

Les difficultés d'accès et de mobilité dans la France d'aujourd'hui.

JP Orfeuill

Orleans, 2016-12-9

Forum compétences / permis de
conduire ANLCI 2016/12/9 Orléans

Plan

- **Un paradoxe: plus de difficultés, alors que nous sommes toujours plus mobiles?**
- **Les différents sens du terme Mobilité**
- **Un regard à partir des personnes**
- **Un regard à partir des territoires**
- **Un exemple: le permis de conduire.**

Nous sommes toujours plus mobiles

Les indices:

Voitures / hab, TGv, Transport aérien,

15000 km/hab / an

en progression constante (quoique aujourd'hui assez stable)

Nous sommes toujours plus dans l'obligation de nous déplacer

Le village « enveloppe des jours vécus » a disparu.

**Distance moyenne au travail passée de 3 km (1960) à 15
km aujourd'hui**

Se déplacer au quotidien, pourquoi?

Le plus souvent, une demande dérivée

Un moyen (parmi d'autres, téléactivités, mobilités résidentielles..), et souvent une obligation (travail, études, santé...) de **construire sa vie comme on l'entend** en accédant, à partir d'un lieu de domicile + ou – choisi, à des ressources diversifiées localisées dans l'espace

La mobilité a une **utilité** pour les individus

L'utilité du déplacement réside dans ce que l'on fait à destination. Elle peut être économique, organisationnelle, relationnelle, de loisir.

Le déplacement est réalisé quand son utilité est supérieure à son coût (monétaire, temporel, en fatigue...)

Comment construisons-nous notre vie?

Des sixties à aujourd'hui, un besoin accru de mobilité et d'agilité

Le temps du projet collectif



Le temps de l'autonomie:
mobilis in mobile. On a le droit de
vivre sans penser qu'on vit en
société



De « être marié
et employé » à
« rester mariable
et employable »

Le temps des réseaux / communautés



Sur quels territoires?

Réponse commune: dans des grandes villes

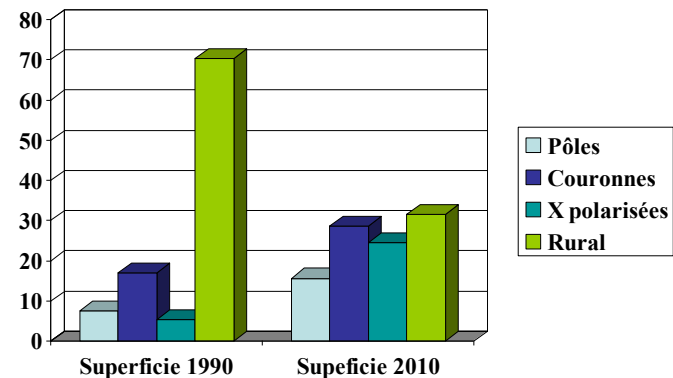
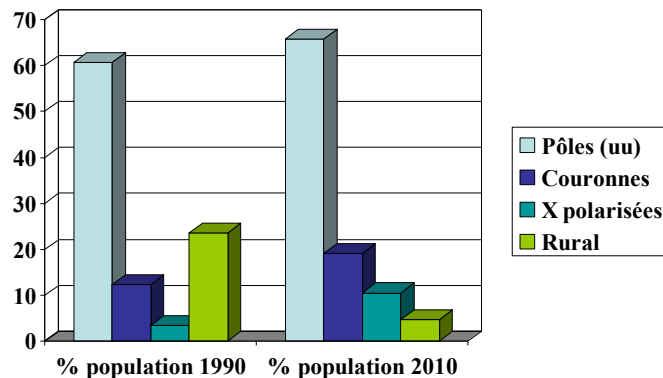
- **La ville, forme d'occupation de l'espace que se sont donnés les hommes pour démultiplier leurs relations quand la mobilité physique était coûteuse et la mobilité virtuelle pas inventée. Elle perdure avec le besoin de face à face et de sérendipité**
- **Elle reste le lieu de l'innovation et de la création de richesse aujourd'hui**

Mais dans quel genre de grandes villes? Monocentrées, étalées, multipolaires?

Ce qui importera toujours, c'est la capacité d'échange, l'accès à la multitude.

Les villes en France: un univers en expansion, mais de + en + difficile à borner, et donc à gouverner

Expansion urbaine ou reformulation du rapport urbain / rural?



