

Mobilité et précarités

JP Orfeuil

**Université Paris Est et Institut pour la ville en
mouvement**

**Observatoire national de la précarité énergétique, 22/03/
2013**

Plan

- **Le statut de la mobilité**
- **Le statut de l'automobile dans la mobilité**
- **Les conceptions de l'amélioration de la mobilité**
- **La diversité des difficultés de mobilité**
- **Réflexions sur les vulnérabilités liées à l'automobile**

Le statut de la mobilité

Consommation finale (comme le chauffage) ou
consommation intermédiaire (comme le congélateur ou le portable)?

Au quotidien, plutôt consommation intermédiaire, ce qui donne accès
à Travail, école, commerces, santé,

D'où **une relation « dans les deux sens »** mobilité / précarité pauvreté

Consommation « **prescrite** » par l'agencement urbain ou
consommation « **libre** »?

Si « prescrite », alors **droit créance à la mobilité** à prévoir

Le statut de l'automobile dans la mobilité

- **Une préférence collective pour les autres modes depuis 20 ans**
- **Une différenciation forte dans les TC: ceux de la vie quotidienne, qui relèvent d'une AO, largement subventionnés, et ceux qui relèvent du « marché »**
- **Pour l'automobile, des taxes généralistes, peu différenciées par territoire / catégorie sociale, et pas de différence quotidien / exceptionnel (sauf péages autoroutiers)**

La conception traditionnelle de l'amélioration de la mobilité

La mobilité facilitée, c'est qu'on puisse avoir accès aux maximum de ressources dans le minimum de temps

Toujours plus loin, toujours plus vite Logique d'ingénieur et de ville fordiste

Sa référence:

Personne adulte, en pleine possession de ses capacités, sans problèmes financiers, pour qui le temps est tout

Déplacement (aller de A à B) plus que le **voyage**

Ignore les **usages** du temps, et les **difficultés** pendant le déplacement

Conséquences urbaines

La vitesse est intégrée par les acteurs dans leurs stratégies de maillage et de localisation et modifie l'agencement urbain.

Ce sont les ingénieurs transport qui fabriquent la ville

Conséquences transport

Plus d'offre **augmente la norme de mobilité**, ce qui peut être « décevant » demandé aux individus

Jusqu'à quand est ce souhaitable?

L'émergence d'une nouvelle conception de l'amélioration

Une « bonne » offre de mobilité,

**C'est celle qui fait advenir la ville que l'on souhaite
Les transports doivent être au service du projet urbain**

C'est celle qui permet à **chacun de faire ce qu'il doit / souhaite faire,
en tenant compte de ses **capacités**, ce qui concrétise un « **droit à la mobilité** »**

**L'attention se porte sur la
cohérence entre les capacités de mobilité réelles et la mobilité à réaliser
pour mener une vie « normale » ou « souhaitable »**

Elle cible des **personnes singulières et pas seulement **l'individu moyen dans la
force de l'âge** et **donne / augmente les capacités** manquantes**

Elle repose sur un repérage des **personnes en difficulté de mobilité, et des
causes de ces difficultés, **à toutes les étapes du processus** (conception du
projet de mobilité, préparation du voyage, moment du voyage, etc.)**

Les difficultés de mobilité: quand n'est-on pas un individu moyen dans la force de l'âge avec toutes les capacités de mobilité?

- Les situations de handicap physique et / ou sensoriel **35 % des personnes** ont des difficultés à réaliser au moins une activité dans une liste de 13 activités de base
- 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 **9 % des personnes (18-65 ans) en situation d'illettrisme** Enjeux: connaissance des lieux ressources, des moyens de s'y rendre, apprentissage du vélo, passage du permis
- **Les personnes à faible capital social, spatial, ou culturel, avec des taux de chômage importants. Quartiers d'habitat social (de 1,5 (Zfu) à 4,4 (Zus) à 7,9 millions (Pnru)) Jeunes des milieux ruraux en désindustrialisation (effectif: ?)**
- Les situations où « le temps manque » par rapport à un programme d'activités obligé archétype: familles monoparentales
- Les situations où l'argent manque pour la mobilité: **actifs pauvres en milieux peu denses**

