



mo

hO

mobil'homme

**ANALYSE EXPLORATOIRE
DES CONTRIBUTIONS AU
GRAND DEBAT NATIONAL,
VOLET MOBILITE**

DECEMBRE 2019



ANALYSE EXPLORATOIRE DES CONTRIBUTIONS AU GRAND DEBAT NATIONAL, VOLET MOBILITE

Rapport final

Marc Antoine Messer

Stephan Utz

David Moreau

Réalisé sous mandat du Forum Vies Mobiles, Paris (France)

Impressum

Messer, M A., Utz S., et D. Moreau (2019). *Analyse exploratoire des contributions au grand débat national, volet mobilité*. Mobil'homme Sàrl, Lausanne (Suisse).

Profil du mandataire

Mobil'homme est un bureau de sciences sociales actif dans l'urbain et la mobilité, basé à Lausanne (Suisse). Il a été fondé en 2015 comme *spin off* du Laboratoire de sociologie urbaine (LaSUR) de l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL). Le bureau Mobil'homme a la particularité de regrouper dans son équipe pluridisciplinaire des chercheurs relevant d'une grande diversité disciplinaire : sociologue, anthropologue, urbaniste, géographe, économiste, historien, ingénieur. Cette richesse de compétences lui permet d'articuler des dispositifs méthodologiques variés et hautement innovants, tout en croisant des compétences qualitatives et quantitatives, sur des projets d'envergure. Ses membres continuent par ailleurs d'exercer une activité scientifique de pointe. Ce positionnement unique, mettant des chercheurs en activité au service de la recherche appliquée et de l'expertise de haut niveau, fait du bureau Mobil'homme le point de passage clé entre le monde académique et les besoins des collectivités et des prestataires privés.

Marc Antoine Messer. Urbaniste membre ordinaire de la fédération suisse des urbanistes (FSU), Master en histoire (Université de Genève) et docteur ès Sciences de l'École polytechnique fédérale de Lausanne, il est spécialiste des questions de gouvernance territoriale et d'évolution des pratiques d'occupation de l'espace. Il est aussi directeur et associé du bureau Mobil'homme. Il est de même enseignant à l'École polytechnique fédérale de Lausanne (Suisse) et à l'Université catholique de Louvain (Belgique) en aménagement et gestion de la mobilité. Son livre « Dépasser les bornes ; coordonner la planification dans la métropole fragmentée » est sorti en 2019 aux éditions Métispresses.

Stephan Utz. Docteur en géographie de l'Université de Lausanne (UNIL), collaborateur scientifique du bureau Mobil'homme depuis 2018, Stephan Utz est spécialiste des questions d'implication des acteurs dans les projets de développement territorial. Son travail de thèse intitulé « Aménagement des cours d'eau en Suisse : quel rôle joue la participation dans la mise en œuvre des projets ? » illustre à travers différentes études de cas la diversité des enjeux liés l'implication des acteurs dans la réalisation de tels projets, et met en lumière les spécificités du contexte suisse en la matière.

David Moreau. Diplômé Ingénieur EPFL en Science et Ingénierie de l'Environnement avec une spécialisation en aménagement du territoire (2018). Il cumule plusieurs expériences professionnelles dans des bureaux d'études en mobilité et en écologie de la construction. Il a réalisé des travaux de modélisation et d'analyse de données dans le but de dimensionner des infrastructures tout en tenant compte des pratiques sociales et des modes de gouvernance.

www.mobilhomme.ch / info@mobilhomme.ch

Mobil'homme Sàrl
Avenue de Sévelin 28
1004 Lausanne
Suisse

Sommaire

1. INTRODUCTION.....	6
1.1. Contexte et objet du présent rapport	6
1.2. Méthodologie	6
1.2.1. Première phase : constitution d'une liste de mots-clés	6
1.2.2. Seconde phase – Analyse littéraire manuelle de 2'000 contributions	8
2. LISTE DE TERMES (MOTS-CLÉS)	10
2.1. Liste de termes retenus.....	10
3. OBSERVATIONS ET ENSEIGNEMENTS	11
3.1. Observations générales et questionnement.....	11
3.2. Enseignements spécifiques.....	12
3.2.1. Dégradation de l'offre de transport et dépendance totale à la voiture.....	13
3.2.2. L'organisation de l'État et du territoire induisent une forte dépendance à la mobilité individuelle	15
3.2.3. Une tension forte existe entre aspirations individuelles et choix collectifs face aux modes de transport dans un contexte de changement climatique.....	16
3.2.4. Agir sur le territoire et sur l'offre en transports pour changer la donne	17
3.3. Élargissements possibles	20
4. BIBLIOGRAPHIE.....	22

1. Introduction

1.1. Contexte et objet du présent rapport

Le Grand débat national lancé par la présidence française en janvier 2019 et qui a fait suite au mouvement dit des « gilets jaunes » a permis une expression inédite de la population sur des questions variées, regroupées autour de quatre thématiques : la transition écologique, la fiscalité et les dépenses publiques, la démocratie et la citoyenneté, et finalement l'organisation de l'État et des services publics. Bien que la représentativité des participants vis-à-vis de la population française dans son ensemble n'ait pas pu être mesurée, les nombreuses contributions que le Grand débat national a suscitées méritent d'être analysées finement, car elles constituent un précieux indicateur de l'état des débats et controverses autour de la question de la transition écologique.



Fig. 1 – Affiche officielle du grand débat national. Source : République française, 2019.

Le Forum Vies Mobiles a mandaté le bureau Mobil'homme à Lausanne (Suisse), pour une analyse exploratoire de ces contributions sous l'angle de la mobilité, cette thématique ayant été l'un des ferments du mouvement dit des « gilets jaunes ». L'objectif de cette analyse exploratoire est d'identifier les enseignements qui pourraient être tirés de l'analyse des contributions citoyennes au Grand débat national et de vérifier la pertinence de lancer une recherche plus approfondie dans ce corpus.

Le présent rapport constitue le livrable final de la présente recherche. Il présente les deux phases de l'étude, à savoir la détermination d'un corpus de mots puis l'analyse littérale et manuelle de 2'000 contributions issues du Grand débat national et la rédaction d'enseignements et de pistes d'élargissement.

1.2. Méthodologie

La présente étude repose sur une intervention méthodologique structurée en deux phases successives. Celles-ci sont présentées ci-après.

