From mobility to access.
A case study in Bordeaux.

The mission.

- **Cadre** : Stage de fin d'études conventionné (EDF – IFU/IEPG).

- **Question de départ : Les innovations de service, des solutions adaptées aux besoins des précaires dans la mobilité?**

- **Déroulé de la mission – 3 phases** :

1. **Revue bibliographique** et travail de catégorisation : **création d'une typologie** illustrant les différents types de précaires de la mobilité

2. **Approche territoriale** : étude de différents contextes urbains, dans le but de **répertorier des services innovants** dans le champ de l'aide à la mobilité, et d'en mesurer les effets.

3. **Travail de terrain** : Enquête auprès des acteurs de la mobilité de **Bordeaux Métropole**.
   - ✓ Travail préparatoire : cadre réglementaire et étude statistique
   - ✓ Conduite d'entretiens semi-directifs
   - ✓ Observation et pratique du territoire

1. The links between fuel poverty and mobility.

Des sources de précarité énergétique qui s'élargissent.

- En France (comme en Grande-Bretagne), la définition officielle de la **précarité énergétique** a longtemps été limitée aux dépenses d'énergie dans **le logement.**

- **Ouverture progressive** de la précarité énergétique à la variable **« mobilité »** et au coût qu'elle induit, dans un contexte marqué par **:**

✓ **Un accroissement global des déplacements**
✓ **La hausse du prix du carburant**
✓ **La stagnation des revenus**

→ **Hausse de la vulnérabilité vécue et perçue des ménages au regard de la mobilité.**
Transport : deuxième poste de dépenses.

- Introduction de la notion ***vulnérabilité énergétique globale*** pour englober les deux variables

- Des **territoires inégaux** face à la vulnérabilité énergétique globale?

✓ Les espaces périurbains, les territoires de prédilection des précaires dans la mobilité?
✓ Les espaces centraux avant tout concernés par la précarité énergétique dans le logement?

Un objet émergent à l'agenda des politiques publiques locales

- Une problématique de laquelle se saisissent les **collectivités territoriales**, et qui commence à intégrer le champ de l'action publique locale.

  - ✓ **Bordeaux** : mise en place de conseillers, chargés de réaliser un **diagnostic mobilité** avec les nouveaux habitants du territoire.
  - ✓ **Observatoire Social de Lyon** : méthodologie de repérage et accompagnement des ménages pour la lutte contre la double précarité énergétique
  - ✓ Développement d'outils visant à évaluer le coût résidentiel des ménages : l'exemple du programme **E-Mob à Saint-Etienne.**

- Une problématique autour de laquelle se créent de **nouvelles structures et expérimentations** : un jeu d'acteurs qui se complexifie.

  - ✓ Laboratoire de la mobilité inclusive (avec Total et Wimoov),
  - ✓ Institut pour la ville en mouvement (PSA),
  - ✓ Institut de la mobilité durable (Renault-ParisTech)

2. Who are the precarious in mobility?
Some heterogeneous groups.

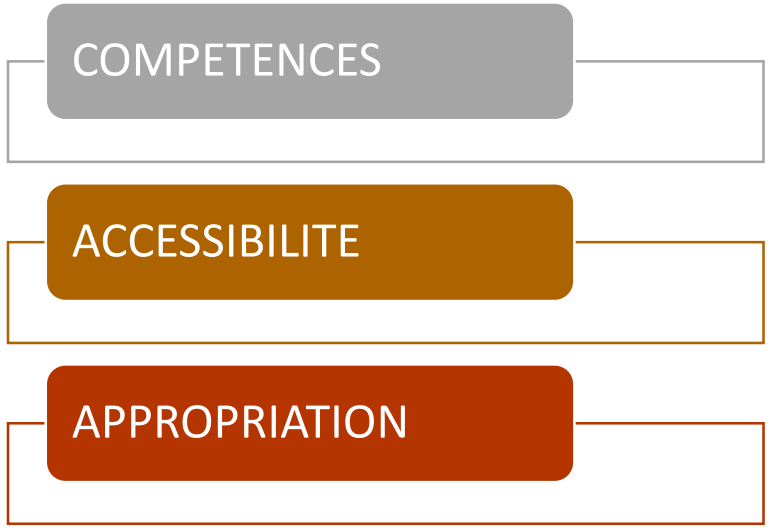
La mobilité aujourd'hui : une « impérieuse nécessité » à la base de nouvelles inégalités.

