

Mobilité en France
Qui paye pour qui ?
Quelles difficultés de mobilité
pour les moins dotés en ressources

Jean-Pierre ORFEUIL

Professeur, Université Paris 12 - Créteil
Directeur du laboratoire le Créteil

Marie-Hélène MASSOT

Directeur de Recherche - INRETS
Laboratoire Ville Mobilité Transport - LVMT

Mobilité en France
Qui paye pour qui ?
Quelles difficultés de mobilité
pour les moins dotés en ressources

PLAN

- ***L'évolution de la mobilité en France***
1960-2000
- ***La question sociale de la mobilité aujourd'hui ?***
 - ***Le débat modal : Qui paye pour qui ?***
 - ***La mobilité selon l'échelle sociale***
- ***La reformulation de la question sociale***

***L'évolution de la mobilité en
France
1960-2000***

L'évolution de la mobilité en France

En France en 1960,

La demande

- Moins d'un tiers de ménages équipés d'automobiles
- Près de 60 % des distances parcourues en automobile: très fortes inégalités entre « très hautes catégories sociales » et les autres
- Mobilité urbaine: modèle urbain de la proximité et radioconcentrique et mobilité dominée par marche, deux-roues, TC.

L'évolution de la mobilité en France

En France en 1960,

L'offre

- Marche et deux-roues sont ignorés
- Les transports en commun sont disqualifiés
- Dans les 2 cas, baisse forte de confort et de sécurité
- Investissement massif dans des programmes routiers, interurbains puis urbains.

