

(6-t)



Enjeux sociaux de la décarbonation des mobilités

Formation Ihédate
Marion Lagadic, Directrice
scientifique de 6t



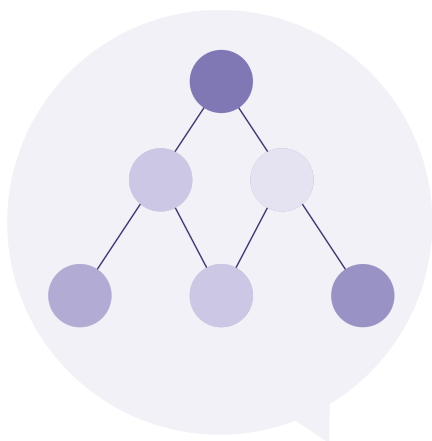
Introduction



Les termes clés

- + **Équité** : partage égal des coûts et bénéfices
- + **Inclusivité** : aucun public ne doit être en incapacité de bénéficier du service
- + **Justice** : inclusion des usagers dans le processus de décision





- 1. Les différentes conceptions de l'inclusivité**
- 2. Mise en pratique: la ZFE**
- 3. Mise en pratique: la micromobilité**

Etape 1: l'accessibilité

Accessibilité et équité

- + Dès les années 1960-1970, hypothèse de « **déséquilibre spatial** »: les publics défavorisés vivent plus loin des opportunités d'emploi, et sont aussi moins bien desservis par les infrastructures de transport
- + Transport équitable: corriger ce « déséquilibre spatial » en **facilitant l'accès à l'emploi, à l'éducation et à la socialisation pour tous**
- + **Approche "distributive"**: les coûts et bénéfices associés à une politique de transport doivent être équitablement partagés
- + **Influence sur l'aménagement** : dans le cas d'une rocade autoroutière qui dessert une métropole, les bénéfices sont plus partagés que les coûts (bruit, pollution)
- + **Influence sur la tarification**: si un service est cher et donc non-accessible à la majorité de la population, alors les bénéfices ne sont pas équitablement distribués

Sources: Wachs and Kumagai, 1973 ; Kain 1968

Etape 1: l'accessibilité

Les indicateurs clés pour réfléchir à l'équité dans les transports

- + Temps d'accès aux transports publics / à la destination finale depuis les transports publics, par quartier
- + Accès aux aménités permis par les services de transport existants (ex. nombre d'emplois atteints en 30 minutes de transport sans voiture)
- + Nombre moyen de déplacements par jour, distance moyenne de déplacement
- + Coût généralisé: indicateur composite reliant les aspects géographiques (accessibilité) et les aspects sociaux (ex. part du coût du mode de transport dans le budget des ménages)

Une limite clé: ces approches partent du principe que tout le monde se saisira d'une opportunité de mobilité de la même façon si elle est abordable et à proximité

Etape 1: l'accessibilité

4 approches à connaître

ACCESSIBILITÉ

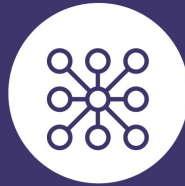


La première étape
nécessaire à des
mobilités inclusives

Etape 2: l'importance des inégalités

4 approches à connaître

ACCESSIBILITÉ



La première étape
nécessaire à des
mobilités inclusives

CAPABILITÉS



Prendre en compte les
facteurs multiples qui
peuvent limiter la
mobilité des individus

Etape 2: l'importance des inégalités entre individus



Capabilités et motilité

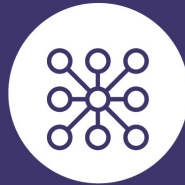
- + Prédésumé: ce n'est pas parce qu'un service est devant votre porte et abordable que vous allez l'utiliser
- + Importance des préférences, des valeurs individuelles, des contraintes temporelles, familiales, des compétences physiques et cognitives
- + Les capabilités: capacités de convertir une ressource (ex. offre de transport) en opportunité (ex: accès à l'emploi)
- + Motilité: capacité à être mobile. Elle dépend de l'accessibilité, des compétences et de l'appropriation
- + La motilité est un capital: « dépensée » pour acquérir d'autres ressources, acquise par la dépense d'autres capitaux

