

AAP
LES FABRIQUES DE LA CONNAISSANCE

Livrable 1 : Rapport

Perception et évaluation par les usagers
de scénario du futur
à **horizons 2030 et 2050**

2020-2021

Pr Dr V. Fointiat – Dr R. Bertoldo – Dr C. Demarque – Pr Dr F. Girandola – Dr B Zouhri

1. Partie 1 : État des lieux 2020	7
1.1. Description des répondants	7
1.2. Moyens de transports actuels	7
1.3. Temps passé dans les transports dans les activités du quotidien	8
1.4. Fréquences de pratiques professionnelles du quotidien	8
1.5. Raisons principales pour organiser les trajets quotidiens	8
1.6. Fréquence d'utilisation des applications/services dans le cadre des déplacements	9
1.7. Évaluation des moyens de transports actuels (attitude)	10
1.8. Stades de changement	11
1.9. Relations à la nature	12
1.10. Attachement à la région	12
1.11. Appétence pour les technologies du numérique	12
Partie 2 : Induction des scenario	14
2.1. Scenario du futur	14
2.2. Évaluation des scenario	19
Comparaison des scenarios	19
2.3. Anxiété éveillée par le scénario	20
Anxiété-état selon les scenario du futur	20
Partie 3 : Prospective 2050	21
3.1. Voiture individuelle en 2050	21
3.2. Moyens de transports utilisés en 2050	21
3.3. Fréquences de pratiques professionnelles en 2050	23
3.4. Raisons principales pour organiser les trajets quotidiens en 2050	23
3.5. Évaluation des moyens de transports en 2050	25
3.6. Stades de changement : comparaison 2020 :2050	26
3.7. Pratiques du quotidien	27
3.8. Aspects de la société du futur en 2050	28
Perceptions des aspects de la société de 2050, tout scenario confondu	28
Perceptions des aspects de la société de 2050 selon les scenario	30
.Pour résumer	32
3.9. Valeurs	32
Impact des scenarios sur les valeurs de la société projetée en 2050	34
4. Déroulé de chaque session d'entretiens de groupe :	39
4.1. Temps 1 : Présentation d'un des trois scenario :	39
4.2. Temps 2 : Attribution de persona	39
4.3. Temps 3 : Entretiens	40
5. Analyse des entretiens	41

5.1.	Scenario proposé : Smart Territoire	41
	Vision globale	41
5.2.	Scenario proposé : Proximité	44
	Vision globale	44
5.3.	Scenario proposé : Résilience	47
	Vision globale	47
	Conclusions	48
<i>Annexe 1 : enquête en ligne</i>		1
<i>Annexe 2. Description de la population</i>		26

Contexte

Cette action s'inscrit dans la démarche de prospective régionale sur la mobilité en 2030 et 2050 dans le prolongement de l'étude menée avec le cabinet-conseil Chronos. Il s'agit de passer d'une phase exploratoire qui s'achève en novembre 2019 par la production de 5 scénarii du futur, à une phase plus opérationnelle centrée sur une approche usager. Elle passera par un travail d'appropriation des résultats de l'étude par une diversité d'acteurs/citoyens, afin de vérifier les hypothèses des scénarios.

L'étude s'inscrit dans des territoires-témoins des quatre zones de la Région (avec un regard appuyé sur le rural et le périurbain): elle explorera la perception subjective et l'évaluation en termes d'acceptabilité, plausibilité, faisabilité des scénarios de mobilité (Proximité, Business as model, Bas carbone, Smart territoire et Résilience, crises environnementale et sociale); elle identifiera de possibles biais de perception, qui peuvent fonctionner comme des freins à l'acceptabilité et brouiller les évaluations.

La Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur s'inscrit dans un contexte de prospective en matière de mobilité et de services de transports. Elle a fait appel au cabinet Chronos pour tester différents scénarios de mobilité et de mode de vie aux horizons 2030 et 2050. Au total, cinq scénarios à l'horizon 2050 ont été proposés à des populations issues des quatre zones du territoire régional (Marseille, Digne les Bains, Avignon, Sophia Antipolis). Cinq scénarios de mobilité à l'horizon 2050 (Proximité, Business as model, Bas carbone, Smart territoire et Crises sociales environnementales) ont été présentés dans le cadre d'ateliers à des populations (N= 170) résidant dans les quatre espaces régionaux de la Région (provençal, rhodanien, alpin et azuréen). Ces cinq scénarios envisagent des évolutions sociétales avec des conséquences prévisibles dans les domaines économiques, social et environnemental

La recherche-action proposée ici s'inscrit dans le prolongement de ce premier diagnostic. Elle vise à évaluer l'acceptabilité sociale des scénarios, dans une optique de prospective.

Méthodologie

L'évaluation de l'acceptabilité sociale passe par deux phases distinctes et complémentaires.

Phase 1 : première phase quantitative, sous la forme d'une **enquête** auprès de plus de 300 répondants (200 répondants initialement prévus)

Phase 2 : seconde étape qualitative, reposait sur la conduite de 4 à 5 entretiens de groupe (initialement prévu). Ce sont au final 6 entretiens qui ont été réalisés par visio-conférence, compte tenu de la situation sanitaire.

Partie I

Enquête

Cette enquête a été réalisée en ligne, en raison de la crise sanitaire, interdisant pour un temps les interactions sociales de proximité. Initialement, un nombre minimal de répondants a été fixé à **200**. Au final, ce sont plus de **331 répondants** qui auront exprimé leurs avis et positions.

Cette enquête ambitionne de dresser un bilan d'un certain nombre d'aspects de la vie quotidienne de 2020 (mobilité, perception des outils numériques, attachement à la Région sud, rapport à la nature). Elle ambitionne aussi d'évaluer la plausibilité et la crédibilité de scénarios de futurs à l'horizon 2050. Ces cinq scénarios ont été élaborés par le cabinet Chronos, en étroite collaboration avec la Région Sud.

Le plan de l'enquête mise en ligne est indiqué ci-dessous :

Partie 1 2020

Moyens de transports actuels

Temps passés dans les transports

Fréquence des pratiques professionnelles du quotidien

Raisons pour organiser les trajets quotidiens

Fréquence utilisations appli et services

Evaluation des modes de transports actuels

Utilisation de la voiture

Relations à la nature

Attachement à la région

Appétence pour les technologies numériques

Partie 2 Présentation d'1 des 5 scenario



Evaluation du scenario

Anxiété liée au scenario

Partie 3 Prospective 2050

Moyens de transports actuels

Fréquence des pratiques professionnelles du quotidien

Raisons pour organiser les trajets quotidiens

Evaluation des moyens de transports

Utilisation de la voiture

Pratiques du quotidien de 2050

Aspects de la société de 2050

Valeurs de la société de 2050

Partie 4 Informations socio démographiques

1. Partie 1 : État des lieux 2020

1.1. Description des répondants

Le temps moyen de réponse est de 22 minutes. L'échantillon se compose de 266 femmes (80.4 %) et 65 hommes, soit 331 participants ayant complété le questionnaire.

L'âge moyen est de 24.01 ans (SD = 9.87 ; Min = 17 ans et Max = 59 ans)

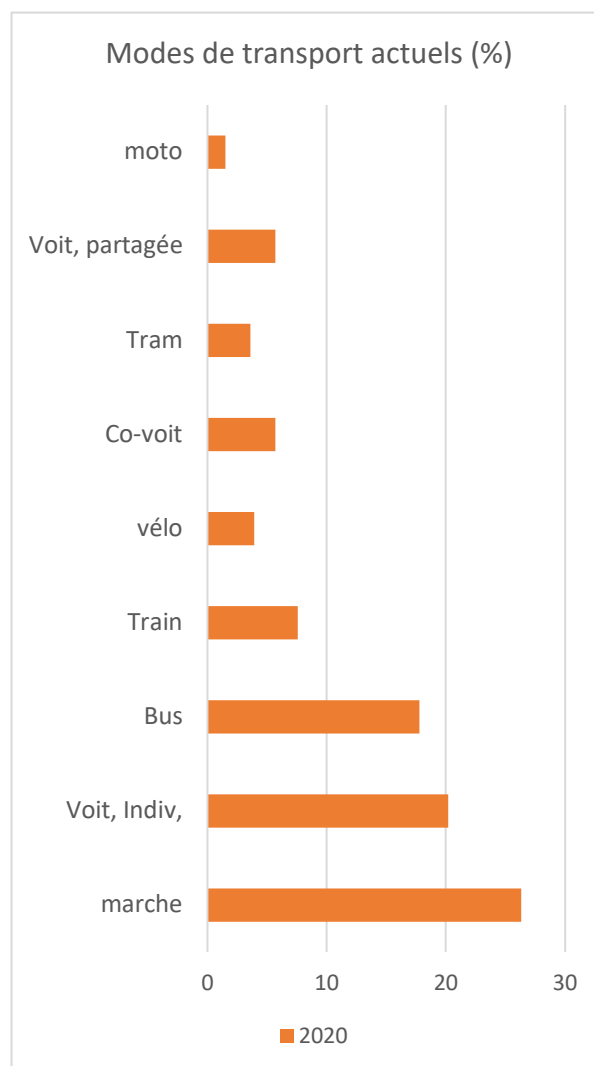
313 habitent actuellement la région ; Les 18 autres répondants habitent actuellement hors de la région, mais en sont originaires et ont indiqué en commentaire avoir le projet d'y revenir. 14 habitent dans les Alpes de Haute Provence, 33 habitent dans les Hautes Alpes ; 4 habitent dans les Alpes Maritimes ; 205 habitent dans les Bouches du Rhône ; 31 habitent dans le Var et 26 dans le Vaucluse.

69.8 % déclarent être titulaire du permis de conduire, soit 231/331, et 171/231 déclarent posséder une voiture.

1.2. Moyens de transports actuels

17 modes de transport étaient proposés à chaque participant, qui devait reporter s'il l'utilisait dans leur quotidien.

Moyens de transports	%	n
Marche	26.3	87
Voiture individuelle	20.2	67
Bus de ville	17.8	59
Car	14.2	47
Train	7.6	25
Voiture partagée	5.7	19
Co-voiturage	5.7	19
Autre	5.1	17
Metro	4.8	16
Vélo	3.9	13
Tramway	3.6	12
Deux-roues moteur	1.5	5
VTC, Uber	1.2	4
Roller/skate	.6	2
Taxi	.6	2
Trottinette	.3	1
Chauffeur privé	.3	1
Auto-stop	.0	.0



Sans surprise, outre la marche, les transports actuels les plus fréquemment cités sont la voiture individuelle, le bus et dans une moindre mesure, le train.

Remarque : la voiture partagée semble être synonyme de co-voiturage.

1.3. Temps passé dans les transports dans les activités du quotidien

Pourcentages (effectifs) concernant les temps de déplacements aller-retour de quatre activités du quotidien

	Moins de 15 min	15 à 30 mn	30 mn – 1 h	1 à 2 h	+ 2 h
Se rendre sur le lieu de formation/travail	32.3 (107)	26.6 (88)	19.6 (65)	16.3 (54)	5.1 (17)
Faire les courses	56.8 (188)	30.8 (102)	8.2 (27)	3.6 (12)	.6 (2)
Amener ou aller chercher des enfants/proches	46.5 (154)	29.3 (97)	16 (53)	6 (20)	2.1 (7)
Se rendre sur les lieux activités/sports/loisirs	45.9 (152)	35.6 (118)	13.9 (46)	3.9 (13)	.6 (2)

Globalement, les répondants vivent à proximité de ces quatre activités. Pour près de 60 % (58.9 %), les trajets domicile-travail/formation n'excèdent pas 30 minutes.

1.4. Fréquences de pratiques professionnelles du quotidien

Jours, où	0	1	2	3	4	5	6
Vous vous rendez sur lieu de travail	166	10	25	17	19	87	7
Vous télétravaillez	128	7	5	17	24	116	34
Vous allez dans un espace de co-working	298	4	5	6	3	8	-

- Sur les 331 répondants, 166 (50.2%) reportent ne pas travailler. Sur les 165 restants, 87 (52.7%) reportent se rendre sur leur lieu de travail 5 jours/semaine, ce qui est la norme actuelle.
- Sur les 331 répondants, 128 (38.7%) reportent ne pas télétravailler. Sur les 203 répondant travailler au moins 1 jour, 116 (57.1%) télétravaillent 5 jours/semaine, ce qui est cohérent avec la crise sanitaire, recommandant le télétravail (pour ceux qui travaillent).
- La très grande majorité des répondants (298/331, soit 90%) déclarent ne pas fréquenter d'espace de co-working.

Conclusion : les réponses à ces trois items sont à considérer avec précaution, les conditions de travail ayant été profondément modifiées pendant la crise sanitaire.

1.5. Raisons principales pour organiser les trajets quotidiens

Les répondants devaient classer les trois raisons principales parmi celles proposées (présentées aléatoirement :

- Être libre dans les déplacements

- Réduire les risques d'accident
- Me sentir en sécurité
- Préserver l'environnement
- Éviter les bouchons
- Économiser de l'argent
- Gagner du temps
- Être seul.e
- Être tranquille
- Être installée confortablement
- Faire une activité physique
- La facilité d'accès
- Être avec d'autres gens
- Travailler pendant le trajet
- Pouvoir m'évader (jouer, regarder un film...)

Nombre de choix (1^{er}, 2nd et 3^{ème})

Raisons invoquées	Choix 1	Choix 2	Choix 3	Total des choix (%)
Gagner du temps	64	62	43	51
Être libre dans mes déplacements	47	37	42	38.1
Me sentir en sécurité	40	23	30	28.1
Facilité d'accès	39	30	29	29.6
Économiser de l'argent	26	49	26	30.5
Être tranquille	21	33	44	29.6
Préserver l'environnement	19	24	37	24.2

Gagner du temps reste la principale raison dont les gens tiennent compte pour organiser leur trajet, ainsi que le sentiment d'**être libre** dans leur déplacement.

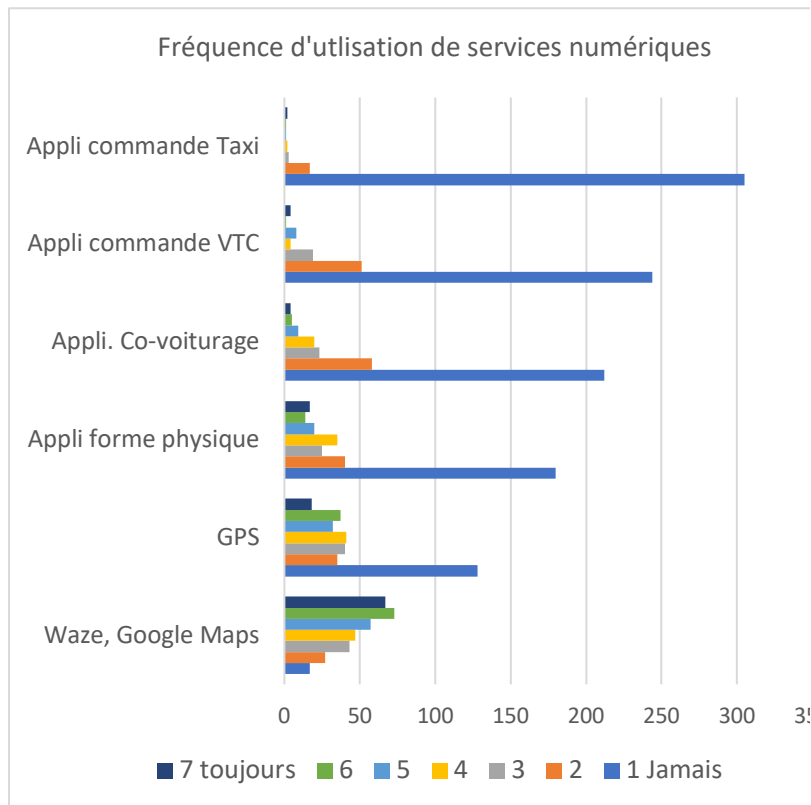
La dimension **financière** n'arrive qu'au second rang, et la prise en compte de la préservation de l'environnement n'arrive quant à elle qu'en troisième position. Cette dimension n'est pas mobilisée sur les rangs 1 et 2.

1.6. Fréquence d'utilisation des applications/services dans le cadre des déplacements

On proposait aux répondant.es de reporter sur une échelle en 7 points (de 1 : jamais à 7 : toujours) leur fréquence d'utilisation d'applications choisies en concertation avec la Région Sud :

- J'utilise un GPS
- J'utilise Waze, Google Maps ou équivalent
- J'utilise une ou des applications de co-voiturage
- J'utilise une ou des application.s pour commander un taxi
- J'utilise une ou des application.s pour commander un VTC

- J'utilise une ou des application.s pour mesurer ma forme physique (vélo, marche, course, ...).



Globalement, les répondants utilisent peu, voire très peu les services numériques, à l'exception des applications de géolocalisation, type Waze ou Google Maps.

Les applications de co-voiturage, de commande de taxi ou de VTC restent (très) peu utilisées, alors même que la population des répondants est majoritairement urbaine et péri-urbaine, et que ces services sont disponibles.

On observe par ailleurs un effet du genre sur cette appétence pour le numérique. Sans surprise, les femmes sont moins technophiles ($M = 3.60$, $SD = 1.43$) que les hommes ($M = 4.35$, $SD = 1.43$, $t(329) = -3.84$, $p < .000$).

Une attention particulière devrait être portée sur la connaissance puis l'utilisation de plateforme de co-voiturage

Une attention particulière portée aux femmes en matière d'utilisation des services numériques

1.7. Évaluation des moyens de transports actuels (attitude)

L'évaluation des moyens de transports actuellement utilisés repose sur la présentation d'un différentiateur sémantique : chacun doit se positionner sur une échelle bipolaire en 7 points, constitué de paires d'adjectifs antagonistes

- Fatigants | reposants
- Chers | peu coûteux
- Longs | rapides
- Polluants | écologiques
- Irréguliers | réguliers
- Sûrs | dangereux*
- Bons pour ma santé | mauvais pour ma santé*

N.B. * score renversé

Les résultats sont présentés dans le tableau ci-dessous

Items	Moyenne	SD
Fatigants reposants	3,98	1.67
Chers peu coûteux	4,17	1.81
Longs rapides	4	1.76
Polluants écologiques	3,83	1.74
Irréguliers réguliers	4,89	1.82
Dangereux sûrs	5,05	1.5
Mauvais bons pour ma santé	4,46	1.4

Tout d'abord, on n'observe aucune différence significative du genre, sur aucun des 7 items.