La mobilité n'est pas qu'une question de transport: l'exemple des 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:

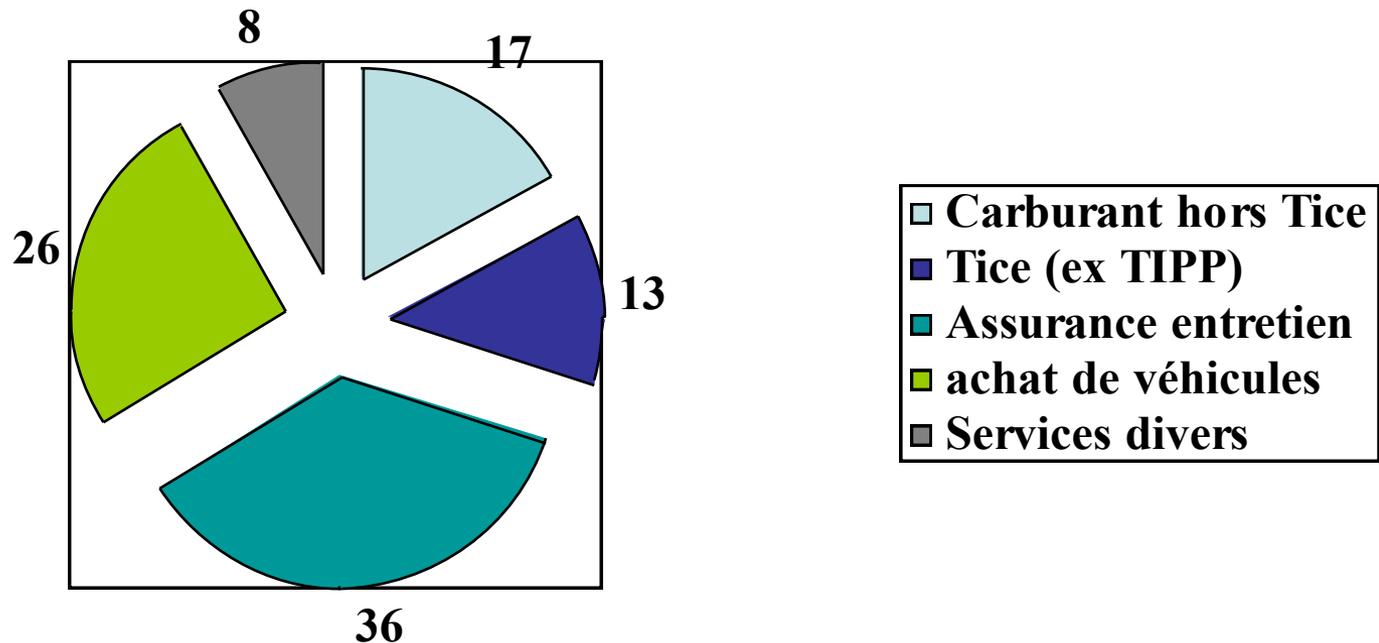
1 le **niveau de formation: tout se joue avant 16-18 ans**

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

La voiture moyenne: 4100 euros / an, presque 4 mois au Smic; Un permis: de 1200 à 2000 euros; Un km de voiture: autour de 33 centimes, dont 10 pour le carburant

Structure des dépenses pour l'automobile



Les risques associés à la voiture

Ne pas être dans le système

- **Coût du permis: de 1200 à 1500 euros, + 2000 euros si tentatives multiples, et compliqué**
- **Actifs sans permis (1,7 millions) : 23 % de chômeurs, + du double de la moyenne**
- **Emplois effectifs: à 8,5 km du domicile, contre 15,8 Km si permis: moins d'opportunités**
- **De même distances croissantes avec les revenus**

Être dans le système

Retrait de permis. Grosse panne et besoin de renouvellement, souvent imprévus

Coût d'usage trop important: un emploi à 20 km du domicile induit un coût de migration de l'ordre de 25 % du Smic