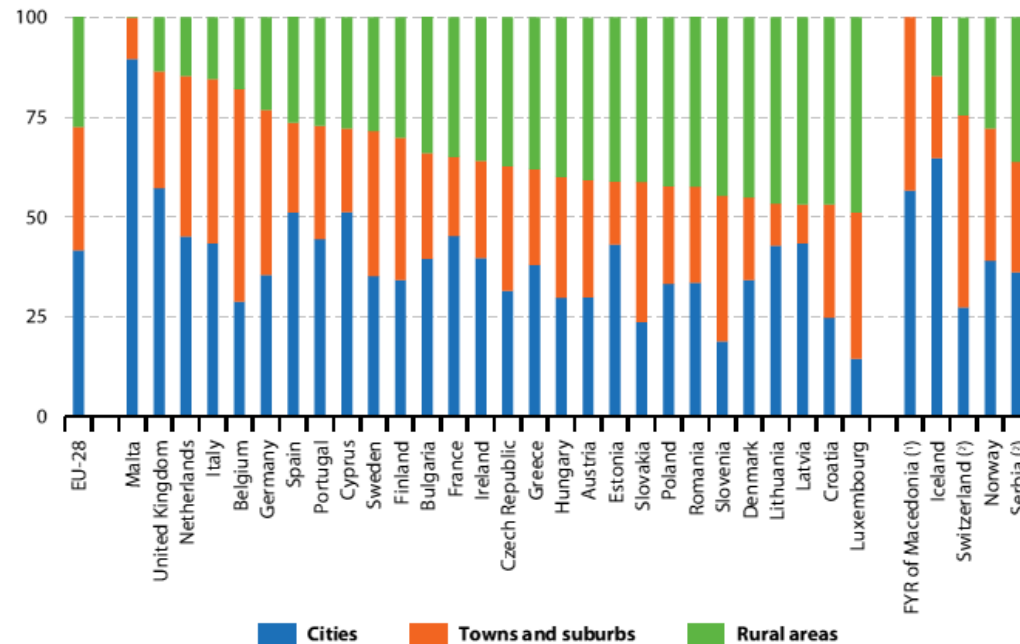
Aujourd'hui

Unités urbaines 119.000 km² et 48 millions d'habitants

Aires urbaines: 280.000 km² et 57 millions d'habitants

Une France encore plus rurale que ses grands voisins

Figure 4: Distribution of population, by degree of urbanisation, 2014
(% of total population)



(1) 2011. Rural areas: low reliability.

(2) 2013.

Source: Eurostat (online data code: ilc_lvho01)

Des mobilités vers le travail de plus en plus dispersées

	1994	2008	Croissance (%)
Internes aux villes centres	21,7 %	17,1 %	-21 %
Autres internes aux agglomérations	40,2 %	36,7 %	-9 %
Autres	38,1 %	46,3 %	+22 %

Un univers très dispersé

L'exemple des déplacements entre domicile et travail des actifs domiciliés en Seine et Marne

500 communes en Seine et Marne et environ 1300 en IdF

En fait environ **36000** relations pour **611.800** actifs au total, soit **17** actifs *en moyenne* par relation

126.500 actifs travaillent dans leur commune de résidence, soit **181** / commune *en moyenne*

485.300 changent de commune,

137.800 sont sur des flux >100 actifs

(répartis sur 700 relations, soit environ 200 actifs / relation)

Il reste **347.500 (57 %)** sur des relations à <100 actifs, avec en moyenne **10** actifs par relation

La mobilité, un terme polysémique

- **Conditions** générales de la mobilité
(ex: je suis à 30 minutes de..., je peux emprunter...)
- **Injonctions** de mobilité
(ex: un emploi à 1 heure est un emploi acceptable...)
- **Aptitudes et compétences personnelles** de mobilité
- **Pratiques**: indicateurs symptomatiques des arbitrages réalisés par chacun
- **Marché des déplacements**
(Ex: parts modales)
- **Enveloppe** des pratiques, en temps, argent, fatigue: la limite supérieure de ce qu'on peut accepter
- **Représentations** collectives: le bien, le mal, les croyances

Repérage des difficultés de mobilité: les moments dans le processus

Émergence et conception du projet

Connaissance de la distribution des ressources dans l'espace, des opportunités de se réaliser

Préparation du voyage

Information sur les moyens d'y aller, et sur les difficultés que JE rencontrerai

Faisabilité du voyage:

Contraintes de temps (par rapport à MON programme d'activité), de coût (par rapport à MON budget), d'inconfort/ fatigue / stress (par rapport à ce que JE peux accepter)

Repérage des difficultés de mobilité

- **Les situations de handicap physique et / ou sensoriel**
- **Les personnes en difficultés provisoires: femmes enceintes, les malades**
- **Les situations de handicap cognitif sur les ressources des territoires, les difficultés de lecture de plans, d'usage des dispositifs automatiques, les codes sociaux dans les systèmes de transport**
- **Les situations où « le temps manque » par rapport à un programme d'activités obligé**
- **Les situations où l'argent manque pour la mobilité**

Personnes avec un handicap physique, sensoriel, cognitif

**35 % des personnes
ont des difficultés à réaliser
au moins une activité
dans une liste de 13 activités de base**

Personnes à mobilité réduite pour cause de handicap physique « permanent »

Visibilité publique

relativement bonne (mais assez récente en France)

Les dispositifs d'aide

concernent la mise en accessibilité (ascenseurs, planchers bas...) des lieux de destination et des systèmes de transport généralistes, des systèmes de transport spécifique (Pam...), des dispositifs personnels d'aide à la mobilité des dispositifs d'aide au maintien à domicile

**Personnes à mobilité réduite pour cause de
handicap « provisoire »
(femmes enceintes, malades, dépressions)**

Visibilité publique

Très faible, méconnaissance des effectifs, des besoins

Exemple

Effets des congestions des rames métro / Rer

Exclusion ?

**des femmes enceintes, des cardiaques, des malades
respiratoires?**



Personnes à mobilité réduite pour cause de difficultés cognitives

Visibilité publique: faible

9 % des personnes (18-65 ans) en situation d'illettrisme

Enjeux: connaissance des lieux ressources, des moyens de s'y rendre, passage du permis

Espace des réponses:

Apprentissages du vélo, de la lecture de cartes, du permis, coaching provisoire de la mobilité

Familles monoparentales

Visibilité politique: médiocre

2 millions de familles, trois millions d'enfants

Les problèmes de « concordance des temps »:

Pour les mères célibataires: travailler suppose une solution de garde pour les enfants, mais actifs prioritaires dans les crèches...

Les métiers peu qualifiés: horaires atypiques, lieux difficiles d'accès ou lieux multiples impliquant le permis de conduire (services à domicile, entretien de bureaux, etc.)

**Beaucoup se joue AVANT d'envisager le déplacement
Et pourtant: taux d'emploi proche des mères en couple...**

Familles monoparentales

Espace des réponses

Solutions de garde pour les enfants à horaires adaptés

Selon les cas, apprentissage du vélo, aides au passage du permis de conduire pour faciliter une mobilité « hachée » dans le temps

Populations précaires

Visibilité:

Faible au niveau national,
devenue significative au niveau local / départemental avec
des plateformes mobilité et insertion sociale

Enjeu:

Sortir les populations d'une spirale de désaffiliation allant
souvent de pair avec des process d'autodestruction
(drogue, alcool, etc.).