Ensuite, des comparaisons à la valeur médiane (4) montrent que les moyens de transports utilisés en 2020 sont perçus comme **réguliers** ($t(330) = 8.89, p < .000$), **sûrs** ($t(330) = 12.75, p > .000$), et **bons** pour la santé ($t(330) = 5.95, p < .000$)

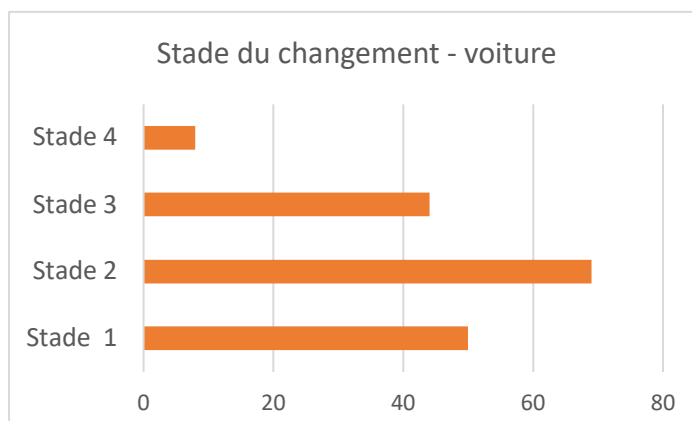
Cette perception des modes de transports actuellement utilisés sont à mettre en perspective avec les modes de transport majoritairement utilisés par les répondants, à savoir la voiture individuelle, le bus et le train.

1.8. Stades de changement

Description de la mesure

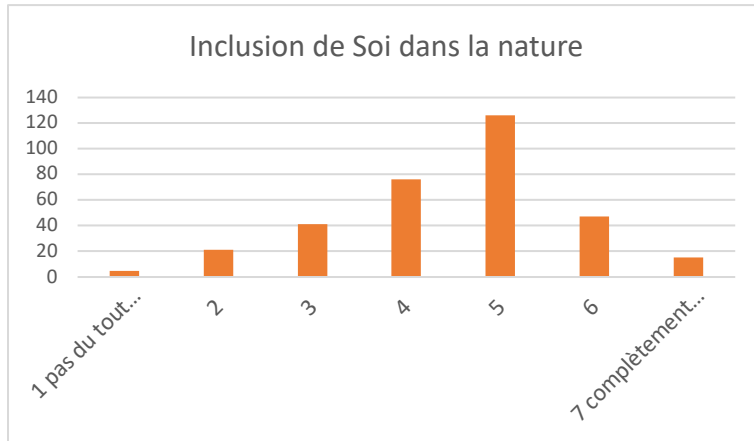
L'ouverture de cette question était conditionnée à la possession d'une voiture, soit 171 répondants. 4 items adaptés des travaux de Prochaska, DiClemente et Norcross (2003) ont permis d'évaluer le niveau de changement des répondants dans l'usage de la voiture individuelle :

- Aujourd'hui, je ne vois pas de problème à utiliser, et je continuerai comme ça (stade 1)
- Aujourd'hui, j'utilise la voiture en réfléchissant à faire autrement (stade 2)
- Aujourd'hui, je l'utilise le moins possible et je vais continuer mes efforts (stade 3)
- Aujourd'hui, je n'utilise quasiment plus la voiture et c'est très bien comme ça (stade 4)



1.9. Relations à la nature

Pour évaluer la force de la relation entre soi et la nature, nous avons utilisé l'échelle d'Inclusion du Soi dans la Nature (Schultz, 2002). Les répondants choisissent une réponse parmi sept, allant de 1 : aucune connexion entre Soi et la nature à 7 : une très forte connexion Soi/nature.



En moyenne, les répondants se perçoivent comme connectés à la nature ($M = 4.5$, $SD = 1.27$), ce qui est significativement plus que la valeur médiane de l'échelle (4), $t(331) = 7.21$, $p = .000$.

On n'observe pas dans notre échantillon d'effet du genre, hommes et femmes ne se distinguant pas sur leur connexion à la nature ($M_{\text{femmes}} = 4.5$, $SD = 1.29$ et $M_{\text{homme}} = 4.52$, $SD = 1.18$, $t(329) < 1$, ns

1.10. Attachement à la région

Description de la mesure

L'attachement à la Région Sud est mesuré par l'échelle d'identité de lieu validée en français et adaptée pour les besoins de l'étude.

Elle est composée de quatre items sur lesquels les répondants doivent se positionner sur une échelle en 7 points de 1 : pas du tout d'accord à 7 : tout à fait d'accord

- Ma région est très spéciale pour moi
- Je m'identifie fortement à ma région
- Je suis très attaché.e à ma région
- Visiter ma région dit beaucoup de choses sur qui je suis

Une analyse factorielle réalisée sur les quatre items donne une solution en une seule dimension, expliquant 79.54% de la variance totale ($KMO = .84$, Test de sphéricité de Bartlett, $p < .000$). Par ailleurs, la consistance interne est très satisfaisante ($\alpha = .91$). Nous avons donc construit un indice global d'attachement à la région.

Les répondants sont globalement attachés à leur région ($M = 4.61$, $SD = 1.74$), par comparaison à la valeur médiane de l'échelle (4), $t(330) = 6.46$, $p < .000$.

Sur cette dimension, on n'observe pas de différence significative entre les hommes ($M_{\text{hommes}} = 4.35$, $SD = 1.96$) et femmes ($M_{\text{femmes}} = 4.68$, $SD = 1.68$, $F(1, 329) = 1.93$, $p = .16$, ns).

1.11. Appétence pour les technologies du numérique

Cette évaluation de l'appétence pour les technologies numérique a été évaluée via l'outil développé par Agarwal et Prasad (1998). Cette échelle est composée de 4 items. Pour chaque item, le répondant devait se positionner sur une échelle en 7 points, allant de 1 : ne me décrit pas du tout à 7 : me décrit tout à fait.

- Si j'entends parler d'une nouvelle technologie, je l'essaye rapidement
- Dans mon entourage, je suis habituellement le/la premier.e à explorer de nouvelles technologies
- En général, j'hésite à essayer de nouvelles technologies*
- J'aime découvrir et tester les nouvelles technologies

N.B. * score à inverser

Une analyse factorielle sur ces quatre items confirme l'unidimensionnalité du construit ($KMO = .763$, Test de sphéricité de Bartlett, $p < .000$). Par ailleurs, la consistance interne étant satisfaisante ($\alpha = .82$), nous avons agrégé les données pour construire un index de technophilie ($M = 3.75$, $SD = 1.46$). En comparaison au point médian de l'échelle (4), les répondants semblent peu technophiles, $t(331) = -3.07$, $p = .002$.

Partie 2 : Induction des scenario

2.1. Induction des scenarios du futur

En s'appuyant sur les propositions du cabinet Chronos, nous avons adapté cinq scenarios du futur, chacun donnant une coloration spécifique d'un futur possible à l'horizon 2050. Chaque répondant n'était exposé qu'à un **seul de ces cinq futurs**.

PROXIMITÉ

En 2050, les habitants et acteurs économiques du territoire ont évolué vers un système sociétal plus vertueux, en vue d'une mobilité plus durable, où les déplacements de courte distance ainsi que la démobilité deviennent majoritaires. Un réel changement de mentalité s'est opéré, les citoyens souhaitent répondre à leurs aspirations d'une vie plus apaisée et résiliente.



Une redynamisation progressive des territoires ruraux s'est opérée. Les villages et villes moyennes sont devenus plus agréables, et les grandes villes se sont renaturées et pacifiées.



Fort de leur potentiel de production énergétique renouvelable, les territoires de la région misent également sur le développement de filières énergétiques locales.



Les politiques locales d'aménagement du territoire ont favorisé un rapprochement entre l'habitat et l'emploi et entre la production et la consommation.



De nouvelles formes d'économies locales, collaboratives, informelles, circulaires...s'imposent petit à petit.



Les technologies numériques ont permis l'émergence d'infrastructures et de services innovants de proximité : routes intelligentes, véhicules autonomes partagés, télémédecine...



Les politiques régionales de transport et leurs déclinaisons locales demeurent très volontaristes en faveur d'une mobilité plus durable avec des règles restrictives et des mesures incitatives.



L'offre et les pratiques de mobilité ont évolué en faveur des modes actifs, de l'intermodalité et des mobilités partagées. Les trajets du quotidien en nombre et en distance ont fortement diminué.



La logistique s'est réorganisée selon des boucles locales de distribution mobilisant des véhicules peu polluants et hybrides, ainsi qu'en mutualisant les transports de voyageurs et de marchandises.



Les flux touristiques se sont réduits à la faveur du développement d'un tourisme hyper local et du ralentissement du tourisme international de masse.

BAS CARBONE

Grâce à des politiques très volontaristes engagées dès 2020, l'objectif d'une région neutre en carbone a été atteint en 2050. Les inégalités sociales et territoriales se sont fortement réduites. Une mobilité plus vertueuse a été imposée par la puissance publique et souhaitée par la population.



Un basculement démographique entre la côte et l'intérieur des terres s'est opéré, résultat de la dégradation des conditions climatiques.

Les territoires alpins et ruraux ont retrouvé une certaine attractivité, y compris auprès des jeunes qui y réimplantent des activités.



Afin d'accélérer la transition énergétique, la Région a fait le choix de miser sur le développement de filières énergétiques renouvelables locales et le développement des réseaux intelligents (pour une gestion plus fine de l'énergie).

Les collectivités passent entre-elles des accords de réciprocité en fonction des potentiels de production énergétique de chaque territoire.



Des pratiques de consommation responsables et respectueuses de l'environnement ont été adoptées massivement grâce à un éveil des consciences et des exonérations de taxes sur les produits durables et locaux.



Une mobilité vertueuse s'est imposée sous l'effet des contraintes et incitations politiques : restriction de la circulation automobile, taxation des modes de transport les plus polluants, promotion des modes alternatifs, péage inversé, nudges...



Des mutualisations, optimisations et des alternatives énergétiques (notamment hydrogène et électrique) ont été développées au service d'une mobilité et d'une logistique moins polluantes.



Face au développement des circuits de proximité, le transport de marchandises s'est réorganisé sur de courtes distances.



La réduction de la place de la voiture en ville profite à des activités sociales (espaces publics, lieux de rencontre) et économiques (agriculture urbaine, logistique urbaine).

SMART TERRITOIRE

Les nouvelles technologies et le numérique se sont imposés dans la vie quotidienne et la fabrique territoriale. Suite à l'abandon par la puissance publique de ses prérogatives, les entreprises du numérique ont déployé de nombreux services automatisés sans se soucier du décrochage de certaines populations.



Les activités à haute valeur ajoutée se concentrent dans des villes denses situées sur le littoral alors que les ménages se concentrent dans l'arrière pays et les territoires alpins.



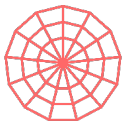
Alors que l'ensemble du territoire dispose d'une couverture numérique satisfaisante, l'accès aux services et équipements de la vie quotidienne (services éducatifs, médicaux...) est très inégal.



L'économie mondiale est parvenue à maintenir sa croissance malgré les soubresauts climatiques et la raréfaction de certaines ressources.



Une offre de services de mobilité multiple, personnalisée, mais coûteuse, est développée par un oligopole très puissant d'opérateurs privés grâce à l'exploitation des données et dans une logique de rentabilité.



En réponse à la toute puissance des opérateurs privés, les acteurs publics retrouvent un rôle de régulation grâce notamment à la mise en oeuvre d'un maillage fin des intermodalités autour de hubs multiservices de toutes tailles et de toutes formes.



Les pratiques de consommation ont évolué, elles sont plus locales et responsables, mais aussi numérisées. Cela conduit à une double logique d'intensification des flux de courtes et des longues distances est renforcée par une mutation.



La mobilité fonctionne à deux vitesses : une démobilité subie pour les populations peu en phase avec les innovations numériques dominantes, démobilité et mobilité choisies pour les populations les plus aisées.



Des formes de résistances à la toute-puissance du marché sont initiées par la société civile : *hacking* numérique, *open source*, *communs numériques*...

RESILIENCES

FACE AUX CRISES SOCIALES ET ENVIRONNEMENTALES

En 2050, dans un contexte de crises multiples marqué par les inégalités sociales, exacerbées par la crise climatique, une nouvelle génération d'hommes et de femmes ont entrepris de mener des politiques volontaristes pour faire face à la hauteur de l'état de la situation d'urgence. La résilience et la solidarité sont les deux principes directeurs des politiques menées.



Les migrants ont afflué et continuent d'affluer en masse sur le littoral méditerranéen, chassés de leurs pays par des phénomènes climatiques violents, des guerres et des famines.



De nombreux ménages ont vu leurs conditions de vie se dégrader de façon significative et vivent dans la précarité, sous l'effet conjugué de la hausse du prix des énergies fossiles et de la détérioration de l'activité économique.



Ils ont été contraints d'adopter des modes de consommation plus frugale. De nouvelles pratiques se développent comme le troc et le réemploi.



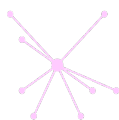
La région a fait le choix de miser sur le développement de filières énergétiques locales (biomasse, éolien, solaire photovoltaïque, éolien offshore, hydrogène, biogaz) afin d'assurer un approvisionnement énergétique décarboné, plus fiable et résilient



La puissance publique a consenti d'importants investissements sur le ferroviaire et l'intermodalité pour fluidifier les déplacements sur la bande littorale.



Des services de mobilité inclusifs se sont développés, du fait d'initiatives privés ou par des collectifs de citoyens dans les territoires ruraux. Parallèlement, on assiste au déploiement de la couverture numérique et au développement d'activités locales.



Un réseau de hubs multi-services connectés permet de limiter les déplacements automobiles et d'accompagner la démobilité.



Une logistique plus agile sur les courtes distances a été mise au point, en incorporant avec modération certaines solutions technologiques (drones et véhicules autonomes).



La mobilité des personnes et des biens se veut plus sobre et low-tech face à la crise climatique et environnementale.

BUSINESS AS USUAL

En 2050, la recherche de croissance économique est au cœur des préoccupations et guide l'action publique, qui a décidé de laisser un maximum de marge de manœuvre aux grandes entreprises parce qu'elles leur semblent être les plus compétentes pour répondre à cette injonction.



Les conditions climatiques, conjuguées à l'hyper urbanisation, ont rendu les conditions de vie difficiles dans les grandes métropoles du littoral.

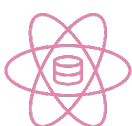
C'est dans les grandes métropoles que s'est maintenu l'essentiel des activités économiques et des emplois. Les populations pauvres et les classes moyennes s'y concentrent.



Alors que les classes sociales les plus aisées qui ont une double résidence se sont réfugiées dans l'arrière pays, où les conditions de vie sont plus agréables. Elles pratiquent massivement le télétravail.



Un désengagement de la puissance publique dans le champ des mobilités s'est fait au profit d'acteurs de l'économie de marché, qui ont su combiner les modes économiques dits "alternatifs" avec les modèles traditionnels.



L'aménagement numérique du territoire a facilité le déploiement des nouvelles technologies. En matière de mobilité, cela se traduit par la présence de taxis volants, bulles flottantes, navettes autonomes...développés par les start-ups et les géants du numérique.



Une offre de mobilité performante **ne s'**est déployée que dans les territoires accueillant une population solvable par des investisseurs privés. Elle est financée par les citoyens les plus riches et par les grandes entreprises qui prennent en charge les déplacements de leurs salariés.



Une offre de mobilité "minimale" est opérée par des acteurs de l'économie sociale et solidaire et entretenue par la puissance publique dans les autres territoires.



Les plateformes logistiques et les axes routiers sont saturés sous l'effet de la croissance économique et de la massification du e-commerce.

2.2. Évaluation des scénarios

Les répondants se positionnaient sur un différentiateur sémantique en 7 points, composé de quatre items :

- Ce futur est incroyable | crédible
- Ce futur est impensable | réaliste
- Ce futur est mauvais | bien
- Ce futur est effrayant | rassurant

Une analyse factorielle réalisée sur les données de l'ensemble des répondants donne une solution en deux dimensions (basée sur la valeur propre supérieure à 1), expliquant 87.98% de la variance totale (KMO = .55, Test de sphéricité de Bartlett, $p < .000$)

La première dimension explique 55.4% de la variance sociale. Elle regroupe les items **bien** (poids factoriel : .963) et **rassurant** (poids factoriel : .968). La seconde dimension explique 32.6 % de la variance totale. Elle regroupe les items **crédibilité** (poids factoriel : .867) et **réaliste** (poids factoriel : .910).

Nous avons donc construit deux indices :

- Indice de **confiance** attribuée au scénario
- Indice de **plausibilité** attribuée au scénario

Comparaison des scénarios

Tout d'abord, on observe une évaluation des scénarios différentes sur les deux indices, que ce soit en termes de confiance, $F(4, 326) = 156.33$, $\eta^2 = .65$, $p < .000$ et de plausibilité, $F(4, 326) = 11.51$, $\eta^2 = .12$, $p < .000$

Scénarios	N	Moyennes	SD
Confiance attribuée			
Proximité	66	6.12	1.10
Business	68	2.23	1.02
Résilience	58	3.5	1.67
Bas Carbone	70	6.01	1.19
Smart Territoire	69	2.52	1.15
Plausibilité attribuée			
Proximité	66	3.79	1.40
Business	68	4.49	1.68
Résilience	58	4.90	1.41
Bas Carbone	70	3.85	1.49
Smart Territoire	69	5.17	1.37

Concernant la **confiance attribuée**, on observe que trois sous-ensembles homogènes émergent :

- Les scénarios **Bas Carbone** ($M = 6.01$) et **Proximité** ($M = 6.12$, $p = .99$)
- Les scénarios **Business** ($M = 2.23$) et **Smart Territoire** ($M = 2.52$, $p = .77$)
- Le scénario **Résilience** ($M = 3.5$) se distingue quant à lui des deux sous-ensembles précédents

Concernant la **plausibilité** perçue du scénario, on observe également l'émergence de deux sous-ensembles homogènes :

Les scénarios **Résilience** ($M = 4.90$) et **Smart Territoire** ($M = 5.17$, $p = .14$)

Les scénarios **Proximité** ($M = 3.79$) et **Bas Carbone** ($M = 3.85$, $p = .12$)

Confiance → [Bas carbone et Proximité] > Résilience > [Business et Smart Territoire]

Plausibilité → [Résilience et Smart Territoire] > [Proximité et Bas Carbone]

2.3. Anxiété éveillée par le scénario

Description de la mesure

Nous nous sommes appuyés et avons adapté l'échelle d'anxiété-état, ou Y ASTA-Y, traduite et validée en langue française par Gauthier & Bouchard, 1993). Nous avons retenu 10 items :

- Dans ce futur de 2050, je me sens en sécurité*
- Dans ce futur de 2050, je me sens tendu.e, crispé.e
- Dans ce futur de 2050, je me sens tranquille, bien dans ma peau*
- Dans ce futur de 2050, l'idée de malheurs possibles dans le futur me tracasse
- Dans ce futur de 2050, je me sens à mon aise*
- Dans ce futur de 2050, je me sens sûr.e de moi*
- Dans ce futur de 2050, j'ai la frousse, j'ai la trouille
- Dans ce futur de 2050, je me sens satisfait.e*
- Dans ce futur de 2050, je me sens inquiet.e
- Dans ce futur de 2050, je ne sais plus où j'en suis, je me sens dérouté.e

*les scores sont inversés

Pour chaque item, le répondant devait se positionner sur une échelle en 7 points, allant de 1 : ne me décrit pas du tout à 7 : me décrit tout à fait.