1.2.1. Première phase : constitution d'une liste de mots-clés

Un premier groupe de 200 contributions a été extrait au hasard parmi l'ensemble des contributions au thème du débat « La transition écologique » ayant répondu à au moins une des trois questions considérées. Un second groupe de 200 contributions a de même été extrait au hasard parmi les

contributions au thème du débat « l'organisation de l'État et des services publics » ayant répondu à au moins une des deux questions considérées. Ainsi, au total 400 contributions ont été retenues pour cette première phase d'analyse. L'extraction a été faite grâce au logiciel R à l'aide des extensions RStudio, Treetagger, koRpus, tidytext et tidyverse (Michalke, 2019 ; R Core Team, 2016 ; Rstudio, 2017 ; Schmid, 2019 ; Silge & Robinson, 2016 ; Wickham, 2017).

Au total, 5 questions ont ainsi été traitées. La sélection des questions considérées a été faite en collaboration avec le Forum Vies Mobiles, avec l'ambition de cibler des questions offrant un potentiel important de contributions relatives à la thématique « mobilité ». Pour les questions subdivisées en deux étapes, l'analyse s'est focalisée uniquement sur la partie ouverte de la question. Les questions considérées sont les suivantes :

Questions analysées pour la thématique « La transition écologique »

17. Y a-t-il d'autres points sur la transition écologique sur lesquels vous souhaiteriez vous exprimer ?

.....
.....
.....
.....

10. Avez-vous pour vos déplacements quotidiens la possibilité de recourir à des solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle comme les transports en commun, le covoiturage, l'auto-partage, le transport à la demande, le vélo, etc. ?

Oui Non Je n'utilise pas la voiture pour des déplacements quotidiens

Si oui, que faudrait-il faire pour vous convaincre ou vous aider à utiliser ces solutions alternatives ?

.....
.....
.....

03. Diriez-vous que votre vie quotidienne est aujourd'hui touchée par le changement climatique ?

Oui Non

Si oui, de quelle manière votre vie quotidienne est-elle touchée par le changement climatique ?

.....
.....
.....

06. **Estimez-vous avoir accès aux services publics dont vous avez besoin ?**

Oui Non

Si non, quels types de services publics vous manquent dans votre territoire et qu'il est nécessaire de renforcer ?

21. **Comment l'Etat et les collectivités territoriales peuvent-ils s'améliorer pour mieux répondre aux défis de nos territoires les plus en difficulté ?**

Ces deux fois 200 contributions ont ensuite été traitées manuellement pour en extraire tous les termes traitant du sujet de la mobilité au sens large. Ces termes ont été comparés à la liste de termes fournis par le Forum Vies Mobiles. Afin de stabiliser et de justifier le choix d'ajout de ces termes à la liste déjà fournie par le Forum Vies Mobiles, nous avons recherché automatiquement le nombre d'occurrence de chacun des termes dans une base de 10'000 contributions (2'000 par questions) extraites au hasard à l'aide du logiciel R. Cette vérification du nombre d'occurrence a aussi été réalisée, pour information, sur les termes de la liste fournie par le Forum Vies Mobiles. La liste de mots-clés a été, sur cette base, soumise pour approbation au Forum Vies Mobiles. Les mots-clés ainsi validés ont par la suite été versés en complément à la liste du Forum Vies Mobiles. La liste de mots-clés retenues est présentée au chapitre 2.

1.2.2. Seconde phase – Analyse littéraire manuelle de 2'000 contributions

En sélectionnant les contributions aux questions 10, 03, 06 et 21¹ ci-dessus contenant au moins un des mots-clés retenus, nous avons créé un tableau Excel de 4 fois 500 contributions. Deux chercheurs, Marc Antoine Messer et Stephan Utz, ont procédé à une première lecture de toutes les contributions, en notant les idées récurrentes et les sujets abordés dans les contributions. Cette première double lecture a permis la constitution d'une aide à l'analyse détaillée, sous forme de cinq questions guide.

- Quelles sont les contraintes qui cadrent les pratiques de mobilité ?
- Quel type de ressenti est exprimé au regard de ces contraintes ?
- Quelle image de la mobilité du passé, respectivement de la mobilité du futur ?
- Quelle capacité à se projeter dans un changement de pratiques modales ?
- Quelle attente par rapport aux pouvoirs publics ?

¹ L'analyse préliminaire des réponses aux différentes questions présentées ci-dessus a mis en évidence que contrairement à ce qui était mentionné dans l'offre de service d'octobre 2019, la question 17 (n° 2 dans l'offre) n'offrait pas le matériau nécessaire pour l'analyse littéraire. Celle-ci a été remplacée pour la phase 2 par la question 3 (n° 5 dans l'offre).

Loin d'être limitative, cette aide à l'analyse a permis de gérer le volume d'information au fur et à mesure de la lecture systématique des 2'000 contributions, en organisant un premier tri. Les enseignements mis en lumière ne reprennent que partiellement ce découpage.

La nature de la présente étude est exploratoire. L'étendue thématique des enseignements n'a ainsi pas été limitée a priori. De même, cette lecture vise plutôt à mettre en lumière l'intérêt d'une exploration plus fouillée de la base que constitue le Grand débat national. La présentation des résultats n'est donc pas structurée mais exposée de manière linéaire.

Il est à remarquer que, lors de notre sélection de 500 contributions par question, certaines réponses reviennent plusieurs fois. Après vérification de notre méthodologie, nous avons dû écarter l'explication d'un bug de notre système de sélection et constater que la base de données du Grand débat national n'est pas totalement propre². Nous ne connaissons pas le détail de la gestion technique du Grand débat national. Nous ne savons pas si les doublons existants dans la base sont la résultante d'erreurs techniques ou d'actes de malveillances. Sur ce point précis, nous ne savons pas si des dispositifs performants interdisaient aux contributeurs de répondre plusieurs fois. Ainsi, nous avons retrouvé dans notre sélection des doublons « hors de propos », par exemple reproduisant de larges extraits de ce qui semblent être des pages web ou des extraits de textes sans aucun rapport avec la question posée. Cette pratique laisserait à penser à une volonté de contribution abusive répétée. Les doublons n'ont pas été corrigés dans notre base de données, en cela qu'ils sont conformes au contenu de la base de données source.

² Nos analyses mettent par exemple en évidence que sur près de 150'000 contributions en réponse aux questions retenues, il y aurait près de 16% de doublons.

2. Liste de termes (mots-clés)

En conformité avec la méthode décrite ci-dessus, une liste de termes, fonctionnant comme mots-clés a été établie. Cette liste permet ensuite de sélectionner les 2'000 contributions au Grand débat national qui seront analysées sous la deuxième phase méthodologique.