Sources: Pereira, Schwanen et Banister (2017) ; Verlinguieri and Schwanen (2020) ; Sen (2005) ; Nussbaum (2011) ; Kaufmann (2004)

Etape 2: l'importance des inégalités

4 approches à connaître

ACCESSIBILITÉ



La première étape
nécessaire à des
mobilités inclusives

CAPABILITÉS

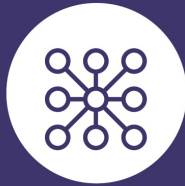


Prendre en compte les
facteurs multiples qui
peuvent limiter la
mobilité des individus

Etape 3: Comprendre le lien entre transport et pauvreté (6-t)

4 approches à connaître

ACCESSIBILITÉ



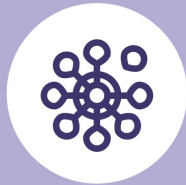
La première étape
nécessaire à des
mobilités inclusives

CAPABILITÉS



Prendre en compte les
facteurs multiples qui
peuvent limiter la
mobilité des individus

«TRANSPORT POVERTY»



Penser les liens entre
mobilité et exclusion
sociale

Etape 3: Comprendre le lien entre transport et pauvreté (6-t)

Réfléchir aux capacités: le concept de « pauvreté de transports »

- + Dans la majorité des pays, les groupes socioéconomiques les plus désavantagés sont aussi les moins mobiles (Lucas et al., 2016)
- + Publics précaires : moins bien desservis par les infrastructures + motilité plus basse

Pas uniquement une question de classe: les femmes

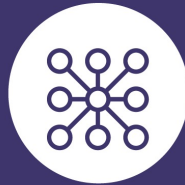
- + Les femmes font moins de déplacements, et couvrent des distances plus courtes
- + Elles ont moins de ressources que les hommes : argent (écart de salaire) et temps du fait du partage inégal des tâches domestiques
- + Elles utilisent plus de ressources pour maintenir leur sécurité (e.g. taxi)
- + Sous-représentées parmi les usagères du vélo, des modes partagés

Sources: Lucas et al. 2016, Dobbs 2007 ; Hanson 2010 ; Cook and Butz 2018 ; Plyushteva and Boussauw, 2020 ; Scholten et al. 2012

Une vision complète de l'inclusivité

4 approches à connaître

ACCESSIBILITÉ



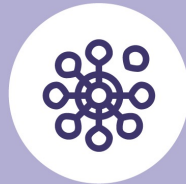
La première étape
nécessaire à des
mobilités inclusives

CAPABILITÉS



Prendre en compte les
facteurs multiples qui
peuvent limiter la
mobilité des individus

«TRANSPORT POVERTY»



Penser les liens entre
mobilité et exclusion
sociale

MOBILITÉ JUSTE



Impliquer les usagers
dans la prise de décision

Etape 4 : De l'accessibilité à la justice

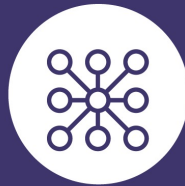
Au-delà de la justice « distributive », l'importance de la procédure et de la reconnaissance

- + On peut consulter et comprendre les différences individuelles, mais ne pas les prendre en compte
→ Implication des usagers dans la prise de décision
- + Importance de la transparence du processus: de quoi discute-t-on, exactement ? Qu'est-ce qui est déjà acté ? Qu'est-ce qui pourra changer ? Dans quelle mesure ?
- + Importance de la responsabilité devant les usagers: présentation des résultats d'évaluation, vote sur le bilan

Une vision complète de l'inclusivité

4 approches à connaître

ACCESSIBILITÉ



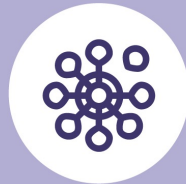
La première étape
nécessaire à des
mobilités inclusives

