

La mobilité nécessaire, quelles réponses en France et à l'étranger?

JP. Orfeuil, Université Paris 12, 2005

Collaborations françaises:

M. Fontanes, D. Laousse, E. Le Breton,
équipe IVM, équipes de terrain

Collaborations internationales:

Universités de Westminster (UK) et
Berkeley (US)

Historique personnel

- **Avant 2002 : Études structurelles de la mobilité, y compris en fonction du revenu**
- **2002 : Séminaire *Quand la mobilité n'est pas qu'une question de transport***
- **2003 : Rencontre de 7 pays en UK (US, UK, FR, GE, IT, CND, JAP), et sélection de 3. FR sélectionné grâce aux activités Plate-forme**
- **2004 : Sortie de *Transports pauvretés, exclusion***
- **2004-2005 : Participation à étude internationale (US, UK, FR) sur l'évaluation des dispositifs d'aide à la mobilité**

Historique Plate-forme

Dans la même période, progrès intense stimulé par l'échange d'expériences et les travaux de connaissance en profondeur des publics et d'évaluation de l'impact des aides sur leur quotidien

Avant cette rencontre, la question Transport Pauvreté était :

- **Une question de « droit au transport » avec le « service universel »**
- **Une question de « politique de la ville »**
- **Une question en voie de résorption, du fait de la régression des « pauvres » et de leur accès toujours croissant à l'automobile**
- **Ce n'est pas faux, mais...**

OUI, MAIS

- **Les transports collectifs de proximité font certes leur travail, mais à un coût public croissant (10,5 milliards d'euros en 2002, +4 % par an depuis 30 ans en monnaie constante)**
- **Globalement, plus que la politique agricole commune, plus que les universités**
- **L'équipement auto a fortement progressé chez les pauvres, mais il reste des différences importantes**
- **La pauvreté change**
- **L'espace et les temps urbains aussi**

**COÛT TOTAL DES TRANSPORTS PUBLICS
AU VOYAGEUR KM
(centimes d'euros 2003)**

	Ile-de-France	Province
Coût total	26,5	69,7
Coût public	19,5	55,5
Coût privé	7	14,2

L'ACCÈS À LA VOITURE RESTE STRUCTURÉ PAR LE REVENU

Taux d'équipement auto

	<60 % Rev. médian	>140 % Rev. médian
EU 15	49 %	90 %
Fr / It	61 % / 67 %	91 % / 91 %
Uk/Dk/Nl	37/31/44%	95/87/83 %

PAUVRETÉ, EXCLUSION, MOBILITÉ : POURQUOI UNE REMISE SUR L'AGENDA ?

- **Un espace et des rythmes qui se sont profondément transformés**
(déconcentration de l'emploi, ZI ZC ZA, horaires décalés, etc.)
- **La régression de la mobylette**

DE CETTE RENCONTRE NAÎT UN NOUVEAU REGARD SUR LA DYNAMIQUE DE LA MOBILITÉ

- **Temps 1 Le cercle vertueux :**
L'automobilité diversifie les possibles pour tous
- **Temps 2 Les contraintes nuancent :**
Aptitudes physiques, compétences, ressources distendent le lien entre mobilité potentielle et mobilité effective

DE NOUVELLES FAÇONS DE JUGER DE LA DYNAMIQUE DE LA MOBILITÉ

**Temps 3 L'aptitude à la mobilité
du plus grand nombre rend plus difficile
la mobilité des moins bien dotés**

Maillage des activités

Spécialisation sociale de l'espace

Concurrence pour l'emploi

Activités sur territoires aisés

(Dépendance à l'automobile)

UN NOUVEAU REGARD

- **Ce qui compte n'est pas tant le niveau de mobilité que l'écart entre l'aptitude et la norme, expression de l'exigence de mobilité que la société adresse aux individus**
- **Exemple typique : le spatial mismatch américain**

Grande pauvreté, exclusion : l'activité « mobilité » pour l'insertion en France

1- Aide institutionnalisée : essentiellement tarifaire

En France, 3 dispositifs institutionnels :

