

Lorsque humanisme et efficacité se rencontrent!



LE RAMEAU

ETUDE MOBILITE

**Synthèse du panorama de la mobilité en France des populations
économiquement fragiles**

13 septembre 2010

Le RAMEAU

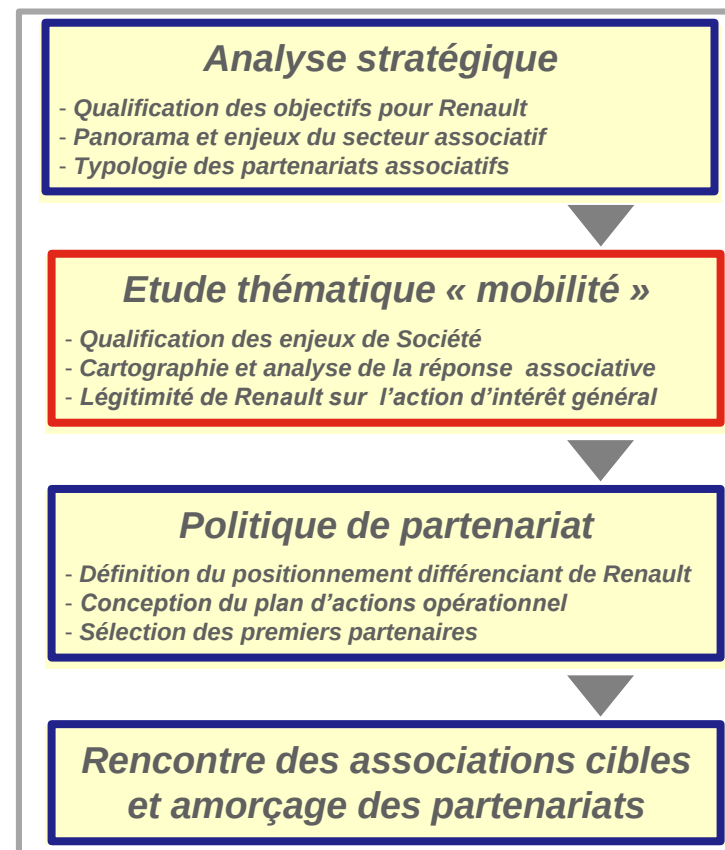
Association loi 1901, déclarée à la Préfecture du Val-de-Marne, publication au JO N°20060045-1507

9, rue Raymond du Temple - 94300 VINCENNES

Tél. : 01-53-66-99-70 - info@lerameau.fr – www.lerameau.fr

Rappel des objectifs et de la démarche

Réfléchir à ce que pourrait
être une offre/proposition
Renault vers les publics
« exclus de la mobilité »
(BoP) en France, en
s'appuyant sur le secteur
associatif



2^{ème} étape de la démarche structurée en 4 temps

- Qualifier l'état des lieux de la mobilité en France des populations économiquement fragiles du point de vue des acteurs associatifs
 - Comprendre les enjeux de la mobilité solidaire & durable en France
 - Identifier les réponses apportées par le secteur associatif
 - Qualifier les enjeux pour les entreprises
 - Comprendre le positionnement différenciant que peut prendre Renault sur le sujet
- Alimenter concrètement la réflexion concernant la conception d'un projet innovant en matière de partenariat autour de la mobilité solidaire & durable à court et à moyen terme
 - Identifier des projets innovants
 - Qualifier des stratégies de développement de ces projets et des moyens nécessaires

Un outil d'aide à la décision permettant de faire des choix « éclairés » pour définir la politique d'engagement sur des programmes « internes » et/ou « externes »

Etape 1

- Objectifs :
 - Se doter d'un panorama global
 - Prioriser les thématiques
 - Identifier les points à creuser
- Contenu :
 - Panorama global des enjeux et des thématiques
 - Cartographie et positionnement des acteurs sur ces différentes thématiques
- Modalités de travail :
 - Etude documentaire
 - Interview de personnalités qualifiées
 - Sources en Annexe