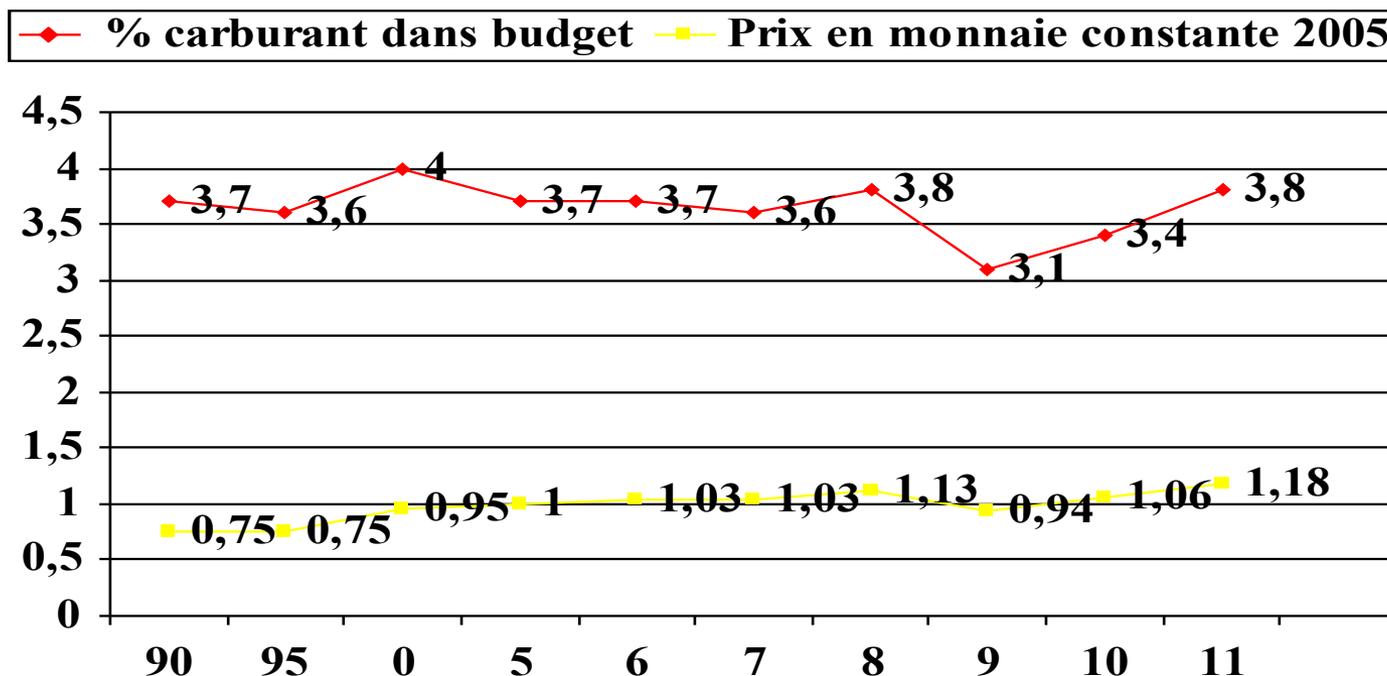
Risques préoccupants quand la voiture est en situation de monopole: résidences rurales, emplois de nuit, sur les bretelles d'autoroutes...

Des capacités d'adaptation: une évolution à la hausse du prix du carburant,

mais un poids assez stable du carburant dans le budget, en raison d'élasticités prix élevées à moyen terme (-0,7 en rural, -0,9 en urbain) et de l'évolution des CU des voitures

Un budget plus élevé dans le rural (4,5 %) et dans le premier quintile rural (5,5 %)

Source CCTN 2011 (de 5 en 5 ans de 1990 à 2005, annuellement ensuite) et ES446



Les pauvres dans les espaces peu denses

Ils combinent **éloignement des fonctions** (17 à 20 km pour domicile travail, contre 12,5 en ville, 32 à 38 % de migrations à plus de 20 km contre 20 % en ville) et **dépendance à la voiture** (85 à 88 % des AR vers le travail, contre 62 % en ville), dont le coût / km pour l'utilisateur (33 centimes) est très supérieur à celui des transports publics (autour de 10), **dans un contexte fréquent de dépenses contraintes lourdes (accession)**

