



# MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Conseil général de l'environnement et du  
développement durable  
Section Mobilités-Transports



**MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

# **QUELS ENJEUX POUR LES MICRO MOBILITÉS URBAINES ?**

**Florence CASTEL et Michel ROSTAGNAT, membres permanents du CGEDD**

**AQST – 14 DÉCEMBRE 2021**

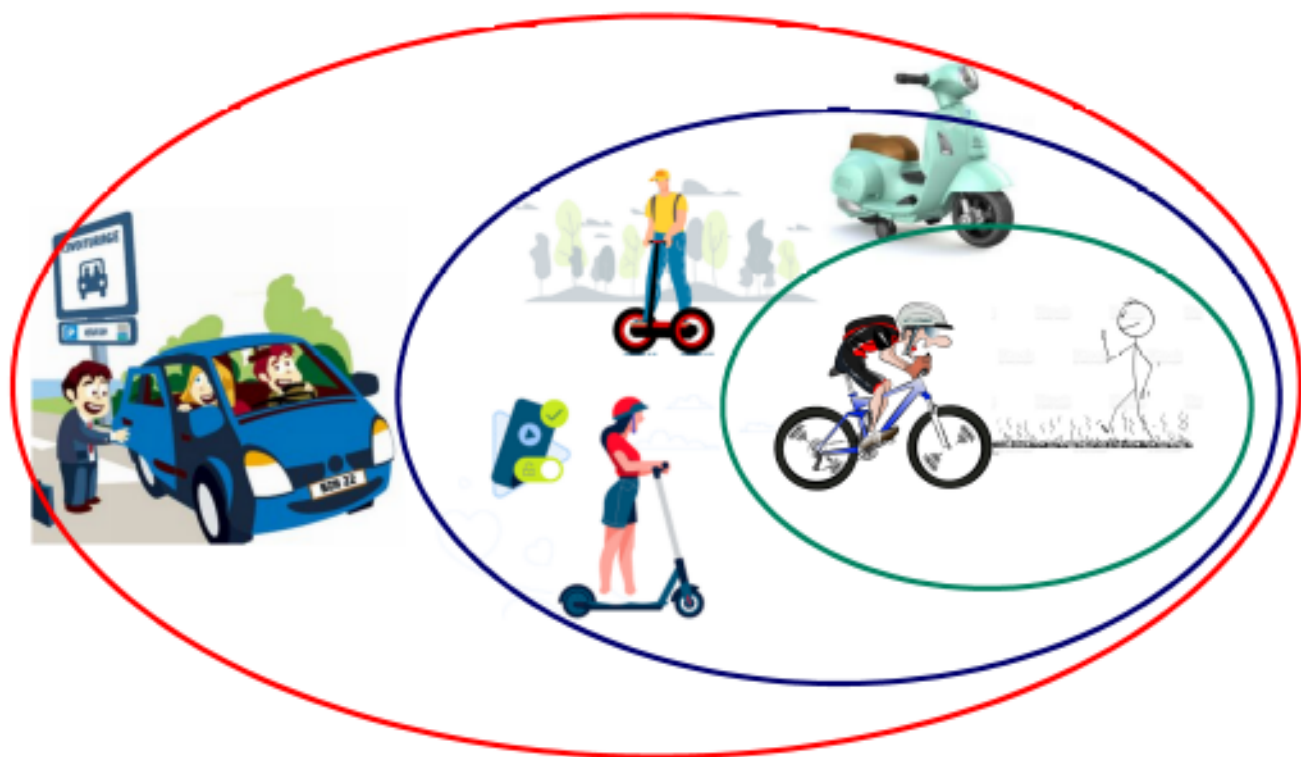
- Émergence de nouveaux services encouragés par la LOM pour les trajets du quotidien
- Effets de la crise sanitaire sur les services de mobilité partagée
- Difficultés de cohabitation piétons / engins de déplacement personnels
- Interrogation sur les modèles économiques des opérateurs
- Questionnement des collectivités / volonté de déploiement des opérateurs
- Elaboration d'une charte de bonnes pratiques : « *cahier des recommandations* »