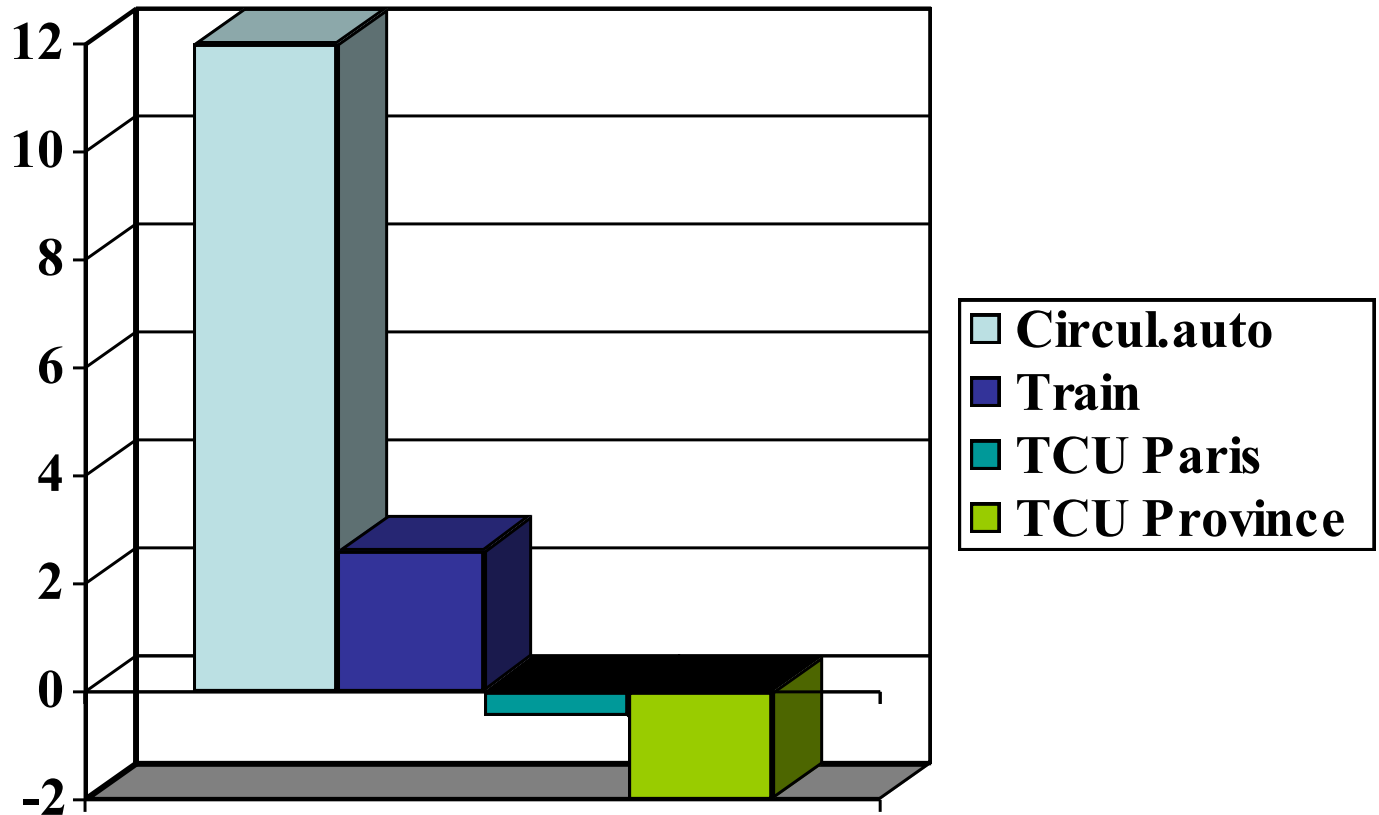
L'évolution de la mobilité en France

En France dans les années 60

- **Beaucoup plus d'argent public consacré à la route, mode alors très minoritaire**
- **Politique largement acceptée car,**
 - Automobile: un projet industriel, un projet de société (unification par la consommation de masse)
 - Problématique de l'équité: on investit pour tous, puisque même les plus modestes seront utilisateurs demain

L'évolution de la mobilité en France

Taux de croissance annuel moyen des Voyageurs-km par mode
1960-1973



L'évolution de la mobilité en France

De 1973 à 2000, en France

L'offre : l'ère de la mobilité facilitée

- **Début 73, *politique de relance de l'offre des TCU***
 - Ressource affectée « le versement Transport » ,
 - Facilitation de l'usage des TC par des politiques tarifaires ad-hoc (croissance des tarifs faibles, cartes à nombre de voyages illimités de voyages, tarif unique)
- ***Une croissance très forte de l'offre de vitesse***
 - RER, TER, Métros, etc.
 - Voies urbaines rapides, en radial et en rocade

L'évolution de la mobilité en France

De 1973 à 2000, en France

La demande

Croissances beaucoup plus faibles que période précédente et inversion de tendances pour les TCU

Taux de croissance annuel moyen des Voyageurs-km

- Automobile : + 2,5 %**
- Train: + 1,5 %**
- TCU parisiens : + 1,1 %**
- TCU province : + 2,9 %**

L'évolution de la mobilité en France

De 1973 à 2000, en France

*Une croissance moins forte de la demande mais révélatrice de transformations **beaucoup plus radicales concernant :***

1. L'étalement urbain

Extensions urbaines de moindre densité rendues possibles par la bi-motorisation

Multiplication par 2 à 3 de la « tache urbaine »

L'évolution de la mobilité en France

De 1973 à 2000, en France

Une croissance moins forte de la demande mais révélatrice de transformations **beaucoup plus radicales concernant :**

2. **Interface réseau - ville**

Nouvelles polarités (hypermarchés, zones industrielles, multiplex, campus, etc.) se sont « mis » à l'écart des réseaux non exclusivement dédiés à l'automobile

Conséquence : Mise à distance du réseau **TC**, de la ville et des lieux de la modernité de nombre de citadins

L'évolution de la mobilité en France

De 1973 à 2000, en France

Une croissance moins forte de la demande mais révélatrice de transformations beaucoup plus radicales concernant :

3. Division sociale de l'espace

Les conditions faites à la mobilité (vitesse, coût, valeur sociale) rendent possible une nouvelle étape de « prise d'écart » entre catégories sociales, chaque catégorie « évitant » les catégories « inférieures ».

L'évolution de la mobilité en France

La mobilité au quotidien en France aujourd'hui

- **80 % des ménages ont au moins une voiture, 30 % en ont 2 ou plus**
- **En moyenne une heure par jour dans les transport - comme depuis 30 ans**
- **En moyenne 25 km par jour : 4 fois plus qu'en 1960**
- **Une place très marginale de la marche et des deux-roues (contre une place majoritaire en 1960)**
- **Un rôle capital pour l'automobile**