Solution: coaching pour reconstruction de soi et aides à la
mobilité

Populations précaires

Espace des réponses

- Aide à la reconstruction de soi et de rapports sociaux, aide à l' enhardissement (accompagnement trajets)
- Apprentissage de la lecture des plans, de l'usage des réseaux, du vélo
- Aides (cognitives et monétaires) au passage du permis
- Garages sociaux
- Location sociale de voitures

Les personnes à faible capital social, spatial, ou culturel, avec des taux de chômage important

Résidents des quartiers d'habitat social :

Visibilité publique: assez bonne pour les quartiers.

Près de 30 ans de « politique de la ville »

Effectif : de 1,5 millions (Zfu) à 4,4 (Zus) à 7,9 millions (Pnru)

Jeunes issus des milieux ruraux en désindustrialisation

Visibilité publique: très faible

Effectif ?

Superposition de difficultés économiques (coût de la mobilité) aux difficultés cognitives, notamment pour accès au logement urbain

Quartiers d'habitat social: portrait

Plus de familles nombreuses, moins de grands appartements

Plus de familles monoparentales, d'étrangers

50 % sans diplôme > brevet

Moins de voitures, moins de permis

2 fois plus de chômeurs

Quartiers d'habitat social

Diagnostic « traditionnel »:

**difficultés d'accéder à l'emploi liées à une offre de transport public insuffisante, ou mal adaptée à l'évolution des lieux d'emploi
(enclavement physique des quartiers)**

Diagnostics issus de la recherche:

c'est en partie (mais de moins en moins) vrai, et il y a d'autres problèmes plus importants

Quartiers d'habitat social

L'enclavement « dans les têtes »: le quartier, sinon rien!

Connaissance des lignes de transport, pas des réseaux et des ressources auxquelles ils donnent accès

Difficultés d'accès au permis de conduire et aux codes de la civilité

Les problèmes de sécurité des femmes aux arrêts de bus

Quartiers d'habitat social

Ce que disent les travaux sur le chômage et le retour à l'emploi

L'accessibilité physique aux emplois par les transports compte un peu, en particulier la détention du permis de conduire, mais compte moins que:

1 le niveau de formation: tout se joue avant 16-18 ans

2 ce que les économistes appellent les effets de quartier:

- **Capital relationnel** personnel, faible du fait de la ségrégation
- **Capital spatial** faible, habitus de l'enclavement
- **Savoir être**, capacité à changer de codes, à intégrer des contraintes,
- **Image du quartier** pour les employeurs

Quartiers d'habitat social

Espace des réponses

École, activités périscolaires

Coaching spatial

Ouverture de perspectives (discrimination positive)

Mobilité résidentielle dans le parc social

Lutte contre la ségrégation spatiale

Actifs pauvres, notamment dans l'espace rural et périurbain

- **Visibilité: moyenne, mais récente: précarité énergétique**
- **Enjeu principal: coût de la mobilité.**
- **20 km aller retour par jour= 25 % du Smic**

Espace des réponses: encore à construire

Questions sur la caractérisation de la vulnérabilité: taux d'effort, reste à vivre...

Aides au covoiturage, partenariats avec concessions automobile pour réparations « low costs », etc.

Une nouvelle difficulté: la vulnérabilité des périurbains modestes au prix du carburant

Des réalité objectives

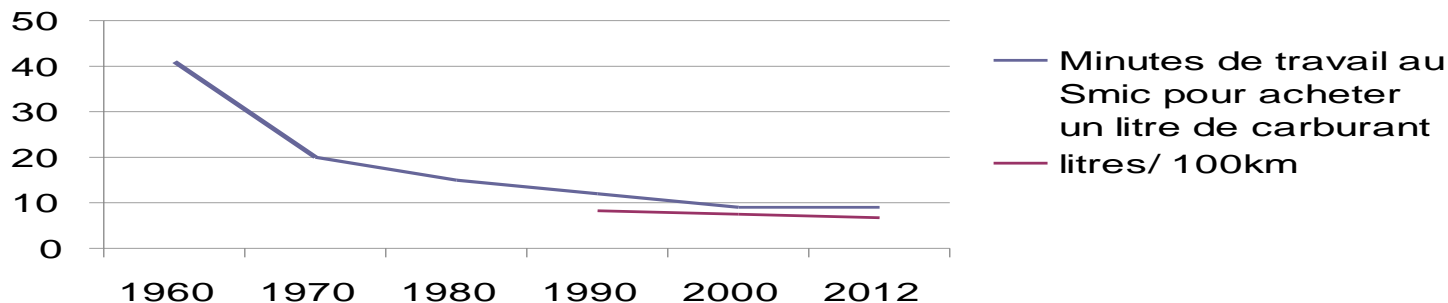
La dépendance à la voiture hors des villes, y compris pour les plus modestes

Faire 20 km matin et soir en voiture, coûte de l'ordre d'un quart d'un Smic, dont 8-9 % pour le carburant