- Aides personnalisées ANPE : remboursement des dépenses Transport de recherche d'emploi et aides au logement si déménagement**
- Dispositifs spécifiques TC associés à la politique de la ville**
- Redéploiement plus personnalisé des tarifs préférentiels dans les transports publics locaux**

Grande pauvreté, exclusion : l'activité « mobilité » pour l'insertion en France

2- Innovations

**En France, des centaines d'innovations locales
d'aide à la mobilité, réparties sur tout le
territoire**

**Conduites par des entreprises d'insertion par
l'économique, des associations d'insertion,
des programmes locaux pour l'emploi, c'est-
à dire des structures dont la culture *n'est
pas transport* dans la plupart des cas**

Grande pauvreté, exclusion : l'activité « mobilité » pour l'insertion en France

Un principe de base à toutes ces activités :

Présence constante de travailleurs sociaux

Aides très personnalisées

Suivi des populations

Des dispositifs peu généralisables à de

« grands effectifs »

Les activités

- **Aide à la reconstruction de soi**
- **Aide à la réintégration de normes**
(Respecter des horaires, etc.)
- **Aide à l'orientation dans la ville, à la lecture de plan, à la *confiance en soi* dans les déplacements**
- **Apprentissage du vélo**

Les activités

- **Petite flotte de vans ou minibus pouvant servir à des sorties collectives et utilisables en transport à la demande**
- **Aides personnalisées au passage du permis**
- **Location de moyenne durée à tarif subventionné de mobylettes et de « vieilles » voitures réhabilitées**

(Sites plutôt ruraux)

Les activités

- **Des activités à évaluer dans notre contexte**
Démarche d'évaluation en profondeur
(Eric Le Breton et associations)
Démarche plus « comptable » d'évaluation,
portée par des pays où un penny est un
penny
- **Des activités à comparer avec ce qui se fait**
aux US et en GB

Méthodologie

- **Coût par personne aidée**
- **Coût / avantage : coût de l'innovation / « service classique »**
- **Coût / efficacité : coût / résultats obtenus (notamment retour à l'emploi)**

Un nouveau regard sur les transports

Les résultats

Aide personnalisée au passage du permis

- **Représente un coût important (de 2500 à 5000 euros par personne aidée), mais l'avantage est considérable : la plupart de ceux qui obtiennent le permis arrivent à acheter une vieille voiture et trouvent un emploi. On est dans les ordres de grandeur des coûts de placement. La plupart du temps (du fait des sites), TC non utilisables.**

Les résultats

Prêt de véhicules

- **La structure observée (AIL, Lot) a un coût public par personne servie et aidée de l'ordre de 300 euros. Le coût public au voyageur-km réalisé avec ces véhicules est au moins 4 fois inférieur au coût du voyageur-km en transport public, pour une mobilité très facilitée. Coût public partiellement amoindri par une activité de prêts non aidés. Les taux de sortie du dispositif (notamment avec acquisition d'un véhicule d'occasion) sont d'au moins 40 %.**

Grande pauvreté, exclusion : l'activité « mobilité » pour l'insertion Contexte international

- **Aux US et en UK, activité stimulée par la réduction des durées d'assistance, la faiblesse des allocations chômage, le dynamisme du marché de l'emploi et le coût de certaines mesures d'aide (droit au remboursement des frais km voiture (US) ou du taxi (UK) sur une période limitée)**
- **Une dimension « Quartiers sensibles » en Grande Bretagne, inexistante aux USA. C'est même souvent *dans des zones « riches »* que de nouveaux services sont proposés**

Grande pauvreté, exclusion: l'activité « mobilité » pour l'insertion Contexte international

- **Une activité qui s'est fortement développée aux États-Unis dans le cadre des programmes « Welfare to work »**
(Nombreux « *Regional welfare to work transportation plans* », associant de nombreuses « parties prenantes »)
- **Une prise de conscience forte en Grande Bretagne : Rapport 2003 de la Social Exclusion Unit, '*Making the Connections : Final Report on Transport and Social Exclusion*'**
- **Une philosophie 100 % travail aux USA, dominante travail en UK, plus “vie quotidienne” en France**

Traits spécifiques USA

LA PRISE EN CHARGE DES BESOINS DES ENFANTS

(Nombreux cas de familles monoparentales)

