

SYNTHÈSE DES RÉSULTATS
Janvier 2020

BAROMÈTRE

des mobilités du quotidien



FONDATION
NICOLAS HULOT
POUR LA NATURE
ET L'HOMME



wimov

Une enquête nationale et trois zooms territoriaux pour évaluer l'évolution vers une mobilité écologique, sociale et solidaire



Baromètre des mobilités : un rendez-vous annuel pour évaluer la capacité à réussir une transition écologique, sociale et solidaire	4
Les objectifs du Baromètre des mobilités du quotidien	4
Une enquête nationale auprès de 4 000 ménages.....	4
Une lecture territoriale à travers trois zooms	5
Alors que la LOM ouvre un droit à la mobilité pour tous et vise la décarbonation des transports, le Baromètre démontre qu'on en est loin	6
Quels enseignements tirer des trois zooms territoriaux ?	26
Comment progresser ?	34
Les recommandations de Wimoov et de la Fondation Nicolas Hulot	
Mettre la mobilité durable et inclusive au cœur des programmes des candidats aux élections municipales	34
Accompagner largement les citoyens et en particulier les plus vulnérables au changement.....	36
Méthodologie de l'enquête nationale.....	37
Méthodologie des zooms territoriaux.....	39



Il ne doit pas y avoir de transition écologique sans justice sociale

Nous faisons face à deux urgences : d'une part l'urgence écologique qui nous impose d'agir "en grand" pour faire face au changement climatique et à la perte de biodiversité, d'autre part l'urgence sociale qui nous pousse à répondre aux besoins de chacun, quel que soit son lieu de vie. Loin d'être indépendantes, ces urgences se conjuguent : il ne doit pas y avoir de transition écologique sans justice sociale.

La mobilité est en cela un enjeu central. Les transports sont la première source d'émissions de gaz à effet de serre en France et contribuent à la détérioration de la qualité de l'air; ils sont aussi, au quotidien et pour beaucoup, source de dépenses importantes, de stress voire de renoncement à des besoins de base (travail, santé...).

Le Baromètre des mobilités du quotidien est né d'une ambition partagée entre Wimoov et la Fondation Nicolas Hulot : conjuguer l'accès à la mobilité pour chacun avec la réduction réelle des impacts environnementaux de nos déplacements au quotidien.

Le Baromètre sera reconduit chaque année pour évaluer l'évolution des pratiques vers une mobilité à la fois accessible à tous, et réellement moins impactante pour l'environnement et la santé, et suivre la mise en oeuvre de la loi d'orientation des mobilités à l'échelle des territoires, afin de contribuer à atteindre les objectifs fixés dans la loi. Si celle-ci offre des outils pour permettre le développement des alternatives et une inflexion vers des mobilités durables, ce Baromètre a été pensé pour pouvoir "challenge" les politiques publiques de mobilité et améliorer leur impact. Aux territoires et notamment aux communes de s'en saisir, non comme une fin en soi mais comme un tremplin pour faire plus et mieux afin de rendre les alternatives au tout-voiture accessibles partout et pour tous.

«Les alternatives à la voiture individuelle doivent devenir la priorité des plans et des investissements à venir. Etats, collectivités, citoyens, chacun à un rôle à jouer. En suivant année après année l'évolution des pratiques des Français, nous veillerons à ce que les objectifs de la LOM ne restent pas lettre morte. Alors que la campagne pour les élections municipales s'ouvre, nous appelons les candidats à se saisir pleinement de cet enjeu.»

Nicolas Hulot,
président d'honneur
de la FNH



«La mobilité est un enjeu environnemental mais également social. Aujourd'hui, en France, 12 millions de personnes rencontrent des difficultés quotidiennes pour se déplacer. Nous devons répondre à ces enjeux simultanément, par des solutions durables et inclusives : permettre d'accéder à une mobilité plus durable afin de moins polluer mais également de moins dépenser, sans exclure les plus modestes. La Loi d'orientation des mobilités a tenté d'y répondre. Les solutions existent, il faut aujourd'hui les déployer pour tous et dans tous les territoires, et accompagner aux changements de pratiques».

Florence Gilbert, directrice
générale de Wimoov



Baromètre des mobilités : un rendez-vous annuel pour évaluer la capacité à réussir une transition écologique, sociale et solidaire

Publié un mois après la promulgation de la loi d'orientation des mobilités, le premier Baromètre des mobilités du quotidien dresse un état des lieux des pratiques des Français, allant de l'équipement des ménages aux impacts sur la vie quotidienne, de la dépendance à la voiture au déploiement des nouvelles solutions plus écologiques, de l'efficacité des transports collectifs aux obstacles rencontrés par les différentes catégories de population en fonction des territoires...

Les objectifs du Baromètre des mobilités du quotidien

Reconduit annuellement, il vise à :

- Comprendre les besoins des citoyens, dans leur diversité, en matière de mobilité durable et inclusive.
- Évaluer leur capacité à se déplacer et à faire évoluer leurs pratiques pour réduire leur empreinte environnementale, en fonction de l'offre et de l'accessibilité.
- Étudier l'adéquation de l'offre avec les besoins exprimés.
- Évaluer le nonaccès à la mobilité, et les difficultés rencontrées pour passer à une mobilité durable, en analysant les causes et conséquences sur la vie quotidienne (renoncements).
- Établir des préconisations à partir des résultats et tendances observés chaque année.
- Évaluer la capacité à réussir une transition écologique, sociale et solidaire.

Une enquête nationale auprès de 4 000 ménages

Pour établir une photographie de la mobilité des Français, des besoins et contraintes rencontrés, de leur capacité à évoluer vers une solution répondant au défi environnemental, et les conditions à ce changement de pratiques, le Baromètre s'appuie sur une enquête nationale réalisée auprès de 4 000 personnes représentatives de la population française âgées de 18 à 75 ans.



Une lecture territoriale à travers trois zooms

Afin de faire le lien entre la LOM et le quotidien de mobilité des Français, il est nécessaire de s'intéresser au maillon intermédiaire : comment les collectivités s'approprient et mettent-elles en œuvre les politiques publiques en faveur de la mobilité durable et inclusive et plus spécifiquement celles issues des orientations de la LOM ?

Pour apporter des éléments de réponse, en parallèle de l'enquête quantitative menée par l'ObSoCo, une étude qualitative de terrain a été réalisée par Chronos. Le but de ce travail est disposer de focus territoriaux pour :

- Comprendre à l'échelle locale comment les enjeux de mobilité durable et inclusive sont appréhendés,
- Identifier et mettre en lumière des solutions de mobilité innovantes,
- Identifier les contraintes et opportunités liées à la transition écologique telles qu'elles sont ressenties au sein des territoires, par les élus, acteurs locaux, populations,
- Montrer, à termes, comment la LOM se traduit concrètement en politiques territoriales.



Alors que la LOM ouvre un droit à la mobilité pour tous et vise la décarbonation des transports, le Baromètre démontre qu'on en est loin...

Fruit de deux années de concertation et de négociation, la Loi d'orientation des mobilités (LOM) s'inscrit dans une volonté : passer d'une politique des transports orientée vers les grands projets à une politique des mobilités, à même de prendre en compte des besoins du quotidien, mieux adaptée aux réalités territoriales.

Que dit la Loi d'orientation des mobilités ?

Récemment promulguée, elle **ouvre le droit à la mobilité pour tous et fixe à la France un objectif de décarbonation totale des transports d'ici 2050**. Des avancées significatives, tant la France avait du retard dans ces domaines.

Parmi les avancées significatives, on retrouve :

- Le renforcement des compétences et objectifs des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) :
 - la mise en place de solutions de mobilité solidaire;
 - l'accompagnement individualisé à la mobilité pour les publics fragiles (demandeurs d'emploi, jeunes en insertion, seniors...);
 - la prise en charge de l'accompagnement à la mobilité par les politiques de mobilité (champ social auparavant);
 - la définition de plans d'action mobilité/emploi regroupant l'ensemble des collectivités présentes sur le territoire (région, département, communes...).
- Les AOM poursuivent à travers leur plan mobilité, des objectifs de lutte contre le changement climatique, la pollution de l'air et l'étalement urbain.
- La LOM fournit des outils, comme le Plan national vélo, les zones à faibles émissions...
- Elle fixe un cap : la fin de vente des voitures essence et diesel en 2040 et la multiplication par cinq des ventes de voitures électriques d'ici 2023.

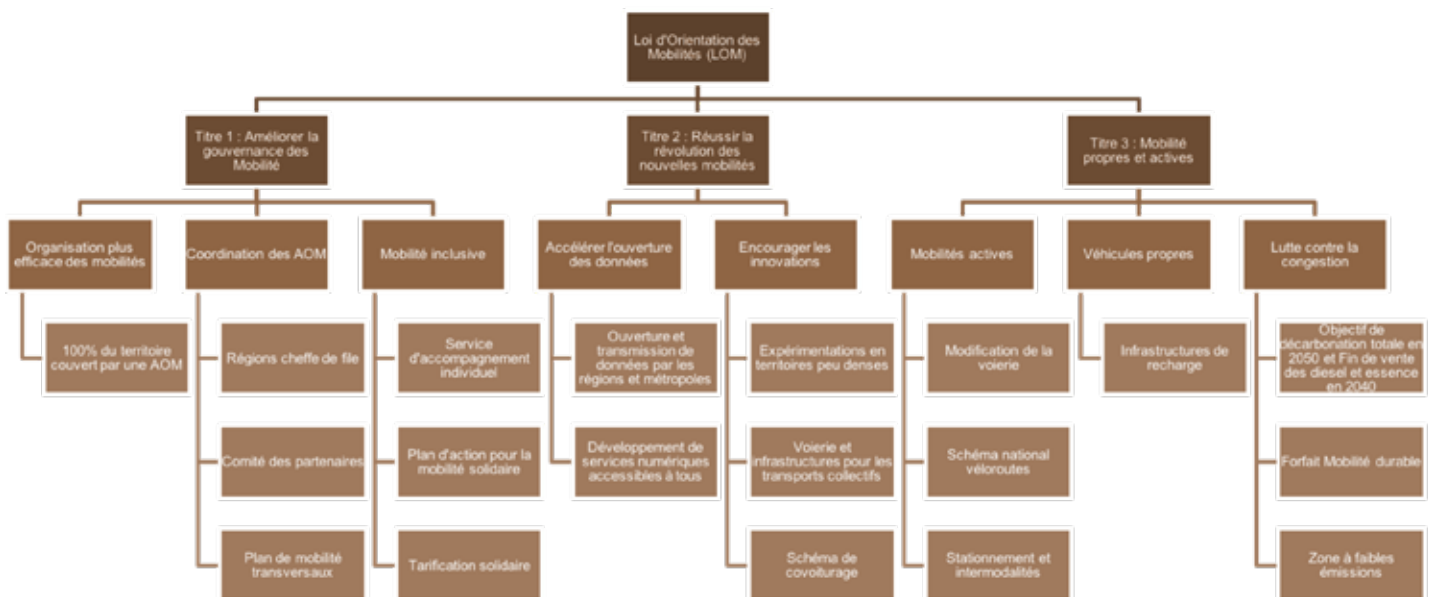
Mais il faudra aller plus loin, et «voir en grand» !

- En progressant vers un accompagnement individualisé "tout public" à la mobilité autonome et durable, et pour accompagner les personnes vers la meilleure solution, adaptée à ses besoins et au territoire, il est désormais nécessaire de :
 - reconnaître le statut de "plateforme de mobilité", guichet unique permettant d'informer, de former et d'accompagner vers les solutions existantes;
 - sanctuariser les moyens consacrés à la mobilité inclusive sans entrer en concurrence avec les dépenses existantes ;



- amplifier les missions du comité des partenaires en termes de composition (élargissement aux acteurs sociaux, de la mobilité, élus, services de l'Etat).
- En prenant en compte les risques sociaux liés à la transition écologique elle même, par exemple l'accessibilité aux véhicules les moins polluants, l'équité géographique dans le déploiement des bornes de recharge...
- En se dotant d'outils de maîtrise des déplacements, via l'aménagement et l'urbanisme de proximité.
- Enfin investissant massivement dans les solutions alternatives à la voiture individuelle. Si la programmation des infrastructures met à disposition des moyens pour les solutions innovantes, les montants restent insuffisants. C'est le cas par exemple pour le fonds vélo, dont le montant (50 millions d'euros par an) est insuffisant par rapport aux besoins estimés (200 millions selon la Fédération des usagers de la bicyclette et les ONG) pour répondre aux attentes et rattraper le retard de la France en la matière.