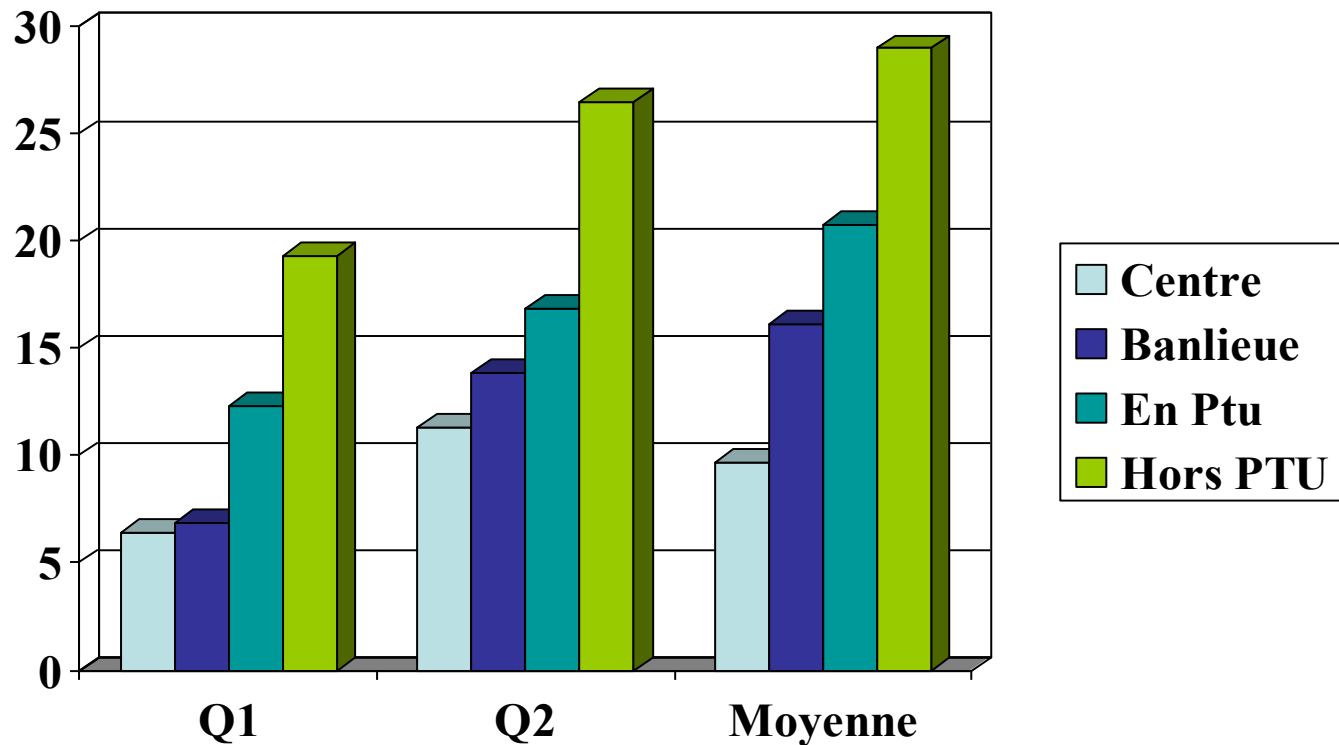
Un contexte culturel

Le « périurbain », fondé sur l'accès à la propriété de maison individuelle et sur la voiture, est peu apprécié des chercheurs et des urbanistes

Un prix du carburant qui ne baisse plus



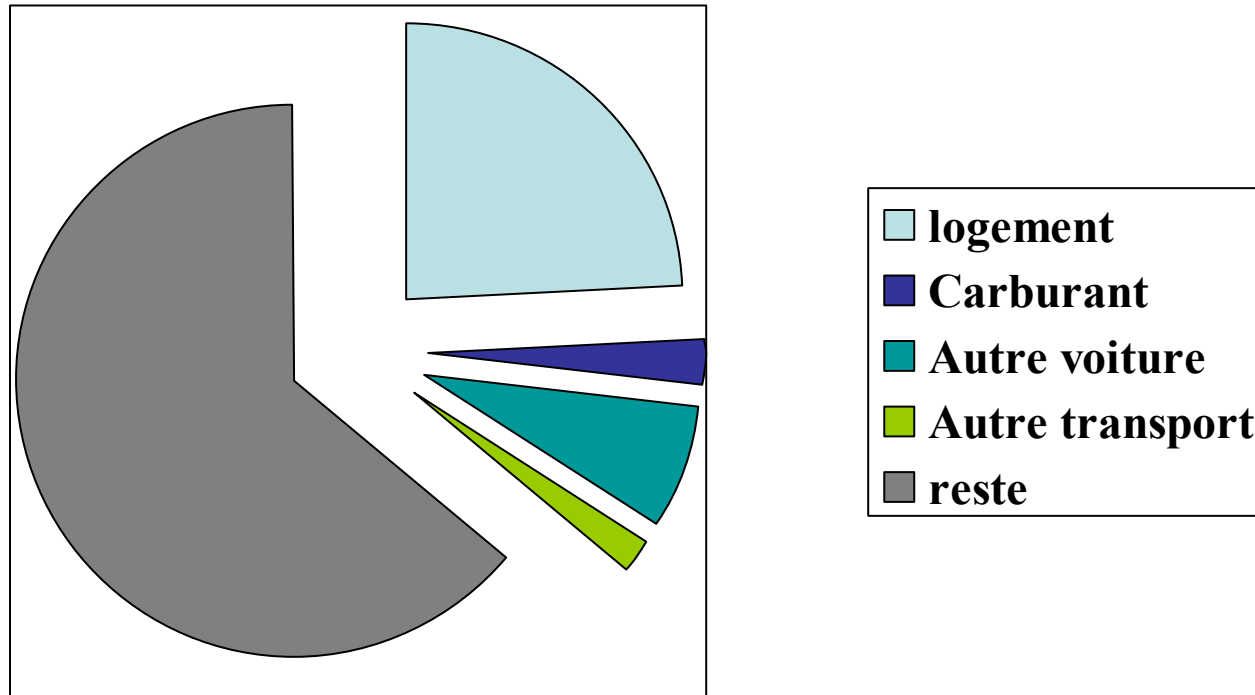
Kilomètres par jour et par personne en voiture conducteur selon revenus et territoires ménages dont la personne de référence a de 25 à 65 ans