- **Se traduisant par des coûts élevés (shuttles « porte à porte » vers des lieux de garde)**
- **Initiatives TC : créer des lieux de garde sur les pôles d'échange**

Traits spécifiques USA

- **Des formations pour les professionnels de l'emploi à la connaissance des offres TC**
- **Un effort marqué *pour intégrer par l'emploi de conducteur certaines personnes aidées*, avec souvent des échecs dus aux *pressions syndicales***
- **Des tentatives (infructueuses) de carpool, avec incitations financières significatives**
- **L'aide à l'« urgence » (bons de taxis, bons de réparation de voitures)**

Traits spécifiques UK FR

Un trait spécifique à la Grande-Bretagne:

- **Pas d'aide à la voiture**

Un trait spécifique à la France :

- **Des prises en charge « psychologiques »
et d'aide à l'acquisition de compétences
de base très importantes**

Différences dans les publics pris en charge?

Les dispositifs dans les 3 pays

Traits communs aux 3 pays :

**La plupart des dispositifs sont coûteux à la
personne servie, peu coûteux globalement**

**Ils sont toujours *précaires et provisoires*, car
ils ne bénéficient jamais de financements
stables**

Exemples de dispositifs TC

Adaptation de TC existants (US, UK, FR)

- **Prolongements de lignes, adaptations d'horaires, création de nouvelles lignes reliant des quartiers à fort taux de chômage et des zones de création d'emploi**
(Utilisation de SIG très fins aux US et en UK)
- **Création de lignes « Reverse commuting » en relation avec de grands employeurs excentrés et participation des employeurs (US, France ex Roissy)**
- **Remboursement intégral des « cartes orange » et des frais de voiture (US) pour « working poors »**

Résultats et registre de justification

- **Le plus souvent un coût au voyageur-km supérieur aux lignes classiques, mais inférieur aux autres options (remboursement de frais kilométriques voiture (US), remboursement de taxi (UK). Situation identique en France.**
- **Aux US les produits bien positionnés / cible durent : majorité d'actifs sans voiture. Les autres meurent. En Europe, satisfaction de besoins plus « généralistes »**
- **En UK une démarche d'évaluation intéressante : proportion d'actifs dans les clients, et, pour eux, auraient-ils pu aller au travail autrement, et comparaison avec d'autres options aidées**

Résultats (US)

- **Des résultats (clientèle, coûts) d'autant meilleurs que :**
 - **La destination est unique, les horaires sont concentrés**
 - **La distance est longue et de type interurbain**
 - **La zone de départ est bien ciblée sur les populations les plus concernées**
- **Sur certains services, jusqu'à un tiers des usagers qui n'auraient pas pu prendre le job autrement**

Prêt de mobylette (Shropshire, UK)

- **Plus de 50 dispositifs dans le pays, la plupart en milieu rural**
- **Contexte Shropshire : comté rural assez aisé, peu de services TC et chers**
- **Salaire minimum UK pour jeunes : 3 livres (brut)**
- **Conditions du prêt : 16-25 ans, passer par Jobcenterplus, faire état d'une offre d'emploi ferme, démontrer qu'il n'y a pas d'autres options (notamment TC) envisageable... ET...**
- **Sélection assez rigoureuse des demandes**

Prêt de mobylette (Shropshire, UK)

- **Service sous traité**
- **Obligation d'apprentissage de la conduite de mobylette**
- **Prêt (10£, assurance comprise) pour 6-9 mois**
- **Coût : de 30 à 60 £/semaine par mob prêtée (Achetées neuves), à comparer aux 43 £ que pourraient percevoir de jeunes demandeurs d'emploi, ou aux 120 £ que coûterait l'usage de taxi**
- **Pas d'étude quantitative sur le « devenir » du public cible, mais nombreux témoignages montrant que le service a « mis le pied à l'étrier » pour des jeunes voulant s'en sortir**

Prêt de mobylette (Shropshire, UK)

Autres services :

- **Aides monétaires au passage du permis, revues à la baisse (5 £/ heure de cours à la charge du demandeur pour 40 h, devenues 9 £ pour 10 heures)**
- **Aides à la réparation de voitures (jusqu 'à 150 £)**