⇒ **Utilité d'une réflexion globale sur les nouveaux services tenant compte de l'encadrement mis en place par la LOM et des conséquences connues de la crise sanitaire**



## 2. De quoi parle-ton?

- Quelques définitions : nouvelles mobilités, micro-mobilités, mobilités actives



## 2. Constats

Un cadre législatif et réglementaire en voie de consolidation



Un pilotage opérationnel par la puissance publique encore balbutiant



Une floraison d'initiatives dont le modèle économique n'est pas encore stabilisé



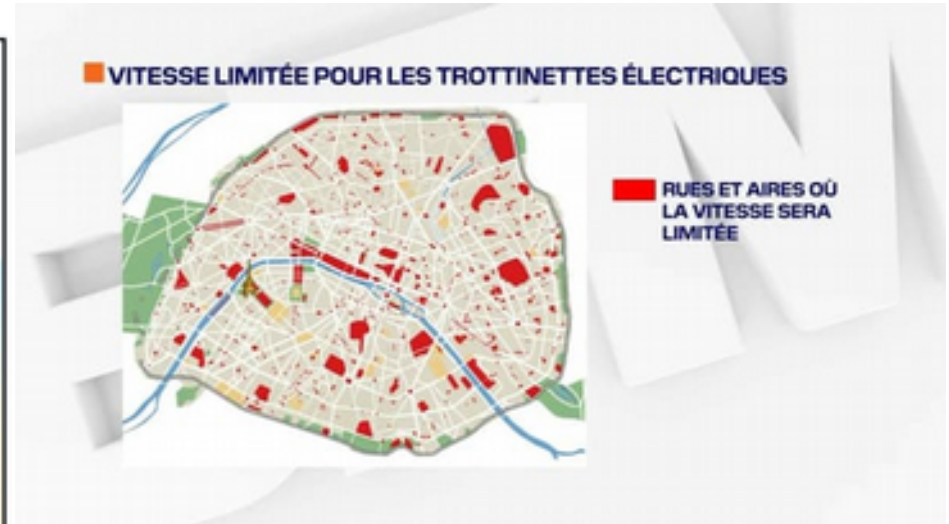
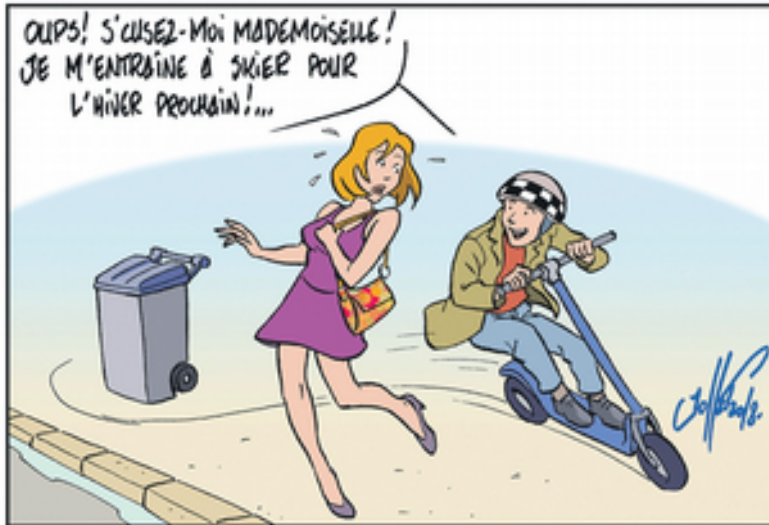
# **3. Un équilibre complexe à trouver entre besoin/demande et offre**



- Une problématique à l'interface entre les enjeux économiques et les choix politiques.
- Les réseaux numériques : nouveaux espaces et enjeu de pouvoir
  - Tout détenteur d'un smartphone est un utilisateur/client potentiel
  - Tout utilisateur d'un service devient producteur de données valorisables
  - Les infrastructures numériques sont parfois totalement déconnectées du territoire
- Espaces publics : lieux de convoitises
  - La promesse des opérateurs : liberté, mobilité, simplicité
  - Le mandat complexe des collectivités: organiser, sécuriser, optimiser...