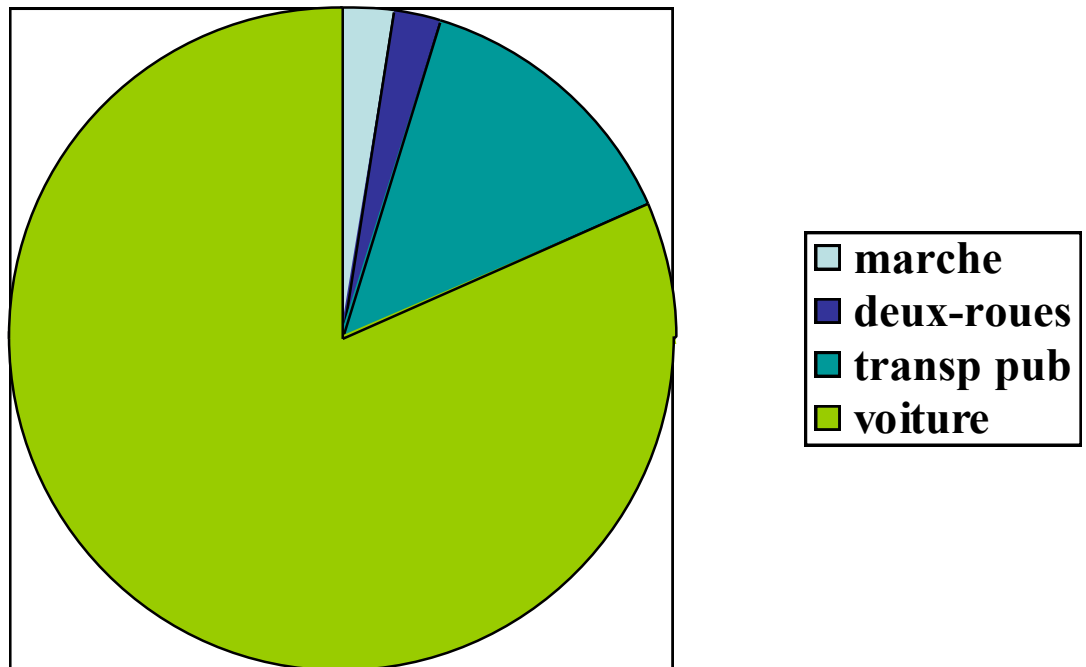
L'évolution de la mobilité en France

Le partage modal en France aujourd'hui

	En % des déplacements	En % des Distances parcourues
<i>À Pied</i>	23,3%	2,3%
<i>En deux roues</i>	4,2%	2,0%
<i>En voiture</i>	65,5%	82,0%
<i>En transport public</i>	9,0%	13,7%