La mobilité inclusive et durable dans la LOM

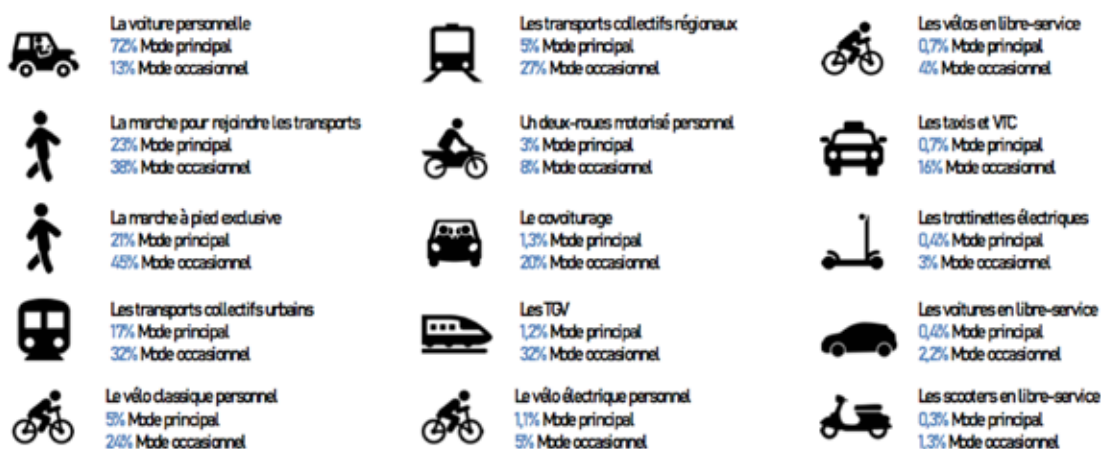


Que nous apprend la 1^{ère} édition du Baromètre ?

1. La voiture individuelle prédominante

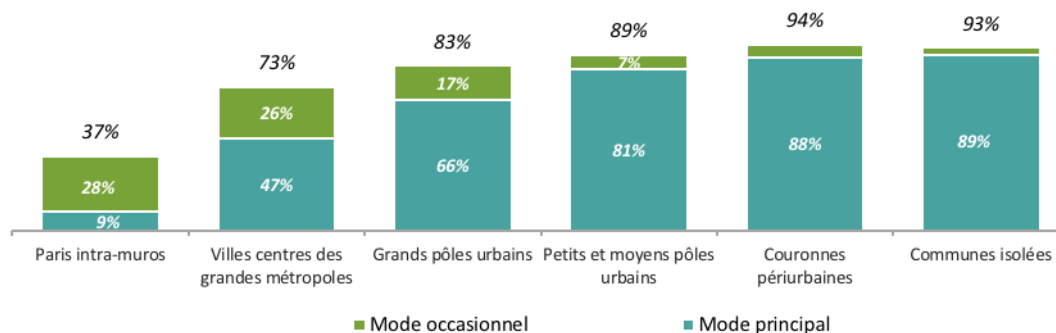
La voiture individuelle constitue le mode de transport principal de 72% des Français pour leurs déplacements du quotidien.

« Quels modes de transport utilisez-vous pour vos déplacements du quotidien ? »
Base totale, n = 4000



90% des ménages interrogés disposent d'au moins un véhicule automobile. Ce taux varie cependant nettement selon le degré d'éloignement aux pôles urbains : il concerne ainsi 98% des ménages situés dans les communes à l'écart des aires urbaines, mais tombe à 78% dans le cœur des grandes métropoles et même 40% à Paris intra-muros.

Pourcentage utilisant leur voiture personnelle comme mode de déplacement en fonction de la position par rapport aux aires urbaines



Source : L'ObsSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Cette prédominance se traduit dans les usages : **la voiture individuelle constitue le mode de transport principal de 72% des Français pour leurs déplacements du quotidien.** Comme le taux d'équipement, le recours à la voiture individuelle est très dépendant de la localisation sur le territoire et s'intensifie à mesure que l'on s'éloigne des grandes aires urbaines.

En conséquence, **près des deux tiers des Français n'utilisent qu'un seul mode de transport pour leurs déplacements du quotidien (monomodalité)**. Dans 82% des cas, cette monomodalité se traduit par l'usage quotidien de la voiture personnelle et est nettement plus développée en dehors des grands pôles urbains.

| *88% des foyers sont équipés de véhicules essence ou diesel*

Si **les véhicules à énergie fossile restent nettement majoritaires**, 4,2% des ménages interrogés disposent d'un véhicule hybride ou électrique. Et, malgré un taux de motorisation nettement plus faible, c'est au sein des grandes villes que l'on trouve la plus forte proportion de ménages propriétaires de ce type de véhicules. La part des véhicules diesel l'emporte quant à elle sur celle des véhicules à essence dans l'équipement des ménages, et ce quel que soit leur niveau de revenu. L'usage des véhicules diesel est en revanche nettement plus répandu en dehors des grands pôles urbains.

| *31% des automobilistes roulent avec un véhicule mis en circulation depuis plus de 10 ans.*

L'ancienneté du véhicule est cette fois-ci très liée aux revenus : cette part monte à **58% chez les ménages les plus modestes** et n'est plus que de 20% parmi les ménages vivant avec plus de 2 500 € mensuels par unité de consommation.

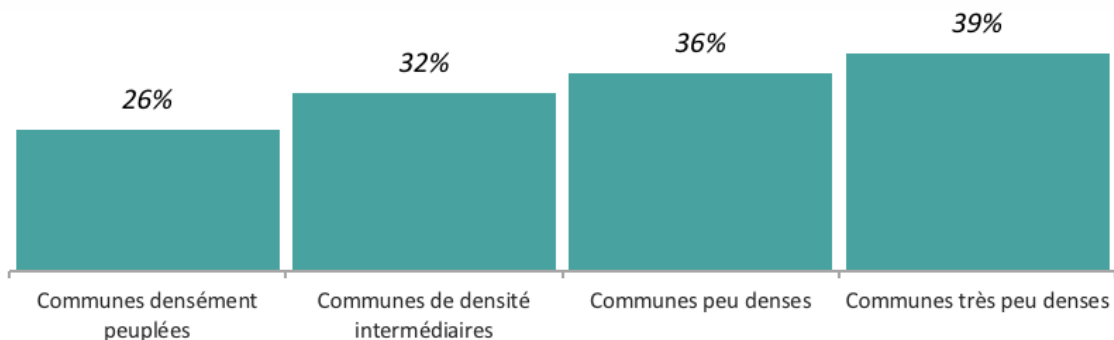
“Je n'ai pas le choix pour aller travailler et emmener mes enfants, comment je fais si ce n'est pas en voiture ?”, *habitante, 40 ans, Hauts d'Anjou*

“On a tendance à prendre la voiture c'est plus simple, on est tributaire de rien ni de personne”, *directrice des solidarités urbaines, ville de Fourmies, Sud Avesnois*

| *32% des personnes interrogées estiment avoir augmenté leur recours à la voiture depuis deux ans*

En outre, **l'usage de la voiture tend à augmenter**. Si la marche à pied constitue la forme de mobilité qui s'est le plus fortement accrue ces deux dernières années chez les Français, elle est suivie de près par la voiture personnelle, notamment dans les communes peu denses. Ainsi, 32% des personnes interrogées estiment avoir augmenté leur recours à la voiture au cours des deux dernières années, contre 22% qui l'ont diminué.

Pourcentage de résidents ayant accru leur usage de la voiture personnelle en fonction de la densité de la commune de résidence
- % « a un peu augmenté » + « a beaucoup augmenté »



Source : L'ObsSoCo, Chronos / ENH, Wimoov, 2019

Dans les cas où l'usage de la voiture personnelle est en baisse, cela est avant tout lié à un changement des besoins de mobilité (dans 43% des cas), loin devant la découverte de nouvelles solutions (seulement 4%). A l'inverse, la hausse du recours à la voiture individuelle est surtout portée par la recherche d'efficacité, de confort et de sécurité. Dans 6% des cas, cela est lié à la disparition d'anciennes solutions de mobilité. Ainsi, il semblerait que la restructuration des offres de transports collectifs urbains (apparition de nouvelles lignes et disparition d'anciennes, modification des dessertes, des horaires...) alimente davantage le report modal vers la voiture que vers des modes alternatifs.

*“Maintenant qu’il n’y a plus que le train de 6h, ce n’est pas pratique du tout. Un collectif est en train de se monter pour faire du covoiturage”, **retraité membre d’une association de cyclistes (homme), Sud Avesnois***

*“On dit aux gens prenez le train, et on réduit le train”, **responsable du service de TAD, Sud Avesnois***

| *La diversification des pratiques se concentre dans les communes densément peuplées*

Parallèlement à la hausse de l'usage de la voiture personnelle dans les communes peu denses, on observe une tendance à la diversification des pratiques de mobilité dans les communes plus densément peuplées (à partir de 50 000 habitants et d'au moins 1500 habitants par km²). Cette tendance est tirée par les habitants des agglomérations qui ont depuis quelques années, augmenté leur usage des transports collectifs régionaux, de la marche à pied ou du vélo dans leurs déplacements du quotidien.

Si l'efficacité, le confort et la sécurité constituent les principales motivations pour recourir plus fréquemment aux **transports collectifs régionaux (trains)**, ces arguments (notamment celui de l'efficacité) sont également invoqués (dans leur acception négative cette fois-ci) pour justifier à l'inverse une baisse de l'usage de ces mêmes transports collectifs régionaux... L'usage de ce mode est globalement à la baisse, sauf dans les zones les plus densément peuplées.

La hausse de l'usage du vélo comme celle du recours à la marche à pied est tirée par deux registres de motivations principaux : la volonté de profiter des déplacements pour pratiquer une activité physique et de préserver sa **santé** (dans respectivement 27% et 38% des cas) et **l'intérêt écologique** de ces modes de déplacement (23% des cas pour le vélo et 17% des cas pour la marche à pied).

La prédominance de la voiture individuelle, essence et diesel, dans les trajets du quotidien, n'est pas compatible avec les objectifs de lutte contre le changement climatique. Sa baisse, au profit d'autres modes, est incontournable pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique. Cela devra se faire dans des conditions d'accès à des véhicules moins polluants et aux alternatives les plus sobres, favorables pour tous.

2. De nombreuses contraintes de mobilité pèsent sur le quotidien

Les obstacles à la mobilité se cumulent résultant d'une capacité à agir variable selon les individus, les lieux d'habitation (plus ou moins denses), leurs capacités financières, leur niveau d'acculturation à l'usage des technologies numériques.... En conséquence : des renoncements qui impactent le quotidien.

| *En zone dense, mobilité rime souvent avec fatigue, saturation, peur*

Si, en termes de mobilité, les grandes aires urbaines bénéficient d'une offre plus diverse, plus riche et relativement abordable par rapport au reste du territoire, les contraintes et obstacles aux déplacements n'y sont pas moins présents.

Dans les communes densément peuplées, 51% des habitants pointent la saturation des axes routiers comme un facteur contribuant à réduire leurs pratiques de mobilité au quotidien (contre 23% dans les communes très peu denses). Au sein des unités urbaines de plus de 500 000 habitants, près de la moitié de la population se plaint de la fatigue engendrée par les conditions de transport (et affirment de ce fait réduire le nombre de déplacements qu'ils effectuent).