Depuis le début de l'année 2021, 11 personnes ont perdu la vie dans des accidents impliquant des trottinettes électriques (LCI – 16/11/2021). NB: les premières victimes sont souvent les trottinettistes eux-mêmes.



# Comment appréhender l'équilibre entre offre et demande et objectiver?

Opérateurs de ces offres de mobilité:

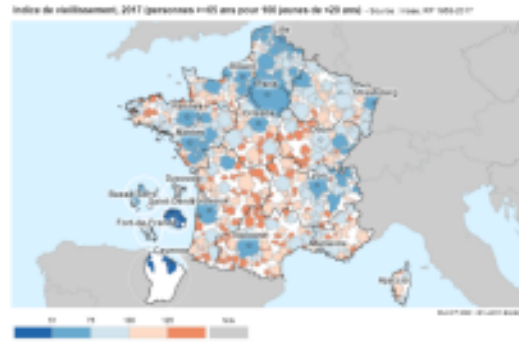
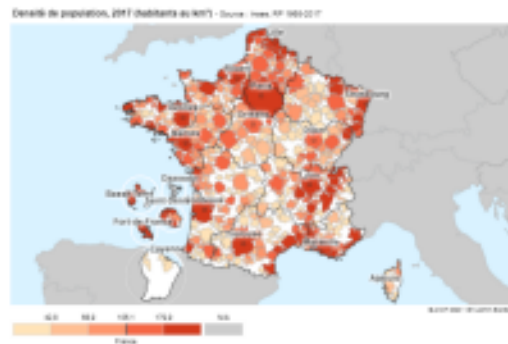
quelles sont les conditions d'un déploiement économiquement soutenable (territoires cibles, service privé, service organisé en lien avec un service public, ...)?

Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) :

quels choix structurants pour répondre aux besoins des habitants des territoires urbains, périurbains et ruraux en matière de services de mobilités ?

État :

quel appui mettre en place, le cas échéant, à l'échelle nationale pour assurer la cohésion des territoires, la transition écologique, l'égalité d'accès des citoyens à une offre multimodale, le développement économique ou une information voyageur cohérente



# 4. Les évolutions démographiques déterminent les potentiels et conditions de déploiement des services de mobilité

- Le budget temps « déplacements » des français a progressé de 6 mn à l'échelle nationale au cours des 10 dernières années, mais les disparités territoriales sont parfois fortes. Les données objectives confirment l'intuition : on ne se déplace pas de la même manière selon que l'on habite en zone rurale ou urbaine, que l'on est jeune ou sénior.
- Les trajets domicile-travail sont déterminants pour les besoins quotidiens de mobilité : chaque semaine, les personnes qui sont dans l'emploi consacrent près de 12h à leurs déplacements et parcourent en moyenne près de 500 kilomètres, contre seulement 7h chez les personnes hors emploi (dont les retraités, étudiants Et demandeurs d'emploi) pour un peu plus de 200 kilomètres.

Evolution des parts des modes de transport (en nombre de déplacements) par tranche d'unités urbaines entre 2008 et 2019



- Le passage de la vie professionnelle à la retraite ne diminue pas le besoin de déplacement, voire l'augmente : au cours des dix dernières années, la classe d'âge dont le temps quotidien moyen de déplacement a le plus augmenté dans la population française est celles des personnes de 65 ans et plus.
- La part des personnes de plus de 65 ans est plus importante en dehors des aires d'attractivité des villes.
- Les modes de déplacements privilégiés varient en fonction des âges de la vie : les personnes âgées de 45 ans et plus privilégient toujours l'usage de la voiture, même pour des trajets de quelques kilomètres, ce point étant à mettre en relation avec le niveau d'équipement des ménages ; c'est en revanche chez les classes d'âge 19-34 ans que les transports en commun progressent le plus, même si les enquêtes les plus récentes montrent d'abord que ces classes d'âge seraient les plus « multimodales », mais ne rejetteraient pas la voiture.
- Les modes autres que voiture, transport en commun et marche à pied sont marginaux dans tous les cas, indépendamment des âges et territoires, le recours à la marche progressant avec la taille des agglomérations. Notons que l'agglomération parisienne, seule dans laquelle l'usage de la voiture n'est pas le premier des modes de déplacement, tient une place à part et sa situation n'est pas transposable aux autres agglomérations.