- La mobilité à l'heure actuelle : une « *impérieuse nécessité* » (Orfeuil, 2012), condition *sine qua non* à la réalisation de plusieurs droits fondamentaux (travail – éducation/formation – santé – consommation – culture et vie sociale…).

  ➔ **Variable déterminante** pour **l'insertion socio-professionnelle** et l'**intégration** des individus.

- La mobilité comme **vecteur de nouvelles disparités** : des **ressources** inégalement réparties entre les individus.
  L'approche de la mobilité comme un « *capital* » : le concept de « *motilité* ».

- Les trois piliers de la mobilité selon **Kaufmann** :



La précarité dans la mobilité, un phénomène qui renvoie à des réalités différentes

❑ **Voir la précarité dans la mobilité comme l'expression d'une sous-mobilité** : l'approche dominante dans les champs académique et opérationnel.

➔ **Extrême diversité des situations et des barrières rencontrées, que l'on peut catégoriser au sein de deux grands types.**

1. **Les barrières individuelles à la mobilité :**

- Des ressources financières insuffisantes : le coût de la mobilité difficile à assumer.
- Des savoir-faire et des aptitudes qui font défaut : orientation, représentation spatiale, connaissances linguistiques...
- Des freins psychologiques : « peur du dehors », sentiment d'insécurité dans les transports…
- Des contraintes sociales : flexibilisation des conditions de travail, monoparentalité…

2. **Les barrières territoriales à la mobilité :**

- L'éloignement vis-à-vis du réseau de TC.
- Un choix modal restreint.

❑ **Tournant dans l'appréhension du phénomène : prendre en compte les situations d'hypermobilité**.

➔ **Déplacement de la cause de la précarité : perception de la mobilité « forcée » comme une pratique contraignante, pesante (cf. Fabrice Ripoll).**

3. Bordeaux Métropole : What is the territorial response to the precarity in mobility?

Les spécificités du contexte bordelais

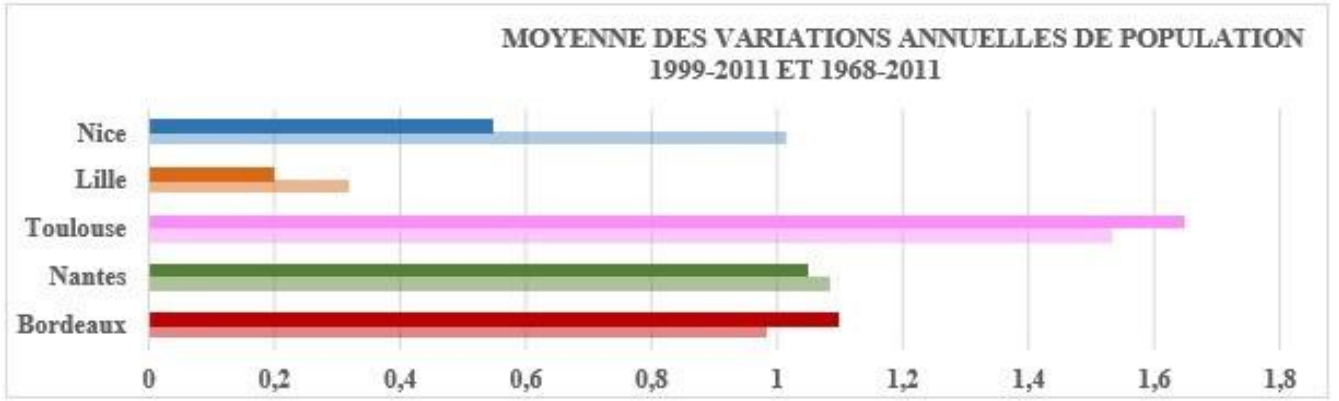
- Un territoire au **dynamisme démographique** avéré : le pari d'Alain Juppé en faveur de la métropole millionnaire.