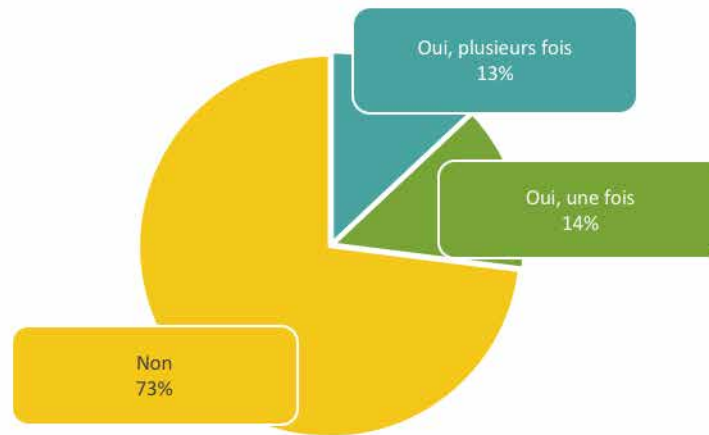
Dans les communes densément peuplées, plus d'un quart des habitants (27%) déclarent que la peur de prendre les transports en commun (de se perdre, d'avoir un accident, de faire une mauvaise rencontre...) constitue un frein à leur mobilité – une part deux fois plus élevée que ce que l'on observe au sein des communes peu denses. L'appréhension à prendre les transports en commun est en outre plus marquée chez les jeunes (29% des 18-24 ans déclarent ainsi que la peur d'un incident sur le trajet constitue un obstacle à leurs déplacements) et les plus modestes (26% des personnes dont le niveau de vie est inférieur à 1 000 € par unité de consommation).

| *1 Français sur 4 a déjà renoncé à un emploi pour des raisons de mobilité*

Une autre conséquence des contraintes de mobilité qui pèsent sur la population s'observe dans le pourcentage affirmant avoir déjà renoncé à un emploi en raison des difficultés pour se rendre sur leur lieu de travail: **27%**, soit plus d'un quart des personnes en âge de travailler. Contrairement aux idées reçues, ce chiffre est légèrement plus élevé dans les zones les plus densément peuplées (31%) et légèrement moins dans les zones plus isolées (24%). Il se retrouve à des niveaux relativement similaires parmi les actifs les plus diplômés et ceux qui le sont le moins. Il est en revanche très nettement supérieur à la moyenne parmi les catégories les plus précaires : **43%**, soit un niveau plus de deux fois et demi supérieur à celui observé parmi les catégories les plus aisées (17%).

Les contraintes de mobilité constituent ainsi non seulement un frein non négligeable à l'emploi, mais elles contribuent à former un cercle vicieux dans lequel les catégories les plus précarisées de la population finissent nettement plus fréquemment que les autres à renoncer à l'emploi. Elles se maintiennent ainsi dans une forme de précarité à laquelle elles auraient peut-être pu échapper si les infrastructures autour de chez elles leur avait permis de se déplacer plus aisément.

Depuis que vous êtes arrivé dans la commune dans laquelle vous habitez actuellement, vous est-il arrivé de renoncer à un emploi (ou de ne pas y postuler) car vous redoutiez les conditions de déplacement pour vous y rendre [...] ?



Source : L'ObsSoCo, Chronos / FNI, Wimoov, 2019

La mobilité est le deuxième frein au retour à l'emploi après la formation. Une précédente étude, menée à l'initiative de Wimoov en 2014, indiquait qu'un Français sur quatre avait déjà refusé un emploi, faute de pouvoir s'y rendre, et atteignait même une personne sur deux parmi les personnes en insertion. Cette tendance se maintient aujourd'hui.

Un Français sur quatre déplore devoir renoncer à certaines activités du fait du temps perdu lors de ses déplacements

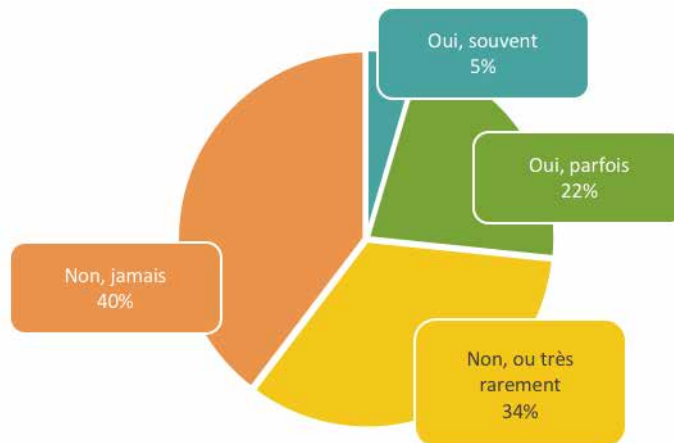
Si les contraintes de mobilité amènent parfois les populations à renoncer à se déplacer, parallèlement, les temps consacrés aux déplacements peuvent également constituer un obstacle à d'autres activités du mode de vie.

Plus d'un quart des Français (28%) déplorent ainsi le fait que le temps qui est consacré à la mobilité les empêche de réaliser d'autres activités qu'ils auraient aimé pouvoir réaliser. Cet empiètement des temps de transport sur le reste du mode de vie est particulièrement perceptible chez les moins de 45 ans, il diminue ensuite progressivement avec l'âge.

Plus d'un quart de la population renonce à se déplacer en raison des contraintes de mobilité auxquelles elles sont confrontées

27% des Français affirment qu'il leur arrive de renoncer à effectuer une partie de leurs déplacements du fait d'un manque de solutions, de mauvaises conditions de transport ou parce que se déplacer leur reviendrait trop cher – dont 5% pour qui c'est souvent le cas. Cette propension à renoncer aux déplacements est d'autant plus élevée que le niveau de vie des ménages est faible. Elle atteint **38% parmi les ménages les plus précarisés** financièrement contre 23% au sein des ménages les plus aisés. Elle se distribue en revanche de manière relativement équilibrée dans tout le territoire et se retrouve à des niveaux similaires dans les régions les plus densément peuplées comme dans les zones les plus isolées.

Vous arrive-t-il de renoncer à vous déplacer [...] en raison d'un manque de solutions, de mauvaises conditions de transport ou parce que vous déplacer vous reviendrait trop cher ?



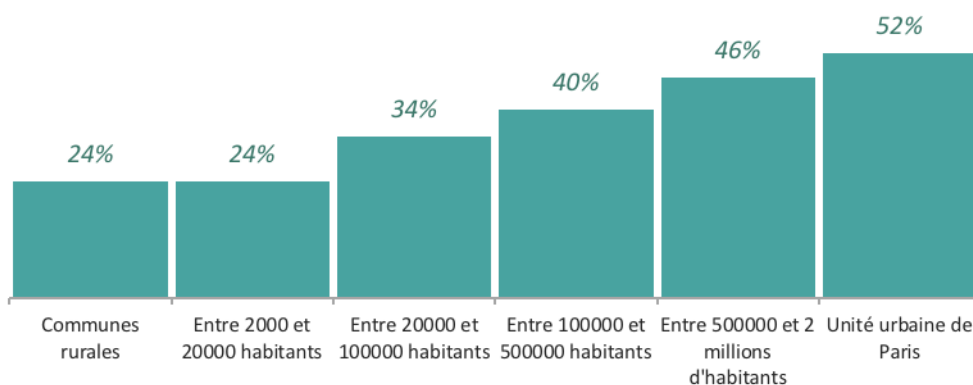
Source : L'ObsoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

26% des ménages les plus modestes ne sortent pas plus de deux ou trois jours par semaine de leur domicile

Ces renoncements à la mobilité se traduisent, dans leur forme la plus extrême, par un isolement et une propension à sortir relativement peu de chez soi qui touche 14% de la population de France métropolitaine âgée de 18 à 75 ans – part de la population qui ne sort pas plus de deux ou trois jours par semaine de chez elle. Si cet isolement touche sans surprise avec une intensité particulièrement forte les populations les plus âgées (17% des 55-64 ans, 24% des 65 ans et plus), il concerne également une part non négligeable de personnes très peu diplômées (27% des personnes dont le diplôme le plus élevé n'excède pas le niveau brevet des collèges), des ménages les plus précarisés financièrement (26% des personnes dont le niveau de vie du ménage n'excède pas 600€ par mois et par unité de consommation), et des résidents des communes très peu denses (29%).

Pourcentage de gens pour qui la fatigue due aux conditions de transport constitue un obstacle aux déplacements quotidiens en fonction de la taille de l'agglomération de résidence

- % « un peu » + « beaucoup »



Source : L'ObsoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019



“Moi ça me gêne de demander qu’on vienne me chercher pour me déplacer, alors j’arrête, je reste chez moi”, **une habitante, Joviniens**

“Une jeune était motivée pour un CAP pâtisserie, une place lui a été trouvée à Auxerre avec un bus qui pouvait la ramener matin et soir, elle a finalement refusé, c’est lié à un blocage symbolique dans sa tête”, **cheffe de projet cohésion sociale ville de Joigny**

“On se rend pas compte du poids que ça représente, les problèmes de train, la garde des enfants, ça peut être moins contraignant de ne pas bosser que d’avoir toutes ces contraintes”, **cheffe de projet cohésion sociale ville de Joigny**

“Le service a beau exister. Pour que la personne comprenne comment l’utiliser c’est toute une histoire”, **Responsable action sociale CCAS, Hauts d’Anjou**

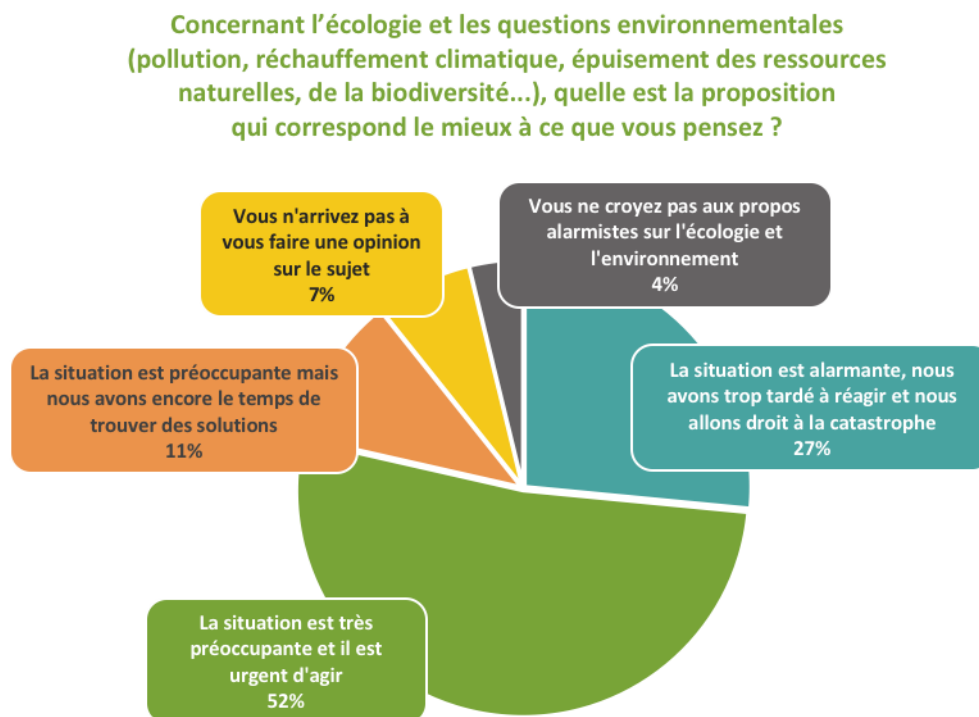
“Prendre le train ce n’est pas à l’accès de tous”
Responsable Envol formation, Hauts d’Anjou

“Quand vous arrivez à Angers en voiture vous êtes perdus au parking relais, ce n’est pas expliqué aux ruraux” **élue, Hauts d’Anjou**

3. L'aspiration au changement des Français repose sur la prise de conscience environnementale

| 89% des Français se disent préoccupés par la situation environnementale...