**Mais la dépense de localisation (logement + transport)
c'est plus de 10 fois la dépense de carburant**

Elle varie peu (autour de 36 % dans tous les territoires)

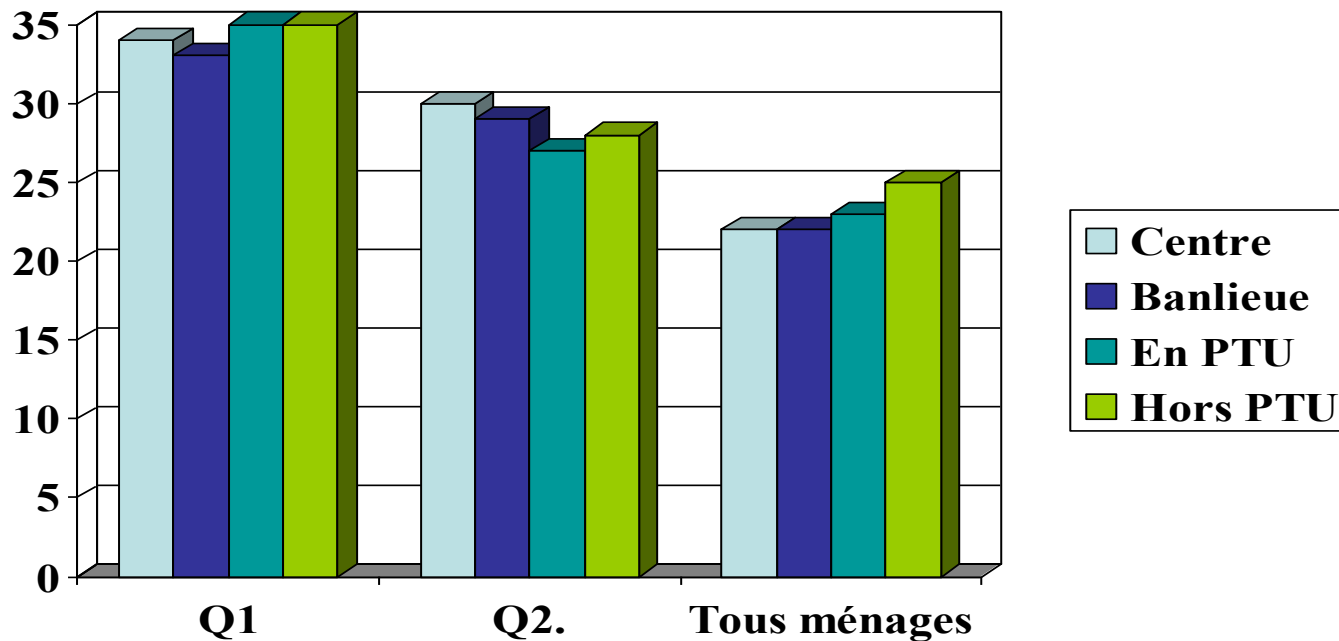
**Logement: loyers+ remboursements+ eau énergie+charges +travaux+impôts locaux
(insee budgets des familles 2006)**



La dépense de logement et de voiture selon les revenus et les territoires

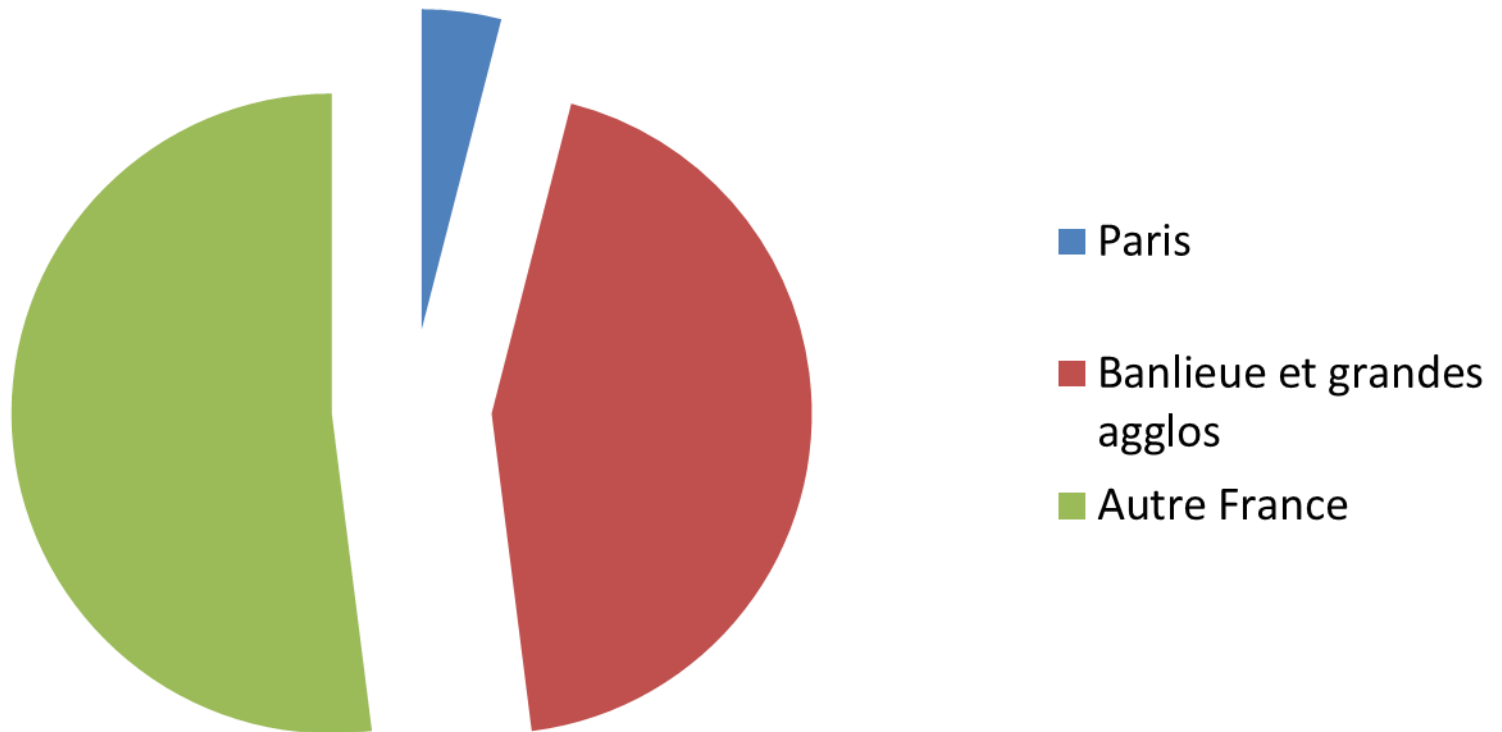
Attention! Ici dépense logement: loyers+ remboursements seuls