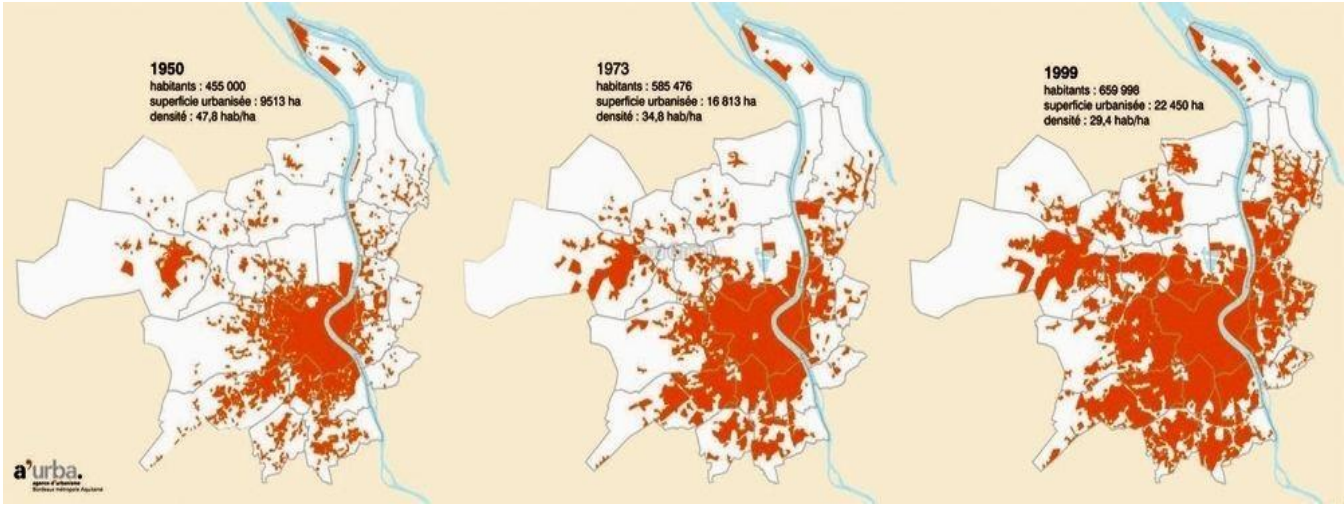
- Un développement urbain qui prend la forme d'un **étalement** marqué.

- Un axe structurant pour le territoire : **la Garonne, barrière physique, symbolique et sociale**.

- L'**intercommunalité** : une logique bien assise dans le référentiel de l'action publique.

- Un territoire particulièrement **congestionné** : le cas préoccupant de la rocade.





Lire le territoire sur la base de la précarité dans la mobilité : retour sur la construction d'un indicateur.