Ces 10 items présentent une consistance interne très satisfaisante ($\alpha = .93$), nous avons agrégé les données pour construire un indice d'anxiété ($M_{\text{anxiété-état}} = 3.94$, $SD = 1.46$, $N=331$).

Anxiété-état selon les scénarios du futur

Si on s'intéresse à l'anxiété-état associée à chacun de ces cinq scénarios, on observe des différences significatives, $F(4, 326) = 81.90$, $p=.000$. Les moyennes et écarts-types sont présentés dans le tableau suivant

Scénarios	N	Moyennes	Ecarts-types	Min	Max
Proximité	66	2.59	1.09	1	7
Business	68	5.18	.96	3	7
Résilience	58	4.43	1.17	1.5	6.4
Bas Carbone	70	2.87	.98	1	5.7
Smart Territoire	69	4.66	.99	2.7	7

Des comparaisons de moyennes font émerger des sous-ensembles homogènes et significativement différents entre eux (Test de Scheffé):

- Les scénarios Proximité ($M = 2.59$) et Bas carbone ($M = 2.87$, $p=.51$)
- Les scénarios Résilience ($M = 4.43$) et Smart Territoire ($M = 4.66$), $p = .72$)
- Le scénario Business ($M = 5.18$)

On observe de fortes disparités entre les futurs possibles : le futur **Business** éveille l'anticipation d'une forte anxiété-état, les scénarios **Proximité** et **Bas Carbone** éveille au contraire peu d'anxiété.

Partie 3 : Prospective 2050

3.1. Aurez-vous une voiture individuelle en 2050 ?

Pour rappel, sur les 331 répondants, 171 reportaient avoir un véhicule personnel, soit 51.6 %. Si on calcule ce pourcentage sur les seuls répondants titulaires du permis de conduire B, 74 % ont une voiture.

Quand on leur demande de se projeter en 2050, 46.5 % affirment qu'ils auront une voiture contre 10.3% affirmant qu'ils n'en auront pas. Le pourcentage de répondants envisageant d'en avoir peut-être s'élève à 43.2 %.

Effectifs par choix et selon chaque scénario

Véhicule individuel en 2050	Proximité	Business	Résilience	Bas Carbone	Smart Territoire
oui	31	34	27	34	28
non	7	3	11	9	4
Peut-être	28	31	20	27	37

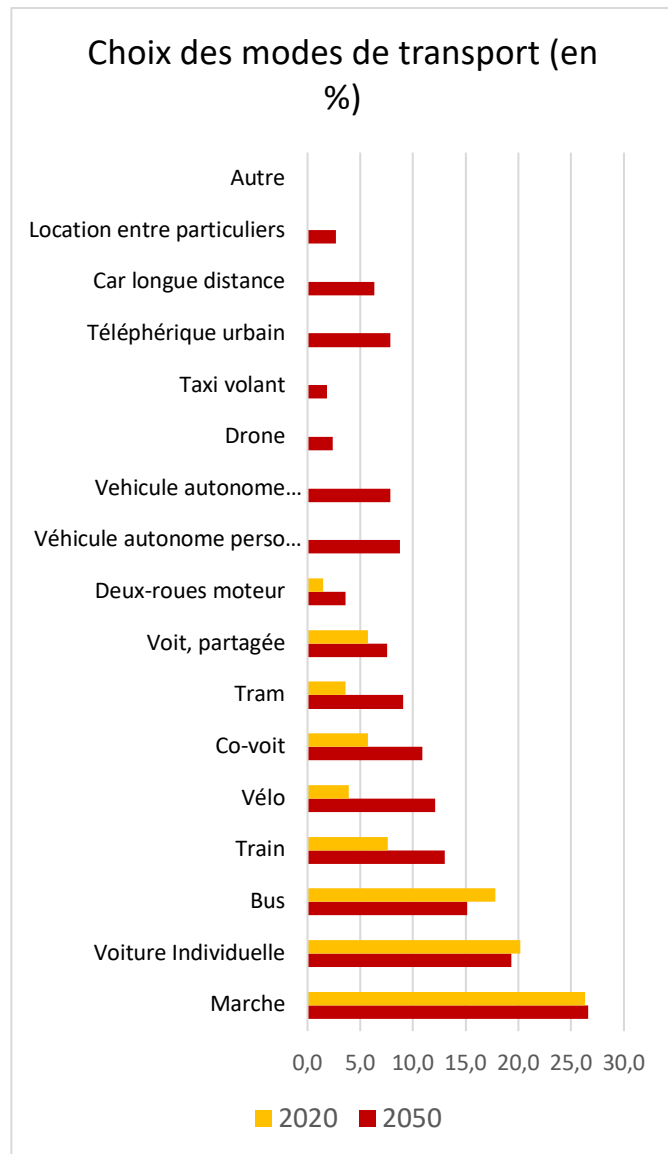
Les répondants restent attachés à l'idée d'avoir une voiture personnelle en 2050 ; néanmoins, on note qu'une proportion non négligeable (154/331) n'a pas de certitude.

On pourrait s'appuyer sur cette zone d'incertitude liée à la projection dans un futur lointain, pour présenter des modes de transports alternatifs et novateurs, dans des actions de communication.

3.2. Moyens de transports utilisés en 2050

La comparaison des modes de transports utilisés en 2020 à ceux envisagés en 2050, laisse entrevoir des modifications projetées de pratiques de mobilités.

Moyens de transports	%	n
Marche	26.6	88
Voiture individuelle	19.3	64
Bus	15.1	50
Train	13	43
Vélo	12.1	40
Co-voiturage	10.9	36
Tramway	9.1	30
Voiture partagée	7.6	25
Deux-roues moteur	3.6	12
Véhicule autonome perso (sans conducteur)	8.8	28
Véhicule autonome collectif (sans conducteur)	7.9	26
Drone	2.4	8
Taxi volant	1.8	6
Téléphérique urbain	7.9	26
Car longue distance	6.3	21
Location entre particuliers	2.7	9



L'utilisation de la marche, de la voiture et du bus n'évoluent pas entre 2020 et 2050 (respectivement, $z = .08$, $ns = .29$, ns , $z = .94$, ns). En revanche, l'usage du **vélo** est plus facilement projeté en 2050 qu'utilisé en 2020 ($z = 3.86$, $p < .000$), de même que le **co-voiturage** ($z = 2.39$, $p = .008$)

La présentation des modes de transports de 2050 a inclus des modalités encore non existantes, telles que le taxi volant, véhicule autonome collectif, ou encore très peu développé, tel que le téléphérique urbain. Les répondants se sont peu emparés de ces propositions et sont restés sur leur mode de transports actuels. En effet, les choix de ces transports du futur remportent au plus 9 % des choix (véhicule autonome individuel)

Pris ensemble, ces résultats révèlent une difficulté à envisager d'autres modes de transports que ceux actuellement utilisés. Cette difficulté pourrait être liée au peu d'informations dont disposent les répondants concernant ces modes de transport du futur.

Diffuser de l'information pourrait faciliter la projection vers d'autres modes de mobilités.

3.3. Fréquences de pratiques professionnelles en 2050

Nous avons comparé les nombres moyens de jours pendant lesquels les répondants projettent de

- se rendre sur leur lieu de travail en 2050
- télétravailler en 2050
- se rendre dans un espace de co-working en 2050

en les comparant aux pratiques déclarées en 2020.

Les résultats sont présentés ci-dessous.

Nombre de jours moyens en 2020 et 2050

	2020		2050		<i>t</i> (330)
	<i>M</i>	<i>SD</i>	<i>M</i>	<i>SD</i>	
Travail en présentiel	2.01	2.24	3.38	1.94	-8.16, $p < .000$
Télétravail	2.86	2.44	1.34	1.55	10.07, $p < .000$
Espace co-working	0.27	0.96	1.12	1.56	-9.56, $p < .000$

Ainsi, les répondants projettent qu'en 2050, ils travailleront significativement plus souvent en présentiel qu'aujourd'hui et par conséquent, significativement moins souvent en télétravail.

Concernant l'usage d'espaces de co-working, cet usage est très rare en 2020. Néanmoins, les répondants projettent y avoir recours plus souvent en 2050.

Globalement les résultats sur les fréquences de télétravail et de travail en présentiel peuvent refléter la situation de crise sanitaire : l'augmentation des jours de travail en présentiel et son corolaire, les jours de télétravail peuvent refléter l'espoir d'un retour à une vie (professionnelle) 'normale', d'avant crise. La montée en puissance du recours aux espaces de co-working peut être considéré comme un indicateur de changement des pratiques de travail.

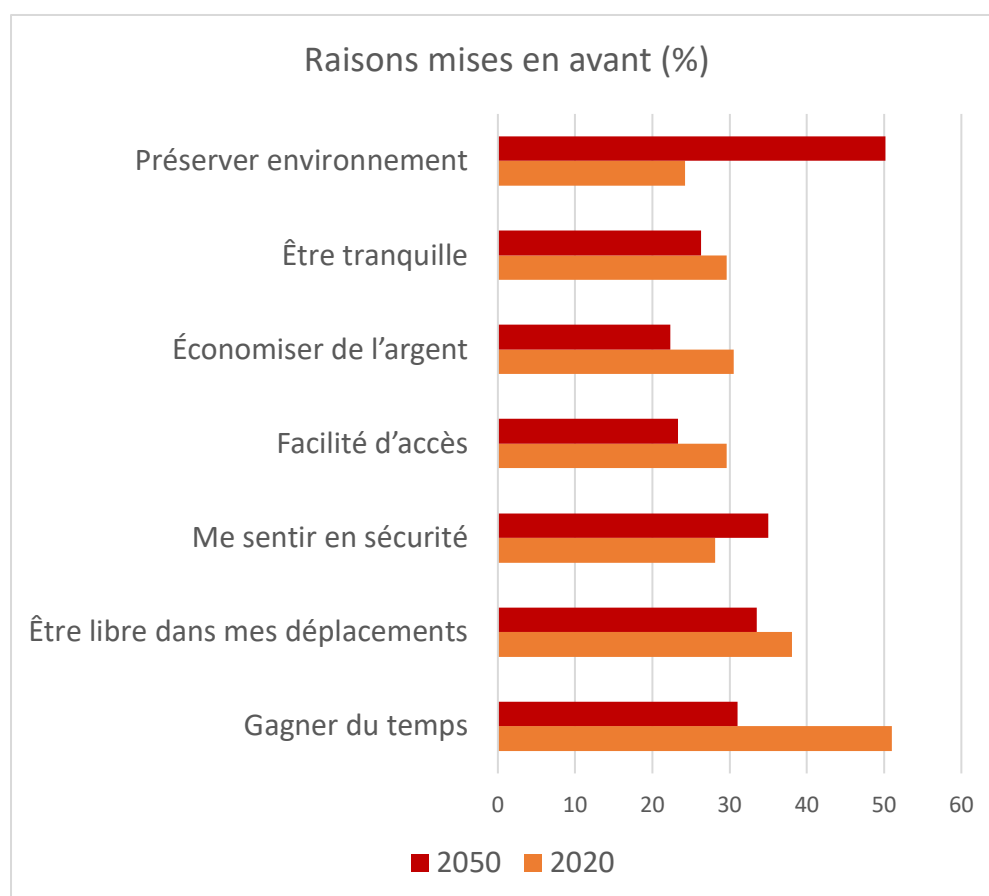
En examinant l'effet des scénarios sur ces fréquences de pratiques professionnelles, il s'avère que les scénarios n'ont pas d'effet ni sur la fréquence projetée de télétravail ($F(4, 326) = 1.95$, ns) ni sur la fréquence d'utilisation d'espaces de co-working ($F(4, 326) < 1$, ns). En revanche, on observe bien un effet des **scénarios** sur la fréquence de **travail en présentiel**, $F(4, 326) = 3.70$, $p = .006$. Plus précisément, le nombre de jours de travail en présentiel est moindre dans le scénario Smart Territoire ($M = 2.61$) que dans le scénario Proximité ($M = 3.68$, $p = .03$).

3.4. Raisons principales pour organiser les trajets quotidiens en 2050

En comparant les trois premiers choix actuels et ceux projetés en 2050, on relève des disparités, comme indiqué dans le tableau suivant :

Raisons invoquées	2020 Total des choix (%)	2050 Total des choix (%)
Gagner du temps	51 *	31*
Être libre dans mes déplacements	38 .1	33.5
Me sentir en sécurité	28.1	35
Facilité d'accès	29.6	23.3
Économiser de l'argent	30.5	22.3
Être tranquille	29.6	26.3
Préserver l'environnement	24.2*	50.2*

N.B. * différence significative



Les raisons invoquées pour organiser les trajets quotidiens sont relativement stables entre la situation actuelle et celle projetée à l'horizon 2050, à deux exceptions près : Gagner du temps et Préserver l'environnement. En effet, si Gagner du temps représente la moitié des choix en 2020 (51%), ce pourcentage baisse significativement dans la projection en 2050 (31%, $z = 5.23$, $p < .001$). Par ailleurs, Préserver l'environnement est une raison relativement peu choisie aujourd'hui (24.2%), en revanche, les répondants anticipent plus nombreux en 2050 qu'ils en tiendront compte (50.2%, $z = -6.92$, $p < .001$)

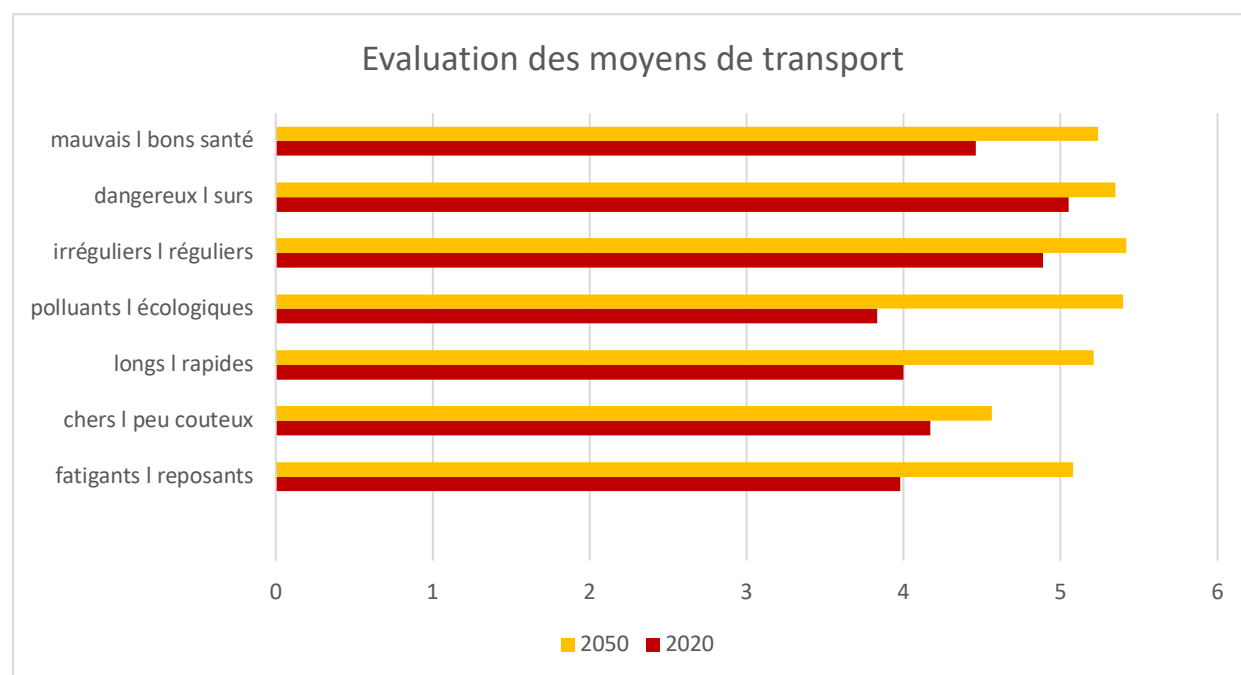
Gagner du temps : on en tient compte aujourd’hui mais on en tiendra moins compte en 2050.

Préserver l’environnement : on n’en tient que peu compte aujourd’hui, mais on en tiendra compte en 2050

3.5. Évaluation des moyens de transports en 2050

Items	Moyenne 2020	Moyenne 2050	t de Student
Fatigants reposants	3,98	5,08	t(330) = 9.55, p<.000
Chers peu coûteux	4,17	4,56	t(330) = -2.77, p <.01
Longs rapides	4	5,21	t(330) = 10.3, p<.001
Polluants écologiques	3,83	5,4	t(330) = 12.2, p<.00
Irréguliers réguliers	4,89	5,42	t(330) = 4.30, p<.00
Dangereux sûrs	5,05	5,35	t(330) = 3.17, p<.00
Mauvais bons pour ma santé	4,46	5,24	t(330) = 7.4, p<.00

Les répondants reportent des évaluations plus favorables des moyens de transports de 2050 par comparaison aux moyens actuels : ils projettent qu’ils seront plus reposants, meilleur marché, plus rapides, écologiques, réguliers, sûrs et meilleurs pour la santé en 2050 qu’ils le sont aujourd’hui.



Les répondants reportaient une évaluation favorable des moyens de transport d’aujourd’hui ; il reste que lorsqu’on leur demande d’anticiper ce qu’ils seront en 2050, ils formulent des attentes fortes dans les domaines de la sécurité, de l’écologie, du confort et de la fiabilité

3.6. Stades de changement : comparaison 2020 :2050

Cette question ne s'ouvre que pour les répondants ayant répondu oui ou peut-être à la question « dans 30 ans, j'aurai une voiture individuelle », soit un nombre de 297.

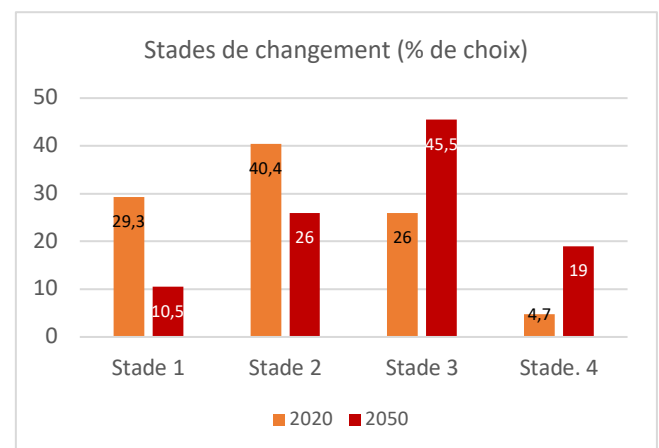
- En 2050, je ne vois pas de problème à utiliser, et je continuerai comme ça (stade 1)
- En 2050, j'utiliser la voiture en réfléchissant à faire autrement (stade 2)
- En 2050, je l'utilise le moins possible et je vais continuer mes efforts (stade 3)
- En 2050, je n'utilise quasiment plus la voiture et c'est très bien comme ça (stade 4)

Dans la partie précédente de l'enquête, on demandait aux répondants de reporter s'ils avaient actuellement (en 2020) une voiture individuelle (N = 171).