2.1. Liste de termes retenus

Nous avons renseigné, à côté de chaque terme, son nombre d'occurrence sur la sélection aléatoire de 10'000 contributions. Ce renseignement de l'occurrence sur une base de données test, permet de comparer la fréquence des différents termes. Tous les termes ci-dessous ont été maintenus dans la liste.

Mot / expression	Réccurrence	Mot / expression	Réccurrence
transport	805	ter	23
kilomètre	440	mobile	17
bus	237	rer	14
vélo	215	aménagement du territoire	13
train	161	stress	12
cyclable	145	permis de conduire	11
proximité	144	rythme	10
horaire	123	tramway	9
déplacement	105	handicap	8
camion	102	lent	5
co-voiturage	95	pressé	5
diesel	83	suv	4
trajet	78	taxi	4
déplacer	72	autolib	3
ferroviaire	61	uber	3
gare	56	accessibilité	2
rapide	50	autocar	2
Parking	47	tranquillité	2
loin	47	véhiculer	2
carburant	42	4X4	2
mobilité	41	co-working	2
autoroute	37	gazole	2
km/h	35	accélération	1
vite	35	autobus	1
essence	34	bagnole	1
ferroutage	30	distance	1
métro	29	pétrolier	1
retard	29	route	1
circulation	28	tempo	1
télé-travail	27	véhicule	1
éloigné	25	bassin d'emploi	0
bien-être	24	gasoil	0
proche	23		

3. Observations et enseignements

L'analyse manuelle et exhaustive de 2'000 contributions permet de faire émerger des observations générales ainsi que des tendances plus spécifiques à certaines thématiques. Ces tendances sont formulées ci-dessous en termes d'enseignements. Ceux-ci visent à donner une image la plus fidèle possible du contenu des contributions au Grand débat national en matière de mobilité, et n'ont pas vocation à être considérés comme des conclusions définitives.

Les observations générales et les enseignements spécifiques présentés ci-dessous ne sont pas différenciés par questions. En effet, les différentes questions examinées étant relativement complémentaires : elles renseignent chacune certains aspects de la mobilité, mais leur mise en commun offre une vue plus globale de la mobilité comme phénomène complexe.

3.1. Observations générales et questionnement

Il y a lieu de constater tout d'abord que les questions étudiées ne permettent pas le même type de réponses et n'offrent donc pas des richesses d'enseignements comparables. Comme postulé intuitivement la question n.10 est la plus riche, parce qu'elle permet de mettre en relief à la fois les pratiques actuelles de mobilité des contributeurs, les limites et les obstacles à un changement de pratiques ainsi que leurs aspirations aux changements. Elle permet aussi de mettre en lumière des avis quant à la valorisation des différentes formes de mobilité et ouvre régulièrement sur des propositions opérationnelles. La question n.3 sur le changement climatique dans la vie de tous les jours touche assez peu aux questions de mobilité. En effet, les contributeurs évoquent massivement les « événements » extérieurs à eux-mêmes, tempêtes, sécheresses, présence accrue de moustiques, fortes canicules des années précédentes, etc. L'analyse de cette question n'est pas la plus pertinente pour percevoir la compréhension des Français des enjeux de la mobilité ni de montrer leurs propres pratiques. Les questions n.6 et n.21 qui touchent à l'organisation de l'État n'offrent quant à elles qu'un regard indirect à la mobilité. Leur formulation précise limite d'ailleurs la longueur, la variété et la richesse des contributions. De nombreuses réponses ne contiennent ainsi que quelques mots : par exemple « la poste » en réponse à la question « Quels types de services publics vous manquent ? ». La question n.21 relative à la réorganisation de l'État touche aussi indirectement la mobilité. Elle y fait référence surtout par les mentions fréquentes à un besoin de multiplication des services et offres de proximité, diminuant en parallèle le besoin de se déplacer pour leurs usagers.

Une autre observation doit être faite en amont de l'analyse, parce qu'elle touche directement au contenu de ce qui peut être mis en lumière grâce aux contributions au Grand débat national. Il s'agit de se demander qui s'exprime effectivement via ces contributions. En effet, il est difficile à la lecture de ces témoignages de savoir si les gens répondent pour eux-mêmes et se basent sur leurs propres pratiques ou s'ils thématisent ce qu'ils pensent être important, mais sans être directement touchés eux-mêmes. Cette question de l'identité du locuteur est fondamentale pour comprendre la valeur de l'enseignement qui peut être tiré de l'analyse de ce débat national. Soit le contributeur répond d'abord pour lui-même et donc le Grand débat offre une radiographie assez précise des réalités des Français en matière de pratiques de la mobilité, soit le contributeur signale ce qui lui paraît important ou ce qu'il pense devoir être les priorités d'action pour l'État. Dans ce second cas, l'analyse des contributions au Grand débat national donne une bonne image de l'état du débat public en matière de mobilité, qui

doit être analysé comme tel, avec un effort de contextualisation plus important. La méthodologie telle que déployée dans cette analyse exploratoire ne permet pas de trancher sur ce point. Un élément particulier nous appelle à la plus grande vigilance dans l'interprétation des contributions. Il s'agit de la très forte représentation des thématiques liées à la ruralité. Les 2'000 contributions analysées ne sont pas strictement représentatives de l'ensemble du corpus, pour autant leur sélection aléatoire laisse à penser que leur composition est proche de celle de l'ensemble du corpus. Or, à l'analyse, une part notable des contributions évoque les problèmes spécifiques de régions « rurales », alors que les problématiques relatives aux centres urbains ou métropolitains sont presque inexistantes. Une lecture a-territoriale des contributions au Grand débat national offre donc l'image d'une France très campagnarde, presque sans centres urbains et sans métropoles. Cette surreprésentation du rural est soit révélatrice d'un biais dans les contributions au Grand débat national, où les habitants des régions périphériques se seraient sentis plus légitimes à contribuer suite par exemple aux manifestations des « gilets jaunes », soit d'un biais dans les sujets où une majorité des contributeurs aurait estimé que les sujets de mobilité les plus pertinents étaient dans le rural, donnant ainsi écho à une tendance dominante dans le débat public français. Cette question d'identité du contributeur est donc indépassable pour analyser objectivement le Grand débat national. Nous faisons des propositions méthodologiques en fin du présent rapport pour tenter de clarifier cet élément.