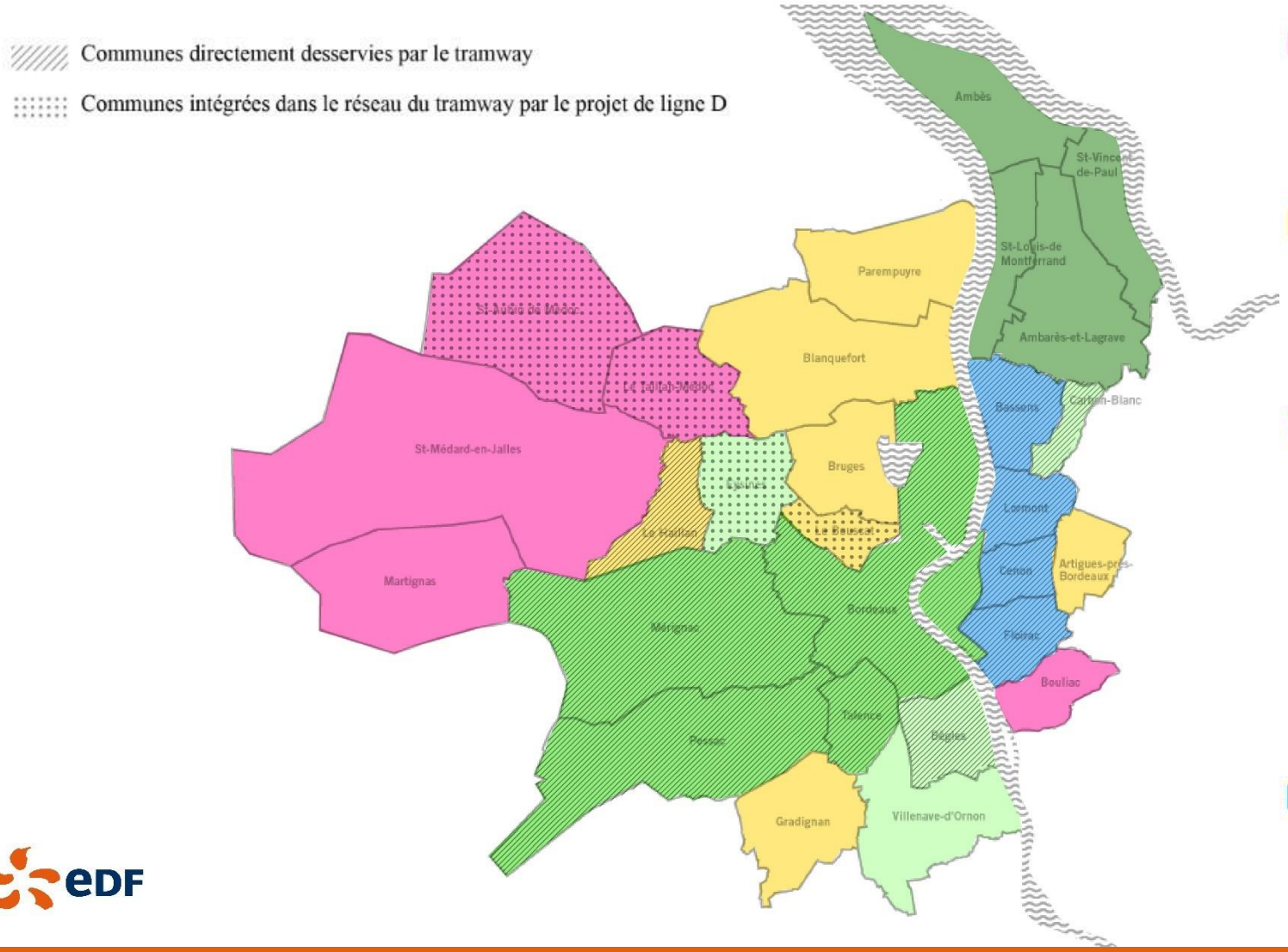
- **But : percevoir les logiques territoriales et les inégalités communales en termes de précarité dans la mobilité**.

- Méthode statistique : mobilisation, synthétisation et pondération de **six critères** :

1. La **médiane des revenus disponibles** par unité de consommation, pour évaluer le niveau de ressources dont disposent les ménages.
2. La **part des catégories populaires** (comprise comme la somme des employés, des ouvriers et des chômeurs dans la population communale totale), réalisant des emplois peu qualifiés, généralement situés en périphérie de ville.
3. Le **taux de familles monoparentales**, aux emplois du temps très contraints.
4. La part de la **population étrangère** dans la population communale, public a priori concerné par les difficultés d'apprentissage de la langue française.
5. La proportion de **personnes sorties des circuits scolaires sans diplôme**.
6. La part des **plus de 75 ans**, pour mettre en valeur l'éventuel vieillissement de la population, et les barrières physiques à la mobilité qu'il engendre.