Interrogés sur leur position à l'égard de l'écologie et des questions environnementales, une très large majorité de Français, 89%, se dit préoccupée par la situation. Plus d'un quart des personnes interrogées s'accorde même sur le fait que «la situation est alarmante, nous avons trop tardé à réagir et nous allons droit à la catastrophe». Si cette préoccupation à l'égard des enjeux environnementaux traverse toutes les couches de la population, elle tend cependant à diminuer légèrement avec l'âge et le niveau de vie.

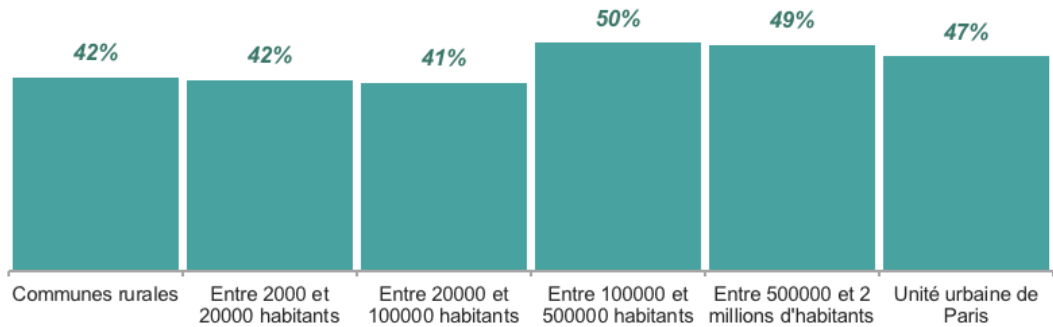


Source : L'ObsSoCo, Chronos / FNEH, Wimoon, 2019

Cette préoccupation s'accompagne d'une prise de conscience de l'impact de nos déplacements sur l'environnement. Ainsi, 45% des Français marquent leur accord avec le fait que « les déplacements que nous effectuons tous au quotidien contribuent beaucoup à la pollution et la dégradation de la situation environnementale ». Là encore, cette position tend à décroître avec l'âge. Toutefois elle est partagée par les urbains comme par les habitants des communes moins denses.

Dans quelle mesure diriez-vous que les déplacements que nous effectuons tous au quotidien contribuent à la pollution et à la dégradation des conditions environnementales ?

- % « beaucoup »

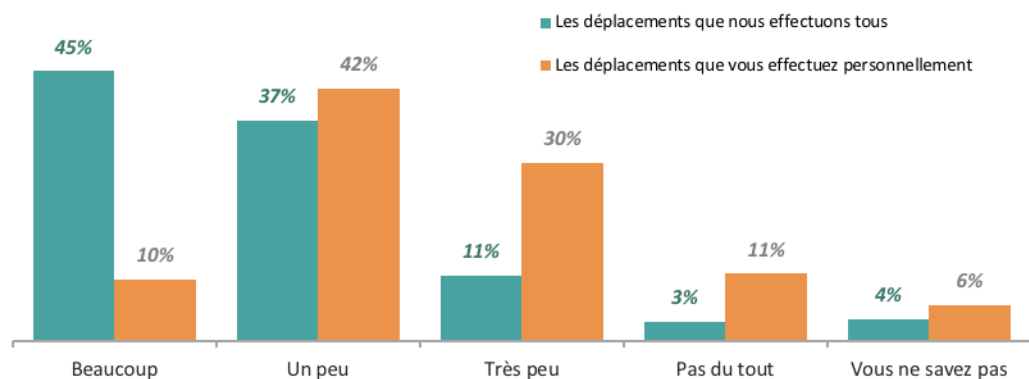


Source : L'ObsCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

| ... Mais prendre conscience de sa propre contribution n'est pas si simple

Pour autant, on observe une nette différence dans les réponses selon que la question porte sur l'impact des déplacements en général (« les déplacements que nous effectuons tous ») et ou sur l'impact de ses propres déplacements (« les déplacements que vous effectuez personnellement »). Ainsi, si 45% des Français considèrent que les déplacements en général contribuent beaucoup à la dégradation de l'environnement, ils ne sont plus que 10% lorsqu'il s'agit d'évaluer la contribution de leurs propres déplacements...

Dans quelle mesure diriez-vous que les déplacements que nous effectuons tous (S1) / les déplacements que vous effectuez personnellement (S2) au quotidien contribuent à la pollution et à la dégradation des conditions environnementales ?



Source : L'ObsCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

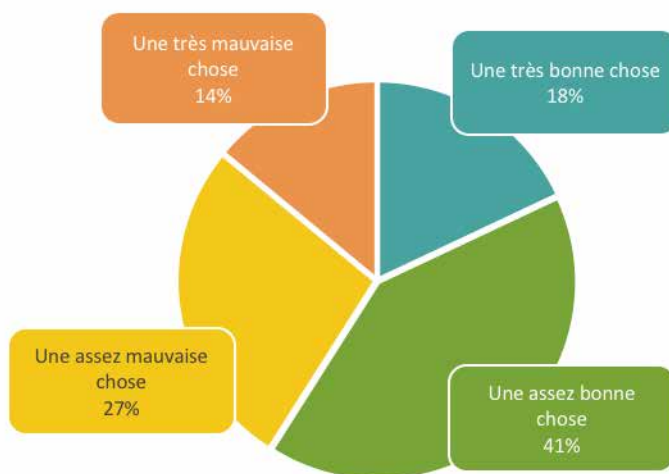
Si cet **écart de prise de conscience** est relativement partagé quel que soit le mode de transport emprunté pour les déplacements au quotidien, les personnes utilisant leur voiture personnelle se distinguent à la fois par une plus grande tendance à déclarer que les déplacements en général contribuent beaucoup à la pollution et par une plus forte proportion reconnaissant un impact de leurs propres déplacements sur celle-ci.

A près de 60%, l'objectif de fin de vente des voitures essence et diesel progresse favorablement dans l'opinion.

Ainsi, sans abandonner complètement la voiture, les Français se montrent disposés à sortir des carburants fossiles : 59% des personnes interrogées considèrent comme une bonne chose l'interdiction de la vente des véhicules à énergie fossile à horizon 2040. Sans surprise, cette mesure est nettement mieux accueillie dans les grandes aires urbaines que dans les communes moins denses, y compris au sein des petits et moyens pôles urbains.

La fin de vente des diesel et essence d'ici 2040, tout en étant majoritairement bien accueillie, suscite aussi un certain scepticisme parmi les Français, en lien avec les difficultés d'accès financier aux véhicules les moins polluants et aux impacts économiques liés à la transformation de l'industrie automobile. C'est pourquoi à ce cap devra être adossée une stratégie claire, sociale, économique, industrielle, permettant à chacun de s'y retrouver.

La loi d'orientation des mobilités [...] prévoit d'interdire en France la vente de véhicules à énergie fossile [...]. Selon vous, cette interdiction des véhicules à énergie fossile est-elle... ?



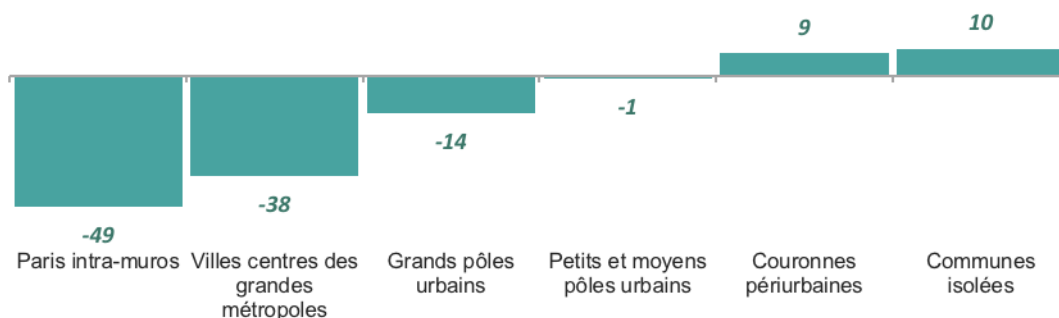
Source : L'ObsCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

| *38% des automobilistes envisagent de réduire l'usage de la voiture dans les années à venir*

Face au constat de l'impact environnemental des déplacements, les Français sont disposés à changer leurs habitudes.

Solde d'anticipation de l'usage de la voiture dans les dix prochaines années en fonction de la position par rapport aux aires urbaines

- Solde d'anticipation (pourcentage qui prévoit d'augmenter auquel on soustrait le pourcentage qui prévoit de réduire)



Source : I.ObSoCo, Chronos / FNH, Winocoo, 2019

Ainsi, **38% des personnes qui utilisent actuellement la voiture dans leurs déplacements du quotidien envisagent de l'utiliser de moins en moins fréquemment dans les années à venir**. Pour autant, ils sont 32% à indiquer qu'à l'inverse, leur usage de leur voiture va s'intensifier, soit un solde d'anticipation d'usage¹ seulement légèrement négatif.

Les anticipations d'usage de la voiture sont en outre très contrastées selon les territoires : si elles sont nettement orientées à la baisse dans les grandes aires urbaines disposant d'offres alternatives plus développées, elles sont en hausse dans les couronnes périurbaines ou les communes isolées, où les capacités de choix des modes de transport sont plus limitées.

Dans le détail surtout, on note que les personnes qui anticipent une réduction de leur usage de la voiture se concentrent dans les tranches d'âge élevées (les plus de 55 ans qui, d'ici une dizaine d'années seront à la retraite). La réduction du recours à la voiture individuelle apparaît donc moins liée à un report vers d'autres modes de transport qu'à une diminution des besoins de mobilité.

| *Jusqu'à deux tiers des automobilistes seraient intéressés pour changer de véhicule*

Un dispositif de type « prime à la conversion », (comprise entre 10% et 50% du prix d'achat) serait susceptible d'inciter entre 38% et 66% des automobilistes à remplacer leur véhicule actuel par un véhicule moins polluant. Seuls 10% des répondants qui envisageraient de recourir à la prime à la conversion pour remplacer leur véhicule actuel sont opposés au fait de profiter de cette « prime » pour se convertir à l'hybride ou à l'électrique.

¹ Solde d'anticipation = pourcentage qui prévoit d'augmenter - pourcentage qui prévoit de réduire (soit 32% - 38% = - 6 points).

Les dispositifs existants, la prime la conversion (PAC) en premier lieu, malgré leur succès, ont démontré leurs limites : en premier lieu pour les ménages les plus précaires, la PAC ne permet pas de dépasser le frein du prix à l'achat... Ensuite, s'ils permettent d'accéder à des véhicules moins polluants, ils n'engagent pas une sortie du diesel et de l'essence ou la pratique d'autres modes (vélos électrique, services de voitures partagées...).

Enfin, ce type de dispositif se révèle mal compris, complexe, soumis à de nombreux critères... Il est essentiel d'être accompagné, afin de connaître ses droits mais également dans les démarches administratives afin de les faire valoir.

| *Près d'un Français sur deux envisage de se convertir à l'hybride ou à l'électrique au cours des 10 années à venir*

Mais surtout, **près d'un Français sur deux envisage de se convertir à l'hybride ou à l'électrique dans les 10 années à venir**, une alternative qui séduit davantage une population jeune, diplômée, relativement aisée, déjà équipée en véhicules et assez sensibles aux enjeux environnementaux.