CAPABILITÉS



Prendre en compte les
facteurs multiples qui
peuvent limiter la
mobilité des individus

«TRANSPORT POVERTY»



Penser les liens entre
mobilité et exclusion
sociale

MOBILITÉ JUSTE



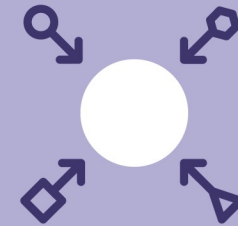
Impliquer les usagers
dans la prise de décision

Principes pour une pratique inclusive

1

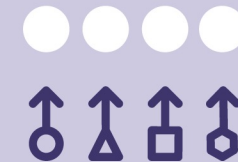
ASSURER L'ACCESSIBILITÉ POUR TOUS

Accessibilité spatiale
Accessibilité financière
Meilleur accès aux opportunités

**2**

PROPOSER UN SERVICE ADAPTÉ

Comprendre les besoins spécifiques
Développer les capacités
Adapter les offres commerciales

**3**

IMPLIQUER LES UTILISATEURS

« Empouvoier » les associations locales
Assurer l'inclusion au sein des comités de consultation et de suivi des performances



Mise en pratique – Les ZFE

Les zones à faibles émissions

- + Zone dont l'accès est restreint aux véhicules les moins polluants

PARTAGE DES COÛTS ET BÉNÉFICES

- + Bénéfices en termes de **qualité de l'air** : les riverains de la ZFE en bénéficient davantage que les habitants de la banlieue
- + Bénéfices en termes de **réchauffement climatique**: impact positif global
- + Les habitants de la banlieue sont plus motorisés: supportent la majorité des coûts

CAPABILITÉS INÉGALES

- + Davantage d'alternatives pour les habitants de la ville centre
- + Ménages précaires: capacité réduite de renouveler leur véhicule

PROBLÈME DE PROCÉDURE

- + La ville-centre décide pour la Métropole

Mise en pratique – La micromobilité

UN ENJEU DE PRIX ?

- + Des modes coûteux → une subvention suffirait-elle ?

DES DÉFIS SPÉCIFIQUES

- + Mode actif + partagé : des biais qui se combinent
- + Des modes risqués
- + Des services qui impliquent d'être à l'aise avec le numérique
- + Des services urbains → des centres urbains qui concentrent les CSP +