L'exemple des « subprimes » aux US

Taux d'effort transport et logement des ménages de niveau de vie compris entre 50 et 100 % du revenu médian

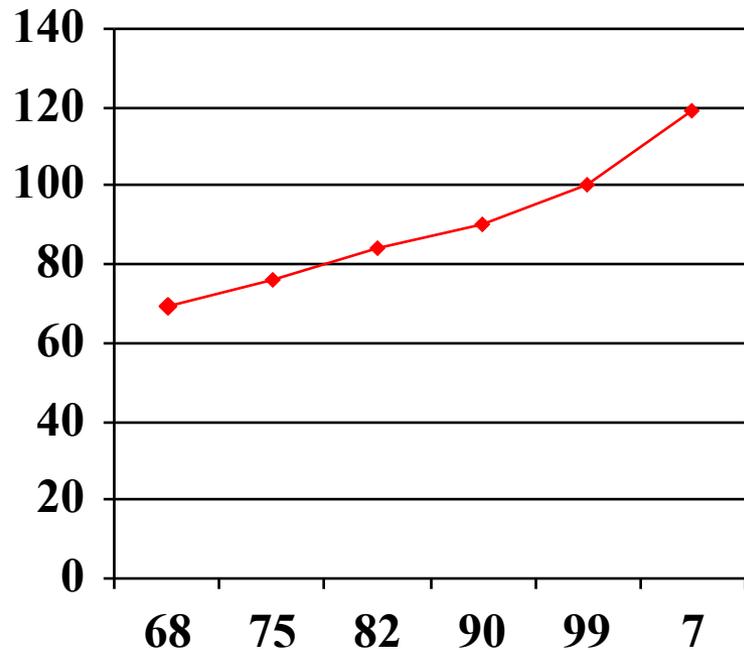
Source: center for housing policy, 2012

	Locataires	Propriétaires (ensemble)	Accédants	Non accédants
Logement	29	34	43	16
Transport	26	29	29	29
Ensemble	55	62	72	45

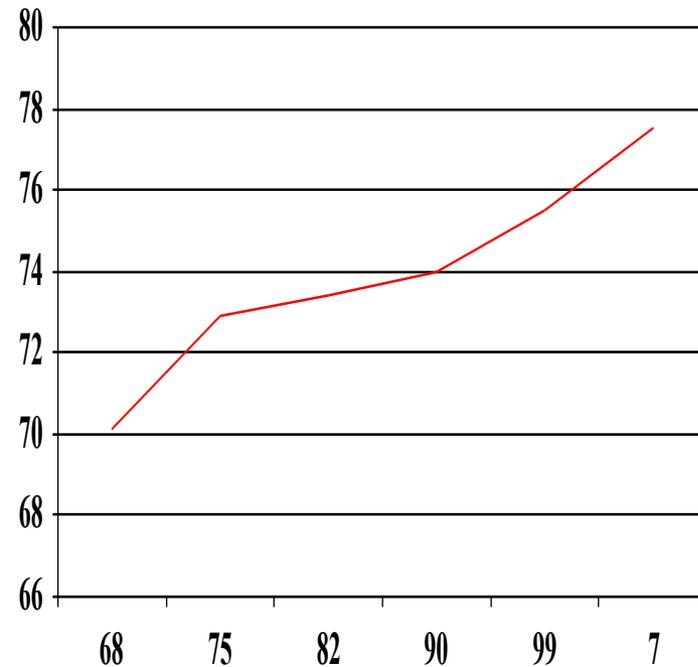
20 millions d'habitants dans les espaces peu denses. Une explosion périurbaine qui rapproche les populations rurales des villes?