En comparant les réponses projetées en 2050, à celles données en 2020, on obtient les résultats suivants :

Effectifs selon les stades de changement en 2020 et en 2050

	Stade 1	Stade 2	Stade 3	Stade 4	N
2020	50	69	44	8	171
2050	31	77	135	54	297



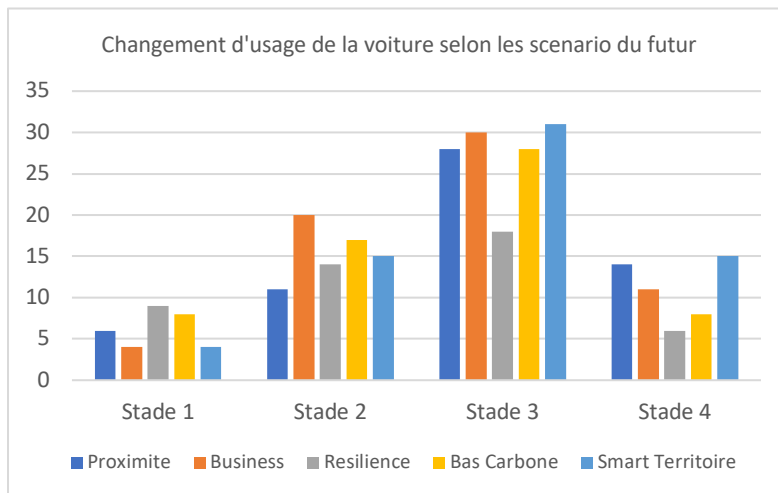
Les comparaisons paire à paire témoignent de différences significatives entre la possession actuelle d'une voiture et la possession envisagée à l'horizon 2050.

Les répondants sont significativement plus nombreux à se positionner dans les stades 1 (29.% versus 10,5 %, $\chi^2_{(1)} = 26.80$, $\phi = .23$) et 2 (40.4 % versus 26 %, $\chi^2_{(1)} = 10.52$, $\phi = .15$) aujourd'hui qu'en 2050. En d'autres termes, les répondants quand ils reportent leur usage de la voiture ne sont pas encore engagés dans le changement d'usage de la voiture.

Cette tendance s'inverse concernant les stades 3 et 4 : quand ils se projettent à l'horizon 2050 plutôt que dans l'instant présent, les répondants sont plus nombreux à envisager un usage modéré de la voiture (stade 3, 45.5 % versus 26 %, $\chi^2_{(1)} = 17.87$, $\phi = .19$). Il en va de même concernant le stade 4 : 19 % des réponses à l'horizon 2050 contre 4.7 % à l'instant présent, $\chi^2_{(1)} = 17.22$, $\phi = .19$.

En d'autres termes, si la majorité des répondants n'envisagent pas d'utiliser moins leur voiture en 2020 ; en revanche, quand ils se projettent dans l'avenir à trente ans, plus de 60 % d'entre eux envisagent de changer.

Ensuite nous avons exploré **ces stades, scenario par scenario**.



Nous n'observons aucune différence significative entre les scenarios.

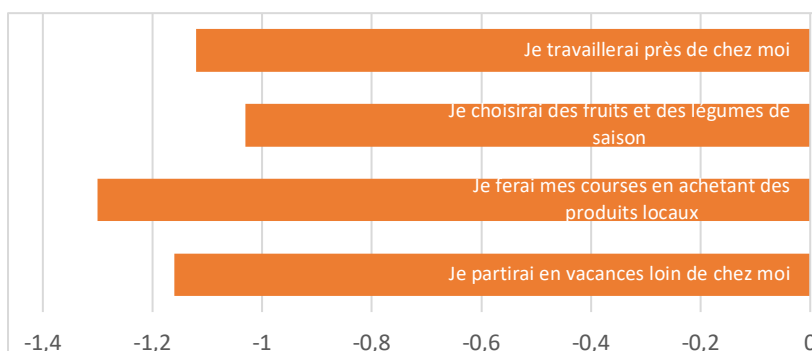
Une dynamique de changement d'usage de la voiture semble possible à enclencher, en aidant les gens à se projeter dans un avenir, quel que soit le futur envisagé.

3.7. Pratiques du quotidien

4 items portaient sur des pratiques du quotidien, illustrant le registre des loisirs (item 1), des comportements de consommation (items 2 et 3) et des comportements liés au travail (item 4) :

- En 2050, je partirai en vacances loin de chez moi
- En 2050, je ferai mes courses en achetant des produits locaux
- En 2050, je choisirai des légumes et des fruits de saison
- En 2050, je travaillerai près de chez moi

Les répondants se positionnaient sur une échelle allant de -3 (en 2050, beaucoup moins souvent qu'aujourd'hui) à 3 (beaucoup plus souvent qu'aujourd'hui), 0 : pareil qu'aujourd'hui.



Globalement, les répondants reportent partir en vacances moins loin qu'aujourd'hui ($t(330) = -18.92, p < .000$),

faire les courses en achetant des produits locaux moins souvent qu'aujourd'hui ($t(330) = -23.94, p < .000$), choisir moins souvent qu'aujourd'hui des fruits et légumes de saison ($t(330) = -19.57, p < .000$), travailler près de chez soi moins souvent qu'aujourd'hui ($t(330) = -18.65, p < .000$).

Par ailleurs, cette vision de l'avenir concernant ces quatre comportements est observée, quel que soit le scénario présenté.

3.8. Aspects de la société du futur en 2050

Sur la base des travaux de Bain et al. (2013), les répondants reportaient sur une échelle en 7 points, dans quelle mesure certains aspects de la société de 2050 seraient pires (noté -3), semblables (noté 0) ou mieux (noté +3) comparés à aujourd'hui. Les aspects retenus reflètent deux dimensions : le **Développement** et le **Dysfonctionnement**.

La dimension **Développement** incluait les items suivants :

- Niveau d'éducation
- Volontariat / bénévolat
- Développement économique
- Progrès scientifique
- Existence de groupes communautaires

La dimension **Dysfonctionnement** incluait les items :

- Violence criminelle
- Pauvreté
- Maladies
- Pollution
- Vols
- Chômage

Huit aspects ont été ajoutés pour répondre aux objectifs de cette étude.

- Étendue des parcs et des réserves naturelles
- Qualité de vie
- Niveau de vie
- Numérique
- Déplacements/transports
- Logement/habitat
- Spiritualité
- Dérèglement climatique.

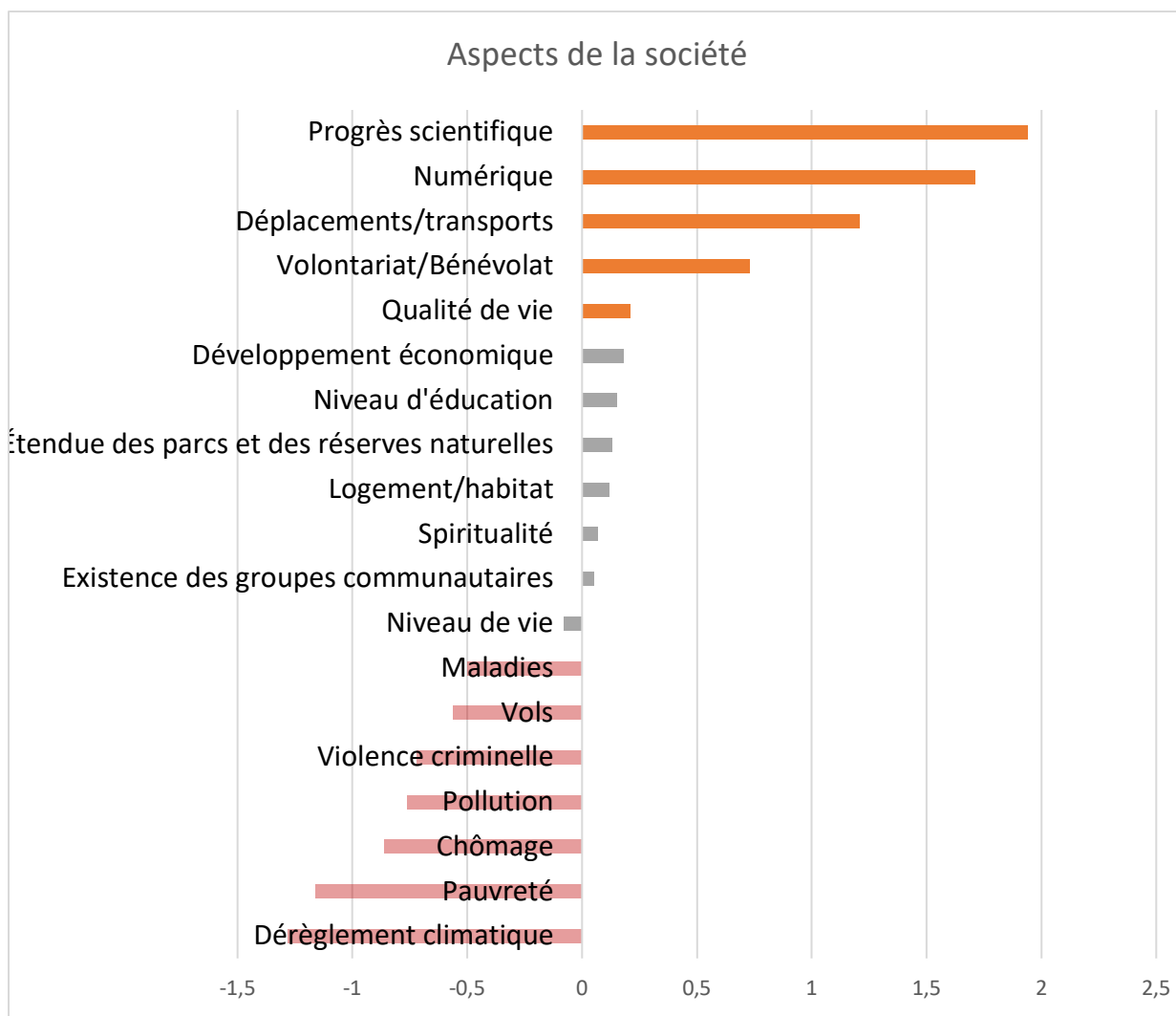
Perceptions des aspects de la société de 2050, tout scénario confondu

Les moyennes et écarts-types sont présentés dans le tableau ci-dessous, ainsi que le graphique.

Aspects de la société de 2050	M	SD	T de Student
Progrès scientifique	1,94	1,287	27.41, $p < .000$
Numérique	1,71	1,664	18.73, $p < .000$

Déplacements/transports	1,21	1,647	13.38, p<.000
Volontariat/Bénévolat	0,73	1,517	8.77, p<.000
Qualité de vie	0,21	1,847	2.08, p = .038
Développement économique	0,18	1,8	1.83, p = .07, ns
Niveau d'éducation	0,15	1,916	1.37, ns
Étendue des parcs et des réserves naturelles	0,13	2,181	1.08, ns
Logement/habitat	0,12	1,755	1.28, ns
Spiritualité	0,07	1,626	.811, ns
Existence des groupes communautaires	0,05	1,707	.515, ns
Niveau de vie	-0,08	1,836	-.80, ns
Maladies	-0,5	1,811	-5.03, p<.000
Vols	-0,56	1,634	-6.25, p<.000
Violence criminelle	-0,72	1,569	-8.35, p<.000
Pollution	-0,76	2,183	-6.29, p<.000
Chômage	-0,86	1,677	-9.34, p<.000
Pauvreté	-1,16	1,694	-12.49, p<.000
Dérèglement climatique	-1,28	2,054	-11.34, p<.000

Globalement, les aspects dysfonctionnels de notre société (maladies, vols, violence criminelle, pollution, chômage, pauvreté) seront pires en 2050 qu'aujourd'hui. Les aspects développement de notre société actuelle (progrès scientifique, volontariat/bénévolat) vont s'améliorer en 2050, en même temps que le numérique, les déplacements/transports et la qualité de vie. En revanche, l'éducation, l'économie, le logement, niveau de vie, la spiritualité, l'existence de groupe communautaire, stagnent.



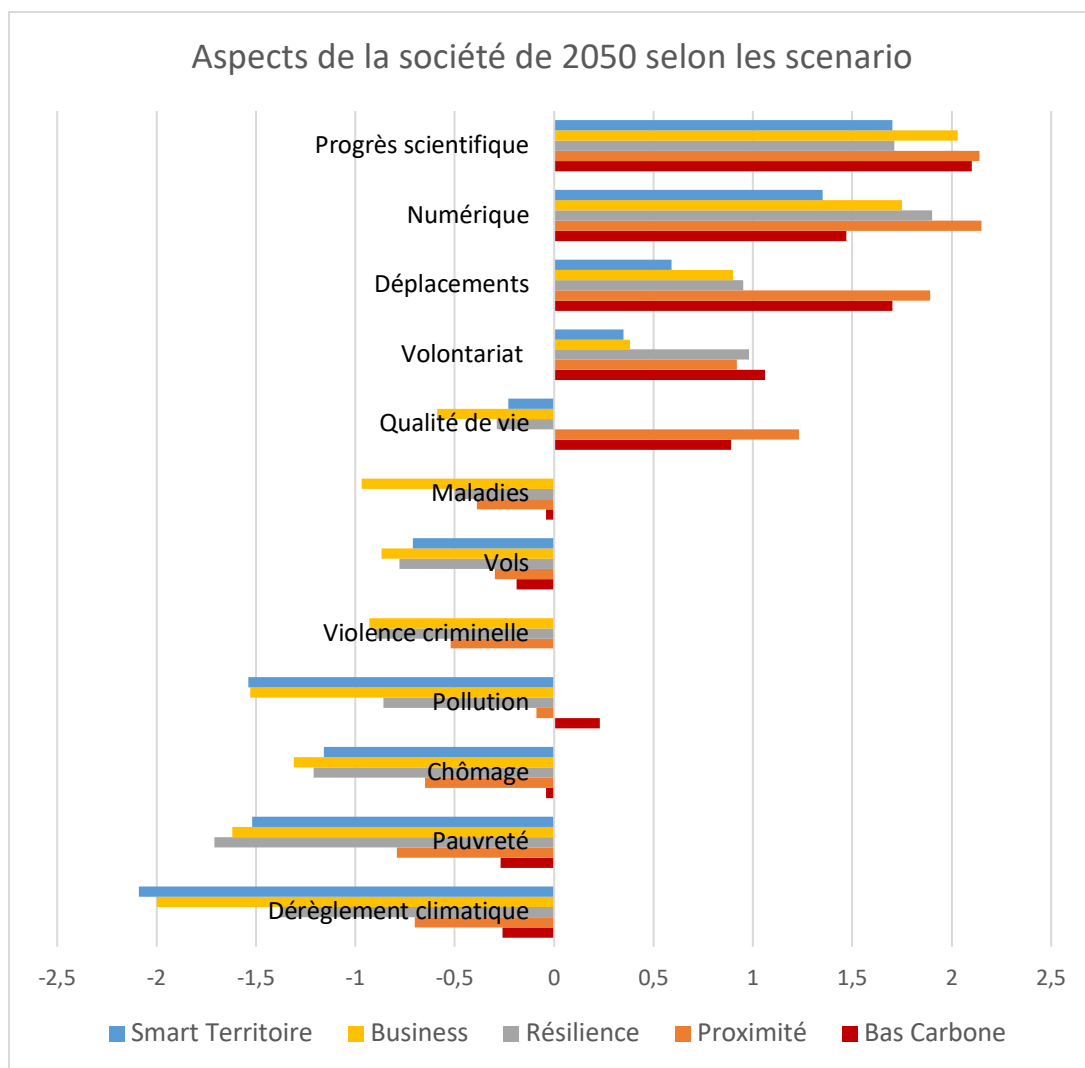
N.B. En gris, les différences entre aujourd'hui et 2050 ne sont pas significatives pour ces items

L'anticipation de notre société à l'horizon 2050 est une société dans laquelle les points positifs (développement) d'aujourd'hui se renforcent et les aspects négatifs d'aujourd'hui s'accroissent.

Ce qui est déjà bien aujourd'hui sera mieux demain, ce qui est moins bien aujourd'hui sera pire demain. Les écarts se creusent entre avancées techniques et précarité sociale et économique.

Perceptions des aspects de la société de 2050 selon les scénarios

En projetant ses aspects de la société sur chacun des scénarios, on constate des différences sensibles.



Concernant le **progrès scientifique**, on n'observe pas de différence significative des scenario, $F(4, 326) = 1.85, p = .12, ns$

Concernant le **numérique**, on observe un effet des scenario, $F(4, 326) = 2.58, p = .04$, mais sans différence entre les scenario, pris deux à deux.

Concernant les **déplacements/transports**, on observe un effet des scenario, $F(4, 326) = 8.49, p < .000$. Trois sous-ensembles distincts émergent, portés par Smart Territoire, Bas Carbone et Proximité.

Concernant le **volontariat**, on n'observe pas différence significative, $F(4, 326) = 3.58, p = .007$, bien qu'aucune différence significative ne soit observée entre les cinq scenario.

Concernant la **qualité de vie**, on observe un effet des scenario significatif, $F(4, 326) = 14.68, p < .000$. Deux sous-ensembles homogènes émergent ($p = .05$) : d'un côté Business, Résilience et Smart Territoire, qui génèrent une projection de perte de qualité de vie et de l'autre Bas Carbone et Proximité qui génèrent une projection d'amélioration de qualité de vie.

Concernant les **maladies**, on observe un effet des scenario, $F(4, 326) = 2.44, p = .05$, sans pour autant observer de différence significative entre les scenario.

Concernant les **vols**, on n'observe pas de différence significatives des scenario, $F(4, 326) = 2.36, ns$.

Concernant la **violence criminelle**, on n'observe un effet des scenario, $F(4, 326) = 4.36$, $p = .002$. Plus précisément, deux sous-groupes homogènes émergent ($p = .05$), le premier porté par Smart Territoire et le second porté par Bas Carbone, la différence entre ces deux scenario étant significative ($p = .008$)

Concernant la **pollution**, on observe un effet des scenario, $F(4, 326) = 10.55$, $p < .000$. Deux sous-ensembles homogènes émergent ($p = .05$), qui opposent Smart Territoire et Business à Proximité et Bas Carbone.

Concernant le **chômage**, on observe un effet des scenario, $F(4, 326) = 7.32$, $p < .000$. Deux sous-ensembles homogènes émergent ($p = .05$) : d'un côté les scenario Business, Résilience, et Smart Territoire opposé à Bas Carbone.

Concernant la **pauvreté**, on observe un effet significatif des scenario, $F(4, 326) = 10.16$, $p < .000$. Deux sous-ensembles homogènes ($p = .05$) émergent et font apparaître une opposition entre d'une part Résilience, Business et Smart Territoire et d'autre part, Proximité et Bas Carbone.