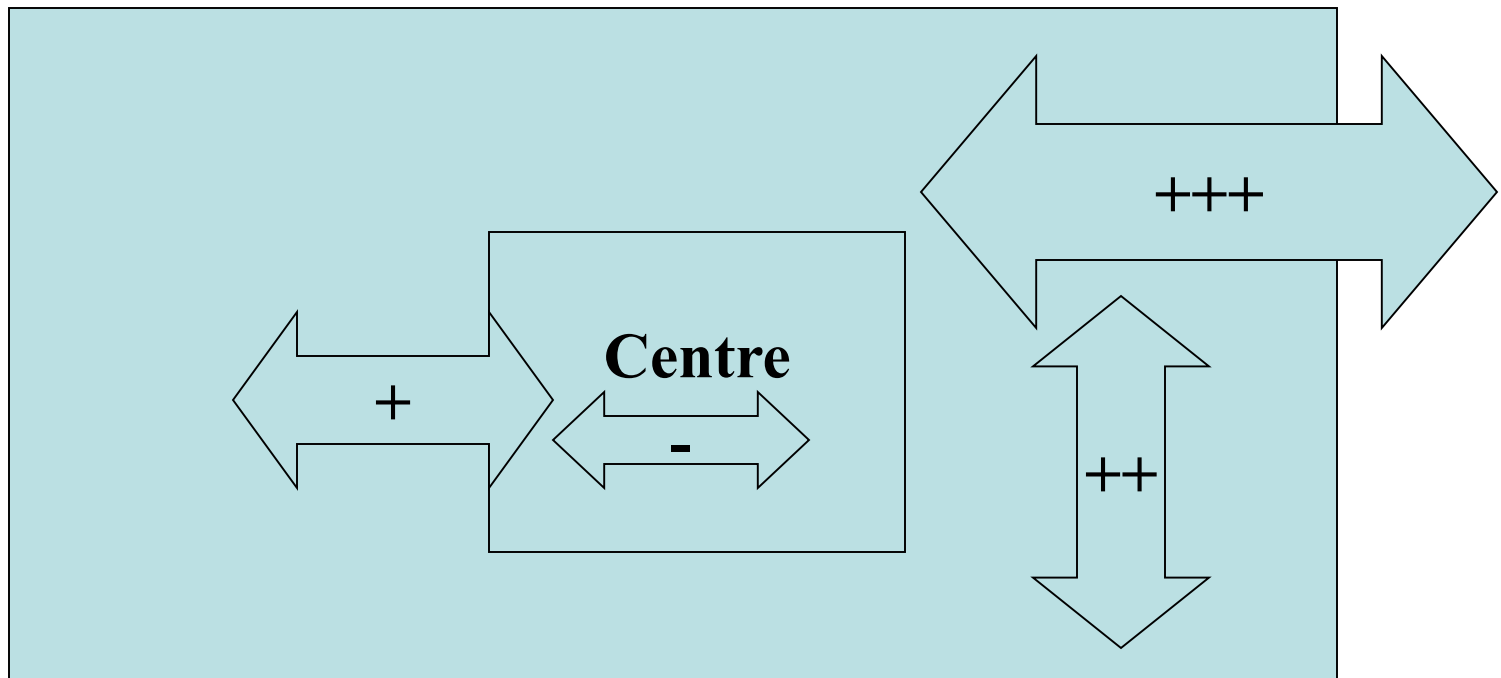
L'évolution de la mobilité en France

La mobilité au quotidien en France aujourd'hui
En distance, un primat incontestable
de l'automobile



L'évolution de la mobilité en France

**Une automobile qui « construit son territoire »
hors de la ville traditionnelle**



L'évolution de la mobilité en France

La mobilité au quotidien en France aujourd'hui

- Une part de l'auto dans le budget qui n'augmente pas, malgré la croissance forte des distances parcourues
- Un coût kilométrique global de la mobilité en baisse

L'évolution de la mobilité en France

En 30 ans

- Les conditions faites à la mobilité en termes de sous-tarifcation et de vitesse ont permis une « prise d'écart » de nombre d'entreprises et de ménages et ont porté la dé-densification et la ségrégation fonctionnelle et sociale des espaces urbains
- En retour la transformation de l'espace associée aux transformations des modes de vie et de travail imposent aujourd'hui **une norme de mobilité autonome, flexible et rapide** :
l'automobilité

**Comment se présente alors la
question sociale de la
mobilité en France
aujourd'hui ?**

Le débat modal

Qui paye pour qui et à quel niveau ?

**Sur ce point, on peut dégager
quelques certitudes, quelques
questions et réponses partielles**

Le transport public

Vecteur du droit au transport

Service universel raisonnablement accessible à tous

**Tarif adaptable aux capacités contributives
(ex: familles nombreuses, chômeurs, handicapés,
faibles revenus des séniors)**

De fait la qualité dépend beaucoup de la densité de demande

Le transport public

Quelques certitudes

- **Les transports collectifs de proximité bénéficient de transferts publics importants**
10, 5 milliards d'euros en 2002
- **Transferts en forte augmentation depuis 30 ans**
+ 4 % par an en monnaie constante

Le transport public

Quelques certitudes

**Une participation faible des usagers au coût
Coût au voyageur-km transporté en 1998 (francs)**

	Coût total	Coût Public	Coût privé
Paris	1,80	1,12	0,49
	100%	62 %	27%
Province	3,77	2,61	0,89
	100%	69%	24%

Le transport public

Questions : Qui bénéficie de cette dépense publique importante ?

- **L'ensemble des usagers ? Les plus pauvres?**
- **Les bénéficiaires indirects? Si oui, lesquels?**
- **Les compagnies de transport et leur personnel?**

Le transport public

Quelques Éléments de réponses : les usagers

- **Les résidents des centres**
- **Les résidents des grandes périphéries quand ils vont vers les centres**
- **Les plus modestes**
 - quand elles sont en situation de les utiliser
 - Les tarifs explicitement sociaux ont un poids budgétaire encore faible par rapport à la couverture publique du tarif de base pour tous
 - D'autant que les plus pauvres achètent souvent des tickets à l'unité et ont une mobilité inférieure

Le transport public

Éléments de réponse : les bénéficiaires indirects

- **Les automobilistes** : surtout pour les itinéraires à destination du centre, et surtout dans les grandes villes et Paris. Ce sont des marchés plutôt en régression
- **Les employeurs des centres** mais paient une contribution importante aux autorités organisatrices du TC (Versement transport)
- **Les salariés des réseaux de transport**, leurs salaires ont progressé plus que dans les autres secteurs d'activité malgré de faibles progrès de productivité.