Exploitation enquête nationale Transport déplacement 2008



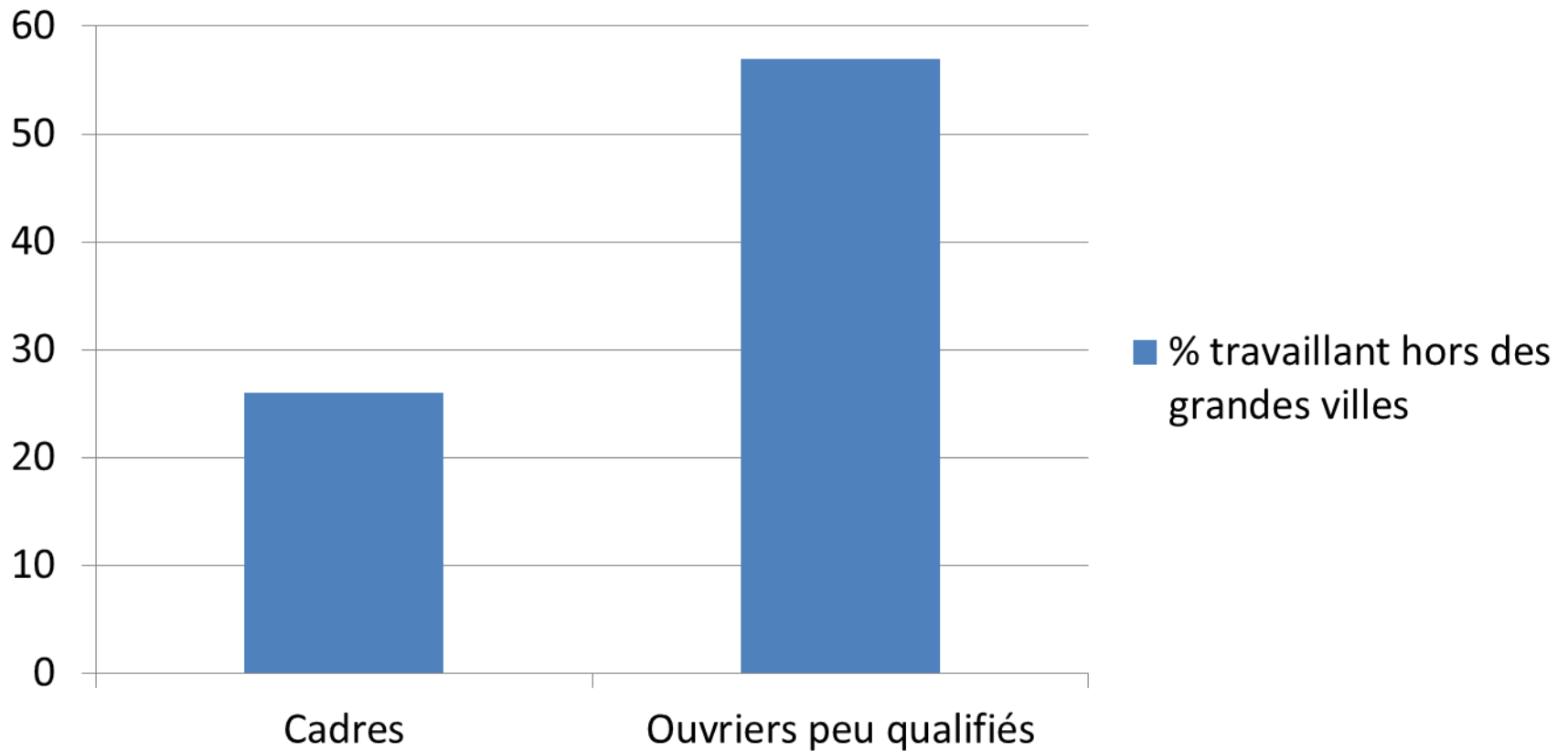
Le passage du permis de conduire

Tous les Français n'habitent pas dans les grandes villes



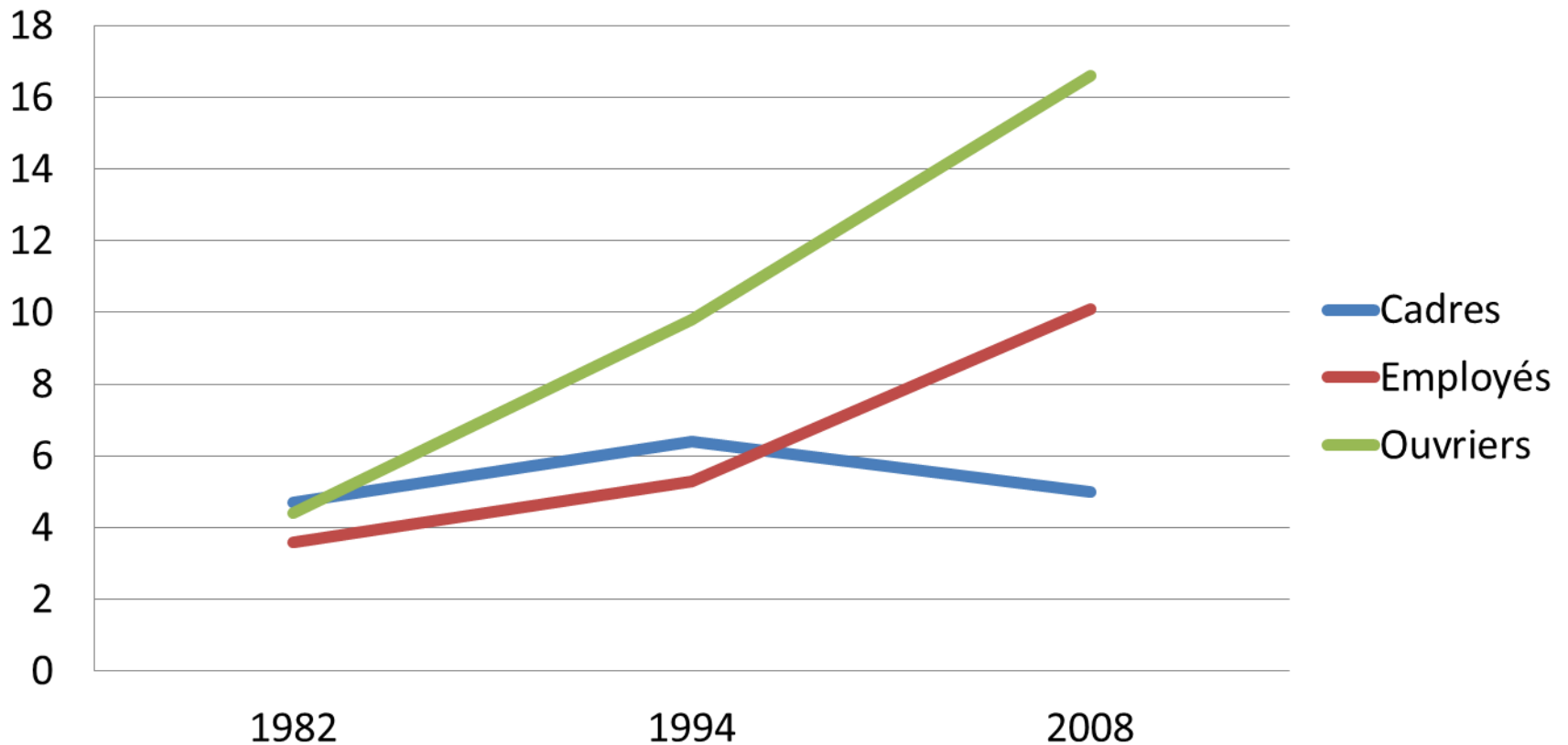
Hors des grandes villes, une population moins visibles et moins influente