Le premier frein à la conversion à l'électrique semble être le prix : parmi les personnes opposées à l'interdiction des véhicules à énergie fossile, 44% mettent en garde contre le risque d'exclusion des ménages les moins aisés de la transition écologique. Il est à noter que 63% des Français considèrent qu'il serait difficile pour eux d'accéder à une borne de recharge en dehors de leur domicile s'ils disposaient actuellement d'un véhicule électrique. Enfin, **32% des sondés se disent sceptiques quant à l'intérêt écologique des véhicules électriques**, en soulignant le caractère polluant des composants nécessaires à leur construction et leur impact sur la consommation électrique. Ce scepticisme alimente une défiance vis à vis de la politique de conversion massive à l'électrique, mais également une certaine sous-estimation des impacts réels des déplacements des particuliers sur l'environnement et le climat en particulier.

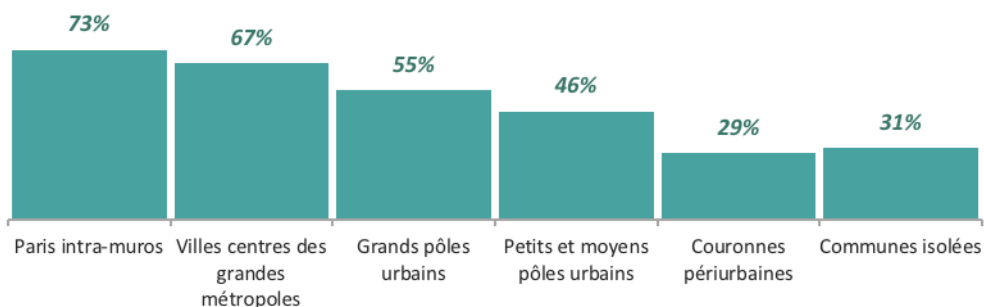
Les intentions mesurées par le Baromètre sont cohérentes avec les objectifs de la Loi d'orientation des mobilités qui prévoit de multiplier par cinq les ventes de véhicules électriques d'ici 2023. Néanmoins, pour accompagner cette conversion dans la durée, il sera nécessaire de conforter le bilan environnemental du véhicule électrique : usages partagés, facilité de recharge, électricité d'origine renouvelable, batteries peu impactantes, filières responsables... Au-delà de l'arrivée de nouveaux véhicules, le déploiement de l'électromobilité appelle à des innovations multiples.

| *Un Français sur deux pourrait réaliser tout ou partie de ses trajets quotidiens à vélo*

Au-delà des aspirations à l'usage de véhicules moins polluants, la volonté de se déplacer de façon plus responsable anime de plus en plus de Français : 49% des Français possèdent un vélo (électrique ou mécanique) et **près d'un Français sur deux indique qu'il pourrait réaliser tout ou partie de ses trajets quotidiens** via ce mode de transport. Le premier frein à la pratique du vélo reste néanmoins la longueur des trajets, suivie de près par le fait qu'il est trop dangereux et que la voirie n'est pas adaptée. En conséquence, cette possibilité tend à nettement diminuer à mesure que l'on s'éloigne des grands pôles urbains.

Possibilité de réaliser les trajets à vélo en fonction de la position par rapport aux aires urbaines

- % « oui, la majorité des trajets » + « oui, mais seulement une partie des trajets »



Source : I.ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoou, 2019

Si le Plan vélo peut s'adosser à un fond dédié, doté de 50 millions d'euros par an, répondre aux attentes des Français sur le vélo et rendre la France cyclable nécessitera des investissements bien plus importants, estimés à 200 millions d'euros par an.

“Le vélo, c'est bien c'est écologique, mais ça ne rentre pas vraiment dans le cadre du transport, c'est une activité tranquille que font les touristes”, **une habitante de 34 ans, Jovinien**

“Je rêve de gagner ma vie en pédalant.”, **habitant à l'initiative d'une solution de livraison à domicile en vélo, Jovinien**

“On peut tout faire à pied à Fourmies, je suis une adepte.” **Mère de famille, Sud Avesnois**

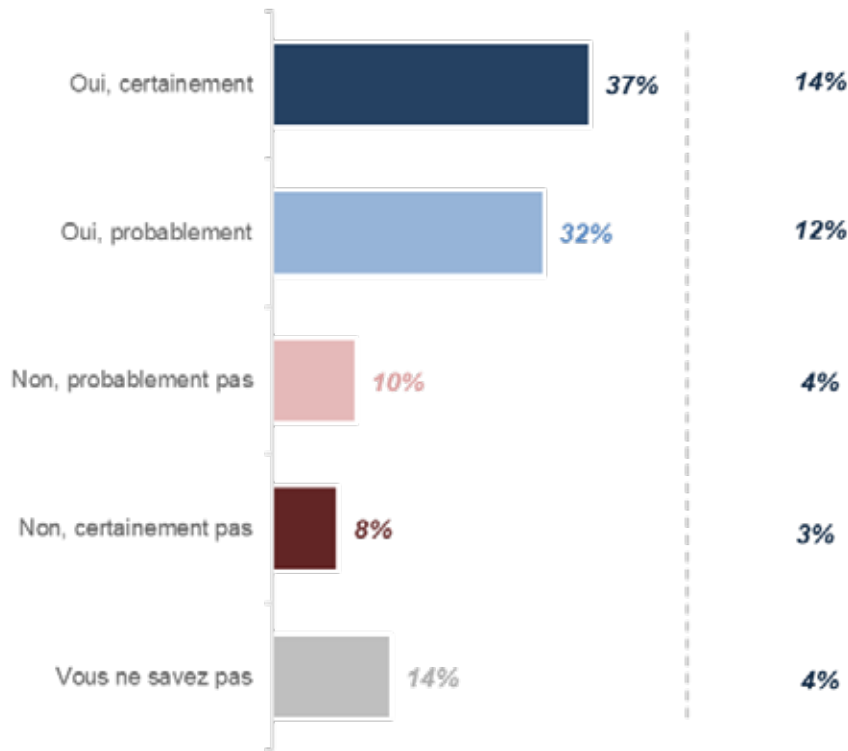
“Le véhicule électrique c'est un problème de bourgeois” **salarie d'une entreprise du territoire, Hauts d'Anjou**

| Une aspiration à la démobilité

La volonté de réduire l'impact de ses déplacements passe aussi par une aspiration à la démobilité, qui pourrait notamment se traduire, pour les actifs, par le télétravail. Si à peine plus d'un tiers des actifs interrogés ont la possibilité (ne serait-ce que partiellement) d'exercer leur profession à distance, seuls 28% d'entre eux télétravaillent aujourd'hui de manière régulière (soit 6% de la population active). Le télétravail reste donc encore très peu diffusé, notamment en dehors de Paris et des grandes agglomérations. Le potentiel est significatif, alors que pour deux actifs sur trois, **un jour ou deux par semaine constituerait le rythme idéal de télétravail**.

Cette aspiration à la démobilité semble traduire un **besoin de moins “subir” les déplacements**, et une demande de proximité. En effet, plus des deux tiers (69%) des actifs ayant la possibilité de télétravailler auraient recours à des **tiers lieux** leur permettant de réduire leurs temps de transport, si ceux-ci existaient.

Si votre employeur louait des bureaux ou des espaces de travail à proximité de chez vous, pensez-vous que vous y auriez recours pour travailler une partie de la semaine ?



Source : L'ObSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

La maîtrise des déplacements est un axe majeur pour atteindre les objectifs climat et piloter la transition écologique. Or c'est aussi la grande oubliée des politiques de mobilité, et de la LOM en particulier. Lutte contre l'étalement urbain, urbanisme de proximité, moratoire contre les zones commerciales, fiscalité... c'est un ensemble d'outils qu'il s'agit de développer.

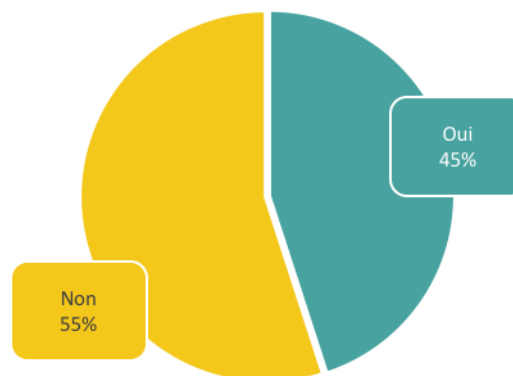
4. Pas tous égaux en matière de mobilité

Malgré une prise de conscience largement répandue dans la population des défis environnementaux auxquels est actuellement confrontée la société, nous ne sommes pas tous égaux en matière de mobilité.

| Plus d'un Français sur deux n'a pas le choix de son mode de transport

Un premier obstacle à une évolution vertueuse des pratiques de mobilités est la capacité de choix encore très limitée dont dispose plus de la moitié de la population française. Pour leurs déplacements du quotidien, **55% des Français estiment ne pas avoir la possibilité de choisir** – et sont donc contraints à l'usage du (ou des) modes qu'ils utilisent.

Pour vos déplacements du quotidien, avez-vous la possibilité de choisir entre différents modes de transport ?

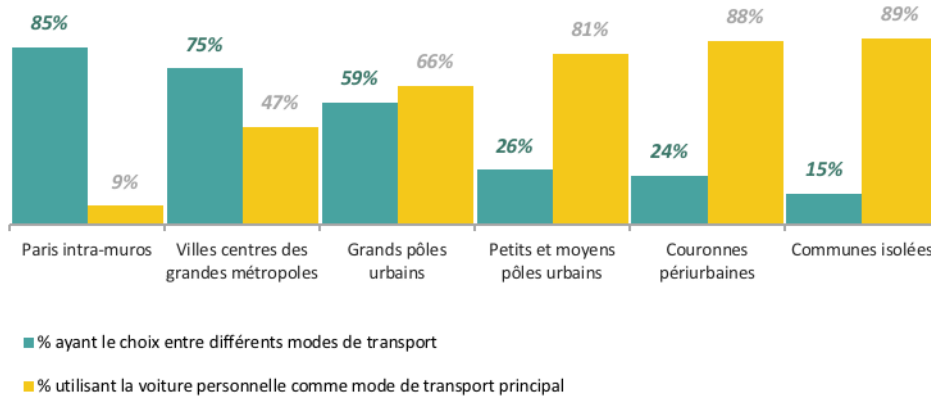


Source : L'ObsCo, Chronos / FNH, Wimoou, 2019

Cette capacité de choix est par ailleurs très fortement corrélée à la densité du territoire de résidence et à la diversité de l'offre de transport à laquelle les habitants ont accès. Dans les villes-centres des grandes métropoles françaises, plus des trois quarts de la population considèrent ainsi pouvoir choisir entre plusieurs modes de transport... une part qui est inférieure à 20% dans les communes rurales.

Sans surprise, quand le choix est inexistant, c'est en très nette majorité que les individus s'en remettent à l'usage des véhicules automobiles personnels (dans 84% des cas). De manière plus générale, moins les gens ont le choix et plus ils utilisent l'automobile. Dans les communes rurales, au sein desquelles plus de 80% des habitants déclarent ne pas pouvoir choisir entre plusieurs modes de transport, l'usage de la voiture comme mode de transport principal au quotidien atteint 90%. Dans les villes-centres des grandes métropoles, où seuls 25% de la population estime ne pas avoir le choix, l'usage quotidien de la voiture est pratiquement deux fois inférieur (47%).

Capacité de choix et usage de la voiture personnelle en fonction de la position par rapport aux aires urbaines



Source : L'ObsCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Plus d'un quart des Français (27%) disent ne pas pouvoir accéder à pied à une offre de transports collectifs

Cette capacité d'accès à des alternatives au seul véhicule automobile, très variable selon les différents territoires, s'observe en particulier pour les transports collectifs. En partant de leur domicile, plus d'un quart des Français (**27%**) **disent ne pas pouvoir accéder à pied à une offre de transports collectifs** (qu'il s'agisse de métros, de tramways, de trains ou même d'une simple station de bus). Si ce chiffre n'est que de 3% dans les communes densément peuplées, il monte à plus de **77% dans les communes très peu denses**. L'accessibilité à vélo à ces mêmes transports collectifs est encore plus limitée, avec un tiers des Français qui déclarent ne pas pouvoir s'y rendre par ce biais.