Poser les hypothèses et prioriser les axes de recherche

Etape 2

- Objectifs :
 - Réorienter les choix si nécessaire
 - Qualifier les typologies de projets innovants sur les thématiques investiguées
- Contenu :
 - Réalisation des investigations complémentaires sur les points clés identifiés
 - Instruction des thématiques retenues
- Modalités de travail :
 - Etude documentaire
 - Interview de personnalités qualifiées

Valider les hypothèses sur les axes de recherche retenus

Un processus itératif de manière à répondre aux enjeux et attentes de Renault

Contexte et enjeux de la mobilité

Panorama et besoins des clientèles fragiles

Cartographie des thématiques

Structuration des acteurs

Annexes

Périmètre et panorama de la mobilité

■ Points clés du panorama de la mobilité en France :

- Un type de déplacement et un mode de transport structurant :
 - ✓ Le trajet domicile- travail, le premier motif de déplacement (32% des déplacements sont liés à des motifs professionnels¹)
 - ✓ La voiture, le mode de transport privilégié (82 % des foyers sont motorisés²), mais différemment appréhendé suivant l'urbanisation, l'activité et l'âge
- Deux déterminants majeurs de la mobilité :
 - ✓ Les 5 capacités des individus : physiques, cognitives/psychologiques, techniques, logistiques, financières
 - ✓ Le territoire ou zone géographique d'implantation : un facteur clé du choix du type de transport

Définition mobilité : La capacité des individus à se déplacer et à utiliser les modes de transports

Périmètre de l'étude : La mobilité des individus au quotidien

***La mobilité, une réalité très disparate
en fonction de l'environnement et des capacités des individus***

■ Le concept de « mobilité durable » :

- La mobilité, une thématique « en soi » au cœur du développement durable puisqu'au cœur de la triple problématique environnementale, économique & sociale
- Cependant, la mobilité durable est avant tout (et historiquement) appréhendée par les primes « environnement » & « sécurité »,
- Des concepts ou formes de mobilité émergents liés à la mobilité durable : l'éco-mobilité, l'altermobilité, l'intermodalité

Définition du concept de mobilité durable selon l'OCDE: Une « mobilité qui ne met pas en danger la santé publique et les écosystèmes, respecte les besoins de transport tout en étant compatible avec une utilisation des ressources renouvelables à un taux inférieur à celui nécessaire à la mise au point de ressources renouvelables de remplacement »

***La mobilité durable, un concept qui s'ancre
autour des prismes « environnement » et « sécurité »***

Les 6 défis de la mobilité

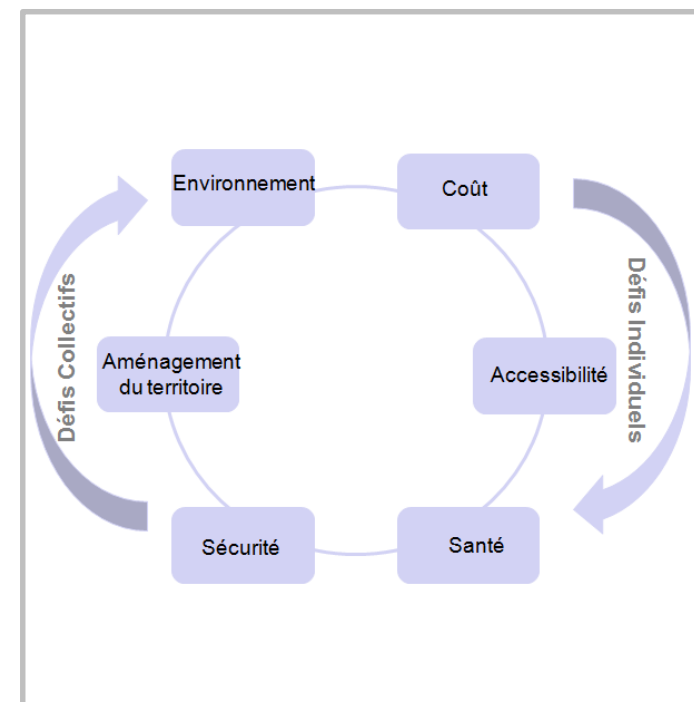
En synthèse

■ Trois défis collectifs

- Assurer la sécurité
 - ✓ Pour les usagers de la route (conducteurs, cyclistes, piétons)
 - ✓ Comme pour les usagers des transports en commun
- Réduire la pollution liée à la mobilité
 - ✓ Un défi majeur pour la mobilité durable mais qui mobilise peu les usagers:
 - ✓ Seuls 1/3 se disent prêts à se tourner vers une mobilité plus écologique¹
- Réduire les inégalités spatiales entre les populations
 - ✓ Désenclaver les zones périurbaines et rurales
 - ✓ Relier les communes de l'IDF entre elles, le défi majeur du Grand Paris