% travaillant hors des grandes villes

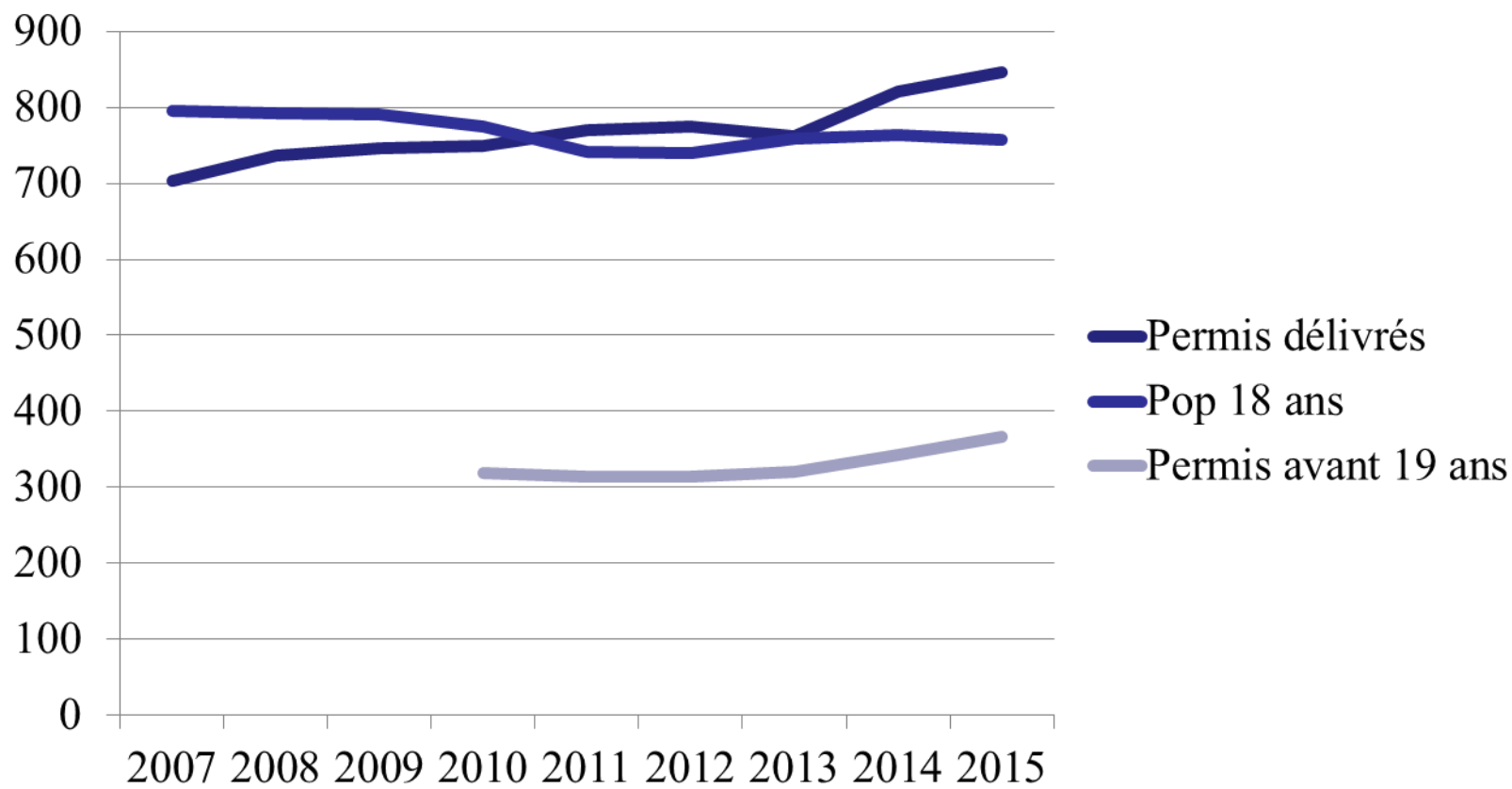


Une voiture de plus en plus indispensable dans les couches populaires

Distance en voiture/ distance en TC



Passage du permis: où est la baisse?

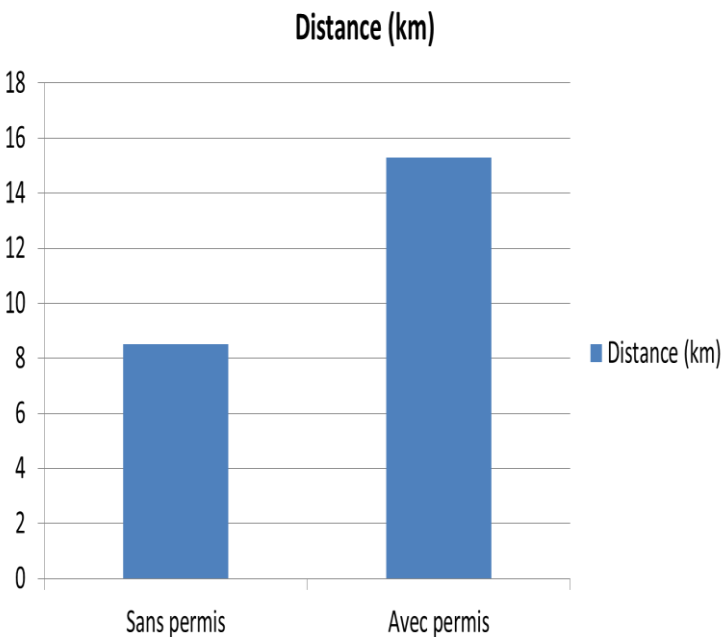


Passage du permis: un gros effort des jeunes

- **Entre 18 et 24 ans, 66 % sont titulaires, 17 % sont en train de le passer 17 % ne le passent pas ou ont renoncé**
- **Age moyen à l'obtention: 19 ans**
- **En moyenne 31 heures de conduite à payer,**
- **Un effort de 1 an ou moins pour 37 %, de 1 à 2 ans pour 39 %, de plus de 2 ans pour 24 %**