La route

Quelques certitudes

- On a beaucoup investi dans les routes dans les années soixante, plus que la route ne rapportait
- En revanche la route produit aujourd'hui des excédents comptables très importants: la fiscalité *spécifique* sur **l'activité routière rapporte 34 milliards d'euros**
- **La dépense routière** des gestionnaires de réseaux **17 milliards d'euros (2002)**
- La différence représente **500 euros/ véhicule**

La route

Quelques questions

- **La diffusion de l'automobile a-t-elle atteint toutes les couches sociales?**
- **La « surtarification » de la route constitue-t-elle un handicap à l'accès à l'automobile ?**

La route

Éléments de réponse : la diffusion de l'automobile

- **L'accès à l'automobile s'est largement diffusé :**
 - **Chez les femmes**
 - **Chez les « seniors »**
 - **Dans les catégories modestes**
 - **Mais trou d'air chez les jeunes**

80% des ménages ont au moins une voiture
- **Le clivage est aujourd'hui entre une très large majorité motorisée et une petite minorité qui ne peut pas se payer de voiture**

Et l'automobile est le mode principal de satisfaction de la mobilité

La route

Éléments de réponse : la sur-tarification pénalise-t-elle les plus pauvres dans l'accès à la voiture

La non motorisation est certes plus répandue en bas de l'échelle sociale, mais la fiscalité *en France* ne joue pas sur l'accès à la VP

Taux de motorisation des ménages en fonction du revenu R
R <60% Revenu Médian R >140% Revenu médian

EU 15	49 %	90 %
France	61 %	91 %
United Kingdom	37 %	95 %

Source : Consumers in Europe - Eurostat (2002)

La route

Éléments de réponse

Les variables surdéterminantes de l'accès à la voiture :

- **L'âge**
- **Le niveau scolaire (pour passage du permis)**
- **Un revenu décent et régulier**

La route

Réponses : De nouvelles sur-tarififications sont-elles envisagées ?

- **Les péages urbains, du type de celui de Londres, ont mauvaise presse en France: sélection par l'argent**
- **Les politiques de modération des circulations centrales (type Paris) ont bonne presse
Elles sélectionnent beaucoup par le territoire
Seuls les mieux desservis par les TC en profitent**

Qui paye pour qui et à quel niveau ?

- **Les services de transport publics est loin d'être universel et la question sociale du « droit à la mobilité » ne peut pas relever uniquement de ce mode en raison de son coût.**
- **La question redistributive est équivoque : quelle est sa teneur dans une société différenciée où les groupes et les clivages ne se définissent plus sur une échelle unique ? Les tarifications sociales sont cloisonnées dans une approche par statut social alors que les territoires sont au moins aussi différenciateurs socialement.**
- **La voiture est le mode le moins cher pour la collectivité et inexistence des aides à la motorisation ou à l'usage de la voiture**

La mobilité le long de l'échelle sociale

La non motorisation en France concerne 20%
des ménages

- **18,5 %** déclarent ne pas avoir besoin de la voiture
- Et seuls **3,5%** déclarent ne pas pouvoir se payer une voiture

En Europe des 15, ces % s'établissent
respectivement
à **16,5% et 10,5%**

La mobilité le long de l'échelle sociale

En France l' échelle des revenus par ménage : **1 à 6**

Échelles

- du taux de motorisation des ménages : **1 à 3**
 - du km. Auto. par ménage : **1 à 4**
 - du km. Auto. par ménage équipé : **1 à 2**
- Du coût du km Auto. par unité de revenu : **1 à 0,7**

La mobilité le long de l'échelle sociale

En France l' échelle des revenus par personne: 1 à 4

- **Échelle de la mobilité quotidienne**
 - Nb Déplacements quotidiens : **de 1 à 1,4**
 - Distance quotidienne: de **1 à 2**
 - Durée quotidienne de déplacement : **de 1 à 1,5**
- **Échelle de la mobilité à longue distance**
 - Voyages >100 km: de **1 à 2,4**
(En train: 1 à 1,1, Avion: de 1 à 3)
 - Distance >100 km: de **1 à 2,8**
 - Durée annuelle d'absence du domicile >100 km : **de 1 à 3,2**