# Orientations générales hors période de crise

La population tend à se concentrer dans les aires d'attractivité des villes, avec un effet métropolitain marqué.

Pas de vieillissement significatif de la population globale, mais un déséquilibre rural / urbain.

Il reste difficile de s'affranchir de la voiture dans les zones peu denses.

Le caractère pratique a une grande importance dans le choix du ou des modes de transport.

L'usage prioritaire d'un véhicule individuel est lié, d'une part, au taux d'équipement des ménages et, d'autre part, à la disponibilité d'une offre de transport alternative.

Les micro-mobilités représentent une **part marginale** dans les modes de transport et sont utilisées pour des déplacements courts, isolés, ou en complément d'autres modes.

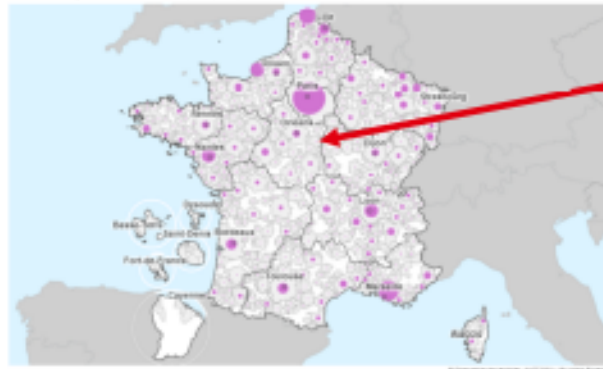


# Peut-on tirer des leçons ou des avantages des crises ?

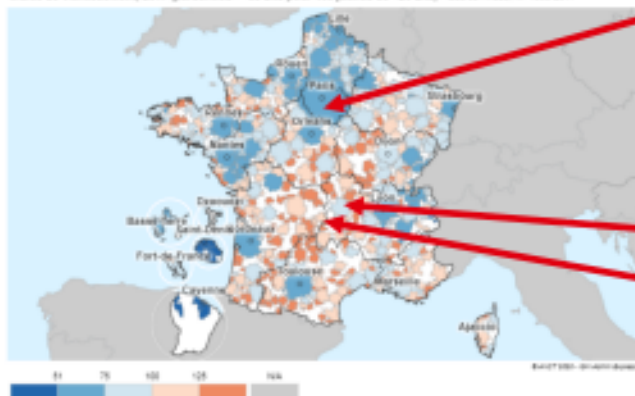
- **Une opportunité pour ancrer des évolutions de comportement?**
  - Le télétravail ne réduirait pas le besoin de déplacement, mais en modifie la nature
  - Le recours privilégié à des véhicules ou engins de déplacement personnels apparaît comme un facteur de sécurité en situation de crise.
- **L'urgence environnementale et climatique renforce la nécessité d'agir:**
  - Poursuite du recul du parc thermique, mais il faudra du temps
  - Réduction des émissions de GES en intégrant tous les éléments (analyse ACV), pour comparer vraiment les modes
  - Approche différenciée selon la situation réelle des territoires, urbains ou ruraux (attention aux effets de ségrégation des ZFE par exemple)



Émissions de gaz à effet de serre hors puits (PGE), 2013 (milliers de tonnes équivalent CO<sub>2</sub>) - Source : Insee, Insee nationale (IN) en émissions PGE, 2013



Indice de vieillissement, 2017 (personnes ≥65 ans pour 100 jeunes de <20 ans) - Source : Insee, RP 1999-2017



**EN 2025 :**

LES ZFE SERONT ÉTENDUES À TOUTES  
LES AGGLOMÉRATIONS DE PLUS DE  
**150 000 HABITANTS**



# 5. Mettre en cohérence l'action publique

- **Maîtriser les données et les services d'information**
  - Prévenir les délocalisations de l'innovation technologique
  - Accompagner les startups françaises
  - Affirmer la compétence régulatrice des autorités organisatrices de la mobilité et des collectivités locales
- **Choisir entre le soutien à l'achat ou à l'usage**
- **Gérer le développement du numérique et la dématérialisation des procédures**

