

## **Contribution au débat de l'Institut pour la ville en mouvement sur le droit à la mobilité :**

**Dix ans de « droit à la mobilité, et maintenant ? »**

**J.P. Orfeuill**

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

### **La mise à l'agenda d'un nouveau droit créance : le droit à la mobilité**

Il y a dix ans, dès sa création, l'Institut pour la ville en mouvement mettait à l'agenda la question du « droit à la mobilité » dans sa charte fondatrice : « pouvoir se déplacer dans nos sociétés urbanisées est devenu indispensable. Les droits au travail, au logement, à l'éducation, aux loisirs, à la santé..., passent ainsi par une sorte de droit générique qui commande tous les autres, le droit à la mobilité ». Ainsi posée, cette question était moins celle d'un « droit de » (ici : circuler) que celle de la mise en œuvre équitable d'un « droit à » l'accès aux ressources diversifiées dont les individus ont besoin pour se construire.

Le contexte territorial était celui d'une diversification des localisations et des rythmes d'activités (travail de nuit par exemple) des lieux ressources que les services publics de transport peinaient à suivre, ou ne pouvaient assurer. Le contexte individuel celui de l'installation d'une précarité qui privait une partie peu visible de la population de l'accès aux moyens individuels de déplacement, les installant dans des situations d'exclusion et de « trappe de pauvreté » liées à une trop faible capacité de mobilité.

### **Des résultats significatifs...**

La plateforme « Mobilité pour l'insertion » mise en place par l'Institut a permis de sensibiliser les acteurs publics à cette question et au travail des associations de terrain qui prenaient en charge cette question. Des enquêtes auprès des entreprises ont montré qu'une part des difficultés de recrutement était liée aux difficultés à se rendre dans les entreprises. Les pouvoirs publics ont pris des mesures (le permis à un euro par jour, les bus de nuit, les tarifications « très sociales » des transports publics) ou envisagé de le faire avant d'y renoncer (prise en charge partielle des frais de carburant). Des acteurs publics (l'Anru) ont souhaité accompagner leurs projets de rénovation des « quartiers sensibles » d'une « charte des mobilités ». Les associations d'aide à l'insertion ont multiplié leurs actions, et ont démontré qu'on pouvait améliorer significativement la situation des personnes à des coûts publics très raisonnables. Sur un plan plus cognitif, les dispositifs mis en place ont révélé l'étendue et la diversité des compétences à mobiliser pour la participation à la société mobile de personnes marquées par des handicaps physiques, psychologiques, sociaux, économiques, démontrant que « la mobilité n'est pas qu'une question de transport ».

### **Mais un travail de Sisyphe...**

Malgré les efforts déployés par les associations, on peut affirmer aujourd'hui sans grand risque de se tromper que la question telle qu'elle a été posée n'est pas en voie de résorption : la gentrification des centres multifonctionnels, le développement des emplois peu qualifiés hors des centres et la pratique d'horaires « atypiques » se poursuivent. Les transports publics ne sont alors une solution pour se rendre au travail que pour une part décroissante des actifs pauvres (de 14,5 à 12,1 % dans le premier décile de revenu entre 1994 et 2008<sup>1</sup>, contre une progression de 20,3 à 20,8 % dans le décile le plus aisé). Côté voiture, ce n'est pas mieux. Pour la première fois depuis la démocratisation de l'automobile, la proportion de ménages non motorisés dans les ménages du premier décile des revenus augmente (de 43,7 % à 45,5 %). Ceux qui restent motorisés disposent de voitures de plus en plus vieilles (de 8,9 ans à 11,2 ans, contre 8,7 pour l'ensemble de la population), ce qui est cohérent avec le creusement des écarts de revenus entre les salariés peu qualifiés et les autres, mais peut inquiéter quand s'ouvre la « chasse aux vieilles voitures ». Un smicard qui parcourrait en voiture la distance moyenne de 15 km au travail (moyenne française) y laisserait 20 % de son salaire (coût complet, y compris l'amortissement et l'entretien) dont 7 % en carburant, et la situation peut être pire en cas de temps partiel non choisi. Tout plaide donc pour une extension quantitative du problème, si bien que la question mérite indiscutablement de rester en haut de l'agenda. On peut aussi affirmer, avec aussi peu de risques, qu'elle s'est complexifiée.