Impression générale

- **Toujours très « pingre » et activité perpétuellement remise en cause d'année en année**

Prêts à taux réduit pour l'acquisition de voitures d'occasion (USA)

- **Un peu partout dans le pays, parti du Minnesota**
- **Principe : être « dans l'assistance » et avoir une proposition de job**
- **Concrètement, 5000 \$ de prêt sur 24 mois, sous traité à des banques partenaires, dynamique vers plus de générosité (montant, durée, prise en charge partielle de réparations, de quelques mois d'assurance, etc.)**

Prêts à taux réduit pour l'acquisition de voitures d'occasion (USA)

Évaluation à San Mateo County (entre San Francisco et Palo Alto, 8 ans d'expérience)

- **Les emprunteurs remboursent**
- **85 % des clients sont des femmes**
- **Des gains de temps énormes. En moyenne 6 fois moins qu'en TC**
- **Des gains monétaires significatifs : migration coûte 1,8 fois moins cher**
- **Une fiabilité accrue dans la relation au travail**

(Pas nécessairement transposable en France)

Prêts à taux réduit pour l'acquisition de voitures d'occasion (San Mateo)

- **En moyenne pour les participants, un revenu qui a augmenté de 22 %**
- **80 % de l'augmentation : meilleurs salaires**
- **20 % de l'augmentation : passage de temps partiel à temps plein, heures sup, etc.**

Prise en charge des enfants (Contra Costa, Est de San Francisco)

- **Enfants déposés sur lieux de garde, parents peuvent accompagner si ça les rapproche du travail, coût apparemment exorbitant (22 \$/ voyage)**
- **Résultat sur les parents très intéressant**

**Prise en charge des enfants
(Contra Costa, Est de San Francisco)**

Résultat sur les parents

Embauchés, sortis de l'assistance : 19 %

Embauchés, en assistance : 15 %

Gardent job, sortent de l'assistance : 10 %

Gardent job, entrent dans assistance : 10 %

En assistance, débutent formation : 22 %

Ont quitté la région : 18 %

Quelques enseignements

- **Aux US, une culture de résultat, faisant « feu de tout bois »**
- **En UK, des réticences majeures aux aides à la voiture**
- **En France, une institutionnalisation réservée aux TC, mais une certaine précarité des expériences TC néanmoins**
- **En France, les TC cherchent des « clients permanents »**
(Aux US, on est content quand quelqu'un *sort* du système
- par le haut)
- **En France, une certaine aptitude des opérateurs TC dans le cadre de la « Politique de la Ville », une aptitude plus faible dans le dialogue avec les employeurs.**

Convergence Medef / Associations ?

Quelques enseignements

- **Aux États-Unis, des dispositifs très diversifiés et faisant appel à des collaborations multiples**
- **Aux États-Unis comme en Grande-Bretagne, des dispositifs plus institutionnalisés, mais néanmoins précaires**
- **Aux États-Unis comme en Grande-Bretagne, des dispositifs très ciblés sur le « retour à l'emploi », y compris pour les TC, mais conscients des « détours à faire » (enfants), et néanmoins moins « maternants »**

Quelques enseignements

Méthodologie d'évaluation

« La mobilité n'est pas qu'une question de transport »

- Les indicateurs de coût ne racontent qu'une (faible) partie de l'histoire
- Quand il y a « prise en charge rapprochée », dépend du « degré d'exclusion » des publics
- Les ratios *internes aux transports* ont un sens pour comparer des options

Quelques enseignements

- **Les ratios coût / efficacité ont plus de sens, à condition qu'on ait un objectif clair en tête : c'est parce que l'objectif est clair (retour au travail) qu'ils peuvent être mieux élaborés aux US**
- **Dans ce cas, le coût du transport ne se calcule pas au voyageur, mais par rapport aux minimas sociaux ou aux coûts de placement (approche publique) et à la détresse vécue des personnes**
- **Les États-Unis semblent plus doués pour transformer les « *inutiles au monde* » en travailleurs que pour prévenir et gérer les conséquences des cyclones**

The END

MERCI