Finalement, un autre aspect apparaissant à la lecture des contributions sélectionnées est l'influence en termes de contenu que peut avoir l'enchaînement des différentes questions. En effet, en partant du principe que les citoyens répondent aux questions dans l'ordre dans lequel elles sont présentées, certaines suggestions faites dans des questions précédentes ressortent en tant que propositions dans les contributions suivantes. C'est par exemple le cas sur la thématique « L'organisation de l'État et des services publics » où la question n.11 suggère différentes nouvelles formes de services publics et types de services³. Cela se répercute directement dans les réponses à la question n.21 – analysée dans cette étude –, puisque plusieurs de ces suggestions ressortent sous formes de propositions en réponse à celle-ci. L'idée de services publics itinérants est par exemple particulièrement présente dans ces contributions, alors qu'on peut postuler que cela n'aurait pas été forcément le cas si l'ordre des questions avait été inversé. Ce biais est classique dans une démarche par questionnaire mais il illustre dans quelle mesure il est essentiel de prendre en considération le contexte dans lequel les questions ont été posées. Une étude approfondie des contributions du Grand débat national nécessiterait également de prêter une importance particulière à cet aspect.

3.2. Enseignements spécifiques

De nombreux éléments ressortent de l'étude attentive des contributions au Grand débat national. Ces éléments foisonnants, nous les regroupons sous 4 enseignements principaux qui touchent à la fois au diagnostic de l'état de la mobilité en France, à l'organisation de l'État et du territoire comme source de besoins en mobilité, à la tension entre liberté individuelle et responsabilité collective dans un cadre

³ Question n.11 : « Pour chacune des nouvelles formes de service public suivantes, pensez-vous qu'il s'agit d'une bonne ou d'une mauvaise chose : Le regroupement dans un même lieu de plusieurs services publics (maisons de services au public/Les services publics itinérants (bus de services publics)/Le service sur prise de rendez-vous/Les agents publics polyvalents susceptibles de vous accompagner dans l'accomplissement de plusieurs démarches quelle que soit l'administration concernée ».

de changement climatique et à des propositions d'interventions. Les différents enseignements sont illustrés par une sélection de verbatim relatifs aux différents sous-thèmes présentés.

3.2.1. Dégradation de l'offre de transport et dépendance totale à la voiture

Sous cet enseignement se retrouvent un grand nombre de constats, parfois disparates. Ils construisent, mis bout à bout, un diagnostic sur l'état de l'offre de transport en France en dessinant la faiblesse des alternatives à la voiture et donc une dépendance forte des populations vis-à-vis de ce mode de déplacement.

Dans les périphéries, pas de salut sans la voiture

Dans ces régions que les contributeurs appellent presque systématiquement comme le « rural » sans que l'on sache de quel type de territoire on parle véritablement, il est constaté qu'il n'est pas possible de faire sans la voiture. Les transports en commun y sont inexistants, le vélo est dangereux, dû notamment au manque d'infrastructures et à la dangerosité suscitée par le partage de la voirie avec les modes motorisés, le co-voiturage n'est envisageable que sur les liaisons radiales vers les centres, mais pas pour tous les autres déplacements.

Manque d'amplitude horaires de l'offre des TP, manque d'infrastructures et mauvaise gestion

Le manque de générosité des horaires de TP implique un manque d'efficacité et de pertinence pour ce mode ; ils n'offrent pas le niveau de service nécessaire pour réellement incarner l'alternative possible. La critique revient que les transports en commun ne sont pensés que pour les élèves et les trajets scolaires. C'est la seule politique de mobilité collective menée et que bien sûr cela ne permet pas de passer à une mobilité basée sur les TP pour les actifs. La question des grèves dans les TP revient aussi comme une source de dégradation supplémentaire du service pour les usagers, avec le constat global que les TP ne sont pas fiables.

Le constat d'une baisse du service ferroviaire

Certaines personnes, qui utilisaient le train, ne peuvent plus le faire parce que l'offre a été limitée. Il est fait le constat d'une dégradation constante de l'offre, et certaines contributions font également le témoignage du remplacement de lignes par des bus. Ce remplacement expulse des gens jusqu'alors usagers du train vers le transport individuel motorisé. Le bus n'offre pas du tout le même service en termes de confort et de vitesse.

Prendre les TP présente un degré de complexité limitant son accès

Il ressort aussi une impression générale que la mobilité alternative est compliquée parce qu'elle demande des compétences notamment de gestion de différents tarifs et billets. Une plus grande intégration, notamment en termes d'offres tarifaires et billettiques, est identifiée comme pouvant faciliter l'utilisation des TP.

Le coût de l'automobile est invisible, celui des TP bien visible

Le discours traversant certaines contributions évoquant le coût des transports traduit un paradoxe. La thématique du coût des transports en commun, du billet à l'abonnement, revient de manière répétée pour expliquer pourquoi il n'est pas possible de renoncer à la voiture. Or, le discours tourne parfois à un schéma simpliste où le locuteur exprime n'avoir pas les moyens de prendre les transports en commun et devoir rester dans sa voiture. Cette assertion laisserait à penser que les coûts de

l'automobile sont totalement sous-estimés. Le demande d'une mise en gratuité des transports en commun revient assez fréquemment. Les contributeurs parlent en effet de prix trop hauts, voire totalement prohibitifs.

L'absence de volonté politique instaure la double peine des gens vertueux

La pollution des voitures et des camions est fortement thématifiée, en tous cas pour ceux qui utilisent la mobilité douce. Il semble y avoir une injustice à faire quelque chose de sain pour l'environnement et à devoir subir une double peine car les personnes qui font des efforts en termes de choix de mode doivent subir les désagréments causés par ceux qui ne font rien. Non seulement on laisse tranquille ceux qui polluent, mais en plus on les laisse générer des effets négatifs dont souffrent beaucoup ceux qui ne polluent pas. L'impression ressortant de certaines contributions est ainsi que l'État punit ceux qui agissent en faveur de l'environnement. Le constat se double aussi d'une impression que tout est fait et pensé pour la voiture et notamment que les villes sont paralysées par la voiture. Certaines contributions proposent l'interdiction de la voiture en ville pour sortir de ce qu'ils décrivent comme une dépendance.