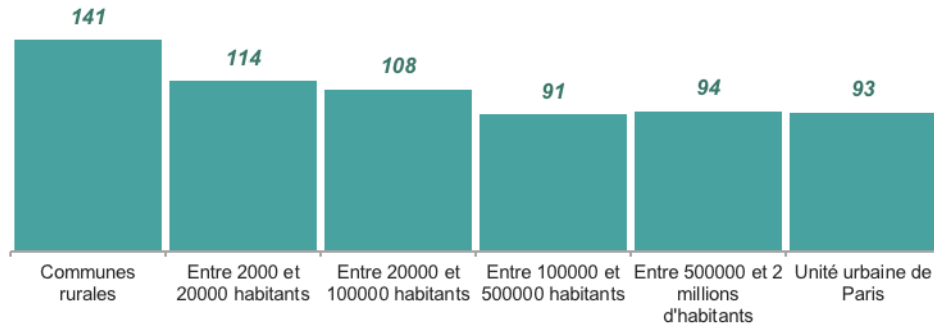
Le budget mensuel alloué aux déplacements pour les résidents des communes rurales est plus de 50% supérieur à celui des résidents des grandes aires urbaines

Les Français ne sont également pas tous égaux face au budget qu'ils allouent chaque mois à leurs déplacements. Dans l'ensemble de la population, le budget mensuel moyen alloué aux déplacements est de 109 euros par mois, une somme qui exclut le coût d'acquisition ainsi que toutes les dépenses d'entretien non-récurrentes des véhicules.

A nouveau, cette moyenne dissimule de très fortes disparités dans la population. Alors que le budget moyen avoisine les 90 euros au sein des grandes aires urbaines, ce chiffre s'élève à plus de 140 euros pour les résidents des communes rurales. A l'absence de choix s'adjoint donc dans les territoires peu denses une mobilité plus onéreuse car plus fréquemment dépendante des déplacements automobiles. De fait, dans les communes rurales, 21% des habitants se disent contraints de consacrer une part "très importante" de leur budget aux déplacements... Quand cette part n'atteint que 12% dans les unités urbaines les plus densément peuplées.

Budget mensuel moyen associé à la mobilité en fonction de la taille de l'agglomération de résidence

- Estimation en euros



Source : L'ObsSoCo, Chronos / FNH, Wimoov, 2019

Utilisant majoritairement la voiture, les ménages les plus modestes sont vulnérables face à l'instabilité du prix du carburants

Si demain le prix du carburant augmentait de 10%, près d'un automobiliste sur deux pense qu'il réduirait son usage de la voiture. Si le prix de l'essence venait à doubler, cette part passe à plus des deux tiers, dont 35% qui réduirait « beaucoup » leur usage de la voiture et 6% qui ne l'utiliseraient plus du tout.

Quelque soit le niveau de hausse du prix des carburants, on observe que cela impacte toutes les catégories de ménages, même si les plus aisés seraient un peu moins nombreux à réduire leur usage de la voiture. En revanche, la hausse des prix impactera plus vite les ménages les plus précaires.

Le Baromètre confirme ici le besoin d'accompagner les ménages vulnérables face à l'instabilité des prix du carburants, et d'investir massivement dans les alternatives pour permettre de sortir des carburants, dans des conditions socialement justes.

Âge et niveau de diplôme : deux critères discriminants en matière d'accès aux services numériques de mobilité

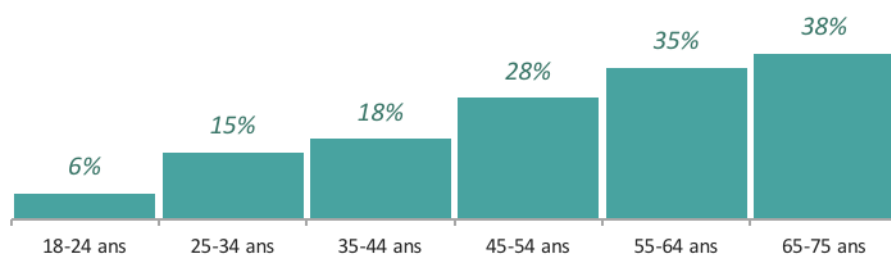
Une deuxième illustration des capacités d'action divergentes selon les différentes catégories de la population est observable à travers ce qu'il est désormais convenu de qualifier de « **fracture numérique** ».

L'usage des technologies numériques, et notamment celui des applications GPS aidant à se repérer ou calculer un itinéraire est désormais largement rentré dans la norme. 71% des détenteurs de smartphone (soit un peu plus de 60% de la population de France métropolitaine âgée de 18 à 75 ans) affirment utiliser ce type d'applications au cours de leurs déplacements – dont plus de la moitié qui le font de manière régulière. Ce recours au numérique dans les comportements de mobilité est toutefois très inégalement réparti, cette fois moins selon un critère d'appartenance territoriale que générationnel. 63% des moins de 25 ans qui disposent d'un smartphone y ont souvent recours lors de leurs déplacements (plus d'un tiers des jeunes n'utilisent donc pas les services de mobilité même lorsqu'ils disposent d'un smartphone). Ce chiffre tombe à moins de 25% au-delà de 55 ans.

Le capital culturel et plus généralement le niveau d'éducation sont également des éléments très discriminants dans l'usage des outils numériques. Celui-ci n'atteint que 27% parmi les individus les moins diplômés (ceux dont le niveau de diplôme n'excède pas le niveau brevet des collèges), contre 56% parmi les détenteurs d'un diplôme de niveau supérieur à bac+3.

Cette capacité inégale à se saisir des technologies numériques est perceptible dans le sentiment de facilité (ou inversement de difficulté) ressentie face à leur usage. Un Français sur quatre considère que les applications et les services numériques qui ont émergé ces dernières années (applications GPS permettant de se repérer, plateformes de covoiturage permettant de mettre en relation des personnes effectuant les mêmes trajets, services de véhicules en libre-service, de VTC, réservations de taxis, etc.) sont difficiles à utiliser. Si ce chiffre n'est que de 6% chez les moins de 25 ans, il monte à plus de 35% au-delà de 55 ans.

Individus estimant que les services numériques de mobilité sont difficiles à utiliser en fonction de l'âge
- % « assez difficile » + « très difficile »



Source : L'ObsSoCo, Chronos / FNH, Wimoou, 2019

| *Moins d'un Français sur quatre se dit intéressé par le MaaS*

Même à un prix relativement peu élevé (à partir de 50 euros mensuel), la carte d'abonnement de type MaaS (Mobility as a Service²) ne séduit qu'une part minoritaire de la population. Moins d'un Français sur quatre se dit aujourd'hui intéressé par le MaaS. Un intérêt plus marqué à Paris (45% des Parisiens), et dans les grandes métropoles (29%). Cet attrait est plus marqué chez les jeunes. Néanmoins ce dispositif n'existe pas encore vraiment.

Si le déploiement des services numériques apportera de toute évidence des facilités pour les usagers, il ne peut se soustraire à l'accompagnement humain des personnes dans les déplacements. C'est la condition pour garantir à un accès à tous aux services.

2 - Le MaaS désigne une carte de d'abonnement public permettant d'utiliser l'intégralité des offres de transport disponibles dans le périmètre de la région (transports collectifs, véhicules automobiles, vélos et trottinettes en libre-service, plateforme de covoiturage).

Quels enseignements tirer des trois zooms territoriaux ?

Communauté de communes du Sud Avesnois | du territoire sinistré au laboratoire d'expérimentations

La Communauté de Communes du Sud Avesnois est un territoire enclavé et peu dense, habité par une population jeune et très ancrée (sur-représentation de locataires ayant emménagé il y a 10 ans ou plus), peu diplômée, avec des taux de chômage et de pauvreté supérieurs à la moyenne française.

En termes de mobilité, elle est située dans une zone blanche, hors autorité organisatrice des mobilités, à plus d'une heure en voiture des grandes villes les plus proches. Le taux d'équipement automobile est nettement inférieur à la moyenne française. Les alternatives classiques (train, cars, bus) existent mais l'offre est insuffisante, voire en déclin. L'attachement des populations les plus précaires à leur territoire contribue à les isoler socialement. Cependant, suite à une expérimentation, de nouvelles solutions ont émergé et se pérennisent.

| *De l'expérimentation aux solutions adaptées*

En 2014, le nouveau maire de Fourmies veut faire de sa ville un des lieux incontournables de la Troisième Révolution Industrielle (TRI) dans laquelle la Région Hauts-de-France s'est engagée en 2012. Cette volonté politique forte s'est concrétisée en 2017 avec notamment le lancement d'Avesnois Mobilités, une expérimentation pendant un an de cinq services adaptés aux enjeux de mobilité rurale : transport à la demande, location de véhicules (notamment de vélos à assistance électrique), covoiturage, ateliers de coaching et d'accompagnement à la mobilité et une maison de la mobilité (comportant un garage et une auto-école solidaires).

Depuis la fin de l'expérimentation, les solutions lancées tentent de se pérenniser chacune à leur manière. Il en ressort un foisonnement d'initiatives, majoritairement orientées dans une logique d'inclusion, qui relèvent de montages diversifiés, en termes de publics visés et d'acteurs impliqués (publics, privés ou associatifs) :

- **le transport à la demande** : ouvert à tous, avec une orientation accès à l'emploi et aux soins (notamment pour les personnes âgées non motorisées).
- **le garage solidaire** propose des réparations aux personnes orientées par des prescripteurs dans le cadre d'un parcours de retour à l'emploi. Il propose aussi locations de véhicules.
- **les ateliers de coaching** destinés aux personnes peu mobiles. Une coach anime des sessions collectives dans l'objectif de réduire les freins psychologiques à la mobilité.

Par ailleurs, les acteurs se félicitent de la plateforme de mobilité qui réunit les informations sur ces services de mobilité et qui est bien identifiée par les habitants.

Ces solutions s'avèrent particulièrement adaptées aux publics précaires, utilisateurs de modes actifs souvent plus par contrainte (freins économiques, rayon de déplacement limité) que par conviction. Réciproquement, les habitants plus aisés et/ou venant de territoires urbains se sentent contraints d'utiliser la voiture malgré une appétence à utiliser les transports en commun, insuffisants sur le territoire, et un conscience des enjeux environnementaux, ce qui peut les conduire à percevoir une dissonance voire un sentiment de culpabilité.

| *Des perspectives à consolider*

L'avenir du territoire est envisagé dans la continuité de l'expérimentation Avesnois Mobilités. Dans une logique de co-construction, les acteurs rencontrés souhaitent désormais partager ensemble une vision articulant les solutions proposées en réponse aux problématiques de mobilité et d'inclusion sur leur territoire. Cependant, ils soulignent la difficulté à évaluer les impacts socio-économiques des actions et à trouver des financements pour pérenniser les initiatives en place. Enfin, ils notent la nécessité de renouveler l'approche du covoiturage, grâce à la création de communautés.



Communauté de communes du Jovinien | vers une structuration des acteurs autour de la mobilité

La communauté de communes du Jovinien est un territoire peu dense habité par une population vieillissante et très ancrée (sur-représentation de propriétaires ayant emménagé il y a 10 ans ou plus), peu diplômée, avec des taux de chômage et de pauvreté supérieurs à la moyenne française. Bénéficiant d'un patrimoine médiéval à valoriser, elle subit une économie locale en crise.

En termes de mobilité, elle est située dans une zone blanche, hors autorité organisatrice des mobilités, et présente une forte dépendance à Sens et Auxerre, à 35 minutes en voiture. Le taux d'équipement automobile est supérieur à la moyenne française. Les alternatives classiques (train, cars, bus) existent mais l'offre est insuffisante et en déclin, avec la fermeture de certaines infrastructures et de services, contribuant au report modal vers l'autosolisme. Cependant, les acteurs locaux opèrent une transition, passant d'une approche opportuniste et par cible à une approche stratégique et concertée pour adresser les problématiques de mobilité.

| Des solutions à articuler

La Communauté de Communes du Jovinien propose des solutions de mobilité qui sont pensées par brique, en ciblant des profils spécifiques, et mises en place en fonction des opportunités financières.