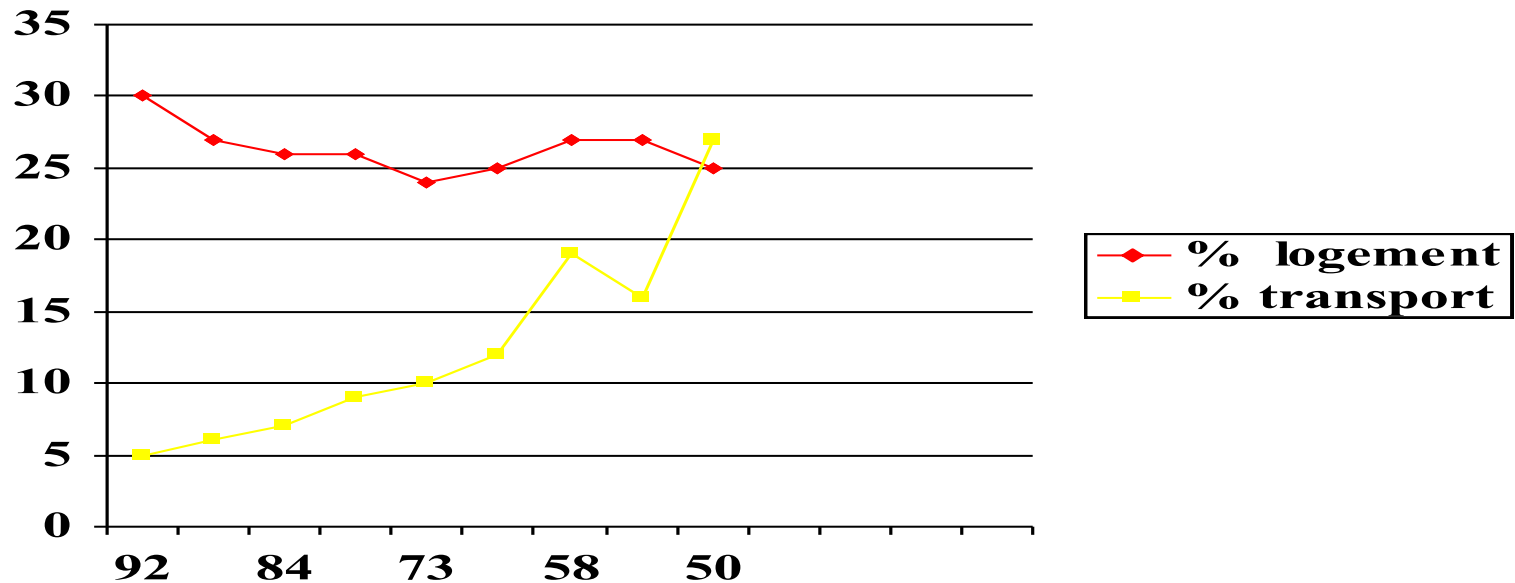
La mobilité le long de l'échelle sociale

Conclusions

- les disparités de revenu sont plus fortes que les disparités de mobilité et les disparités de mobilité se sont réduites depuis 1975. Mais les écarts de mobilité sont + fortes à longue distance
- La motorisation des ménages est largement acquise
Mais suit plus une **logique de dépendance** qu'une logique d'éviction pour les plus pauvres. Ils accèdent à la voiture mais en rationalisent l'usage pour des raisons de coût.
- Le clivage est aujourd'hui entre une très large majorité motorisée et une petite minorité qui ne peut pas se payer de voiture

une logique de dépendance à la motorisation et à l'usage de la voiture

Part du logement et des transports dans le budget des ménages selon le coût du m² de logement (Francs 1994) en région francilienne



Source : Polacchini, Orfeuil, 1998

Reformulation de la question sociale

Reformulation de l'analyse dynamique de la mobilité

- **Temps 1 : Le cercle vertueux**
L'automobilité diversifie les arbitrages et les possibles pour tous
- **Temps 2 : les contraintes nuancent**
Les différences de capacités stratégiques des individus pour se localiser dans l'espace urbain et pour se déplacer nuancent les ouvertures du possible.