Verbatim relatifs aux enseignements sur la dégradation de l'offre de transports en France et la dépendance à la voiture	N° réf. ⁴
« Je vis à la campagne, c'est compliqué de faire autrement. Quand on vit en ville, on ne peut pas comprendre la place de la voiture dans la vie de tous les jours. »	319272
« Des pistes cyclables plus répandues. En voiture, mon temps de trajet est d'environ 15/20 minutes alors qu'il serait 3 fois plus important en transport en commun... »	325537
« Que les trains soient FIABLES !!! »	369940
« Un système de transport ferroviaire fiable c'est-à-dire non soumis à la volonté saccageuse de salariés dont l'unique préoccupation est la préservation de leurs « acquis ». »	1312312
« Les transports en commun, en particulier les TER. Utilisatrice de ce moyen de transport depuis de nombreuses années, j'ai subi les pertes de qualité de service suivantes : en 2012 suppression des trains omnibus qui me permettaient de ne pas utiliser mon véhicule personnel pour aller travailler : je dois depuis lors faire 25 minutes de voiture pour rejoindre une « moyenne gare » près de laquelle il est difficile de stationner. Depuis 2017 multiplication des retards et des incidents du type « train réduit à une seule rame », qui imposent de voyager debout ou assis sur le sol des allées. [...] Depuis début 2018 le nombre de trains a été réduit, ils sont encore plus souvent bondés. »	1095351
« Les villes sont littéralement étouffées par les voitures »	279178
« Fermeture de lignes de train, pas assez de bus, transports trop chers, trop compliqué d'acheter des tickets de transport. »	1183137
« J'utilise déjà les transports en commun. Il serait peut-être opportun de ne pas augmenter le prix des billets pour encourager plus de personnes à utiliser ces transports. »	302897
« Je réduis mon empreinte carbone au dépit de ma santé. »	462868

⁴ Le n° de référence permet de retrouver les contributions dans le tableau des questions analysées transmis en annexe à ce rapport.

3.2.2. L'organisation de l'État et du territoire induisent une forte dépendance à la mobilité individuelle

Le diagnostic d'une difficulté à s'extraire de la mobilité automobile est encore accentuée par un besoin grandissant en mobilité, dû à la fois à un affaiblissement des services publics et privés de proximité et à une organisation spatiale de la société qui crée structurellement un fort besoin de se déplacer.

Le délitement des services de proximité crée des besoins de mobilité nouveaux

Il s'agit ici de l'affaiblissement de l'offre en services publics dans les territoires peu denses et l'obligation pour les usagers de ces services de parcourir des kilomètres supplémentaires. La poste figure en première place de ces services dont l'offre a été fortement réduite ou en tous cas ressentie comme telle. De même, l'accès aux services médicaux ressort comme particulièrement problématique en raison de son caractère vital. Cette mobilité pour accéder à des services publics est vécue en tant que contrainte et renforce la mobilité individuelle.

La forme de l'occupation du territoire français engendre les besoins en mobilité

La question de l'étalement urbain et de la localisation des fonctions commerces et achat en périphérie est critiquée, parce qu'elle rend les populations totalement dépendantes de la voiture. Au-delà de l'absence de desserte des zones commerciales par les TP, c'est la politique de l'aménagement du territoire qui est critiquée et remise en cause. Directement, ce sont les choix de l'État (et ici des collectivités locales) qui sont attaqués comme ayant créé le besoin fort de mobilité automobile du citoyen que les élus dénoncent maintenant comme inadaptée.

Transports publics ; le développement de l'offre grandes lignes au détriment de l'offre régionale

En lien avec l'occupation du territoire, les contributions analysées mettent en avant un déséquilibre de l'offre en TP entre les territoires moins denses et les grands centres : ces derniers seraient surdotés, au détriment du reste de la France. Il en ressort un isolement de certains territoires, déconnectés des grands réseaux de transports en raison d'un manque d'offre de rabattement. Le développement des infrastructures pour le trafic grandes lignes ou le projet *Grand Paris Express* sont cités à plusieurs reprises comme exemplifiant une concentration des investissements et le centralisme de la politique de transport. Cette concentration est également décriée et considérée comme contribuant à la forte dépendance des citoyens à la mobilité individuelle.

La diminution des services de proximité : un facteur d'inégalités sociales

La dématérialisation des services publics, la suppression des sites et les horaires restreints sont mentionnés comme des facteurs limitant l'accès aux services publics et ce en particulier dans les territoires moins denses. Cet affaiblissement des services de proximité est considéré comme discriminant, pour certaines catégories de citoyens, telles que les personnes âgées, n'ayant pas nécessairement les compétences pour faire les démarches en ligne, les travailleurs, limités par les horaires d'ouverture des guichets, et les personnes non-motorisées ne pouvant pas se rendre sur les sites.

Verbatim relatifs à la forte dépendance à la mobilité individuelle induite par l'organisation de l'État et du territoire	N° réf.
« Les facilités offertes par les mairies, comme les cartes d'identités ou les passeports ont été transférés à d'autres communes et obligent à des déplacements de plus de 20km dans notre cas. »	1155418
« [...] il faut faire 30 à 50 km pour accéder à certains services dans certains endroits ».	1321827
« Pas suffisamment de médecin dans les hôpitaux, obligations d'envoyer les patients sur les autres départements parfois à 2 heures de route [...] »	1104431
« Repenser l'urbanisation autrement qu'en zone commercial, d'activités, résidentielles tous à l'écart les uns des autres car à l'écart veut dire déplacements plus longs donc favorise voitures et moto. »	295493
« L'état doit faire un premier pas vers la décentralisation. Déménageons les institutions. Encourageons les entreprises à se relocaliser. Répartissons l'activité économique du pays plus également et allons ainsi vers plus d'égalité et de bon sens. »	1193094
« De moins en moins de trains (et de gares) dans les campagnes. Exigence de rentabilité contraire au maillage nécessaire et très productif de notre pays [...] »	1343704
« Améliorer les transports ferroviaires de proximité (TER, feroutage ...) et cesser de concentrer les investissements sur les grandes lignes TGV. »	1197097
« Depuis le démarrage de la LGV atlantique, il n'y a quasiment plus de trains dans les gares intermédiaires. [...] Résultat : avec la LGV on perd 1h30 : c'est le progrès ! On prend donc la voiture pour attraper le train au Mans ! »	1172618
« Les citoyens ruraux sont désavantagés dans l'accès aux services publics souvent supprimés dans les zones rurales. Ils doivent prendre leur voiture et parcourir parfois plusieurs dizaines de kilomètres. Pourtant, à revenu égal, ils paient le même impôt : Où est l'égalité du citoyen devant la charge publique? devant l'accès aux services publics? »	1132830

3.2.3. Une tension forte existe entre aspirations individuelles et choix collectifs face aux modes de transport dans un contexte de changement climatique

Beaucoup d'observations rentrent dans le sujet des changements de pratiques face aux changements climatiques, qui dessinent en tension une valorisation forte de la mobilité individuelle comme support de liberté contre l'État interventionniste et un besoin de responsabilité et d'actions individuelles des citoyens.