- Un indicateur qui a ses limites…

Des précaires de la mobilité inégalement répartis sur le territoire.



Les communes « mobiles et privilégiées » I < 3,5). Comptant sur des bases sociodémographiques solides, ces communes sont peu concernées par le phénomène de précarité dans la mobilité. Résidentielles, elles renferment des ménages relativement aisés, aux ressources financières bien supérieures à la moyenne intercommunale.

Les communes « mobiles mais vieillissantes » (3,5 < I < 4,5). Affichant un indice inférieur à la moyenne, ces communes renferment a priori une faible proportion de précaires dans la mobilité. Leurs structures démographiques, basé sur une population aux revenus suffisamment élevés, comptent peu d'étrangers et de familles monoparentales. A noter toutefois que certaines communes sont particulièrement concernées par le vieillissement de la population

Les communes « vulnérables » (4,5 < I < 6). Les membres de cette catégorie sont des territoires qui, au vue des statistiques, renferment une part notoire de précaires dans la mobilité. Face à la diversité des facteurs explicatifs observée, une approche territorialisée est nécessaire pour apprécier finement le profil des précaires et les barrières contre lesquelles ils buttent.

- Les communes concentrant des populations aux revenus limités, pour qui la question du coût de la mobilité peut se poser
- Les communes particulièrement soumises à la problématique de l'insertion sociale, auxquelles la question des barrières cognitives et sociales à la mobilité risque de se poser
- Les communes aux problématiques plus diffuses, susceptibles de concentrer tous types de précaires

Les communes « concernées » par la précarité dans la mobilité (I > 6). Ces territoires, tous situés sur la rive-droite, renferment une part importante de précaires dans la mobilité. Historiquement populaires, ces communes font face à des enjeux sociaux nombreux (familles monoparentales nombreuses, accueil de populations étrangères, faible niveau de ressources...).

La politique d'aide à la mobilité bordelaise : quels leviers d'action?

- **Des pouvoirs publics historiquement focalisés sur une approche infrastructurelle et tarifaire de la mobilité.**

  - ✓ Développement des infrastructures de transports publics selon une logique « sociale » visible à l'étude du tracé : l'ouverture des communes dites fragilisées par le tramway.
  - ✓ L'outil tarifaire : de la tarification sociale à la tarification solidaire.

→ **But** : abaisser les barrières financières et territoriales

- **Traiter des autres barrières à la mobilité** : **une mission déléguée aux acteurs de l'associatif et du social.**

  - ✓ Le suivi et l'accompagnement personnalisé pour remédier aux barrières de compétences.
  - ✓ Faire intégrer la diversité des modes de transports disponibles : persuader et promouvoir pour remédier à la monomodalité des précaires.

→ Une logique servicielle au cœur d'un **transfert de compétences**?

Une politique d'aide à la mobilité sous tension?

❑ **<u>Un champ d'action sectorisé</u> :**

- Un **acteur public** qui apporte des **réponses collectives** de mobilité, et qui s'engage dans le chantier de la **ville durable**.
- Un **acteur associatif** qui se charge de l'**individualisation** de la réponse de mobilité, et qui pense des solutions pour faciliter **l'insertion et l'inclusion sociales**.

<u>Des référentiels d'action différents</u>:

Environnemental
versus
Social.

❑ **Le rapport divergent à l'automobile : une résultante de cette sectorisation.**

❑ Quelles conditions pour dépasser cette dichotomie, et **penser une politique de mobilité à la fois durable et inclusive?**

- ✓ Inciter les précaires à la pratique de la mobilité alternative : inverser les mentalités.
- ✓ Passer de l'infrastructurel au serviciel.
- ✓ Penser une action partenariale : associer les représentants des forces économiques du territoire.