Concernant le **dérèglement climatique**, on observe un effet des scenario, $F(4, 326) = 11.82$, $p < .000$. Deux sous-ensembles homogènes émergent ($p = .05$) opposant les scenario Smart Territoire, Business aux scenario Proximité et Bas Carbone.

.Pour résumer

1. Tous les scenario amènent à projeter des **améliorations** en termes de **progrès scientifique**, le développement du **numérique**, le **bénévolat** et des dégradations en termes de **maladies**, de **vols**.
2. Le développement des transports est porté par les scenario **Bas Carbone** et **Proximité**.
3. Alors que Bas Carbone et Proximité permettent aux répondants d'envisager une amélioration de la qualité de vie, les scenario Business, Smart Territoire et Résilience les amènent à anticiper une dégradation de la qualité de vie
4. Si la **violence criminelle** est envisagée quel que soit le scenario, cette violence sera plus marquée quand les répondants se projettent dans le scenario **Smart Territoire** que **Bas Carbone**
5. On s'attend à vivre dans une société plus polluée lorsqu'on induit les scenario Smart Territoire et Business plutôt que les scenario Bas Carbone et Proximité
6. En termes d'insertion professionnelle, les scenario induisent des projections différenciées : une accentuation plus marquée du **chômage** pour **Business**, **Résilience**, et **Smart Territoire** plutôt que Proximité et Bas Carbone
7. **Résilience**, **Business** et **Smart Territoire** accentuent fortement la projection de **pauvreté**
8. **Smart Territoire** et **Business** laissent attendre un **dérèglement climatique** accentué.

3.9. Valeurs

Nous nous sommes appuyés sur le modèle des valeurs de Schwartz (i.e., Value survey). Schwartz (2002) propose des valeurs structurantes des sociétés, ces valeurs se distribuant dans quatre cadrans : le dépassement de soi (universalisme, bienveillance), la continuité (sécurité, conformité, tradition), l'affirmation de soi (réussite, pouvoir) et l'ouverture au changement (hédonisme, stimulation, autonomie). A cette liste de valeurs, nous avons

ajouté pour répondre aux objectifs de cette étude, une dimension « préservation de la terre ».

Pour chaque valeur présentée, les répondants devaient se positionner sur une échelle allant de -3 : en 2050 moins important qu'aujourd'hui ; 0 = en 2050, pareil qu'aujourd'hui, à +3 = en 2050, plus important qu'aujourd'hui.

Les valeurs proposées à évaluation par les répondants sont les suivantes :

- Justice sociale (réduire les injustices, protéger les plus faibles)
- Égalité (égalités des chances pour tous)
- Paix (sans guerre et sans conflit)
- Avoir une vie excitante (une vie pleine d'expériences stimulante)
- Vivre passionnément (une vie remplie de nouveautés, de défis et de changement)
- Vivre avec curiosité (curieux de tout et chercher à comprendre)
- Maîtrise de soi (sens de la retenue, résistance à la tentation)
- Honorer ses parents (montrer du respect)
- Sécurité familiale (sécurité pour les proches)
- Influence (peser sur les gens et sur le cours des choses)
- Richesse (possession de biens, d'objets, d'argent)
- Autorité (droit d'ordonner)
- Protection de l'environnement (préservation de la nature)
- Ne faire qu'un avec la nature
- Respecter la terre (chercher l'harmonie avec les autres espèces)

Ces valeurs peuvent être regroupées selon cinq dimensions :

Dimensions	α	M	SD
Universalisme	.91	.70	1.62
Stimulation	.90	.87	1.51
Tradition	.84	.53	1.41
Pouvoir & Ressources	.65	.35	1.23
Universalisme Nature	.89	1.46	1.34

Dimension 1 : **universalisme**. Cette dimension regroupe les items Justice sociale, Égalité et Paix

Dimension 2 : **stimulation**. Cette dimension regroupe les items Avoir une vie excitante, Vivre passionnément et Vivre avec curiosité.

Dimension 3 : **tradition**. Cette dimension regroupe les items Maîtrise de soi, Honorer ses parents et Sécurité familiale

Dimension 4 : **pouvoir et influence**. Cette dimension regroupe les items Influence, Richesse et Autorité

Dimension 5 : **universalisme nature**. Cette dimension regroupe les items Protection de l'environnement, Ne faire qu'un avec la nature et Respecter la nature

D'une façon générale, toutes les dimensions sont perçues par les répondants comme plus **importantes** en 2050 qu'aujourd'hui. En d'autres termes, les comparaisons entre chaque score et la valeur 0 qui représente sur l'échelle le point (pareil qu'aujourd'hui) sont significatives.

Les répondants anticipent que l'universalisme, porté par les valeurs de justice sociale, d'égalité des chances et de paix sera plus important en 2050 qu'aujourd'hui ($t(331) = 7.91, p < .000$).

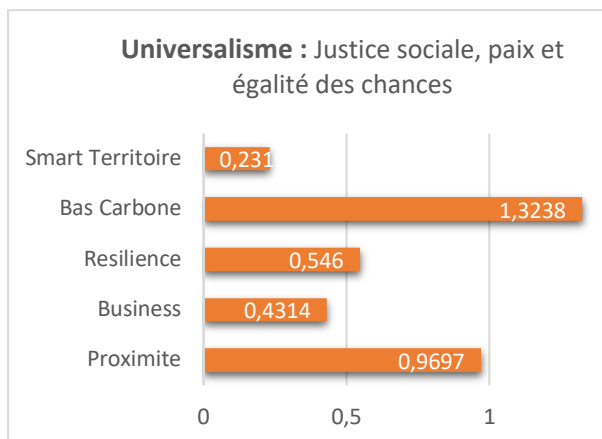
Dans le futur de 2050, les répondants projettent également plus qu'aujourd'hui la stimulation ($t(330) = 10.48, p < .000$) : vivre pleinement, avec passion sera plus important dans l'avenir. Le respect des aînés, la sécurité de la famille, le sens de la retenue seront également plus importants ($t(330) = 6.89, p < .000$). De la même façon, la possession de biens, le contrôle sur les décisions seront plus importants ($t(330) = 5.16, p < .000$). Pour finir, les valeurs associées au respect de la nature seront plus importantes à l'avenir. C'est même cette dimension qui est jugée comme la plus importante.

Cette projection de notre société à l'horizon 2050 est **optimiste** : prendre soin de nos aînés, une plus grande justice sociale, l'envie d'une vie excitante, la pouvoir de peser sur les décisions et le respect de la nature seront plus développés à l'avenir qu'aujourd'hui. Ces attentes sont sans doute à mettre en lien avec la période de crise sanitaire que nous traversons et qui était aiguë au moment de la mise en ligne de l'enquête. Cela peut traduire un biais d'optimisme : croire en un avenir meilleur permet de traverser les crises.

Il reste que ces attentes sont fortes, indépendamment des futurs proposés dans les cinq scénarios

Impact des scénarios sur les valeurs de la société projetée en 2050

Universalisme

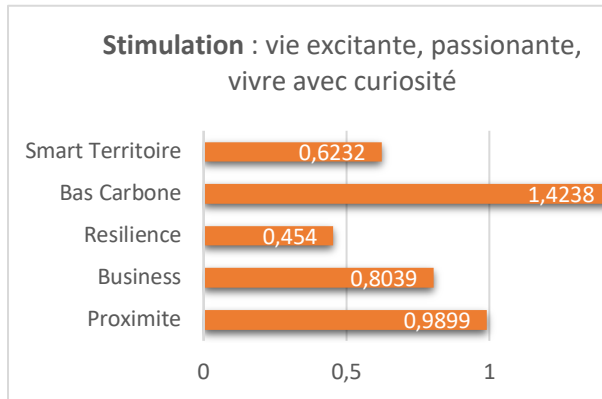


On observe un effet des scénario sur l'universalisme, $F(4, 326) = 5.33, p < .000$. Plus précisément, le scénario Bas Carbone ($M = 1.32$) porte plus la valeur universalisme que par le scénario Business ($M = 0.43, p = .03$) et Smart Territoire ($M = 0.23, p = .003$).

Par ailleurs, les résultats font émerger un contraste significatif entre d'une part les scénario Smart Territoire et Business (qui ne diffèrent pas entre eux) et le scénario Bas carbone.

En conclusion, se projeter dans un scénario Bas Carbone amène à anticiper une société où régnera plus de justice sociale, de paix et d'égalité des chances pour tous.

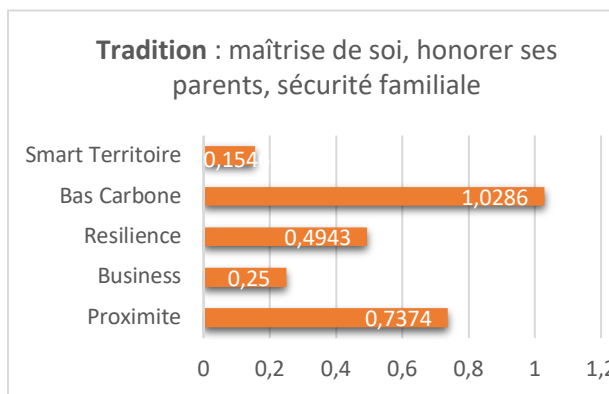
Stimulation



On observe un effet des scénarios sur la stimulation, $F(4, 326) = 4.18, p = .003$.

Par ailleurs, on observe une différence significative entre les scénarios Bas Carbone ($M = 1.42$) et Résilience ($M = 0.45, p = .01$), ainsi qu'entre Bas Carbone et Smart Territoire ($M = 0.62, p = .04$).

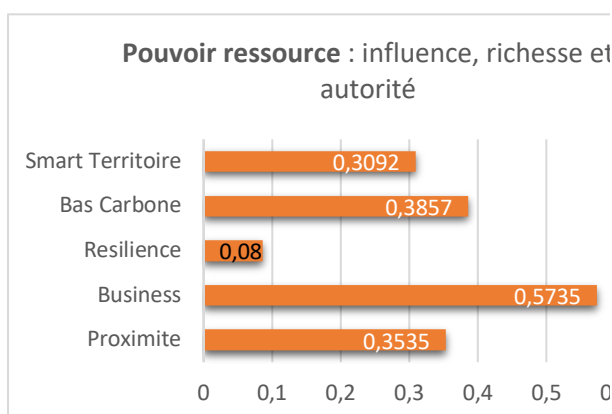
Tradition



On observe un effet des scénarios sur la tradition, $F(4, 326) = 4.63, p = .001$.

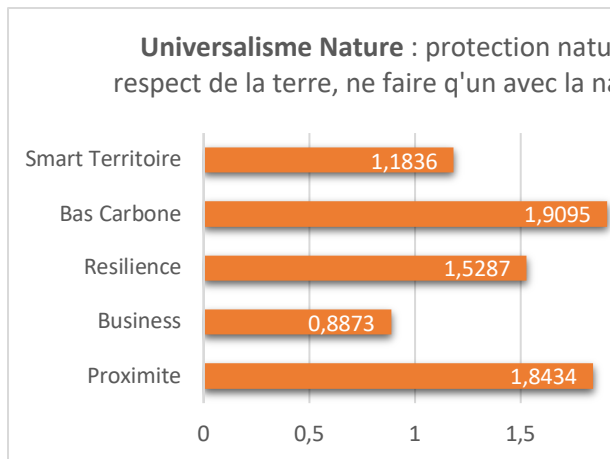
Des scénarios contrastés émergent : Bas Carbone ($M = 1.02$) et Smart Territoire ($M = 0.15, p = .008$) et Bas Carbone et Business ($M = 0.25$).

Pouvoir et Ressource



On n'observe pas d'effet des scénarios sur la dimension pouvoir et ressource, $F(4, 326) = 1.26, ns$. Sur cette valeur, les scénarios ne se distinguent pas entre eux.

Universalisme Nature



On observe un effet des scenario sur la dimension universalisme de la nature, $F(4, 326) = 7.77, p < .000$.

On observe des différences entre les scenario Business et Proximité ($p = .001$), entre Business et Bas Carbone ($p = .000$) et entre Bas Carbone et Smart Territoire ($p = .03$)

Même si nous observons une perception et une attente optimistes de la société en 2050, on observe néanmoins que ces attentes sont fonction des futurs possibles tels qu'ils ont été présentés aux répondants. Ainsi, le scénario **Bas Carbone** et le scénario **Proximité** sont ceux qui génère le plus d'anticipations en termes de **justice sociale**, de **stimulation**, de **tradition**, et de **préservation de l'environnement**. A l'inverse, les scénario **Business** et **Smart Territoire** promeuvent une vision des valeurs de la société en miroir : la justice sociale est une valeur moins importante, moins de respect des anciens, vivre de façon exaltante est moins important, et les questions environnementales, également. A remarquer, l'importance accordée aux valeurs pouvoir et ressources ne semblent pas varier en fonction des scénario. Le scénario **Résilience** semble globalement générer des projections d'un futur dans l'entre deux.

La seconde partie de cette recherche explorera plus avant les scénario contrastés **Proximité** et **Smart Territoire**, ainsi que le scénario mitigé **Résilience**. Cette exploration passera par la conduite de 6 entretiens de groupe (deux par scénario), réalisés avec des habitants en zones rurale ou périurbaine, à raison de 6 participants par groupe.

Partie II

Entretiens de groupe prospectifs

Dans cette seconde partie, nous avons conduit six entretiens de groupe dans l'objectif d'explorer plus avant les points relevés à partir des résultats de l'enquête.

Nous avons retenu les deux scénarios du futur les plus contrastés : **Smart Territoire** et **Proximité**, en complément du scénario **Résilience**. Les entretiens se sont déroulés par visio-conférences, compte tenu des contraintes imposées par la situation sanitaire. Chaque entretien a duré entre une heure vingt minutes et une heure quarante-cinq minutes.

Pour le recrutement des participants, nous avons retenu les facteurs d'inclusion suivants (détails en annexe) :

- Lieu de vie : rural ou péri-urbain
- Représentation des départements des Alpes de Haute Provence, (04) et Hautes Alpes (05) et Vaucluse (84)
- Âge : entre 18 et 50 ans

Les entretiens ont été conduits sur des groupes de 6 personnes dont le descriptif est donné dans le tableau suivant.

4. Déroulé de chaque session d'entretiens de groupe :

4.1. Temps 1 : Présentation d'un des trois scenario :

- Résilience
- Smart Territoire
- Proximité

En 2050, dans un contexte de crises multiples marqué par les inégalités sociales, exacerbées par la crise climatique, une nouvelle génération d'humains et de femmes ont entrepris de mener des politiques volontaristes pour faire face à la hauteur de l'état de la situation d'urgence. La résilience et la solidarité sont les deux principes directeurs des politiques menées.



Résilience



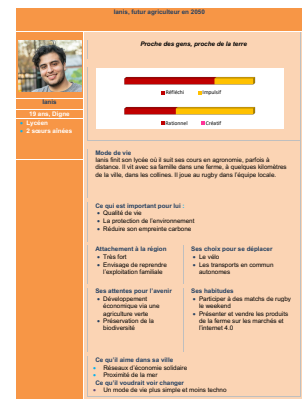
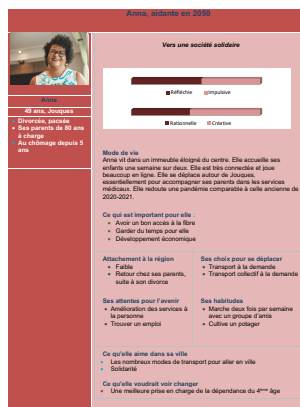
Smart Territoire



Proximité

4.2. Temps 2 : Attribution de persona

Chaque participant recevait un persona : Anna, Charles, Ianis, Jeanne, Manu, Yumi, Charles. Trois minutes étaient laissées pour prendre connaissance de ce persona, avec consigne de poursuivre l'entretien en adoptant la perspective de ce persona. Pour faciliter ce changement de perspective, chaque participant était renommé sur la plateforme de visio conférence, par le prénom de son persona.



Jeanne, l'optimiste de 2050

Proche de tous, loin de rien

Profil

Prénoms: [Barthélemy] [Impulsif]

Sexe: [F] [Rationnelle]

Âge: [30 ans]

Mode de vie

Jeanne travaille, pas très loin de son domicile. Elle est très active dans divers collectifs citoyens locaux. Elle utilise divers moyens de transport, selon ses besoins. De maison, ses déplacements sont connectés, ce qu'elle trouve pratique.

Ce qui est important pour elle

- La qualité de vie
- Les relations humaines
- Respect de la nature

Attachement à la région

- Tout fait
- Tout ce qu'elle aime habiter là

Ses choix pour se déplacer

- La voiture: le moyen possible
- La ville
- Auto-partage

Ses attentes pour l'avenir

- Pas de justice sociale
- Développement économique de sa région
- Ses enfants trouvent du travail près de chez eux

Ses habitudes

- Reste proche de ses parents, dépendants
- Allez chercher ses légumes au marché
- Allez à la ville voisine pour du shopping

Ce qu'elle aime dans sa ville

- Habiter une petite ville où tout le monde se connaît
- Proximité des commerces, et des activités pour les enfants

Ce qu'elle voudrait voir changer

- Développement économique, via un tourisme vert

Manu, le déterminé de 2050

Vivre à 100%

Profil

Prénoms: [Manu] [Impulsif]

Sexe: [M] [Rationnel]

Âge: [30 ans]

Mode de vie

Manu vit au centre-ville et travaille à 5 km. Trop peu beaucoup de temps au travail et le reste dans une salle de sport. Le week-end, il se profile pour voir ses amis. Il travaille au moins 2 jours par semaine, et passe beaucoup de temps sur les interfaces numériques.

Ce qui est important pour lui

- Avoir un (très) bon niveau de vie
- Essayer un travail exotique
- Etre libre dans ses déplacements

Attachement à la région

- Tout fait
- Le nord, il est arrivé il y a 5 ans

Ses choix pour se déplacer

- La voiture: son moyen privilégié
- L'avion

Ses attentes pour l'avenir

- Développement économique
- Avoir des formations dans son entreprise

Ses habitudes

- Boire avec ses amis dans la grande ville voisine
- Profiter des vacances pour voyager à l'étranger, l'été dans un destination exotique
- Courir dans les forêts alentours

Ce qu'il aime dans sa ville

- Habiter une petite ville où le coût de l'immobilier est raisonnable
- Offre de mobilité importante

Ce qu'il voudrait voir changer

- Attractivité culturelle pour les jeunes cadres comme lui

Yumi, jeune entrepreneuse de 2050

Développer l'économie pour vivre heureux

Profil

Prénoms: [Yumi] [Impulsif]

Sexe: [F] [Rationnelle]

Âge: [30 ans]

Mode de vie

Yumi dirige son entreprise de 15 salariés depuis 5 ans. Elle est parfois inquiète sur l'avenir des modes de transports traditionnels. Elle travaille beaucoup et doit faire de nombreux déplacements. Elle utilise également le numérique pour ses affaires, et passe du temps à se promener dans la nature autour de sa ferme récente.