- **La P'tite Navette** est une offre municipale de transport en commun pour le « tout public », mais son trajet et ses horaires limitent son usage. Par ailleurs, elle devient un lieu de sociabilité pour certains et de friction pour d'autres.
- Le territoire dispose également de **pistes cyclables** et d'une **aire de covoiturage** qui sont peu connues et peu utilisées.
- **Mobil'Eco**, soutenue par l'intercommunalité, propose plusieurs services particulièrement appréciés par les publics précaires qui sont orientés par les acteurs sociaux vers l'association : une offre de transport solidaire à la demande, de location et d'achat de véhicules, un garage solidaire ainsi qu'une formation au code de la route.
- Un citoyen, ancien urbain, développe **une solution de livraison à domicile en vélo** à destination de personnes isolées pour recréer du lien social et de la proximité là où certains services ont fermés.

Mobil'Eco est une solution perçue comme particulièrement efficace mais pas assez connue et limitée à des publics précaires. Si certains habitants s'approprient les offres locales et/ou développent des solutions d'entraide, d'autres renoncent à se déplacer car ils ne veulent pas dépendre d'autrui ou sortir d'un certain périmètre lorsqu'ils cherchent un emploi ou une formation. En outre, la culture de la voiture comme symbole d'ascension sociale reste très présente et l'accès au permis une réalité pour trouver un emploi localement.

| *Des perspectives à co-construire*

L'intercommunalité appréhende les enjeux de mobilité à travers une vision en termes de développement économique et d'inclusion sociale. Le territoire a entamé des réflexions, à des niveaux d'avancement variés, pour intégrer les entreprises dans les solutions de mobilité, pour promouvoir les modes actifs, organiser des ateliers de coaching, et élaborer une plateforme d'information multimodale. Par ailleurs, la communauté de communes travaille de concert avec la Région au développement d'une offre de covoiturage pour les déplacements domicile-travail (Mobigo) et souhaite proposer une offre à destination du public senior. Enfin, elle participe au Comité territorial d'insertion (CTI) lancé par le Département, notamment au sein d'un groupe de travail sur la mobilité. Ces différentes perspectives témoignent de la volonté des acteurs locaux d'articuler leurs actions avec celles menées par d'autres acteurs et de partager une vision commune des enjeux de mobilité sur leur territoire.



Commune nouvelle des Hauts-d'Anjou | un bouillonnement d'initiatives à concrétiser

La Commune Nouvelle des Hauts-d'Anjou est un territoire habité par une population jeune (ménages avec enfant en bas âge) et ancrée (sur-représentation de propriétaires ayant emménagé il y a 5 à 9 ans), peu diplômée, avec des taux de chômage et de pauvreté inférieurs aux taux nationaux. Les habitants et les activités sont concentrés sur deux communes alors que plusieurs services se ferment sur les autres.

En termes de mobilité, elle fait partie de la communauté de communes des Vallées du Haut Anjou et est située dans l'aire urbaine d'Angers, dont l'attractivité polarise 80% des déplacements des actifs et des lycéens. Le taux d'équipement automobile est supérieur à la moyenne française. Les alternatives classiques (train, cars, bus) existent mais l'offre est insuffisante et méconnue. Cependant, ce territoire bouillonne d'initiatives à faire connaître et à concrétiser.

| *Des initiatives variées*

Le territoire propose plusieurs services de mobilité, répondant à des besoins divers :

- **Deux gares** ont été rénovées et sécurisées et ont vu une hausse de la fréquence des trains desservant Angers. Très appréciées, leur aménagement n'est cependant pas optimisé pour l'intermodalité train - vélo.
- Un système de **transport à la demande** mis en oeuvre par la Région facilite les connexions aux pôles et lignes régulières. Il est très peu connu des habitants mais aussi des acteurs locaux.
- L'association **Voitur'Âge** met en lien des chauffeurs bénévoles et des personnes ayant des difficultés de mobilité, principalement des seniors, pour des déplacements de courte ou longue distance, et permet de lutter contre l'isolement social et le renoncement à se déplacer.
- Dans une logique de mobilité décarbonnée, le territoire dispose de quatre **bornes de recharge électrique** pour véhicules électriques (sur les 196 installées sur le département) mais celles-ci sont très peu utilisées.
- Le **Centre communale d'action sociale** organise des événements pour encourager et aider les habitants précaires à se déplacer.
- Plusieurs actions (liaison cyclable pour rejoindre la gare d'Etriché, Sarthe à vélo, navette communale) sont en réflexion.

Les usagers s'approprient les solutions qu'ils connaissent mais l'attachement à la voiture, la difficulté à comprendre le fonctionnement de certains services et le manque de voies cyclables sécurisées constituent des freins à l'adoption de nouvelles pratiques.

| *Des perspectives à concrétiser*

Bien qu'étant encore traités séparément, les enjeux de mobilité durable et de mobilité inclusive sont perçus par les acteurs locaux comme compatibles et complémentaires. Par ailleurs, ces acteurs remontent plusieurs problèmes qui freinent l'émergence de nouvelles solutions : le manque de clarté dans la répartition des compétences entre les échelles (commune, intercommunalité, département, région, etc.), la complexité réglementaire et financière des projets, etc. La difficulté à évaluer le potentiel de certaines actions est également un frein car il limite la capacité des acteurs à justifier la pertinence de la mise à l'agenda de ces actions. Les acteurs locaux attendent donc de la LOM qu'elle offre une meilleure lisibilité des dispositifs et une centralisation de l'information. Parallèlement, les habitants évoquent une solidarité rurale s'articulant autour de solutions d'entraide et une volonté de partage.



Conclusion

| *Des constats partagés entre l'enquête quantitative et les zooms qualitatifs*

Les **habitants rencontrés** font remonter des constats similaires à ceux de l'enquête quantitative. Sur les trois territoires, la mobilité quotidienne des habitants est perçue comme contrainte. D'une part, l'attachement à la voiture est encore très présent, plutôt par nécessité que par dogmatisme. Cette dépendance peut d'ailleurs entraîner un sentiment de culpabilité face aux enjeux environnementaux. D'autre part, une grande partie des usagers des modes actifs le sont "par défaut" plus que par conviction (freins économiques, pas de permis, etc.). Plusieurs freins psycho-sociaux empêchent l'identification et l'utilisation de certains modes : le manque de connaissance, la difficulté à comprendre le fonctionnement de l'offre, la peur liée à la perception d'insécurité, le fait de ne pas vouloir demander d'aide pour ne pas dépendre d'autrui. L'ancrage résidentiel fort peut conduire certains habitants à ne pas dépasser un certain périmètre pour chercher un emploi ou une formation et à renoncer à certains déplacements, ce qui contribue à l'isolement des populations les plus précaires.

Pourtant, les habitants rencontrés qui se sont approprié les solutions de mobilité existantes les apprécient généralement beaucoup (garage solidaire, conseil en mobilité, etc.) lorsqu'elles répondent à leurs besoins quotidiens (faire les courses, se rendre à des rendez-vous médicaux, trouver et garder un emploi). Ils déplorent le fait que ces solutions ne soient pas plus connues et/ou que leur accès soit contraint à certaines conditions. Enfin, certains habitants font émerger, ou manifestent un vif intérêt pour des solutions d'entraide et de partage, parfois dans une logique éco-citoyenne et/ou de création de lien social.

Du point de vue des acteurs de la mobilité, malgré des initiatives remarquables, les acteurs de la mobilité notent que le **manque de coordination entre les actions** est un frein majeur à l'élaboration de services adaptés aux besoins des habitants. Les enjeux de mobilité durable et de mobilité inclusive sont traités séparément, par des services différents, bien que ceux-ci soient perçus par certains acteurs comme compatibles, voire complémentaires. Par ailleurs, la difficulté à évaluer quantitativement les impacts d'un service ou d'une infrastructure constitue une limite pour rendre compte de l'adéquation entre l'offre et la demande mais aussi pour justifier leur mise à l'agenda politique et par extension leur financement.

Pourtant, les acteurs commencent à inscrire leurs actions, actuelles ou en réflexion, dans une logique partenariale, dans une logique de complémentarité et non de concurrence modale, et d'articulation avec d'autres enjeux : inclusion et lutte contre l'isolement, développement économique, décarbonation. A cette fin, les acteurs tendent à se coordonner pour construire et partager une vision lors de certaines instances (expérimentation Avesnois mobilité, comité territorial d'insertion dans le Jovinién) et à travers des outils de mutualisation de données et de services.

| *Comment les acteurs de la mobilité appréhendent-ils la LOM et ses impacts ?*

Pour la plupart, les acteurs rencontrés sur les trois territoires ont une très faible connaissance de la LOM et de ses implications. Cependant, certains acteurs espèrent que cette loi apportera une meilleure visibilité et une meilleure lisibilité des enjeux et des solutions de mobilité.

En premier lieu, la question de la gouvernance face aux enjeux de mobilité se pose pour tous les territoires. Les communautés de communes de Sud Avesnois et du Joviniens se trouvant en zone blanche, il y a une forte incertitude sur le futur des solutions déployées localement lorsque ces territoires seront rattachés à une AOM. Les acteurs du Sud Avesnois essaient d'articuler leurs actions dans une logique partenariale. Les acteurs du Joviniens travaillent avec le Département dans le cadre du Comité territorial d'insertion pour évoquer, entre autres, les mobilités sur le territoire. Ces logiques et instances de partage peuvent préfigurer une bonne appropriation par ces territoires du comité des partenaires suggéré dans la LOM (T.I, ch.2). Parallèlement, les acteurs des Hauts-d'Anjou attendent de la LOM qu'elle aide à clarifier la répartition des compétences entre les échelons territoriaux (T.I, ch.2).

En deuxième lieu, la question du décloisonnement entre les politiques de mobilité et les politiques sociales fait déjà l'objet d'actions et de réflexion sur les trois territoires. Les solutions déjà proposées (conseil en mobilité, mesures tarifaires) sont d'ailleurs pour partie incluses dans la LOM (T.I, ch.2 - prise en compte des objectifs et enjeux complexes et transversaux ; T.I, ch.3). Par contre, l'articulation entre mobilité durable et mobilité inclusive reste encore à opérationnaliser, tant dans la LOM que sur les territoires.

En termes de solutions, les actions et les réflexions en cours sont en cohérence avec certains des leviers de la LOM :

- sensibiliser et accompagner les changements de pratique à l'aide de structures de conseil en mobilité (T.I, ch.1 & 3),
- développer des services numériques d'information multimodale (T.II, ch.1) - sur ce point, la plateforme multimodale développée pour le Sud Avesnois est connue et utilisée par les habitants
- encourager les innovations en matière de mobilité (T.II, ch.2) en créant des liens avec les entreprises, aussi dans une logique de développement économique, et en soutenant les initiatives citoyennes,
- promouvoir les modes actifs et fournir des aménagements sécurisés et voies douces (T.III, ch.1).

Par contre, le développement de l'électromobilité (T.III, ch.2) fait débat : si certains acteurs ont mis en oeuvre, ou envisagent de déployer, un maillage de bornes de recharge électrique, d'autres doutent de la pertinence de cette solution pour répondre à la fois aux enjeux quotidiens des habitants et aux enjeux de lutte contre la pollution.

Les acteurs rencontrés sur les trois territoires sont donc en attente par rapport à la LOM et espèrent qu'elle permette d'enclencher ou de maintenir des dynamiques entre les acteurs pour pérenniser certaines actions et faciliter l'émergence de nouveaux services, adaptés aux besoins de leurs habitants.

Comment progresser ?