■ Trois défis individuels

- Minimiser le coût d'accès à la mobilité
 - ✓ Coût d'achat d'un véhicule individuel
 - ✓ Plus globalement coût d'accès aux transports
- Rendre accessible les solutions de mobilité
 - ✓ Tant pour les personnes en situation de handicap physique
 - ✓ Que les personnes en situation de handicap cognitif / socioculturel / psychologique
- Réduire les impacts nocifs de la mobilité sur la santé
 - ✓ Stress, troubles du sommeil...



Des défis interdépendants, qu'ils soient collectifs ou individuels

Cadre législatif et réglementaire

En synthèse

LE RAMEAU

■ Un cadre législatif et réglementaire de la mobilité éclaté

- Trois ministères impliqués directement en matière de mobilité (MEEDDM, Industrie, Intérieur – permis et sécurité routière)
- Une pluralité de lois environnementales, sociales ou d'aménagement du territoire connexes

■ Une évolution du cadre législatif et réglementaire dans le traitement de la mobilité

- Initialement, un cadre législatif axé sur l'organisation des transports et la sécurité
- Depuis les années 2000, une intégration croissante des problématiques environnementales (Grenelle de l'Environnement I et II et essaimage des Agendas 21)
- Depuis 2007/2008, le cadre réglementaire tente d'influer sur les difficultés de mobilité des salariés et des demandeurs d'emploi au travers :
 - ✓ Des Plans de Déplacements obligatoires pour les entreprises et les administrations
 - ✓ La mise en place d'une « batterie » d'aides favorisant la mobilité pour les demandeurs d'emploi

■ Des perspectives d'évolution du cadre législatif et réglementaire au regard de deux éléments majeurs :

- La mobilité positionnée comme un levier majeur d'emploi et d'insertion professionnelle dans le cadre du Rapport GREFF (2009)
- « Transport et mobilité durable », l'un des neufs défis (décliné en 4 axes stratégiques) de la SNDD 2010-2013 (Stratégie nationale de développement durable) adoptée le 27 juillet 2010 par un comité interministériel

***Un sujet commun à une pluralité de cadres législatifs,
dont le pan social mobilise de plus en plus les pouvoirs publics***

Propositions phares concernant directement la mobilité issues du rapport GREFF

- Améliorer l'information sur les dispositifs d'aide à la mobilité proposés par Pôle Emploi
- Relier les aides à la mobilité à l'aide à la formation lorsque la mobilité est un obstacle au retour à l'emploi
- Créer un « bilan mobilité » pour les demandeurs d'emploi
- Inciter à la création des plateformes de mobilité dans chaque département ayant pour but de rassembler l'ensemble des services de mobilité d'un territoire (location de véhicules, aide au permis...)
- Inscrire les problématiques de mobilité dans les pactes territoriaux pour l'emploi

Les 4 axes stratégiques

« Transport & Mobilité durable »

- Promouvoir des pratiques de mobilité plus durable pour les personnes et les biens en favorisant la proximité
- Renforcer l'intermodalité et développer des alternatives au transport routier et aérien
- Améliorer l'efficacité énergétique des véhicules, réduire les émissions et promouvoir les énergies alternatives
- Veiller à l'accès aux services pour tous et à la mobilité pour tous et sur tout le territoire