Ce qui est important pour elle

- Clapnet des nouveaux contacts pour son entreprise
- Améliorer le bien-être au travail de ses employés

Attachement à la région

- Tout fait
- Chaque fois qu'elle est tombée sous le charme il y a 5 ans

Ses choix pour se déplacer

- Tout fait, pour les trajets longs
- Chaque fois qu'elle est tombée sous le charme il y a 5 ans

Ses attentes pour l'avenir

- Equilibrer entre travail et vie personnelle
- Ses craintes pour l'avenir
- Renforcer l'économie économique, comme celle de 2021

Ses habitudes

- Elle aime acheter ses fruits et légumes sur le marché
- Elle aime se faire la plupart de ses vêtements

Ce qu'elle aime dans sa ville

- Les écoles locales sont belles
- L'économie locale est soutenue par les politiques locales

Ce qu'elle voudrait voir changer

- L'accueil des étrangers et leur intégration

4.3. Temps 3 : Entretiens

L'entretien commençait ainsi :

Bonjour à Manu, Charles, Anna, Yumi, Ianis et Jeanne.

A partir de la société qu'on vient de découvrir ensemble [1 des 3 scenario], parlez-moi de votre vie en 2050, en tant que Manu, Charles, Anna, Yumi, Ianis ou Jeanne ...

Thèmes abordés pendant chaque entretien :

- En 2050, faire face à une nouvelle pandémie ...
- En 2050, organisation et (nouvelles) formes du travail ...
- En 2050, accueil et intégration des nouvelles populations ...
- En 2050, transports / mobilités des personnes et des biens ...
- En 2050, quelle économie ...
- Est-ce que vous **avez envie de vivre** dans ce futur ?

5. Analyse des entretiens

Nous avons opté pour une analyse thématique (Barribeau, 2009), cette approche nous permettant de repérer les opinions, les positionnements, à l'égard des thèmes rappelés ci-dessus, dans les trois scénarios proposés.

5.1. Scénario proposé : Smart Territoire

Vision globale

La vision du futur, portée par ce scénario renvoie à une **société paradoxale**, dans laquelle en étant **hyper connectés**, on en **devient humainement déconnecté**. Le tout numérique combiné au désengagement des pouvoirs publics a fait émerger une société où les technologies connectées sont **aliénantes** et **liberticides**. Vivre en territoire rural devient un acte d'opposition, de **rébellion** face au système **contrôlé** par les GAFA. A ce mode de vie numérique caractérisé par **l'individualisme**, un mode de vie plus respectueux de l'environnement (déplacements, consommation) est porté par des communautés, des **sous-cultures** qui refusent le mode de vie connecté.

Finalement, ce futur creuse les **inégalités territoriales** et le sentiment d'abandon des pouvoirs publics.

Cette vision se décline dans les différents domaines de vie du quotidien.

« Tout est numérisé, tout ce qu'[elle] fait est fiché. ... donc en fait. ... on peut retracer son emploi du temps via ses applications, ses moyens de paiement ou autre ... parce que pour prendre son rendez-vous [chez le médecin], elle est allée sur un site de prise de rendez-vous ... pour aller à son rendez-vous elle a commandé un transport à la demande ... donc on sait le nom les visages ... en fait, on sait tout ... combien de temps elle joue avec. Ses jeux en ligne et à quelle fréquence parce que finalement elle joue un peu moins quand elle a ses enfants ... pour avoir ses réunions de sortie avec ses copines, ben elle a un groupe de discussion y'a un agenda qu'est mis où les gens se greffent dessus, donc finalement, tout ce qu'elle fait, tout ce qu'elle dit tout ce qu'elle pense ... toute sa vie est mis sur des données qui finalement vont servir aux GAFA ... »

Ce futur proposé renforce le sentiment d'injustice entre les territoires (urbains / ruraux) dans le traitement des questions de **santé** et de **mobilités**.

Tout d'abord, la question de la **e-santé** fait sourire -voire rire- tout le groupe.

« [soupir] ... allez montrer un bouton ... même si les caméras commencent à être de plus en plus performantes ... mais je crois pas qu'un dermatologue arriverait bien à reconnaître un mélanome comme ça à la webcam ... »

Au-delà des questions de consultation en ligne, se pose la question de la **justice territoriale**, en termes de santé (**accès aux soins**) et en termes de **prise en charge** de la population la plus âgée.

« [elle] a besoin ... c'est pas d'une qualité de soin, mais c'est une disponibilité de soin ... que ... pas qu'elle se déplace, mais plutôt qu'on vienne à elle ... »

Concernant la **mobilité** et les **déplacements des personnes**, la voiture reste le mode de transport privilégié, permettant de

« se déplacer à droite à gauche pour les jeunes ».

« on est toujours obligé de se déplacer en voiture »

Pour autant, il y a bien une conscience des limites de la voiture

« je vois pas trop l'avenir avec autant de voitures »

L'offre de mobilités doit se décliner sur l'ensemble des territoires, y compris les plus isolés.

« l'offre de mobilité est très bonne dans les centres des petites villes, mais y'a pas grand-chose dans les petits villages. Ça a pas vraiment évolué, les petits villages restent un peu lésés ...y faudrait rééquilibrer entre les petits villages les grandes villes et les petites villes »

Les offres de transports des personnes doivent être adaptés et surtout spécifiquement déclinées en fonction des besoins de la ruralité.

A noter une grande absence, celle des transports de biens, si ce n'est le recours au ferroviaire sur un mode TGV adapté.

L'économie et le **développement économique** se fait à deux vitesses : le développement d'une économie de proximité, écologique et solidaire et une économie numérique, mondialisée. L'une humaine, adossée notamment aux « petits marchés », l'autre désincarnée.

L'économie via le numérique ne procède pour autant d'une simplification des échanges. : *«pour vendre ma pomme sur l'internet 4.0, je dois remplir des tonnes de paperasses »*

A la question, **avez-vous envie de vivre dans ce futur**, la réponse est claire : les répondants sont peu enthousiastes, voire même effrayés par ce futur dont ils ne veulent pas.

« le numérique aux mains de seuls GAFA, c'est pour isoler les gens. On est fiché ...et le contact humain il est où ... il est où ... le sens de la communauté ...

Ce 'tout numérique' est perçu comme **anxiogène**, en raison notamment du contrôle exercé par les GAFA sur le recueil et le traitement des données numériques et le désinvestissement des puissances publiques.

- « En 2050 j'ai l'impression d'être un bœuf

- Mais t'es pas un bœuf t'es un produit de consommation »

Ce futur est également marqué par une société qui va vite, une société du « tout, tout de suite », modifiant le rapport au temps. Or c'est ce désir de retour à une temporalité 'douce' qui motive les habitants à vivre dans des zones rurales.

- « quand on vit dans un village, on prend aussi la décision d'être déconnecté de ce système des nouvelles technologies »

- « les gens qui habitent les petits villages ont pas la même vision ... on est décalé »

Concernant **l'accueil de néo-entrants**, le numérique peut être utilisé pour la gestion des flux de population, pour filtrer, suivre ces populations.

- « si on passe sur du tout numérique, le tout numérique n'est pas exclusivement réservé à la France ... ça serait partout pareil dans le monde puisqu'il y a les GAFA

- mais c'est pas forcément ça ...

- ben justement est ce que si c'est pas développé de partout, imaginons [...] une personne qui vient de ces pays-là n'a pas accès à ces technologies va pas pouvoir entrer sur le territoire ... du coup est ce que les contrôles sont pas plus renforcés ... encore plus ... justement y'aura pas une police répressive, autoritaire ... y'aura un traçage de l'immigré... c'est-à-dire on acceptera un immigré en fonction de son historique

- en plus si faut un comte de partout pour acheter n'importe quoi, justement, ces personnes-là même si elles arrivent sur le territoire, j'ai l'impression que ça va être assez compliqué pour elles

- ce sera chaotique

- faudra de l'humain ... on peut pas accueillir avec une tablette »

Le numérique comme **outil du politique** : la nécessité de (re) prendre le contrôle politique et citoyen

- « justement quelle est l'intention ? faut se dire que le numérique ce n'est qu'un outil ...et c'est derrière cet outil là que l'humain est important pour se dire ben j'utilise cet outil là dans quel but est ce que c'est pour contrôler, est ce que c'est pour vendre ou est ce que c'est pour aider quelqu'un à fertiliser son champ »

- C'est à nous d'être vigilant à ça. Ce qu'on voit là en 2050, ben y'a des choses qui ont été un peu freiné par rapport à l'influence des GAFA ... mais les GAFA avance plus vite par rapport à la consultation citoyenne ... »

5.2. Scenario proposé : Proximité

Vision globale

Ce scenario du futur renvoie à une société où **préoccupation écologique** et technologies du **numérique** cohabitent au service de l'amélioration de la **qualité de vie**. Elle repose sur une présence active de la **puissance publique**, qui organise les dispositifs de **santé** et de prise en charge des **aînés**, en même temps que se développent des **initiatives citoyennes**. Des formes **d'économie solidaire et collaborative** émergent. La **solidarité** entre générations, entre voisins participe à cette qualité de vie, au niveau local mais aussi national.

« on s'investit de plus en plus à la vie politique à la vie sociale. ... je trouve qu'on s'investit de plus en plus »

L'autonomie des régions notamment dans les questions de budget et de gestion de crise s'affirment, pour répondre au plus près des problématiques de terrain.

« il faut alerter les pouvoirs publics sur la nécessité de ... vous voulez que les citoyens changent leurs habitudes ... donnez-leur les moyens de changer »

En 2050, le rapport au **temps** est **apaisé** : en ayant les activités (travail, vie privée) à proximité, on récupère du temps pour soi, pour sa famille. Ce rapport apaisé au temps participe grandement à la qualité de vie.

Cette proposition est porteuse de **valeurs** : humanisme, respect de soi, des autres, de la planète.

Santé

La santé des aînés et leur prise en charge passe par plus de solidarité intergénérationnelle, géré par les familles, ou bien relayé par les pouvoirs publics dans le cadre de maison autonome de personnes âgées.

On sera mieux préparé à une future pandémie, ces pandémies nouvelles étant liées au dérèglement climatique (dégel du permafrost, par exemple)

- « on vivra mieux une pandémie ... parce qu'il y a la proximité ... proximité au niveau de la nourriture, des commerces, infrastructures des transports ... euh ... après c'est encore une fois en termes d'hôpital ... de sanitaire ... »

Des attentes fortes de maillage sanitaire, piloté et géré par les politiques, pour faciliter l'accès à la santé pour tous.

Économie et écologie

Dans cette projection du futur, économie et écologie vont de paire.

Le modèle économique de 2050 va connaître un tournant, déjà entamé en 2020, résolument tourné vers l'économie collaborative et solidaire, sous-tendues par les technologies du numérique

- « il faut développer l'économie solidaire, avec le troc des choses comme ça autant pour les objets que pour les services »

- « déjà on est à l'heure du digital [...] je pense que le digital va être encore ... va être encore plus développé, encore plus ancré. Ça se voit de plus en plus »

pour tout et n'importe quoi entre le boulanger qui va parrainer le fromager d'à côté »

Si ce virage doit se prendre avec des initiatives locales et individuelles, l'effort doit aussi être porté par des grandes entreprises qui doivent jouer le jeu du changement et de la transition. L'écologie participe à l'économie, en créant des emplois nouveaux.

- « l'écologie peut créer de la richesse aussi. On a besoin qu'il y ait du vert des nouvelles technologies »

Mobilité

La voiture reste le moyen privilégié pour les déplacements du quotidien dans les territoires ruraux.

La fiabilité des horaires des moyens de transports collectifs apparaît comme un frein supplémentaire à leur utilisation systématique.

Le principe de la 'voiture partagée' est inconnu ; il y a un recouvrement avec le co-voiturage, et la location de voiture à la journée et même les trajets à la demande.

- « C'est pas possible, ça

- Ça semble pas pratique [...] je fais pas les courses à une heure précise ... ça fait un petit de liberté ... en fait »

Renoncer à la voiture ou même envisager des modes de transports alternatifs est difficile, voire impossible

-« C'est toujours compliqué la voiture ... c'est un peu de liberté la voiture, donc euh ... on a du mal à renoncer hein

- c'est un plaisir aussi

-c'est vrai »

Travail

Le télétravail qui s'est mis en place en 2020-2021, sous l'effet de la crise sanitaire, se développe. Depuis, et jusqu'en 2050, la pratique du télétravail s'est répandue, jusqu'à un équilibre entre vie professionnelle en entreprise et en télétravail, avec notamment le développement d'espace de co-working, pour les salariés et d'espaces partagés pour les entreprises, surtout dans les territoires isolés, pour pallier à l'isolement

- « le télétravail c'est un super exemple, on gagne en qualité de vie, en sommeil, on est plus chez soi, on a moins de stress des transports en commun ... les bouchons ... »

- « ça peut être qu'un équilibre ... on voit bien que quand c'est que du télétravail, les gens supportent pas bien quand même

- ça a l'air compliqué tout ça...»

A la question, **avez-vous envie de vivre dans ce futur**, la réponse est claire :

- « parfait pour moi ... c'est complètement indiqué ... c'est exactement ce que je veux dans ma vie c'est-à-dire une qualité de vie ... je veux pas courir partout pour aller d'un endroit à l'autre ; je vis à côté de mon travail et je travaille à côté de ma vie ... cette vision de 2050 est adapté complètement à ma vie mode de vie »

Ce futur correspond à un **idéal**, même si tous les aspects de cette société de 2050 n'ont pas été abordés.

-« un idéal par rapport aux valeurs, au mieux-être, en général

- on se responsabilise un peu plus ... on contribue chaque jour un peu plus à notre bien-être à nous et au bien-être de la planète de la collectivité ... en fait c'est complètement un idéal ... mais en fait, comment arriver à cet idéal sans passer à côté de certains points

- là c'est plus cohérent »

5.3. Scenario proposé : Résilience

Vision globale

On note tout d'abord la difficulté des répondants à se projeter dans ce futur de 2050. Ce qu'on connaît aujourd'hui se prolonge dans 2050. En d'autres termes, le scenario Résilience est un **futur sans avenir** : les modes de transports restent quasi exclusivement **routiers** (voiture), le **numérique** y est perçu comme une **menace** notamment par le remplacement des humains par des robots dans les postes de travail, plutôt que comme une **ressource**, la récurrence des **pandémies** devient banale, l'agriculture reste dans ses modes de production actuels, **l'économie circulaire** se met en place pour **palier** une **baisse de niveau de vie** plutôt que par choix de société. La société s'adapte sans pour autant proposer d'innovations. Seule avancée : les mesures **écologiques** en matière énergétique. La référence à la puissance publique est absente.

-« c'est un futur un peu compliqué quand même ... on s'est adapté ... y'a des choses positive comme l'écologie ... ça c'est super ... par contre j'ai l'impression qu'au niveau social on va de plus en plus vers la précarité [...] les temps sont de plus en plus difficiles

-complètement d'accord ... oui ... »

Santé

La probabilité de connaître de nouvelles pandémies est forte, notamment en lien avec le dérèglement climatique et la fonte du permafrost. Elles sont également envisagées comme le résultat d'erreur de manipulation humaine. Dans tous les cas, elles n'ont plus de caractère exceptionnel, et impactent peu la vie quotidienne, dans les zones rurales.

-« je suis sûr.e que oui ... va y en avoir d'autres et encore plus fortes je pense [...] elle sera je pense gérer différemment »

Économie

La baisse projetée du pouvoir d'achat, du niveau de vie conduit au développement d'une économie de troc, ou d'économie circulaire. Le numérique est envisagée comme un outil permettant d'organiser ce troc

-« en 2050, [...] mise en place d'application de troc ... des objets ... des vêtements ... tout ce qui peut être échangeable quoi »

Travail

En 2050, le télétravail et le nomadisme sont la règle. Les espaces de travail sont dématérialisés

A la question, **avez-vous envie de vivre dans ce futur**, la réponse est claire :

-« non, quand je lis le scenario ça donne pas vraiment envie ... bon ... sur certains points ... oui ... les énergies renouvelables ... je préfère rester sur cette terre actuelle là personnellement

- déjà que c'est dur ... déjà qu'à l'heure actuelle on vit une période très compliquée et très dure alors si en 2050 on devait encore vivre encore plus que ça ... c'est lourd à porter, quoi ...
- je suis plutôt d'accord ... y'a des choses qui sont très positives ... mutualisation des transports ... utilisation des énergies renouvelables... »

Conclusions

Les scénarios proposés en entretien de groupe ont permis de valider les principaux résultats de l'enquête et d'affiner les conséquences projetées de chaque scénario.

Comme le laissaient entrevoir les résultats de l'enquête en ligne, les scénarios Résilience, Smart Territoire et Proximité dessinent des futurs différents.

Si la proposition du **Smart Territoire** marque **l'emprise du numérique** et le recul des libertés individuelles, le scénario de **Proximité** illustre un futur que l'on pourrait qualifier **d'empowerment**, où les citoyens s'approprient les problématiques de leurs temps, en essayant d'y apporter des réponses ou éléments de solution. A l'inverse le futur projeté via le scénario **Résilience**, génère plutôt des réactions **d'apathie**, d'adaptation au coup par coup plutôt qu'une dynamique proactive.

Ces conclusions sont à lire à la lumière de la situation de crise sanitaire que nous vivons depuis un an. Sans doute les projections dans ces futurs autorisent l'expression des ressentis, craintes et envies d'aujourd'hui.

Annexes

- 1 – Enquête en ligne (partie I)
- 2 – Caractéristiques des participants aux entretiens de groupe (partie II)

Annexe 1 : enquête en ligne

Aujourd'hui et dans le futur : se déplacer et vivre en Région Provence Alpes Côte d'Azur

Dans le cadre d'une collaboration entre la Région Sud et l'université d'Aix Marseille, nous menons une enquête sur les **transports** et la **mobilité d'aujourd'hui et de demain**. Notre objectif est de mieux connaître comment se déplacent aujourd'hui les habitants de la Région Provence Alpes Côte d'Azur, comment ils envisagent de le faire à l'horizon 2050 et aux conséquences de l'évolution des transports et de la mobilité, notamment en matière d'environnement et de travail suite à la crise liée au COVID-19.

Il ne s'agit en aucun cas d'un test : il n'y a donc ni bonnes ni mauvaises réponses. Nous vous demandons de répondre le plus spontanément possible, en lisant attentivement les consignes.

- Dans la **première partie** de l'étude, les questions portent sur ce que **vous faites actuellement**
- Dans la **seconde partie** de l'étude, nous vous présenterons la **description** d'un **futur** possible en **2050**.
- Pour répondre aux questions de cette seconde partie, nous vous demandons de vous **projeter** dans cet avenir. En d'autres termes, les questions portent sur ce que **vous imaginez faire en 2050** dans **30 ans**.

Cette enquête est **anonyme**. Toutes les réponses resteront **confidentielles** et ne serviront que pour les **statistiques** de cette étude.

Il y a 41 questions dans ce questionnaire.