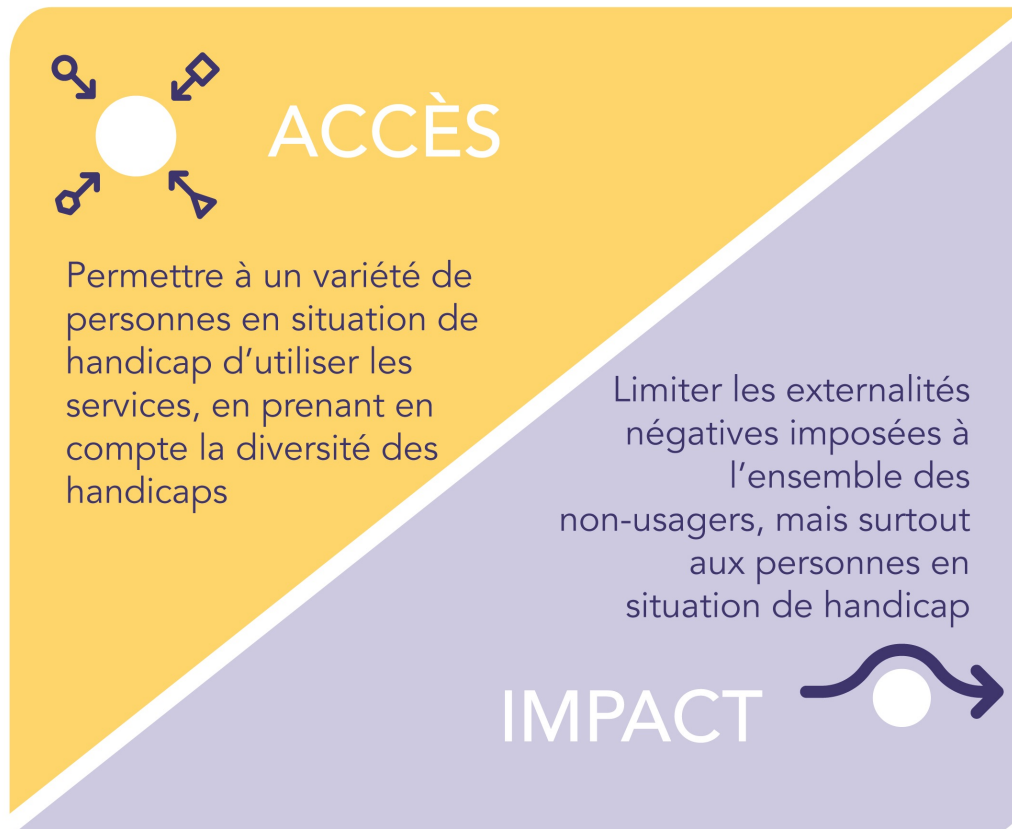
Les profils des usagers

- + Vélos en libre-service : 32% de femmes, 59% de moins de 35 ans, 49% de cadres (6t, 2018)
- + Trottinettes en libre-service: 25-34% de femmes, 52% de moins de 35 ans, 50% de cadres (6t, 2019a, 2019b)

Mise en pratique – La micromobilité

LE HANDICAP: PENSER L'ACCÈS AU SERVICE, MAIS AUSSI L'IMPACT SUR LES NON-USAGERS

Handicap et micromobilité Deux dimensions



Pictogram credits: Brandon Shields and Andrejs Kirma for the Noun Project.

Principes pour une pratique inclusive

1 ASSURER L'ACCESSIBILITÉ POUR TOUS

- Accessibilité spatiale
- Accessibilité financière
- Meilleur accès aux opportunités



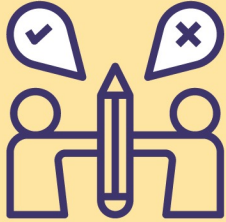
2 PROPOSER UN SERVICE ADAPTÉ

- Comprendre les besoins spécifiques
- Développer les capacités
- Adapter les offres commerciales



3 IMPLIQUER LES UTILISATEURS

« Empouvoirer » les associations locales
Assurer l'inclusion au sein des comités de consultation et de suivi des performances



Principes pour une pratique inclusive

Micromobilité

1	ASSURER L'ACCESSIBILITÉ POUR TOUS	
<i>Accessibilité spatiale</i>	Exigences minimales de véhicules / part de la flotte en « zone prioritaire »	
<i>Accessibilité financière</i>	Tarification sociale	
<i>Meilleur accès aux opportunités</i>	Enjeu traité via la distribution spatiale	
2	PROPOSER UN SERVICE ADAPTÉ	
<i>Comprendre les besoins spécifiques</i>	Focus groups, entretiens, enquêtes	
<i>Adapter les offres commerciales</i>	Kits d'adaptation pour motoriser les fauteuils roulants, options d'accessibilité des sites web, options pour payer en liquide & accéder sans smartphone	
<i>Développer les capacités</i>	Communication	
3	IMPLIQUER LES UTILISATEURS	
<i>« Empouvoier » les associations locales</i>	Partenariats avec des associations	
<i>Assurer l'inclusion au sein des comités de consultation et de suivi des performances</i>	Mise en place d'un comité consultatif local	