Les enjeux de la mobilité

Enjeux politiques

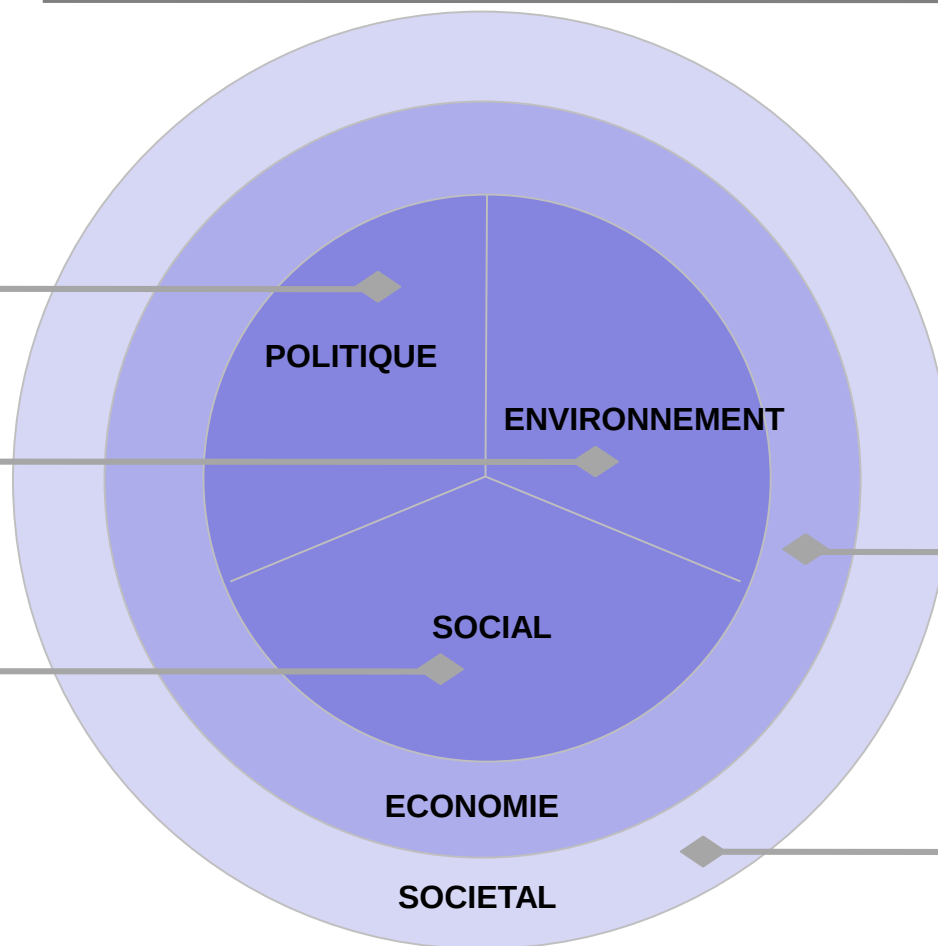
- ✓ Aménager le territoire
- ✓ Réduire les inégalités
- ✓ Assurer la sécurité des déplacements

Enjeux environnementaux

- ✓ Préserver l'environnement / réduire l'émission des gaz à effet de serre
- ✓ Identifier / développer de nouvelles solutions d'éco mobilité

Enjeux sociaux

- ✓ Passer d'une (im)mobilité subie à une (im)mobilité choisie pour tous
- ✓ Permettre l'autonomie des individus



Enjeux économiques

- ✓ Consolider un secteur économiquement incontournable
- ✓ Produire un effet de levier sur l'insertion professionnelle

Enjeux sociétaux

- ✓ Garantir le lien social, de l'insertion, et de l'accès au monde en général
- ✓ Consolider un vecteur de cohésion sociale

La mobilité : une thématique qui traverse tous les enjeux majeurs de la société

Points clés des enjeux d'une mobilité solidaire & durable

■ Une intensification majeure des problématiques sociales de mobilité :

- Des besoins de mobilité croissants (accroissement de la population, repoussement des populations fragiles en zones péri-urbaines...)
- Des conditions de mobilité de plus en plus contraignantes (hausse des horaires atypiques, solutions devant intégrer rapidement des dimensions environnementales...)
- ...qui font de la mobilité un nouveau creuset des inégalités entre deux populations : ceux qui ont une mobilité choisie et ceux qui ont une (im)mobilité subie

■ Un pan social insuffisamment pris en compte malgré une émergence forte du traitement des problématiques d'emploi et d'accessibilité :