- **Un cout global de 1500 euros**

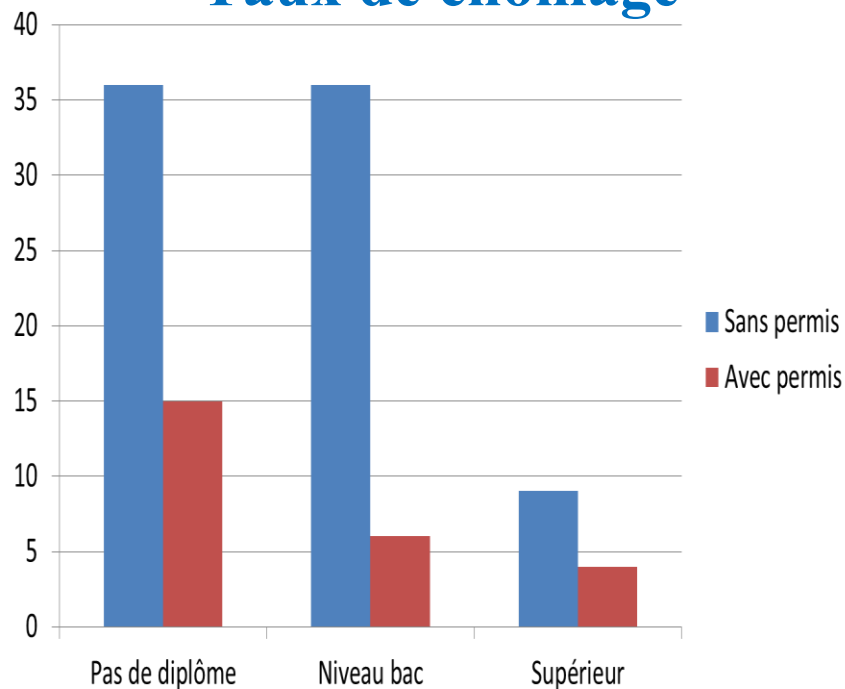
L'automobile ouvre l'espace des possibles

Plus d'emplois accessibles quand on a le permis



Moins de chômage (hors des grandes villes)

Taux de chômage



Une absence de permis pénalisante sur le marché du travail

Taux de chômage selon le diplôme (%)

	Scolarité obligatoire	Brevet	Bac	> Bac
Centre, permis	20	11	12	6
Centre, sans permis	36	25	15	15
Banlieue permis	13	8	6	4
Banlieue sans permis	29	20	24	14
Hors des grandes villes permis	15	6	6	4
Hors des grandes villes sans permis	36	29	36	9

Merci de votre attention