J'ai compris que je pouvais refuser de participer à cette étude sans conséquence pour moi et que je pourrai retirer mon consentement à tout moment (avant et en cours de questionnaire) sans avoir à me justifier.

Compte tenu des informations qui m'ont été transmises, j'accepte librement et volontairement de participer à l'étude "Aujourd'hui et dans le futur : se déplacer et vivre en Région Provence Alpes Côte d'Azur"

*

Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

☐ Oui
☐ Non

Nous vous souhaitons une bonne journée. Cordialement

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était 'Non' à la question '1 [C1]' (J'ai compris que je pouvais refuser de participer à cette étude sans conséquence pour moi et que je pourrai retirer mon consentement à tout moment (avant et en cours de questionnaire) sans avoir à me justifier. Compte tenu des informations qui m'ont été transmises, j'accepte librement et volontairement de participer à l'étude "Aujourd'hui et dans le futur : se déplacer et vivre en Région Provence Alpes Côte d'Azur")

Veuillez écrire votre réponse ici :

Avez-vous le permis de conduire B (voiture) ? *

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était 'Oui' à la question '1 [C1]' (J'ai compris que je pouvais refuser de participer à cette étude sans conséquence pour moi et que je pourrai retirer mon consentement à tout moment (avant et en cours de questionnaire) sans avoir à me justifier. Compte tenu des informations qui m'ont été transmises, j'accepte librement et volontairement de participer à l'étude "Aujourd'hui et dans le futur : se déplacer et vivre en Région Provence Alpes Côte d'Azur")

 Veuillez sélectionner une réponse ci-dessous

Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

☐ oui

☐ non

Vous avez une voiture individuelle *

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était 'Oui' à la question '1 [C1]' (J'ai compris que je pouvais refuser de participer à cette étude sans conséquence pour moi et que je pourrai retirer mon consentement à tout moment (avant et en cours de questionnaire) sans avoir à me justifier. Compte tenu des informations qui m'ont été transmises, j'accepte librement et volontairement de participer à l'étude "Aujourd'hui et dans le futur : se déplacer et vivre en Région Provence Alpes Côte d'Azur") et La réponse était 'oui' à la question '3 [I4]' (Avez-vous le permis de conduire B (voiture) ?)

 Veuillez sélectionner une réponse ci-dessous

Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

☐ oui

☐ non

Quels sont les moyens de transports que vous utilisez dans votre quotidien ?

*

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était 'Oui' à la question '1 [C1]' (J'ai compris que je pouvais refuser de participer à cette étude sans conséquence pour moi et que je pourrai retirer mon consentement à tout moment (avant et en cours de questionnaire) sans avoir à me justifier. Compte tenu des informations qui m'ont été transmises, j'accepte librement et volontairement de participer à l'étude "Aujourd'hui et dans le futur : se déplacer et vivre en Région Provence Alpes Côte d'Azur")

Veuillez choisir toutes les réponses qui conviennent :

☐

marche

☐

voiture individuelle

☐

voiture partagée co-

☐

voiturage

☐

deux-roues à moteur

☐

vélo

☐

train

☐

bus de ville

☐

tramway car

☐

trotinette

☐

roller / skate

☐

autostop

☐

VTC, type Uber

☐

taxi

☐

Autre, précisez:

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

Choisissez la réponse appropriée pour chaque élément :

	Moins de 15 minut es	Entre 15 min et 30 min	Entre 30 min. et 1 heure	Entre 1 heure et 2 heures	Plus de 2 heu res
Vous rendre sur le lieu de travail ou de formation	☐	☐	☐	☐	☐
Faire les courses	☐	☐	☐	☐	☐
Amener ou aller chercher des enfants ou des proches	☐	☐	☐	☐	☐
Vous rendre sur vos lieux d'activités (sports, loisirs, hobbies, ...)	☐	☐	☐	☐	☐

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

Choisissez la réponse appropriée pour chaque élément :

[illegible]

Quand vous organisez vos trajets quotidiens, ce qui compte le plus pour vous aujourd'hui, c'est : *

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était 'Oui' à la question '1 [C1]' (J'ai compris que je pouvais refuser de participer à cette étude sans conséquence pour moi et que je pourrai retirer mon consentement à tout moment (avant et en cours de questionnaire) sans avoir à me justifier. Compte tenu des informations qui m'ont été transmises, j'accepte librement et volontairement de participer à l'étude "Aujourd'hui et dans le futur : se déplacer et vivre en Région Provence Alpes Côte d'Azur")

Vos réponses doivent être différentes, et vous devez les classer dans l'ordre.

Veuillez sélectionner 3 réponses maximum

Numérotez chaque case dans l'ordre de vos préférences de 1 à 15

	être libre dans les déplacements
	réduire les risques d'accident
	me sentir en sécurité
	préserver l'environnement
	éviter les bouchons
	économiser de l'argent
	gagner du temps
	être seul.e
	être tranquille
	être installé.e confortablement
	faire une activité physique
	la facilité d'accès
	être avec d'autres gens
	travailler pendant le trajet
	pouvoir m'évader (jouer, regarder un film...)

Si vous avez d'autres raisons que celles-ci, pouvez-vous préciser ?

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était 'Oui' à la question '1 [C1]' (J'ai compris que je pouvais refuser de participer à cette étude sans conséquence pour moi et que je pourrai retirer mon consentement à tout moment (avant et en cours de questionnaire) sans avoir à me justifier. Compte tenu des informations qui m'ont été transmises, j'accepte librement et volontairement de participer à l'étude "Aujourd'hui et dans le futur : se déplacer et vivre en Région Provence Alpes Côte d'Azur")

Veuillez écrire votre réponse ici :

Parmi les propositions ci-dessous, choisissez **celle** qui se rapproche le plus de ce que vous faites **actuellement** *

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était 'Oui' à la question '1 [C1]' (J'ai compris que je pouvais refuser de participer à cette étude sans conséquence pour moi et que je pourrai retirer mon consentement à tout moment (avant et en cours de questionnaire) sans avoir à me justifier. Compte tenues informations qui m'ont été transmises, j'accepte librement et volontairement de participer à l'étude "Aujourd'hui et dans le futur : se déplacer et vivre en Région Provence Alpes Côte d'Azur") et La réponse était 'oui' à la question '4 [T1]' (Vous avez une voiture individuelle)

! Veuillez sélectionner une réponse ci-dessous

Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

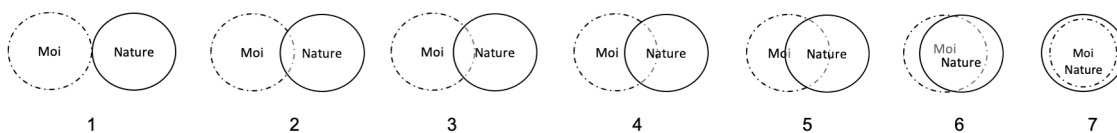
☐ Aujourd'hui, je ne vois pas de problème à utiliser la voiture, et je continuerai comme ça ☐

Aujourd'hui, j'utilise la voiture en réfléchissant à faire autrement

☐ Aujourd'hui, je l'utilise le moins possible et je vais continuer mes efforts

☐ Aujourd'hui, je n'utilise quasiment plus la voiture et c'est très bien comme ça

Selon vous, laquelle de ces images illustre le mieux votre relation à la nature



*

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était 'Oui' à la question '1 [C1]' (J'ai compris que je pouvais refuser de participer à cette étude sans conséquence pour moi et que je pourrai retirer mon consentement à tout moment (avant et en cours de questionnaire) sans avoir à me justifier. Compte tenu des informations qui m'ont été transmises, j'accepte librement et volontairement de participer à l'étude "Aujourd'hui et dans le futur : se déplacer et vivre en Région Provence Alpes Côte d'Azur")

! Veuillez sélectionner une réponse ci-dessous

Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- image 1
image 2
image 3
image 4
image 5
image 6

Indiquez votre degré d'accord avec chacune des phrases ci-dessous, en cochant la case qui correspond le mieux à votre opinion

*

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était 'Oui' à la question 1 [C1] (J'ai compris que je pouvais refuser de participer à cette étude sans conséquence pour moi et que je pourrai retirer mon consentement à tout moment (avant et en cours de questionnaire) sans avoir à me justifier. Compte tenu des informations qui m'ont été transmises, j'accepte librement et volontairement de participer à l'étude "Aujourd'hui et dans le futur : se déplacer et vivre en Région Provence Alpes Côte d'Azur")

Choisissez la réponse appropriée pour chaque élément :

[illegible]

Indiquez à quel point chacune des phrases ci-dessous **vous** correspond *

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était 'Oui' à la question '1 [C1]' (J'ai compris que je pouvais refuser de participer à cette étude sans conséquence pour moi et que je pourrai retirer mon consentement à tout moment (avant et en cours de questionnaire) sans avoir à me justifier. Compte tenu des informations qui m'ont été transmises, j'accepte librement et volontairement de participer à l'étude "Aujourd'hui et dans le futur : se déplacer et vivre en Région Provence Alpes Côte d'Azur")

Choisissez la réponse appropriée pour chaque élément :

	Ne me corres pond pas du tout						Me correspo nd tout à fait
Si j'entends parler d'une nouvelle technologie, je l'essaie rapidement	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Dans mon entourage, je suis habituellement le premier ou la première à explorer de nouvelles technologies	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
En général, j'hésite à essayer les nouvelles technologies	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
J'aime découvrir et tester les nouvelles technologies	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

*

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était 'Oui' à la question '1 [C1]' (J'ai compris que je pouvais refuser de participer à cette étude sans conséquence pour moi et que je pourrai retirer mon consentement à tout moment (avant et en cours de questionnaire) sans avoir à me justifier. Compte tenu des informations qui m'ont été transmises, j'accepte librement et volontairement de participer à l'étude "Aujourd'hui et dans le futur : se déplacer et vivre en Région Provence Alpes Côte d'Azur")

1 Votre réponse doit être comprise entre 40 et 120

1 Seul un nombre entier peut être inscrit dans ce champ.

Veuillez écrire votre réponse ici :

En 2050, j'aurai

PROXIMITÉ

En 2050, les habitants et acteurs économiques du territoire ont évolué vers un système sociétal plus vertueux, en vue d'une mobilité plus durable, où les déplacements de courte distance ainsi que la démobilité deviennent majoritaires. Un réel changement de mentalité s'est opéré, les citoyens souhaitent répondre à leurs aspirations d'une vie plus apaisée et résiliente.



Une redynamisation progressive des territoires ruraux s'est opérée. Les villages et villes moyennes sont devenus plus agréables, et les grandes villes se sont renaturées et pacifiées.



Fort de leur potentiel de production énergétique renouvelable, les territoires de la région misent également sur le développement de filières énergétiques locales.



Les politiques locales d'aménagement du territoire ont favorisé un rapprochement entre l'habitat et l'emploi et entre la production et la consommation.



De nouvelles formes d'économies locales, collaboratives, informelles, circulaires...s'imposent petit à petit.



Les technologies numériques ont permis l'émergence d'infrastructures et de services innovants de proximité : routes intelligentes, véhicules autonomes partagés, télémedecine...



Les politiques régionales de transport et leurs déclinaisons locales demeurent très volontaristes en faveur d'une mobilité plus durable avec des règles restrictives et des mesures incitatives.



L'offre et les pratiques de mobilité ont évolué en faveur des modes actifs, de l'intermodalité et des mobilités partagées. Les trajets du quotidien en nombre et en distance ont fortement diminué.



La logistique s'est réorganisée selon des boucles locales de distribution mobilisant des véhicules peu polluants et hybrides, ainsi qu'en mutualisant les transports de voyageurs et de marchandises.



Les flux touristiques se sont réduits à la faveur du développement d'un tourisme hyper local et du ralentissement du tourisme international de masse.

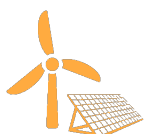
BAS CARBONE

Grâce à des politiques très volontaristes engagées dès 2020, l'objectif d'une région neutre en carbone a été atteint en 2050. Les inégalités sociales et territoriales se sont fortement réduites. Une mobilité plus vertueuse a été imposée par la puissance publique et souhaitée par la population.



Un basculement démographique entre la côte et l'intérieur des terres s'est opéré, résultat de la dégradation des conditions climatiques.

Les territoires alpins et ruraux ont retrouvé une certaine attractivité, y compris auprès des jeunes qui y réimplantent des activités.



Afin d'accélérer la transition énergétique, la Région a fait le choix de miser sur le développement de filières énergétiques renouvelables locales et le développement des réseaux intelligents (pour une gestion plus fine de l'énergie).

Les collectivités passent entre-elles des accords de réciprocité en fonction des potentiels de production énergétique de chaque territoire.



Des pratiques de consommation responsables et respectueuses de l'environnement ont été adoptées massivement grâce à un éveil des consciences et des exonérations de taxes sur les produits durables et locaux.



Une mobilité vertueuse s'est imposée sous l'effet des contraintes et incitations politiques : restriction de la circulation automobile, taxation des modes de transport les plus polluants, promotion des modes alternatifs, péage inversé, nudges...



Des mutualisations, optimisations et des alternatives énergétiques (notamment hydrogène et électrique) ont été développées au service d'une mobilité et d'une logistique moins polluantes.



Face au développement des circuits de proximité, le transport de marchandises s'est réorganisé sur de courtes distances.



La réduction de la place de la voiture en ville profite à des activités sociales (espaces publics, lieux de rencontre) et économiques (agriculture urbaine, logistique urbaine).

SMART TERRITOIRE

Les nouvelles technologies et le numérique se sont imposés dans la vie quotidienne et la fabrique territoriale. Suite à l'abandon par la puissance publique de ses prérogatives, les entreprises du numérique ont déployé de nombreux services automatisés sans se soucier du décrochage de certaines populations.



Les activités à haute valeur ajoutée se concentrent dans des villes denses situées sur le littoral alors que les ménages se concentrent dans l'arrière pays et les territoires alpins.



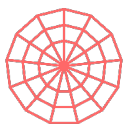
Alors que l'ensemble du territoire dispose d'une couverture numérique satisfaisante, l'accès aux services et équipements de la vie quotidienne (services éducatifs, médicaux...) est très inégal.



L'économie mondiale est parvenue à maintenir sa croissance malgré les soubresauts climatiques et la raréfaction de certaines ressources.



Une offre de services de mobilité multiple, personnalisée, mais coûteuse, est développée par un oligopole très puissant d'opérateurs privés grâce à l'exploitation des données et dans une logique de rentabilité.



En réponse à la toute puissance des opérateurs privés, les acteurs publics retrouvent un rôle de régulation grâce notamment à la mise en oeuvre d'un maillage fin des intermodalités autour de hubs multiservices de toutes tailles et de toutes formes.



Les pratiques de consommation ont évolué, elles sont plus locales et responsables, mais aussi numérisées. Cela conduit à une double logique d'intensification des flux de courtes et des longues distances est renforcée par une mutation.



La mobilité fonctionne à deux vitesses : une démobilité subie pour les populations peu en phase avec les innovations numériques dominantes, démobilité et mobilité choisies pour les populations les plus aisées.



Des formes de résistances à la toute-puissance du marché sont initiées par la société civile : *hacking* numérique, *open source*, *communs numériques*...

RESILIENCES

FACE AUX CRISES SOCIALES ET ENVIRONNEMENTALES

En 2050, dans un contexte de crises multiples marqué par les inégalités sociales, exacerbées par la crise climatique, une nouvelle génération d'hommes et de femmes ont entrepris de mener des politiques volontaristes pour faire face à la hauteur de l'état de la situation d'urgence. La résilience et la solidarité sont les deux principes directeurs des politiques menées.



Les migrants ont afflué et continuent d'affluer en masse sur le littoral méditerranéen, chassés de leurs pays par des phénomènes climatiques violents, des guerres et des famines.



De nombreux ménages ont vu leurs conditions de vie se dégrader de façon significative et vivent dans la précarité, sous l'effet conjugué de la hausse du prix des énergies fossiles et de la détérioration de l'activité économique.



Ils ont été contraints d'adopter des modes de consommation plus frugale. De nouvelles pratiques se développent comme le troc et le réemploi.



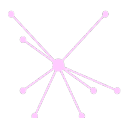
La région a fait le choix de miser sur le développement de filières énergétiques locales (biomasse, éolien, solaire photovoltaïque, éolien offshore, hydrogène, biogaz) afin d'assurer un approvisionnement énergétique décarboné, plus fiable et résilient



La puissance publique a consenti d'importants investissements sur le ferroviaire et l'intermodalité pour fluidifier les déplacements sur la bande littorale.



Des services de mobilité inclusifs se sont développés, du fait d'initiatives privées ou par des collectifs de citoyens dans les territoires ruraux. Parallèlement, on assiste au déploiement de la couverture numérique et au développement d'activités locales.



Un réseau de hubs multi-services connectés permet de limiter les déplacements automobiles et d'accompagner la démobilité.



Une logistique plus agile sur les courtes distances a été mise au point, en incorporant avec modération certaines solutions technologiques (drones et véhicules autonomes).



La mobilité des personnes et des biens se veut plus sobre et low-tech face à la crise climatique et environnementale.

BUSINESS AS USUAL

En 2050, la recherche de croissance économique est au cœur des préoccupations et guide l'action publique, qui a décidé de laisser un maximum de marge de manœuvre aux grandes entreprises parce qu'elles leur semblent être les plus compétentes pour répondre à cette injonction.



Les conditions climatiques, conjuguées à l'hyper urbanisation, ont rendu les conditions de vie difficiles dans les grandes métropoles du littoral.

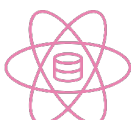
C'est dans les grandes métropoles que s'est maintenu l'essentiel des activités économiques et des emplois. Les populations pauvres et les classes moyennes s'y concentrent.



Alors que les classes sociales les plus aisées qui ont une double résidence se sont réfugiées dans l'arrière pays, où les conditions de vie sont plus agréables. Elles pratiquent massivement le télétravail.



Un désengagement de la puissance publique dans le champ des mobilités s'est fait au profit d'acteurs de l'économie de marché, qui ont su combiner les modes économiques dits "alternatifs" avec les modèles traditionnels.



L'aménagement numérique du territoire a facilité le déploiement des nouvelles technologies. En matière de mobilité, cela se traduit par la présence de taxis volants, bulles flottantes, navettes autonomes... développés par les start-ups et les géants du numérique.



Une offre de mobilité performante **ne s'est** déployée que dans les territoires accueillant une population solvable par des investisseurs privés. Elle est financée par les citoyens les plus riches et par les grandes entreprises qui prennent en charge les déplacements de leurs salariés.



Une offre de mobilité "minimale" est opérée par des acteurs de l'économie sociale et solidaire et entretenue par la puissance publique dans les autres territoires.



Les plateformes logistiques et les axes routiers sont saturés sous l'effet de la croissance économique et de la massification du e-commerce.