- + Le socle: des services accessibles et abordables
- + Néanmoins, ce n'est pas parce qu'un service est proche et subventionné qu'il est inclusif
- + Nécessité de prise en compte des capacités inégales
- + Nécessaire attention aux publics les plus « pauvres » du point de vue de la mobilité
- + Importance des procédures



6t-bureau de recherche

58 rue Corvisart

75013 Paris

Tel : +33 1 53 09 26 36

Mail : info@6-t.co

References

6t-Bureau de recherche. (2018). *Étude sur les impacts des services de vélos en free-floating sur les mobilités actives.*

6t-Bureau de recherche. (2019a). *Comprendre les usages d'un service de trottinettes en free-floating. Enquête auprès des utilisateurs du service Dott à Paris.*

6t-Bureau de recherche. (2019b). *Usages et usagers des trottinettes électriques en free-floating en France.*

6t-Bureau de recherche for Voi. (2021). *Micromobility for all. A roadmap to inclusive micromobility.*
https://www.voiscooters.com/wp-content/uploads/2021/06/Voi_Inclusive_Micromob_Ri_June24.pdf

Cook, N., & Butz, D. (2018). Gendered mobilities in the making: moving from a pedestrian to vehicular mobility landscape in Shimshal, Pakistan. *Social & Cultural Geography*, 19(5), 606–625.

Dobbs, L. (2007). Stuck in the Slow Lane: Reconceptualizing the Links between Gender, Transport and Employment. *Gender, Work & Organization*, 14(2), 85–108.

Hanson, S. (2010). Gender and mobility: New approaches for informing sustainability [Article]. *Gender, Place and Culture*, 17(1), 5–23. <https://doi.org/10.1080/09663690903498225>

Juárez, Z. (2020). The Movement Toward Mobility Justice in Los Angeles : Building a Framework Grounded in Popular Education & Community Knowledge. *UCLA Policy Briefs.*

Kaufmann, V., Bergman, M. M., & Joye, D. (2004). Motility: Mobility as capital [Article]. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4), 745–756. <https://doi.org/10.1111/j.0309-1317.2004.00549.x>

Kain, J. F. (1968). Housing segregation, negro employment, and metropolitan decentralization [Article]. *Quarterly Journal of Economics*, 82(2), 175–197. <https://doi.org/10.2307/1885893>

References

- Lucas, K., Mattioli, G., Verlinghieri, E., & Guzman, A. (2016). Transport poverty and its adverse social consequences. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers: Transport*, 169(6), 353–365. <https://doi.org/10.1680/jtran.15.00073>
- Nussbaum, M. C. (2011). *Creating capabilities [electronic resource] : the human development approach*. Belknap Press of Harvard University Press.
- Pereira, R. H. M., Schwanen, T., & Banister, D. (2017). Distributive justice and equity in transportation [Article]. *Transport Reviews*, 37(2), 170–191. <https://doi.org/10.1080/01441647.2016.1257660>
- Plyushteva, A., & Boussauw, K. (2020). Does night-time public transport contribute to inclusive night mobility? Exploring Sofia's night bus network from a gender perspective. *Transport Policy*, 87, 41–50.
- Scholten, C., Friberg, T., & Sandén, A. (2012). Re-Reading Time-Geography from a Gender Perspective: Examples from Gendered mobility [Article]. *Tijdschrift Voor Economische En Sociale Geografie*, 103(5), 584–600. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9663.2012.00717.x>
- Sen, A. (2005). Human Rights and Capabilities. *Journal of Human Development (Basingstoke, England)*, 6(2), 151–166. <http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/14649880500120491>
- Verlinghieri, E., & Schwanen, T. (2020). Transport and mobility justice: Evolving discussions. *Journal of Transport Geography*, 87(June). <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102798>
- Wachs, M., & Kumagai, T. G. (1973). Physical accessibility as a social indicator [Article]. *Socio-Economic Planning Sciences*, 7(5), 437–456. [https://doi.org/10.1016/0038-0121\(73\)90041-4](https://doi.org/10.1016/0038-0121(73)90041-4)