### **... Et une question qui ouvre aujourd'hui à d'autres questions**

D'abord en termes de champ. La percée massive des Ntic renouvelle la question de l'accès aux ressources comme alternative au déplacement physique, mais pose aussi la question d'autres compétences à mobiliser. Mobilités physiques et virtuelles sont deux faces de la même médaille.

---

<sup>1</sup> Dates des enquêtes nationales transport, dont nous extrayons les statistiques

Ensuite, en termes de limites. Les limites écologiques à la mobilité généralisée ne sont plus à rappeler, comme les limites qu'imposera la raréfaction des ressources pétrolières. Il y aura des limites économiques aux efforts des plus pauvres, même « insérés » et actifs, face à l'augmentation du prix du carburant. Les limites physiques de nos villes dans l'accueil des flux sont une réalité, d'autant que le confort exigé par les résidents, les passants, les touristes tend à réduire les espaces du mouvement. Le développement des systèmes qui pallient ces inconvénients (les transports publics) est handicapé par des besoins de financement public (plus de 17 milliards d'euros en 2008 pour les transports collectifs urbains, départementaux, et régionaux) croissant beaucoup plus vite que la richesse nationale et, notamment en Ile-de-France, par l'inconfort et le stress liés à des dysfonctionnements qui semblent difficiles à résoudre. Difficile dans ce contexte d'envisager une extension indéfinie des bassins de vie et d'emploi.

Le problème n'est pas que ces limites risquent d'être franchies du fait de l'aide à quelques pour cents de la population en difficulté, c'est celui de la croissance indéfinie de la *norme* de mobilité. Faut-il, pour pouvoir mener une existence normale, être capable de parcourir des distances toujours plus élevées ? Non, semble répondre le grand commerce, qui multiplie désormais les implantations de superettes et de formats moyens. Oui pour ceux qui réduisent le maillage hospitalier et juridictionnel du territoire par exemple.

Cette question de la norme ouvre à la question d'un processus face auquel l'action publique doit se situer. La transformation de nos rapports au territoire qu'ont produit la voiture et les transports publics s'est déployée sur plus d'un siècle, et ce n'est qu'au cours des vingt dernières années qu'on a pris conscience du processus de transformation de l'autonomie en dépendance, du « je peux » au « je dois », lié à la mobilité généralisée. La « déferlante portable », elle, s'est déployée sur une demi-génération. Elle nous permet de mieux ressentir cette transformation d'un luxe et d'un plaisir hier apanage de l'élite en nécessité vitale à laquelle on ne peut échapper même aux niveaux les moins élevés de l'échelle sociale : « Si je n'ai plus de portable, je disparaîs, c'est comme ça que je trouve une chambre pour dormir » (Sdf, Libe, 28/11/2011). Cette transformation, ou plutôt ce transfert du pouvoir des individus au pouvoir des institutions dont ils dépendent, touche tous les domaines de la vie sociale, au premier chef l'emploi. Alain Ehrenberg décrit dans ses ouvrages<sup>2</sup> cette exigence d'un « individu trajectoire » et un processus qui fait que l'autonomie, qui était une *aspiration*, devient une *condition*. Le rapport du médiateur de la république n'est pas en reste, qui s'ouvre sur un constat de « burn out » de la société et de ses maillons les plus faibles, face au développement de l'incertitude.

La capacité de mobilité a été indiscutablement un merveilleux outil de construction de soi et d'extension des univers de choix personnels. Comment peut-elle demeurer (ou redevenir) une capacité partagée si les inégalités se creusent ? L'outil s'est-il retourné contre son maître si le maître ne peut plus garder la main ? Le problème ne risque-t-il pas de s'étendre à la « classe moyenne » si l'heureux développement du monde émergent fait monter les cours du pétrole bien au-delà de ce que nous connaissons ? De nouveaux outils (des véhicules plus légers, plus « urbains », moins coûteux), de nouvelles hybridations (la voiture en commun) ne sont-ils pas à développer ? N'y a-t-il pas dans le champ de l'action publique et de la régulation des marchés urbains, de la régulation du marché de l'emploi, d'autres voies à explorer pour que les territoires ressources soient plus accessibles à tous, que l'extension des univers de choix ne passe nécessairement par toujours plus de mobilité ? Comment concilier la nécessaire réponse aux besoins présents des personnes en difficulté de mobilité avec une mobilité à prescrire et consommer avec plus de modération à l'avenir ?

---

<sup>2</sup> L'individu incertain, Calmann Levy 1995 ; La société du malaise, Odile Jacob, 2009