La voiture, c'est le confort de la liberté individuelle et l'opposition à l'État

La mobilité individuelle, et plus particulièrement la voiture, sont des thématiques qui ressortent dans l'ensemble que peu dans les contributions par rapport aux transports publics. Néanmoins, les réponses qui y font référence laissent apparaître un sentiment de stigmatisation des automobilistes : les mesures telles que la hausse du prix du carburant, la taxation des véhicules anciens et polluants, le système de permis à points, les contrôles de vitesse, les péages autoroutiers, et la limitation de vitesse (80km/h hors localité) sont régulièrement citées. Il reste un attachement fort aux valeurs individuelles rendues possibles par la voiture, dans une lecture binaire entre le fait d'être seul et d'aller vite, d'« écouter mon autoradio », mais aussi de la fiabilité de ce confort qu'il fasse beau ou qu'il pleuve, alors que la mobilité douce fait transpirer, salit, souille, décoiffe. L'acte de conduire une voiture devient un acte militant pour lutter contre l'intrusion de l'État dans la liberté des citoyens.

La contribution de la mobilité aux changements climatiques est indirecte

A la question relative aux effets des changements climatiques sur la vie des individus, la mobilité est citée de manière indirecte sous l'aspect sanitaire. C'est la pollution et l'odeur de celle-ci mais aussi le développement de maladies, d'intolérances, d'allergies, sur soi-même ou sur des proches, qui est mis en avant. La question de l'odeur de la pollution revient de nombreuses fois en rapport avec la canicule comme effet amplificateur. Les camions et les grosses voitures sont montrés du doigt, et le constat d'une augmentation du nombre de poids-lourds en circulation sur les routes de France ces dernières années semble partagé par beaucoup. Dans l'ensemble, les contributions sur ces aspects restent relativement anecdotiques, et illustrent certaines problématiques, mais ne remettent presque jamais en question les pratiques. Le lien entre usages automobiles et dérèglement climatique est ainsi absent de notre base de données.

La tension entre responsabilité individuelle et responsabilité collective face aux changements climatiques

Le réflexe dénonçant la désignation de faux coupables, à savoir l'individu moyen, parcourt aussi une partie des contributions en lien avec les effets des changements climatiques. C'est à la fois la mise en accusation de gros pollueurs, telles « les multinationales » et des modes de transports « les gros bateaux de croisière », les avions, et une déresponsabilisation des automobilistes qui est mise en avant.

<i>Verbatim en lien avec les tensions entre aspirations individuelles et choix collectifs face aux modes de transport dans le contexte de changement climatique</i>	<i>N° réf.</i>
<i>« Un véhicule c'est une des rares libertés qu'il reste à l'être humain. »</i>	<i>422710</i>
<i>« Je n'aime pas les contraintes c'est pour cette raison que j'utilise la voiture »</i>	<i>460082</i>
<i>« La voiture est une liberté, un droit ! »</i>	<i>1933531</i>
<i>« Il n'y a pas de transports en commun, j'utilise donc ma voiture ...Laissez-nous libres enfin ... »</i>	<i>301800</i>
<i>« Un « racisme » envers la voiture que l'on empêche par tous les moyens alors que c'est ma liberté ! »</i>	<i>1996235</i>
<i>« Je ne peux plus supporter l'odeur de carburant. J'en ai pris conscience et j'ai peur. »</i>	<i>1925900</i>
<i>« Le nord est une région très polluée. Les camions traversent notre région, il y en a de plus en plus et l'air est de plus en plus pollué »</i>	<i>2083393</i>
<i>« Toujours plus d'avions et de bateaux de croisières géants = plus gros pourvoyeur de gaz à effet de serre »</i>	<i>1907556</i>
<i>« Ma mauvaise conscience, soigneusement entretenue par les médias. Si j'écoute tout, je suis là plus exécrationnelle personne que porte la terre: je voyage, je consomme, je me déplace, je vis dans beaucoup de m2. »</i>	<i>1966393</i>
<i>« Moralement, voir les comportements citoyens irresponsables est douloureux »</i>	<i>2077746</i>

3.2.4. Agir sur le territoire et sur l'offre en transports pour changer la donne

Enfin, de nombreuses contributions rédigent des propositions, que ceci ait été demandé explicitement dans la question ou non. Elles touchent à la fois aux moyens pour substituer les modes actuels par des solutions plus soutenables et aux solutions pour baisser l'intensité du besoin en mobilité.

Le vélo comme thématique majeure de l'alternative à la voiture

La lecture des contributions produit une certaine surprise, celle de la prégnance du discours sur le besoin d'un renforcement des pratiques du vélo. La grande présence de la thématique cyclable dans les propositions illustre le lien fort et direct fait par les contributeurs entre mobilité alternative à la voiture individuelle (la formulation de la question n.10) et vélo. Le vélo est ainsi plus massivement

thématisé que les transports en commun ou le covoiturage. Cela ne peut pas être lié seulement à un biais de formulation de la question car dans la liste de mobilités alternatives à la voiture formulée par les rédacteurs de la question n.10, le vélo n'arrive qu'en cinquième position, derrière les transports en commun, le covoiturage, l'autopartage et le transport à la demande. Sans possibilité d'en tirer une statistique fiable, il peut être globalement estimé que le vélo est mentionné dans près de la moitié des contributions lorsque l'une d'entre elles évoque un mode de transport alternatif à la voiture. Les transports en commun sont un peu moins présents, le covoiturage ferme la marche et les autres exemples n'apparaissent pas dans les propositions.

Un constat largement partagé est celui que l'absence d'infrastructures cyclables fait que, bien que les citoyens soient conscients et disposés à utiliser cette solution alternative, ils ne peuvent l'utiliser. Ce constat concerne particulièrement les territoires « ruraux », où la dangerosité des déplacements à vélo en raison du manque d'infrastructures est le facteur limitant principal, mais porte également sur les villes. Là aussi, ce sont les questions d'équipements qui sont problématisées que ce soit pour le manque d'infrastructures notamment en termes de stationnement, où le non-respect des aménagements par les autres usagers les rendant impraticables pour les cyclistes.

Les contributions traitant de la problématique cycliste laissent émerger un point pouvant être interprété en tant que proposition : il s'agit de l'absence de subventionnement pour l'utilisation des vélos alors qu'il existe par exemple pour les transports publics.

Un ferroutage permettrait de rendre la route à d'autres utilisateurs

La lecture des contributions laisse émerger un ressenti fort à l'encontre des camions qui, surtout dans les zones périphériques, polluent et représentent un danger important sur les routes pour les autres usagers, quel que soit leurs modes. Diverses contributions se rejoignent quant à l'idée d'un développement du ferroutage pour le transport de marchandises, limitant ainsi l'engorgement des routes, mais également les nuisances environnementales.