→ A dires d'acteurs

❑ **Des dispositifs enclenchés, et des efforts à poursuivre.**

- ✓ Le **Grenelle des Mobilités** : vers la co-construction de la politique de mobilité de demain?
- ✓ **Wimoov et les Ambassadeurs du vélo** : des acteurs ressources dans la diffusion du modèle alternatif.

The new services of mobility: un way to reconcile inclusion and durability?

- **L'innovation dans le champ des déplacements : un potentiel de mobilité clairement identifié…**

  - ✓ NTIC : plateforme virtuelle de mobilité, systèmes d'information multimodaux, applications mobiles… Plus d'information et de visibilité, pour plus d'autonomie d'usage.

  - ✓ Le libre-service et le transport partagé : des moyens de minimiser les coûts et de se saisir d'un mode pour répondre à des besoins ponctuels de mobilité (Vcub, Vcub +, Citiz…).

  - ✓ Le VAE et le vélo pliable : renforcer l'efficacité des modes de transport doux.

- **… Mais qui a du mal à être concrétisé : retour sur les barrières dissuasives.**
  - ✓ Coût
  - ✓ Compétences
  - ✓ Compréhension de l'innovation
  - ✓ Inclinaison au changement

  - ➔ Déterminisme social dans l'appropriation et l'usage de l'innovation.

- **Quelles perspectives de dépassement? Retour sur le VAE.**

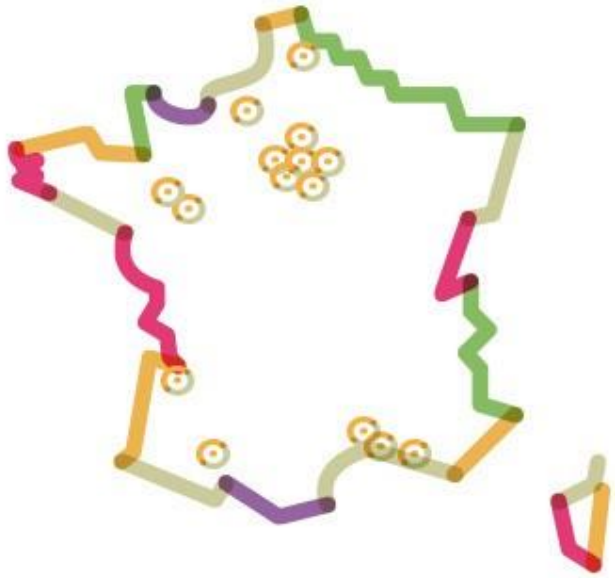
Focus on an actor of inclusive mobility: Wimoov

❑ L'institution : qu'est-ce que Wimoov?

- **Association** du groupe SOS, héritée du groupement « Voiture&Co », disposant de **plateformes** territoriales (20).
- Elle repose sur l'investissement de **90 salariés et 250 bénévoles**.
- **Objectif : promouvoir une mobilité accessible à tous**, au travers d'un accompagnement des publics fragiles vers une autonomie durable ➔ Œuvre pour une **mobilité inclusive**.

wimoov

Liberté, égalité, mobilité!



❑ Les méthodes : quel mode de fonctionnement?

- Réalisation d'un « **Bilan des compétences mobilité** » par un conseiller.
- Apport de **services à la mobilité**, à court et plus long terme : **solutions matérielles**, **services solidaires** et/ou **formations.**

❑ Le bilan : quels effets de l'action?

- Plus de **7500 personnes accompagnées** annuellement.
- **1650 bénéficiaires ont suivi une formation mobilité, 435 véhicules mis à disposition**.

EDF

4. Mobility and accesses inequalities to the urban resources: a work in progress (thesis project)

Thank you.