- Une thématique encore traitée via des angles spécifiques : la sécurité et l'environnement prioritairement
- Pour laquelle il devient incontournable de réfléchir de manière systémique, parce que cette thématique
 - ✓ ...touche toutes les problématiques de société,
 - ✓ ...intègre des dimensions parfois contradictoires (ex : économique versus environnement)
 - ✓ ...et des dimensions qui deviennent de plus en plus prégnantes (environnement, social)

■ La mobilité, une réalité complexe qui appelle à des solutions intermédiaires innovantes à court ou moyen terme

- Les solutions d'envergure (type réaménagement du territoire ou innovations technologiques) ne peuvent résoudre qu'une partie des problématiques soulevées et dans une temporalité longue
- Il convient donc d'agir en urgence en identifiant et développant des initiatives facilement concrétisables à partir de l'existant

Passer d'un traitement « en silo » des problématiques de mobilité à une vision systémique de la problématique de mobilité...



... en identifiant et essayant des solutions intermédiaires innovantes à court ou moyen terme à partir de l'existant



... et créer les conditions de la mise en place d'une « mobilité durable choisie pour tous »...

Une (r)évolution en cours des problématiques de mobilité

Contexte et enjeux de la mobilité

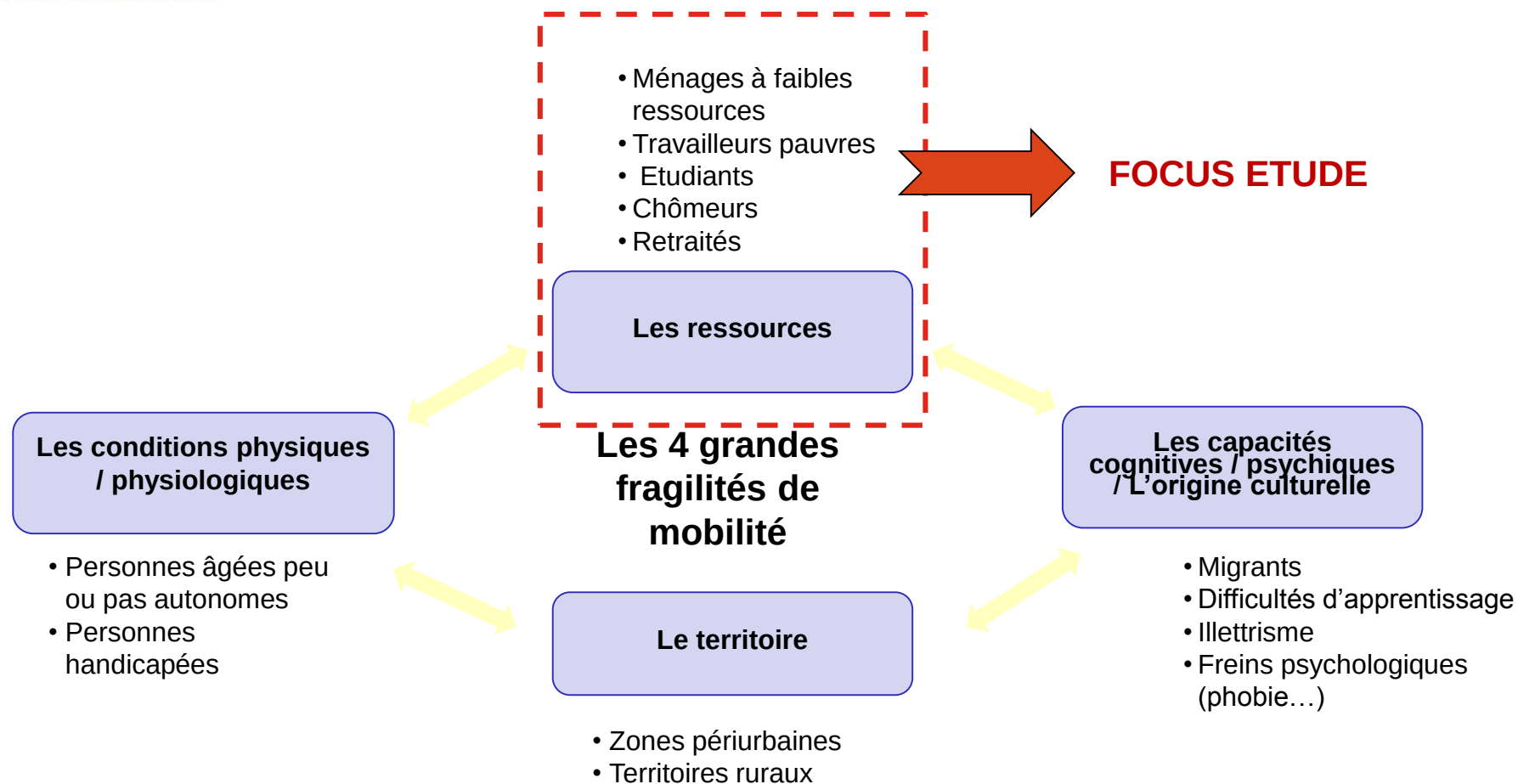
► **Panorama et besoins des clientèles fragiles**