Reformulation de la question sociale de la mobilité

Reformulation de l'analyse dynamique de la mobilité

- **Temps 3** : Les capacités stratégiques de mobilité du plus grand nombre fixent en partie la « norme » de mobilité dans la société et rend plus difficile la mobilité des moins bien dotés en capacités

Alors

Ce qui compte n'est pas tant le niveau de mobilité pour définir une politique sociale que l'écart entre les capacités stratégiques des individus et **la « norme »** de mobilité, expression de l'exigence de mobilité que la société adresse aux individus.

Reformulation de la question sociale de la mobilité

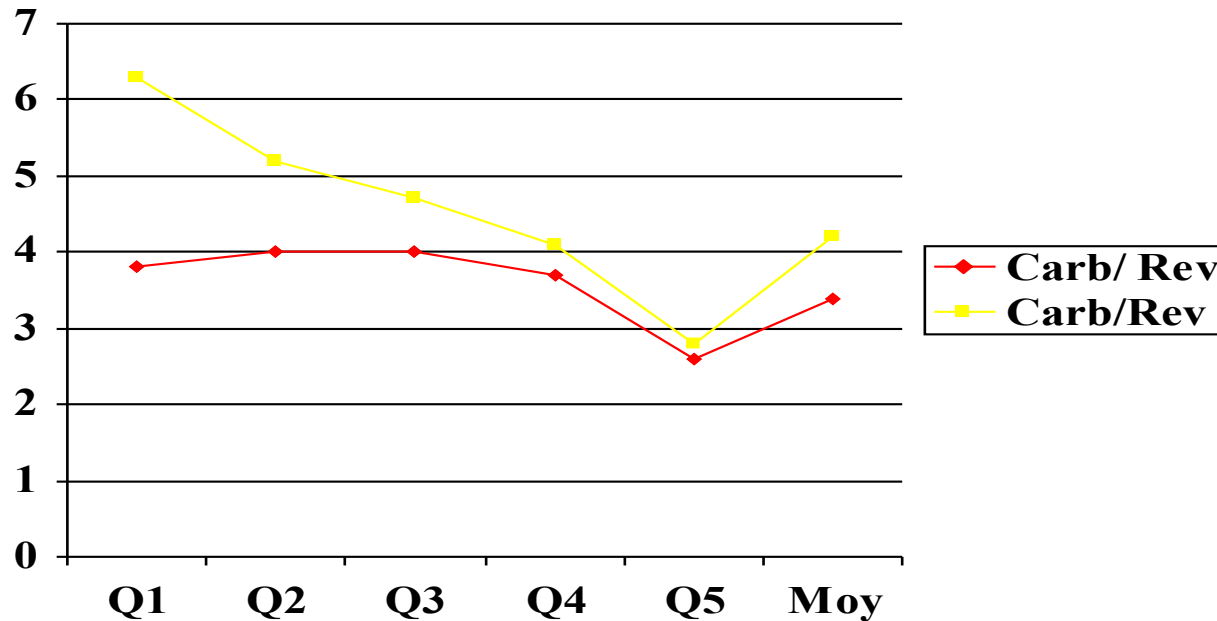
L'expression politique de la reformulation de la question sociale plaident pour des actions

- **Nouvelles et intersectorielles :**
 - Aides au passage du permis de conduire
 - Services de transport spécifiques pour ceux qui ne pourront plus ou jamais accéder à la voiture
 - Politique de logement social pour rapprocher les plus démunis de leurs lieux d'emplois actuels ou potentiels
- **Appuyées autant sur la voiture que le transport public**
- **Personnalisée et contextualisée** (sortir de la logique unique des aides par statut)

Une expérience gagnant-gagnant : l'aide au passage du permis pour les jeunes sans ressource pour accéder à un emploi

- **La majorité des personnes aidées ont eu le permis**
- **La majorité avec permis ont pu acheter une voiture d'occasion**
- **La majorité de ces derniers ont trouvé un emploi**
- **Le coût pour la société est équilibré par la baisse des dépenses sociales**

PART DÉPENSE DE CARBURANT - BUDGET TOUS MÉNAGES/ÉQUIPÉS (BF 2001)



LA NON MOTORISATION

	Pas besoin	Ne peut pas payer
EUROPE des 15	16,2 % De 14 à 26 %	10,5% De 3 à 23 %
France - Italie	14,6 % - 18,3 %	6,5% - 3,5 %
Uk/Dk/Ni	17,6 - 23,7- 26,1	10,5 - 14,1- 6,3
RFA/Aus/P	10,7 - 20,8 -16,2	15,3 - 6,3- 22,9

Source : Consumers in Europe - Eurostat (2002)