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était 'Oui' à la question '1 [C1]' (J'ai compris que je pouvais refuser de participer à cette étude sans conséquence pour moi et que je pourrai retirer mon consentement à tout moment (avant et en cours de questionnaire) sans avoir à me justifier. Compte tenu des informations qui m'ont été transmises, j'accepte librement et volontairement de participer à l'étude "Aujourd'hui et dans le futur : se déplacer et vivre en Région Provence Alpes Côte d'Azur") et La réponse était '51' ou '55' ou '5' à la question '17 [Hasard]' (Choisissez au hasard un chiffre parmi les 6 suivants)

re

Selon vous, ce futur est *

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était 'Oui' à la question '1 [C1]' (J'ai compris que je pouvais refuser de participer à cette étude sans conséquence pour moi et que je pourrai retirer mon consentement à tout moment (avant et en cours de questionnaire) sans avoir à me justifier. Compte tenu des informations qui m'ont été transmises, j'accepte librement et volontairement de participer à l'étude "Aujourd'hui et dans le futur : se déplacer et vivre en Région Provence Alpes Côte d'Azur")

Choisissez la réponse appropriée pour chaque élément :

[illegible]

*

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

Choisissez la réponse appropriée pour chaque élément :

[illegible]

Dans 30 ans en 2050, j'aurai une voiture individuelle *

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était 'Oui' à la question '1 [C1]' (J'ai compris que je pouvais refuser de participer à cette étude sans conséquence pour moi et que je pourrai retirer mon consentement à tout moment (avant et en cours de questionnaire) sans avoir à me justifier. Compte tenu des informations qui m'ont été transmises, j'accepte librement et volontairement de participer à l'étude "Aujourd'hui et dans le futur : se déplacer et vivre en Région Provence Alpes Côte d'Azur")

 Veuillez sélectionner une réponse ci-dessous

Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- ☐ oui
- ☐ non
- ☐ peut-être

Dans 30 ans en 2050, quels sont les moyens de transport que vous utilisez dans votre quotidien ?

*

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était 'Oui' à la question '1 [C1]' (J'ai compris que je pouvais refuser de participer à cette étude sans conséquence pour moi et que je pourrai retirer mon consentement à tout moment (avant et en cours de questionnaire) sans avoir à me justifier. Compte tenu des informations qui m'ont été transmises, j'accepte librement et volontairement de participer à l'étude "Aujourd'hui et dans le futur : se déplacer et vivre en Région Provence Alpes Côte d'Azur")

Veuillez choisir toutes les réponses qui conviennent :

- ☐ marche
- ☐ voiture individuelle
- ☐ voiture partagée co-
- ☐ voiturage
- ☐ deux-roues à moteur
- ☐ vélo
- ☐ train
- ☐ bus de ville
- ☐ tramway
- ☐ car trottinette
- ☐ roller / skate
- ☐ autostop
- ☐ VTC, type Uber
- ☐ taxi
- ☐ overboard
- ☐ transport en commun à la demande
- ☐ véhicule autonome personnel (sans conducteur)
- ☐ véhicule autonome collectif (sans conducteur)drone
- ☐ taxi volant
- ☐ téléphérique urbain
- ☐ car longue distance
- ☐ location de véhicule entre particuliers

☐ Autre, précisez:



En **2050**, quand j'organise mes **trajets quotidiens**, ce qui compte le plus pour moi, c'est :

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était 'Oui' à la question '1 [C1]' (J'ai compris que je pouvais refuser de participer à cette étude sans conséquence pour moi et que je pourrai retirer mon consentement à tout moment (avant et en cours de questionnaire) sans avoir à me justifier. Compte tenu des informations qui m'ont été transmises, j'accepte librement et volontairement de participer à l'étude "Aujourd'hui et dans le futur : se déplacer et vivre en Région Provence Alpes Côte d'Azur")

❶ Vos réponses doivent être différentes, et vous devez les classer dans l'ordre.

❶ Veuillez sélectionner 3 réponses maximum

Numérotez chaque case dans l'ordre de vos préférences de 1 à 15

- | | |
|----------------------|---|
| <input type="text"/> | être libre dans les déplacements |
| <input type="text"/> | réduire les risques d'accident |
| <input type="text"/> | me sentir en sécurité |
| <input type="text"/> | préserver l'environnement |
| <input type="text"/> | éviter les bouchons |
| <input type="text"/> | économiser de l'argent |
| <input type="text"/> | gagner du temps |
| <input type="text"/> | être seul.e |
| <input type="text"/> | être tranquille |
| <input type="text"/> | être installé.e confortablement |
| <input type="text"/> | faire une activité physique |
| <input type="text"/> | la facilité d'accès |
| <input type="text"/> | être avec d'autres gens |
| <input type="text"/> | travailler pendant le trajet |
| <input type="text"/> | pouvoir m'évader (jouer, regarder un film...) |

Si vous avez d'autres raisons, vous pouvez les noter ci-dessous :

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était 'Oui' à la question '1 [C1]' (J'ai compris que je pouvais refuser de participer à cette étude sans conséquence pour moi et que je pourrai retirer mon consentement à tout moment (avant et en cours de questionnaire) sans avoir à me justifier. Compte tenu des informations qui m'ont été transmises, j'accepte librement et volontairement de participer à l'étude "Aujourd'hui et dans le futur : se déplacer et vivre en Région Provence Alpes Côte d'Azur")

Veuillez écrire votre réponse ici :

En 2050, le ou les moyen(s) de transport que j'utilise sont *

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était 'Oui' à la question '1 [C1]' (J'ai compris que je pouvais refuser de participer à cette étude sans conséquence pour moi et que je pourrai retirer mon consentement à tout moment (avant et en cours de questionnaire) sans avoir à me justifier. Compte tenu des informations qui m'ont été transmises, j'accepte librement et volontairement de participer à l'étude "Aujourd'hui et dans le futur : se déplacer et vivre en Région Provence Alpes Côte d'Azur")

Choisissez la réponse appropriée pour chaque élément

fatigants	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	reposants
chers	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	Peu coûteux
longs	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	rapides
polluants	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	écologiques
irréguliers	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	réguliers
sûrs	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	dangereux
bons pour ma santé	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	mauvais pour ma santé

Parmi les propositions ci-dessous, je choisis **celle** qui se rapproche le plus de ce que je fais **en 2050** *

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était 'Oui' à la question '1 [C1]' (J'ai compris que je pouvais refuser de participer à cette étude sans conséquence pour moi et que je pourrai retirer mon consentement à tout moment (avant et en cours de questionnaire) sans avoir à me justifier. Compte tenues informations qui m'ont été transmises, j'accepte librement et volontairement de participer à l'étude "Aujourd'hui et dans le futur : se déplacer et vivre en Région Provence Alpes Côte d'Azur") et La réponse était 'oui' ou 'peut-être' à la question '22 [voit2050]' (Dans 30 ans en 2050, j'aurai une voiture individuelle)

i Veuillez sélectionner une réponse ci-dessous

Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- ☐ En 2050, je ne vois pas de problème à utiliser ma voiture, et je continuerai comme ça ☐ En 2050, j'utilise la voiture en réfléchissant à faire autrement
- ☐ En 2050, je l'utilise le moins possible et je vais continuer à l'utiliser de moins en moins ☐ En 2050, je n'utilise quasiment plus la voiture et c'est très bien comme ça

Choisissez la réponse appropriée pour chaque élément :

[illegible]

*

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

Choisissez la réponse appropriée pour chaque élément :

[illegible]

Vous trouverez ci-dessous une liste de **principes** susceptibles de **guider la vie** des habitants de la région.

Pour **chacun** de ces principes, indiquez dans quelle mesure il sera **moins important**, de **même** importance ou **plus important** dans **30 ans en 2050** qu’aujourd’hui

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :
La réponse était 'Oui' à la question '1 [C1]' (J'ai compris que je pouvais refuser de participer à cette étude sans conséquence pour moi et que je pourrai retirer mon consentement à tout moment (avant et en cours de questionnaire) sans avoir à me justifier. Compte tenu des informations qui m'ont été transmises, j'accepte librement et volontairement de participer à l'étude "Aujourd'hui et dans le futur : se déplacer et vivre en Région Provence Alpes Côte d'Azur")

Choisissez la réponse appropriée pour chaque élément :

	En 2050, moins important qu'aujourd'hui			En 2050, pareil qu'aujourd'hui			En 2050, plus important qu'aujourd'hui
Protection de l'environnement (préservation de la nature)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ne faire qu'un avec la nature	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Respecter la terre (chercher l'harmonie avec les autres espèces)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Paix (sans guerre et sans conflit)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Justice sociale (réduire les injustices, protéger les plus faibles)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Égalité (égalité des chances pour tous)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Honorer ses parents et les anciens (montrer du respect)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Sécurité familiale (sécurité pour les proches)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Maîtrise de soi (sens de la retenue, résistance à la tentation)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Autorité (droit d'ordonner)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Influence (peser sur les gens et sur le cours des choses)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Richesse (possession de biens, d'objets, argent)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Vivre passionnément (une vie remplie de nouveautés, de défis et de changements)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Avoir une vie excitante (une vie pleine d'expériences stimulantes)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Vivre avec curiosité (curieux de tout et chercher à comprendre)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Vous êtes *

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était 'Oui' à la question '1 [C1]' (J'ai compris que je pouvais refuser de participer à cette étude sans conséquence pour moi et que je pourrai retirer mon consentement à tout moment (avant et en cours de questionnaire) sans avoir à me justifier. Compte tenu des informations qui m'ont été transmises, j'accepte librement et volontairement de participer à l'étude "Aujourd'hui et dans le futur : se déplacer et vivre en Région Provence Alpes Côte d'Azur")

i Veuillez sélectionner une réponse ci-dessous

Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

☐ une femme

☐ un homme

Indiquez votre date de naissance *

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était 'Oui' à la question '1 [C1]' (J'ai compris que je pouvais refuser de participer à cette étude sans conséquence pour moi et que je pourrai retirer mon consentement à tout moment (avant et en cours de questionnaire) sans avoir à me justifier. Compte tenu des informations qui m'ont été transmises, j'accepte librement et volontairement de participer à l'étude "Aujourd'hui et dans le futur : se déplacer et vivre en Région Provence Alpes Côte d'Azur")

i Votre réponse doit être comprise entre 1930 et 2010

i Seul un nombre entier peut être inscrit dans ce champ.

Veuillez écrire votre réponse ici :

Indiquez le code postal de votre lieu de résidence *

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était 'Oui' à la question '1 [C1]' (J'ai compris que je pouvais refuser de participer à cette étude sans conséquence pour moi et que je pourrai retirer mon consentement à tout moment (avant et en cours de questionnaire) sans avoir à me justifier. Compte tenu des informations qui m'ont été transmises, j'accepte librement et volontairement de participer à l'étude "Aujourd'hui et dans le futur : se déplacer et vivre en Région Provence Alpes Côte d'Azur")

Veuillez écrire votre réponse ici :

Actuellement, vous êtes *

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était 'Oui' à la question '1 [C1]' (J'ai compris que je pouvais refuser de participer à cette étude sans conséquence pour moi et que je pourrai retirer mon consentement à tout moment (avant et en cours de questionnaire) sans avoir à me justifier. Compte tenu des informations qui m'ont été transmises, j'accepte librement et volontairement de participer à l'étude "Aujourd'hui et dans le futur : se déplacer et vivre en Région Provence Alpes Côte d'Azur")

i Veuillez sélectionner une réponse ci-dessous

Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

☐ en emploi

☐ en recherche d'emploi

☐ en formation (étudiants, formation professionnelle, ...)

☐ à la retraite

Indiquez ci-dessous votre catégorie socio-professionnelle : *

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était 'Oui' à la question '1 [C1]' (J'ai compris que je pouvais refuser de participer à cette étude sans conséquence pour moi et que je pourrai retirer mon consentement à tout moment (avant et en cours de questionnaire) sans avoir à me justifier. Compte tenu des informations qui m'ont été transmises, j'accepte librement et volontairement de participer à l'étude "Aujourd'hui et dans le futur : se déplacer et vivre en Région Provence Alpes Côte d'Azur")

 Veuillez sélectionner une réponse ci-dessous

Veuillez sélectionner une seule des propositions suivantes :

- ☐ Agriculteurs exploitants
- ☐ Artisans, commerçants et chefs d'entreprise
- ☐ Cadres et professions intellectuelles supérieures ☐

Professions Intermédiaires

- ☐ Employés
- ☐ Ouvriers
- ☐ Autres personnes sans activité professionnelle ☐

Nous vous remercions de votre participation.

Pour toute information sur cette étude, vous pouvez contacter valerie.fointiat@univ-amu.fr

Envoyer votre questionnaire.

Merci d'avoir complété ce questionnaire.

Vous êtes arrivés à la fin des questions.

Si vous le souhaitez, vous pouvez écrire un commentaire ci-dessous

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était 'Oui' à la question '1 [C1]' (J'ai compris que je pouvais refuser de participer à cette étude sans conséquence pour moi et que je pourrai retirer mon consentement à tout moment (avant et en cours de questionnaire) sans avoir à me justifier. Compte tenu des informations qui m'ont été transmises, j'accepte librement et volontairement de participer à l'étude "Aujourd'hui et dans le futur : se déplacer et vivre en Région Provence Alpes Côte d'Azur")

Veuillez écrire votre réponse ici :

Annexe 2. Description de la population

VILLE	Y vit depuis	Age	Genre	Situation familiale	Situation professionnelle
Courtheson (84)	20 ans	35	H	Célibataire	Recherche d'emploi
Vaison la Romaine (84)	8 ans	50	F	En couple sans enfant au foyer	Actif.ve temps complet
Rognes (13)	plus de 20 ans	46	F	En couple avec 4 enfants au foyer (8, 17, 18, 23 ans)	Actif.ve temps complet
Veynes (05)	12 ans	41	F	En couple avec 4 enfants au foyer (5, 11, 15, 20 ans)	Actif.ve temps complet
Fuveau (13)	Entre 5 et 10 ans	37	F	En couple avec 2 enfants au foyer (3, 5 ans)	Actif.ve temps complet
Digne (04)	Moins de 1 an	18	F	Seul(e) sans enfant (au foyer)	Etudiant.e)
Cabriès (13)	Moins de 1 an	25	H	Seul(e) sans enfant (au foyer)	Recherche d'emploi
Vaison la Romaine (84)	Entre 10 et 20 ans	26	F	Célibataire	Recherche d'emploi
Manosque (04)	Moins de 1 an	40	F	Seul(e) avec 1 enfant au foyer	Homme ou femme au foyer
Caromb (84)	Entre 10 et 20 ans	35	F	En couple avec enfants au foyer (4, 7, 10 ans)	Actif.ve temps complet
Saint Mitre les Remparts (13)	Entre 1 an et 3 ans	34	F	En couple avec 1 enfant au foyer (9 ans)	Actif.ve temps complet
Charleval (13)	Entre 5 et 10 ans	21	H	Seul(e) sans enfant (au foyer)	Etudiant.e
Chateaurenard (13)	plus de 20 ans	29	H	En couple sans enfant (au foyer)	Actif.ve temps complet
Carpentras (84)	Entre 3 et 5 ans	44	F	En couple avec 2 enfants au foyer (19, 24 ans)	Actif.ve temps complet
Sorgues (84)	3 ans	40	F	Célibataire, sans enfant	Active à temps complet

Cadenet (84)	Toujours	48	F	Couple, 1 enfant (13 ans)	A son compte
Manosque (04)	13 ans	47	F	Divorcée, 1 enfant (11 ans)	Active à temps complet
Meyrargues (13)	Moins de 1 an	35	H	Seul(e) sans enfant (au foyer)	Actif.ve temps complet
Saint Laurent du Cros (05)	Moins de 1 an	42	F	Seul(e) avec 2 enfants au foyer. (15, 20 ans)	Actif.ve temps complet
Gignac la Nerthe (13)	Entre 3 et 5 ans	42	F	En couple avec 2 enfants au foyer (3, 5 ans)	Actif.ve temps complet
Château Arnoux Saint Auban (04)	Depuis toujours	32	H	En couple avec enfant(s) au foyer	Actif.ve temps complet
Vedène (84)	Depuis toujours	24	H	En couple sans enfant (au foyer)	Alternant en RH
Caromb (84)	11 ans	31	F	Célibataire sans enfants au foyer	Recherche d'emploi
Allauch (13)	Entre 10 et 20 ans	19	H	Seul(e) sans enfant au foyer	Etudiant.e
Revest du Bion (04)	8 ans	48	F	Seule avec 1 enfant au foyer (17 ans)	Actif.ve temps complet
La Pierre (05)	20 ans	41	H	En couple avec 2 enfants au foyer (6, 11 ans)	Actif.ve temps complet
Althen (84)	Depuis toujours	30	H	Seul(e) sans enfant (au foyer)	Actif.ve temps complet
Tarascon (13)	Entre 5 et 10 ans	37	F	En couple avec enfants au foyer (1, 3, 6, 9, 10 ans)	Parent au foyer
Château Arnoux Saint Auban (04)	22 ans	42	F	En couple avec 2 enfants au foyer (19, 23 ans)	Parent au foyer
Manosque (04)	22 ans	36	H	En couple avec 4 enfants au foyer (2, 7, 9, 11 ans)	Actif.ve temps complet
Orange (84)	Depuis toujours	40	F	Célibataire	Active à temps complet
Caumont sur Durance (84)	Entre 1 an et 3 ans	26	F	En couple sans enfant (au foyer)	Actif.ve temps complet
Chateauneuf les Martigues (13)	Entre 1 an et 3 ans	22	H	Seul(e) sans enfant (au foyer)	Etudiant

Digne (04)	Depuis toujours	24	F	Célibataire	Etudiante
Meyreuil	plus de 20 ans	46	H	En couple avec 3 enfants au foyer (10, 17, 20 ans)	Actif.ve temps complet
Guillestre (05)	Entre 1 an et 3 ans	33	F	Seul(e) sans enfant (au foyer)	Actif.ve temps complet
Sorgues (84)	Entre 10 et 20 ans	36	F	En couple avec 4 enfants au foyer (4, 12, 14, 17 ans)	Parent au foyer
Pertuis (84)	Entre 5 et 10 ans	35	F	En couple avec 2 enfants au foyer. (8, 11 ans)	Actif.ve à temps partiel
Sausset les Pins (13)	Entre 3 et 5 ans	24	F	Seul(e) sans enfant (au foyer)	Recherche d'emploi
Courtheson (84)	Entre 5 et 10 ans	48	F	En couple avec 2 enfants au foyer (15, 18 ans)	Employé.e
Coudoux (13)	Depuis toujours	20	F	Vit chez ses parents	Alternance
Château Arnoux Saint Auban (04)	Depuis toujours	36	H	En couple avec 3 enfants au foyer (3 mois, 6, 9 ans)	Actif.ve temps complet
Peyruis (04)	Depuis toujours	43	H	En couple avec 3 enfants au foyer (3, 6, 8 ans)	Actif.ve temps complet
Allauch (13)	Entre 1 an et 3 ans	29	F	En couple sans enfant (au foyer)	Actif.ve temps complet
Pertuis (84)	Entre 5 et 10 ans	35	F	En couple avec enfant(s) au foyer	Actif.ve à temps partiel