Cartographie des thématiques

Structuration des acteurs

Annexes

Panorama des fragilités



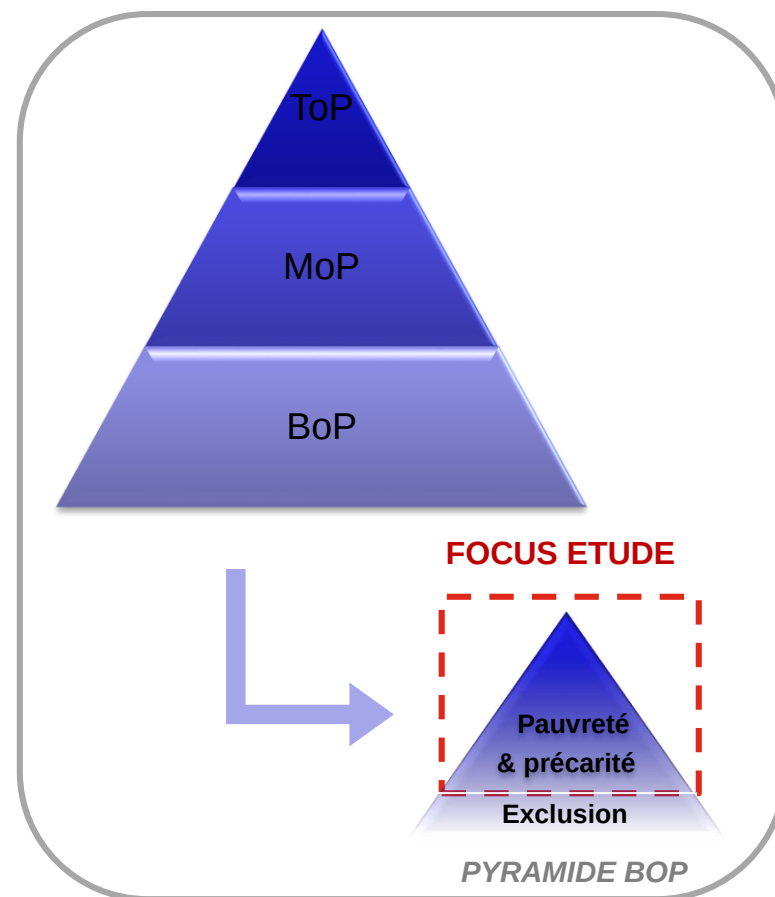
Des fragilités qui tendent à s'additionner

■ La définition de la pauvreté en France

- Selon l'ONPES¹, sont considérés comme pauvres les « ménages les plus défavorisés dans la distribution des ressources »
- La pauvreté est délimitée en France par un seuil social et monétaire par rapport au niveau de vie médian
 - ✓ C'est donc une approche « relative » de la pauvreté et non « absolue » comme dans les pays du Sud

■ Trois formes de pauvreté

- La pauvreté: situation structurelle liée aux ressources
- La précarité: situation temporaire pouvant évoluer vers une sortie par le haut (étudiants, jeunes diplômés par exemple) ou par le bas
- L'exclusion: ensemble de mécanismes de rupture conduisant à un défaut d'intégration difficilement surmontable