Développer les transports publics

Le renforcement des transports publics émerge comme solution indispensable pour maintenir l'attractivité des territoires isolés, mais également dans une perspective de transition écologique. En effet, la forte dépendance à la voiture dans les territoires ruraux est assimilée directement à la faiblesse de l'offre en transports publics. Certaines contributions laissent penser que l'offre en transports publics constitue la cause unique mais également l'unique réponse à la perte d'attractivité de ces territoires. Les contributions mentionnant le développement de l'offre sont très nombreuses, et soutiennent tant une amélioration du maillage du réseau que ce soit à l'échelle nationale, ou régionale, qu'une augmentation des fréquences pour répondre aux besoins des citoyens. De même, une baisse des tarifs, voire la gratuité des TP est considérée comme une solution permettant de favoriser le report modal. Cette gratuité des TP est parfois sous-entendue comme un moyen de rapprocher le coût des TP du coût de la voiture, qui serait inexistant.

De nombreuses contributions se rejoignent pour des solutions locales et ponctuelles offrant une réponse rapide et simple, tel que l'amélioration des services de bus régionaux ou de systèmes de navettes inter-localités en dépit de mesures plus profondes notamment pour la préservation de l'offre ferroviaire. Ces solutions pouvant être considérées comme « palliatives » illustrent une forme de fatalisme, et traduisent notamment le sentiment des citoyens que l'État « sacrifie » les réseaux

ferroviaires secondaires au détriment des réseaux de TGV. Les références à une réforme plus profonde de la politique des transports par exemple avec un plan national de modernisation des transports ferroviaires ne sont en effet que peu nombreuses.

Limiter la désertification des territoires ruraux

Les contributions soutiennent largement la mise en place de mesures pour limiter la désertification des territoires ruraux. Celle-ci est assimilée au manque de services publics et d'emplois dans ces régions, contraignant les citoyens à d'importants déplacements pour y « survivre » ou les incitant à vivre plus à proximité des grands centres. Cette mobilité imposée fait croître le sentiment d'abandon de ces territoires, en y renforçant les difficultés pour une tranche de population souvent déjà précarisée.

Une proposition récurrente est celle du maintien des services de proximité, à travers la mise en place de services publics itinérants, suggestion émanant du questionnaire du Grand débat national. La décentralisation des sites, une plus grande flexibilité des horaires sont également évoqués comme des options pour faciliter l'accès aux services publics. Dans une autre mesure, certaines contributions soutiennent également leur dématérialisation qui permet, si l'accès aux services en ligne est facilité, au plus grand nombre d'y accéder et de limiter les déplacements ou les temps d'attente aux guichets.

Plus largement, de nombreuses contributions se rejoignent quant à l'importance de repenser la politique d'aménagement du territoire et de mettre en place des mesures économiques pour répondre au besoin de limiter la centralisation, qui ressort comme enjeu central.

Verbatim illustrant les propositions en lien avec le développement de mobilités alternatives, l'amélioration des TP et la limitation de la désertification des territoires	N° réf.
[A la question relative à ce qu'il manque pour inciter à prendre l'alternative à la voiture] « du courage!(pour prendre le vélo de façon plus courante) »	400499
« Je déconseille le vélo à qui tient à la vie dans la région Toulousaine »	485888
« Avoir accès à un véritable réseau de pistes cyclables (comme à Nantes par exemple), étendu et surtout sécurisé ! »	368719
« Favoriser les déplacements doux dans les villes et agglomérations, avec des voies dédiées pour chaque type de véhicule. Favoriser le ferroutage même pour les particuliers »	1933858
« D'arrêter les publicités sur la bagnole et de faire des pistes cyclables! A Manosque en pleine côte la piste (la seule) cyclable a un cédé le passage. »	364888
« Tous les services publics devraient à minima être accessibles par voie numérique, tout le monde n'ayant pas la capacité ou les moyens de se déplacer physiquement. »	1191573
« Les transports, plus de cars pour accéder à la ville dans les territoires éloignés. »	1303267
« Les transports en commun en milieu rural à développer de toute urgence! Si vous voulez que les français roulent moins avec leur voiture, il faut leur donner la possibilité de faire autrement. »	1087292
« La politique des transports du quotidien doit changer de toute urgence. Un grand plan transports doit être décidé et mis en place, de telle sorte que les transports les moins polluants soient aussi les plus performants et attractifs. Le développement des transports en commun ou doux pourra être financé en accroissant le coût des transports les plus polluants »	1095351
« Par une vaste politique de décentralisation et d'aménagement du territoire incitant financièrement les acteurs économiques à s'installer dans les villes moyennes des régions en cours de dépeuplement. »	1494963

3.3. Élargissements possibles

L'analyse exploratoire menée dans le cadre du présent mandat visait à questionner la pertinence d'explorer plus en détail la base de données du Grand débat national en matière de mobilité. L'examen attentif de 2'000 contributions triées sur base de mots-clés permet de mettre en lumière une grande variété des apports individuels. La rédaction des questions et le cadre assez serré des formulations ne nous semblent pas avoir limité exagérément la variété des réponses ni des propositions citoyennes. Les contributions mises bout à bout donnent ainsi l'image des différentes contraintes qui régissent les pratiques actuelles de mobilité des Français, de même qu'elles illustrent les propositions et les attentes relatives à une intervention étatique forte. Le lien entre pratiques individuelles de mobilité et état de l'infrastructure est très souvent thématiqué. Il donne plutôt à voir un choix modal limité pour les particuliers, très dépendant de la volonté politique d'investissement dans les transports collectifs et dans les infrastructures pour la mobilité active. Une tension forte parcourt aussi les contributions entre souhait d'actions de lutte contre les changements climatiques et sauvegarde de pratiques modales individuelles érigées parfois en dernier bastion de la liberté. Cette tension fait partie des étonnements que nous pouvons tirer de cette recherche exploratoire. Deux autres étonnements ont déjà été mentionnés plus haut et pourraient nécessiter des investigations complémentaires. Il s'agit tout d'abord de la très forte présence de la thématique vélo. Loin d'être anecdotique, le vélo paraît être considéré comme l'évident mode alternatif à la voiture. Le vélo émerge ainsi, à travers les contributions étudiées, comme aussi crédible que les TP pour se déplacer autrement qu'en voiture. Cette émergence du vélo est peut-être à coupler à l'étonnement précédent, qui thématiquait la tension forte entre individualisme et actions collectives face aux changements climatiques. Finalement, nous l'avons dit, la thématique de la ruralité occupe une place qui semble disproportionnée par rapport à la répartition spatiale de la population française.