La croissance « du » périurbain se fait au détriment des **autres espaces peu denses**
Dans « le » périurbain, **41 %** de la population **vit dans une commune urbaine**

—◆ Superficie des agglos (milliers km²)

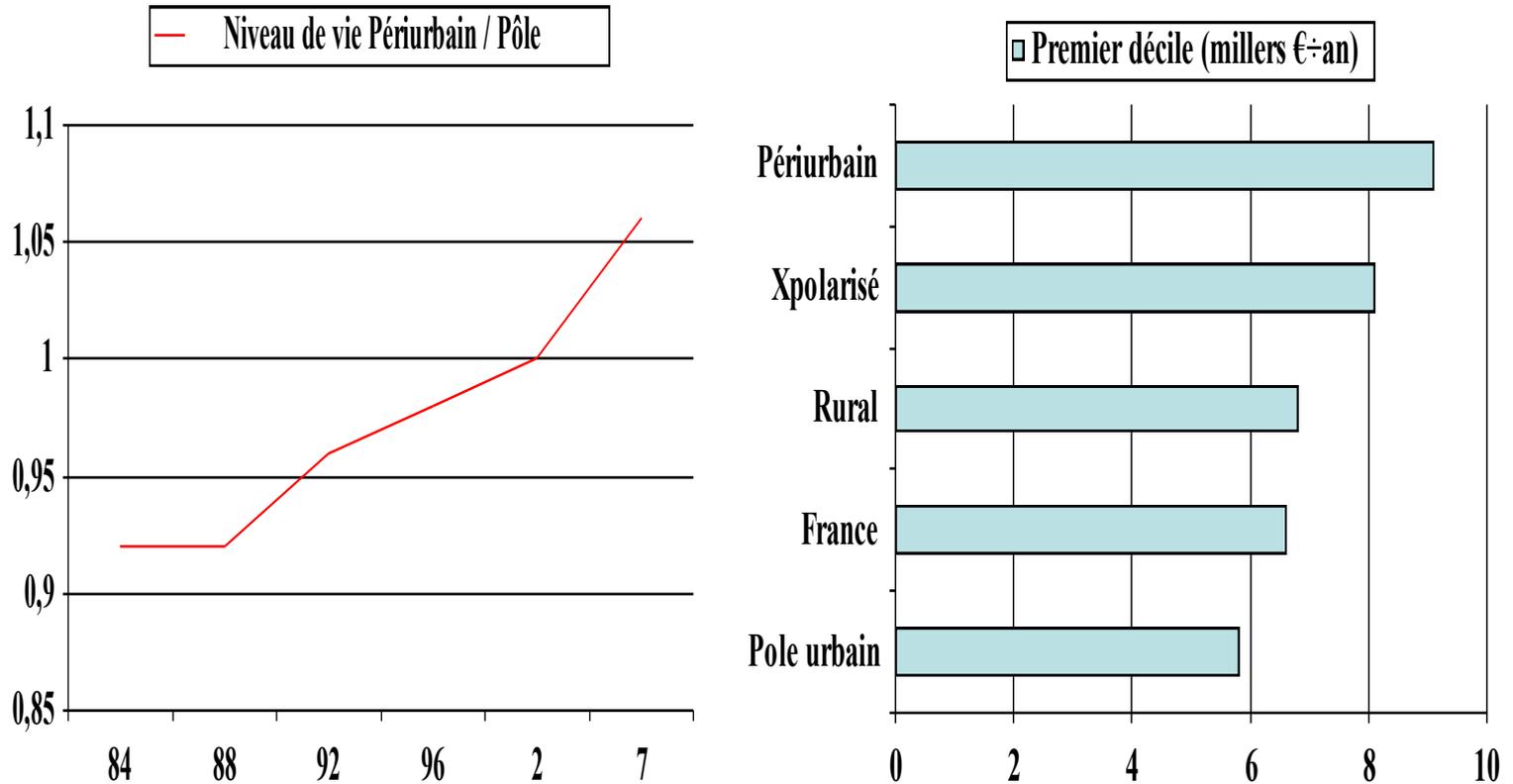


— % Population dans agglos



« Un » périurbain pauvre?