Plusieurs formes de pauvreté: de la précarité à l'exclusion

■ Une contrainte économique de plus en plus forte:

- Avec un taux de pauvreté monétaire fixé à 60% du budget médian, une personne seule dispose d'un budget de **910 € / mois** (INSEE 2007)
- Un budget préempté d'abord par le logement et l'alimentation
- Une pression exponentielle des dépenses contraintes (logement et dépenses liées) et d'une partie des dépenses incontournables (alimentation, transport, santé et éducation) sur les ménages les plus pauvres

■ Des facteurs structurants de la pauvreté qui tendent à se combiner:

- L'âge (INSEE 2007)
 - ✓ Les 18-24 ans sont les plus touchés par la pauvreté: 21% d'entre eux vivent sous le seuil de pauvreté
- Le genre (rapport ONPES 2007-2008)
 - ✓ 7,4% de femmes sont en situation de pauvreté ≠ 6,9% pour les hommes (un écart qui s'aggrave avec l'âge: 5,7% ≠ 2,8% chez les plus de 75 ans)
- La structure familiale (rapport ONPES 2007-2008)
 - ✓ 3 types de structures particulièrement touchées par la pauvreté: familles > 3 enfants, familles monoparentales (30%), personnes seules (dont de plus en plus: personnes âgées)
- Le territoire (rapport ONPES 2005-2006)
 - ✓ Les zones périurbaines des grandes agglomérations, et particulièrement les ZUS (31,8%)
 - ✓ Les territoires isolés économiquement (départements du Nord, territoires ruraux)
- Le niveau de qualification (INSEE 2007)
 - ✓ 23% de non-diplômés en situation de pauvreté ≠ 5% pour les diplômés de l'enseignement supérieur
- La situation socioprofessionnelle (INSEE 2007)
 - ✓ Les inactifs: 41% sont en situation de pauvreté
 - ✓ Parmi les actifs, 30% des agriculteurs et 20% des ouvriers non-qualifiés sont en situation de pauvreté

Chiffres clefs BoP

- **13%** de la population en situation de pauvreté, soit **8 M d'individus**
- **910 € / mois** de budget pour une personne seule
- **625 € / mois** de budget pour 10 % des personnes les plus pauvres (CREDOC 2006)
- **34%** des familles de 4 enfants et + sont en situation de pauvreté ≠ 9% pour les familles de 1 à 2 enfants (ONPES)
- Entre 1,7 et 3,7M de travailleurs pauvres (CREDOC 2009)

Une diversité de populations touchées par la pauvreté

Problématiques spécifiques des BoP en matière de mobilité

- Des contraintes économiques fortes renforcées par l'enclavement territorial:
 - Un budget restreint avec des dépenses structurelles (logement, alimentation) qui pèsent plus lourdement que les autres ménages
 - Un coût des transports d'autant plus élevé que les populations BoP sont majoritairement situées dans des zones géographiques offrant peu de solutions de mobilité (zones péri-urbaines des grandes agglomérations et zones rurales)
- Des difficultés spécifiques liées à l'emploi et plus largement à l'insertion professionnelle renforcées aussi par l'enclavement territorial
 - Une mobilité complexe...
 - ✓ Des emplois souvent peu qualifiés qui impliquent une mobilité complexe : horaires décalés, horaires fixes, zones d'activité peu accessibles sans véhicule particulier
 - ✓ Des trajets domicile-travail souvent effectués dans des zones offrant peu de solutions de mobilité (22% de banlieue à banlieue, 15% d'espace rural à espace rural)
 - ...qui réduit le champ des possibles en matière de recherche d'emploi alors que ces populations sont les plus touchées par le chômage

Chiffres clefs BoP & Mobilité

- Un budget transport maximal moyen de 100€/mois (INSEE 2006)

Les dépenses des ménages selon le niveau de vie par quintile de niveau de vie * et par an
Unité : %

	1 ^{er} quintile	2 ^e quintile	3 ^e quintile	4 ^e quintile	5 ^e quintile	Ensemble
De 0 à 10 689€	10 690-	14 453-	18 428-	+25 044€		
	10 689€	14 452€	18 427€	25 044€		
Transports	11,0	14,7	15,5	16,0	16,0	15,1