En conclusion de cette étude exploratoire, il nous est donc possible de dégager deux enseignements. Premièrement, les contributions au Grand débat national forment une base de données particulièrement riches en matière de compréhension des pratiques actuelles de mobilité et des attentes et aspirations citoyennes. Secondement, un traitement aterritorial ne permet pas d'en saisir toute la profondeur. Pour donner suite aux discussions plus haut quant au thème de la ruralité, nous avons esquissé une première analyse spatiale sommaire, sous forme des deux cartes ci-dessous. L'analyse porte sur l'ensemble des contributions au Grand débat national pour les 5 questions considérées dans la présente étude. Il en ressort que rapporté aux nombres d'habitants par département, le taux de réponse n'est pas équivalent dans toutes les régions du pays (Fig. 2). Les Alpes, de même que la région parisienne et toulousaine répondent globalement plus, alors que le nord-est sous-représenté. Nous avons ensuite affiné la spatialisation des contributions en ne retenant que ceux traitant de la ruralité⁵. Cette seconde carte (Fig. 3), fait émerger la France plus rurale. Le Gers et le Lot contribuent ainsi par exemple trois fois plus fortement au thème de la ruralité que les départements parisiens ou les Bouches-du-Rhône. L'abondance de mentions de la ruralité semble donc plutôt portée par des habitants de ces régions moins denses et ne pas seulement répondre à une visibilité « nationale » de ce thème.

⁵ Ont été testés les termes « rural », « ruraux », « rurals », « ruralité ».

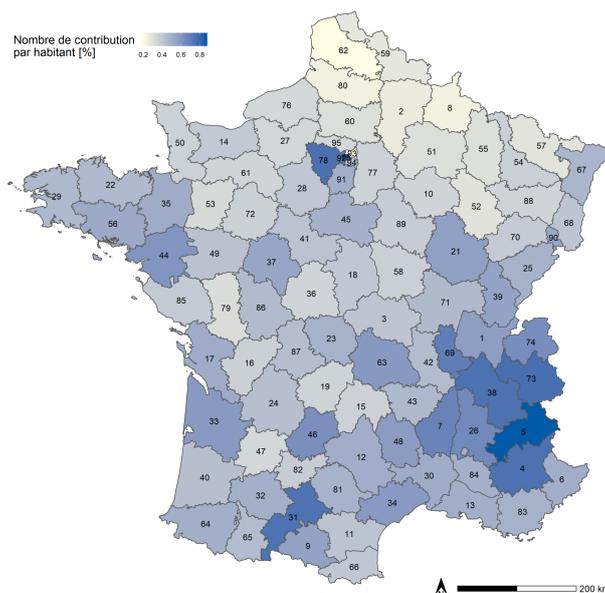


Fig. 2 – Taux de réponse au Grand débat national par départements. Carte : Mobil’homme, 2019.

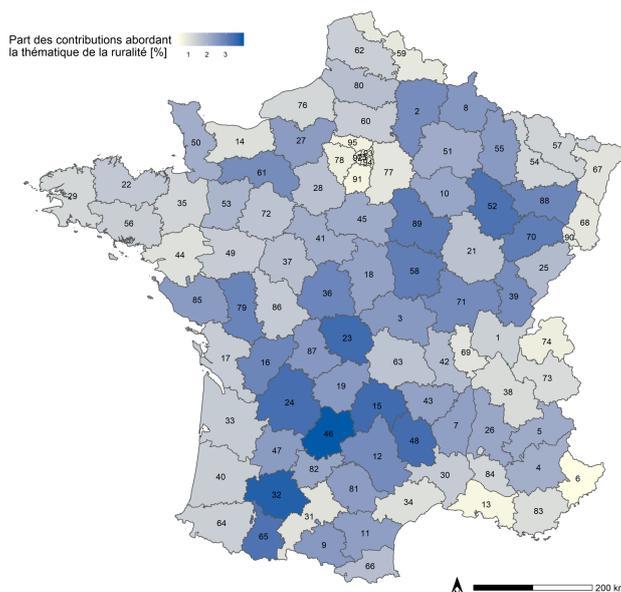


Fig. 3 – Part des contributions abordant la thématique de la ruralité par départements. Carte : Mobil’homme, 2019.

L'échelle départementale n'est pas celle qui permet le mieux de rendre compte de la diversité typologique. Des analyses spatiales par typologie de commune permettrait d'entrer plus finement dans la thématique. En matière d'élargissements analytiques possibles, nous proposons d'investiguer une approche par spatialisation. Là, les thématiques de l'aspiration à la pratique cyclable, le discours libertaire de la mobilité individuelle ou les sens donnés aux contraintes spécifiques à la ruralité pourraient donner lieu à des zoom analytiques intéressants. Il est aussi possible d'imaginer élargir les investigations à un échantillon plus large pour comprendre plus précisément les aspirations des Français en matière de mobilité. L'analyse du Grand débat national permettrait ainsi de dessiner à grands traits un manifeste du type : La mobilité que veulent les Français.

4. Bibliographie

- Le grand débat national. (2019, avril). *Contributions du grand débat national*. Consulté à l'adresse <https://granddebat.fr/pages/donnees-ouvertes>
- Michalke, M. (2019). *koRpus.lang: Language Support for « koRpus »*. Consulté à l'adresse <https://reaktanz.de/?c=hacking&s=koRpus>
- R Core Team. (2017). *R: A Language and Environment for Statistical Computing*. Consulté à l'adresse <https://www.R-project.org/>
- RStudio Team. (2015). *RStudio: Integrated Development Environment for R*. Consulté à l'adresse <http://www.rstudio.com/>
- Schmid, H. (2019). *TreeTagger*. Consulté à l'adresse <https://www.cis.uni-muenchen.de/~schmid/tools/TreeTagger/>
- Silge, J., & Robinson, D. (2016). *tidytext: Text Mining and Analysis Using Tidy Data Principles in R*. *JOSS*, 1(3). <https://doi.org/10.21105/joss.00037>
- Wickham, H. (2017a). *tidyverse: Easily Install and Load the « Tidyverse »*. Consulté à l'adresse <https://CRAN.R-project.org/package=tidyverse>
- Wickham, H. (2017b). *tidyverse: Easily Install and Load the « Tidyverse »*. Consulté à l'adresse <https://CRAN.R-project.org/package=tidyverse>