Source: insee

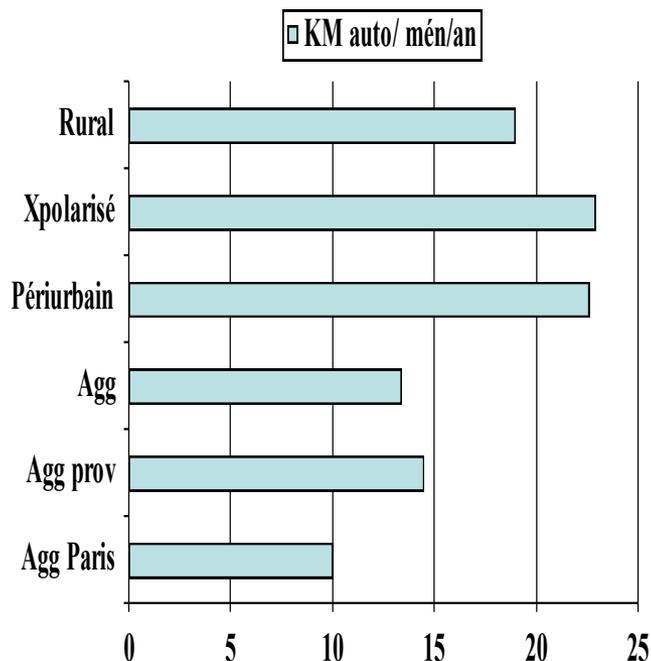


Des espaces peu denses plus dépendant de la voiture? Oui

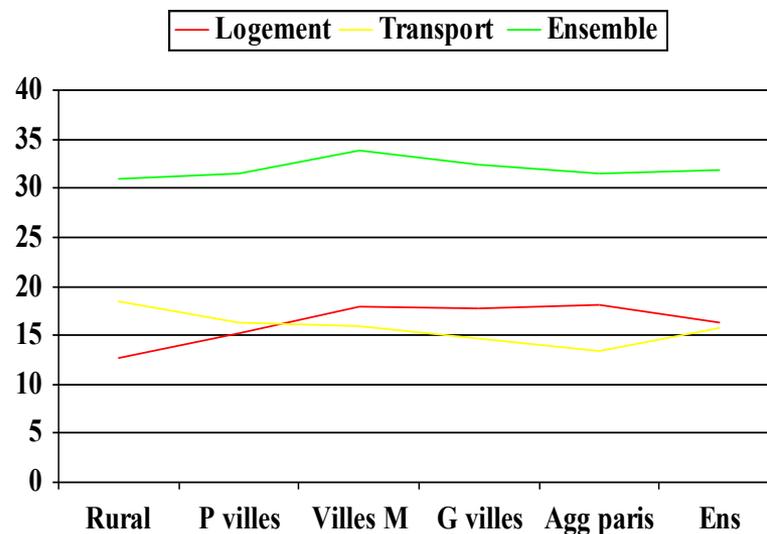
A quel prix?

8000 à 10000 km de plus par an font: 2500 à 3300 euros en coût complet: 750 à 1000 euros en coût de carburant TTC; 500 à 600 euros en coût de carburant H Tipp
Écart à confronter aux écarts de dépenses pour logement, taxes locales, vacances, etc.

Km auto annuels, milliers Entd2008



Poids budgétaire (%) logement transport Bdf 2006



En conclusion (1)

- La **vulnérabilité énergétique** est une dimension, mais n'est qu'une dimension, des **vulnérabilités de mobilité**. **Les espaces peu denses sont plus exposés**
- La **vulnérabilité énergétique « transport »** est d'une autre nature que la **vulnérabilité logement**, car la **mobilité est une consommation intermédiaire qui donne accès à ...**
- Il existe de **multiples situations** dans les espaces peu denses différenciées socialement et spatialement, et parmi elles des situations **(minoritaires)** préoccupantes.
- La **vulnérabilité (globale)** est liée à une proportion élevée de dépenses **obligatoires** (emprunts, voiture...) et **peu modulables**

En conclusion (2)

- Pour les individus, les risques de divorce, perte d'emploi, et même de grosse panne de voiture ont des conséquences très supérieures à celles qui sont induites par le risque pétrolier: **le « reste à vivre » baisse autant avec 1 % de revenu en moins qu'avec 20 % de hausse du carburant (40 % pour le baril)**. Pour les espaces peu denses, enjeu important de maintien de la production matérielle, dont l'industrie
- Un problème pour **certains ménages**, mais un **problème certain pour l'économie** si le coût de la migration déplace l'équilibre emploi / chômage: c'est le **salaires net du coût de migration** qui est à comparer à **l'allocation chômage ou aux revenus sociaux**