Les recommandations de Wimoov et de la Fondation Nicolas Hulot

Mettre la mobilité durable et inclusive au cœur des programmes des candidats aux élections municipales

Nous appelons les élus à porter la thématique mobilité à l'échelle de leur commune mais également à l'échelle de la communauté de commune, d'agglomération ou encore de la métropole où ils seront également amenés à siéger. Parce que les solutions se trouvent dans la proximité, nous appelons les intercommunalités à se saisir de la compétence, tel que le prévoit la loi LOM.

Il s'agit ensuite d'en faire un véritable projet territorial. Une thématique aussi transversale que la mobilité ne doit oublier personne et prendre en compte les besoins de chacun.

- **Etablir un diagnostic territorial** afin d'identifier les enjeux environnementaux et sociaux, d'analyser les solutions existantes, portées par les secteurs publics, privés ou encore associatif, mais également les besoins des habitants (chômage, seniors isolés...), notamment en lien avec les acteurs de la sphère sociale.
- **Investir le comité des partenaires prévu par la LOM** en élargissant sa composition, au-delà des entreprises et des usagers, à l'ensemble des acteurs de la sphère sociale, de la mobilité, aux associations environnementales, aux élus et représentants de l'Etat dans les territoires.
- **Piloter des délégations de service publics** en priorisant la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre, la pollution de l'air, et l'étalement urbain, et la mobilité inclusive.

Il s'agit à la fois d'adapter et de faire évoluer la voirie et les infrastructures pour favoriser les différents modes de déplacements, favoriser un partage adapté entre les modes actifs et motorisés.

- Mettre en place des plans marche et vélo, pour faciliter les déplacements de proximité.
- Accélérer les innovations : vélo à assistance électrique, vélo cargo, 3 roues, vélo handicapés...
- Promouvoir les alternatives à la voiture personnelle : aires de covoiturage et services de voitures partagées.
- Mettre en place des Zones à faibles émissions (ZFE) en priorité dans les villes les plus polluées.
- Développer les services adaptés avec les acteurs locaux.

“J’habite à 4km de l’école je viens à vélo mais si je devais prendre la départementale je ne le ferai pas. Cependant je ne le fais pas la nuit, je prends ma voiture. Mais c’est sûr que si il y avait une piste ou une route sécurisée ce serait mieux, mais est-ce qu’il y a la place ?”, **institutrice, 35 ans, Hauts d’Anjou.**

“C’est quoi une piste cyclable ? Les autres ne le font pas en vélo, ils ont peur de se faire écraser, les voitures klaxonnent alors on monte sur le trottoir mais les piétons ne sont pas contents. Alors c’est sûr que ce serait bien une route pour les vélos”, **collégien effectuant quotidiennement le trajet domicile-collège en vélo, Hauts d’Anjou.**

“Le partage de la voiture c’est une solution, ici on fait des courtes distances, mais on n’a pas le réflexe”, **habitante, Hauts d’Anjou.**

“L’idée pourrait être de mettre en autopartage des véhicules électriques, pour favoriser l’accès à des personnes en difficulté de mobilité” **responsable déploiement bornes électriques SIEML, Hauts d’Anjou.**





Accompagner largement les citoyens et en particulier les plus vulnérables au changement

Il s'agit de mieux prendre en compte la diversité des besoins, des jeunes comme des moins jeunes, actifs ou retraités, familles... dans un contexte de changements et pour répondre aux objectifs de réduction de l'empreinte environnementale.

- Généraliser l'accompagnement individualisé des publics fragiles vers la mobilité comme le prévoit la loi LOM et veiller à ce que les solutions durables soient généralisées.
- Mettre en place au plus vite le plan d'action mobilité/emploi prévu par la LOM
- Veiller à ce que les publics fragiles et les associations environnementales soient présents au sein du comité des partenaires
- Étendre la notion d' "accompagnement" à tous les publics afin d'accélérer le changement de pratiques vers des solutions de mobilité durable.
- Consacrer une part significative des recettes du versement mobilité (VM) à une approche inclusive de la mobilité.

“La plateforme de mobilité, c'est beaucoup plus cohérent pour les personnes qui ont face à elles un seul et même lieu bien identifié. Toutes les communes devraient s'inspirer de ça”, **responsable du garage solidaire de Fourmies, Sud Avesnois**

“La mobilité, c'est une nouvelle compétence qu'il va falloir s'approprier à l'échelon intercommunal et qui permettra d'aller plus loin dans l'aménagement du territoire” **élue, Hauts d'Anjou**

“Ce n'est pas le travail d'information qui manque, mais de savoir comment donner l'information. Il faudrait créer un outil pour que les usagers puissent savoir les possibilités pour aller à tel ou tel endroit.” **responsable déploiement bornes électriques SIEMML, Hauts d'Anjou**

Méthodologie de l'enquête nationale

L'étude a été conduite par Chronos et l'ObsoCo sur la base d'un échantillon de 4000 personnes représentatif de la population de France métropolitaine âgée de 18 à 75 ans, interrogé via une enquête en ligne. Afin de garantir la représentativité de l'échantillon, des quotas ont été établis sur la population globale interrogée suivant les critères suivants : sexe, âge, catégorie socioprofessionnelle, région de résidence, taille de l'unité urbaine de résidence et niveau du diplôme le plus élevé. Afin de garantir une représentativité fine, les données ont été redressées à partir de l'ensemble des critères ayant servi de quotas - de manière très légère du fait d'écarts très faibles à la structure de la population nationale sur l'ensemble des critères définis, à l'exception du niveau de diplôme où la première tranche était significativement sous-représentée et a nécessité un redressement un peu plus fort.

Afin de mesurer l'effet de plusieurs scénarios distincts sur la même variable (par exemple l'effet d'une baisse des tarifs sur l'usage des transports collectifs ou encore l'effet d'une hausse du prix de l'essence sur l'usage des véhicules personnels), l'échantillon global a parfois été divisé en plusieurs sous-échantillons. A chacun des sous-échantillons a été proposé un scénario différent : par exemple pour le premier sous-échantillon une baisse de 10% des prix des transports collectifs, et au second sous-échantillon une baisse de 25% du prix des transports collectifs. A chaque fois que l'échantillon global a été divisé de cette manière en plusieurs sous-échantillons, ces derniers ont été appariés de manière à ce que leur structure socio-démographique soit identique (suivant les critères utilisés comme quotas pour l'enquête).

	%		%
Genre		Taille de l'unité urbaine de résidence	
Hommes	49%	Communes rurales	22%
Femmes	51%	Unités urbaines de 2 000 à 20 000 habitants	17%
Age		Unités urbaines de 20 000 à 100 000 habitants	13%
18-24 ans	11%	Unités urbaines de plus de 100 000 habitants	30%
25-34 ans	17%	Unité urbaine de Paris	18%
35-44 ans	18%	Zone en aires urbaines	
45-54 ans	19%	Paris intramuros	4%
55-64 ans	18%	Villes-centres des grandes métropoles	6%
65-75 ans	16%	Grands pôles urbains	47%
Catégorie socioprofessionnelle		Petits et moyens pôles urbains	6%
CSP+	16%	Couronnes périurbaines	32%
CSP intermédiaires	17%	Communes isolées	4%
CSP-	33%	Densité de la commune de résidence	
Inactifs	33%	Communes densément peuplées	37%
Région UDAS		Communes de densité intermédiaire	27%
Ile-de-France	19%	Communes peu denses	32%
Nord Ouest	23%	Communes très peu denses	5%
Nord Est	22%	Niveau du diplôme le plus élevé	
Sud Ouest	11%	Sans diplôme, CEP, brevet des collèges	22%
Sud Est	25%	CAP, BEP	25%
		Baccalauréat	18%
		Bac + 2	14%
		Diplôme supérieur à bac + 2	21%

Classification des territoires

Découpage du Baromètre	Découpage INSEE
Grands pôles urbains	Grands Pôles (10 000 emplois ou plus)
Couronnes périurbaines	Couronnes des grands pôles
Petits et moyens pôles urbains	5 000 à moins de 10 000 emplois
Communes isolées	Communes situées hors des grandes aires urbaines, des moyennes aires et des petites aires et qui ne sont pas multipolarisées

Les villes centres des métropoles sont les communes suivantes :

- Paris,
- Lyon,
- Marseille,
- Bordeaux,
- Lille,
- Nantes,
- Rennes,
- Strasbourg,
- Toulouse,
- Rouen,
- Montpellier.



Méthodologie des zooms territoriaux

Les zooms s'appuient sur un travail d'immersion sur les trois territoires choisis. Nous sommes allés à la rencontre des habitants et des acteurs locaux organisant les offres de mobilité pour comprendre les spécificités du territoire et ses grands besoins en matière de déplacements, les dynamiques entre acteurs, les impacts anticipés de la LOM sur les offres de mobilité.

En amont de l'immersion, un diagnostic flash de chaque territoire a été réalisé pour rassembler des éléments de comparaison et préparer le terrain pour :

- récolter des chiffres clés (données démographiques, taux de motorisation, niveau de précarité, etc.),
- comprendre les offres de mobilité du territoire et leur structuration
- identifier deux à trois "pépites", solutions de mobilité originales répondant aux enjeux des habitants

Les zooms s'appuient sur une série d'entretiens et d'observation participante auprès d'habitants et d'acteurs de trois collectivités exemplaires en termes de mobilité durable et/ou inclusive :

- 32 entretiens semi-directifs auprès de porteurs de solutions de mobilité, partenaires, prescripteurs, agents de collectivité, élus et usagers de ces solutions pour comprendre comment celles-ci émergent, fonctionnent et sont appropriées par les habitants,
- 21 micro-trottoirs auprès d'usagers peu/non ciblés dans l'enquête quantitative pour échanger sur leurs mobilités quotidiennes, les solutions qu'ils connaissent et utilisent ainsi que les problématiques qu'ils rencontrent : collégiens, lycéens, publics précaires, seniors
- Plusieurs sessions d'observation participante pour tester les solutions de mobilité locale et échanger avec leurs usagers afin de s'imprégner du quotidien des habitants du territoire et utiliser les services qui s'y déploient.



FONDATION
NICOLAS HULOT
POUR LA NATURE
ET L'HOMME

Née du covoiturage organisé à l'Université de Nanterre lors des grandes grèves des transports de 1995, l'association Wimoov milite et agit pour une approche inclusive de la mobilité basée sur un accompagnement humain et une meilleure conception des moyens de transports.

Cette structure de l'économie sociale et solidaire accompagne des publics dit "fragiles" (demandeurs d'emploi, jeunes en insertion, seniors...) vers une mobilité autonome, durable et responsable au quotidien. Après une analyse du profil de la personne, Wimoov forme, informe et accompagne vers les solutions accessibles sur ses territoires d'action. Wimoov compte aujourd'hui 27 plateformes de mobilité (lieux d'accueil physique) en France dans 10 régions et compte aujourd'hui plus de 170 collaborateurs.

| www.wimoov.org

Créée en 1990, la FNH est reconnue d'utilité publique, apolitique et non confessionnelle. Face au péril écologique et climatique, la FNH est convaincue qu'il faut engager une métamorphose de nos sociétés vers des modèles basés sur la préservation du patrimoine naturel, l'accès équitable aux ressources, la solidarité et le bien-être de tous les êtres humains.

Elle s'est donnée pour mission d'engager la transition nécessaire pour y parvenir, en faisant émerger des solutions pérennes et en incitant au changement des comportements individuels et collectifs.

Justice sociale, nouveaux modèles économiques responsables et démocratie sont au cœur de toutes ses actions.

| www.fondation-nature-homme.org

Ils soutiennent Wimoov pour la publication du Baromètre :



Ils soutiennent la FNH pour la publication du Baromètre :



MARIE CHÉRON | RESPONSABLE MOBILITÉ | FNH | M.CHERON@FNH.ORG

MATHIEU ALAPETITE | DIRECTEUR COMMUNICATION, PARTENARIATS ET AFFAIRES PUBLIQUES
WIMOOV | MATHIEU.ALAPETITE@WIMOOV.ORG