- ≈ 1M de bénéficiaires des minima sociaux touchés par des « empêchements de mobilité »¹
- 10 000 à 20 000 personnes en insertion professionnelle bénéficient d'une aide à la mobilité¹

Une population ayant peu de solutions de mobilité pour des besoins élevés : un cercle vicieux entre situation de pauvreté et solutions de mobilité

Contexte et enjeux de la mobilité

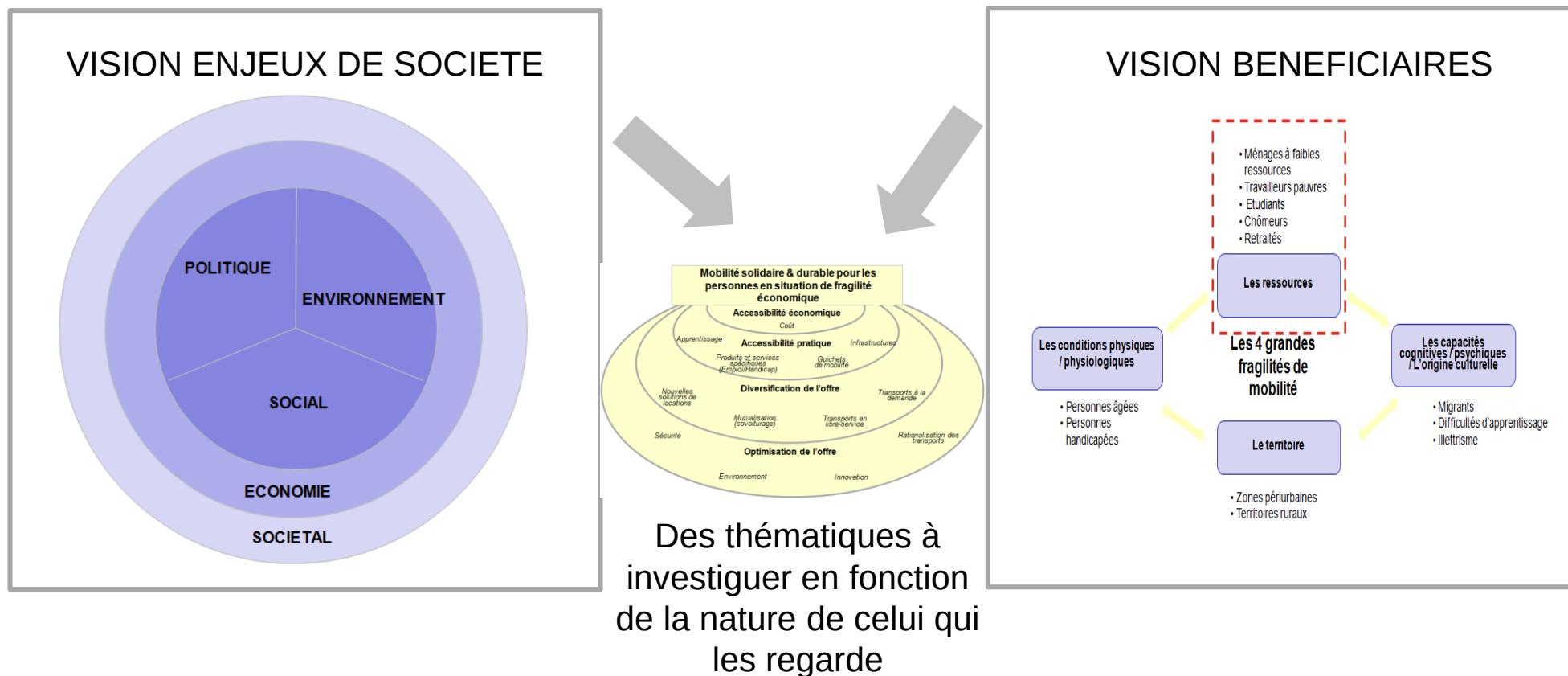
Panorama et besoins des clientèles fragiles

 **Cartographie des thématiques**

Structuration des acteurs

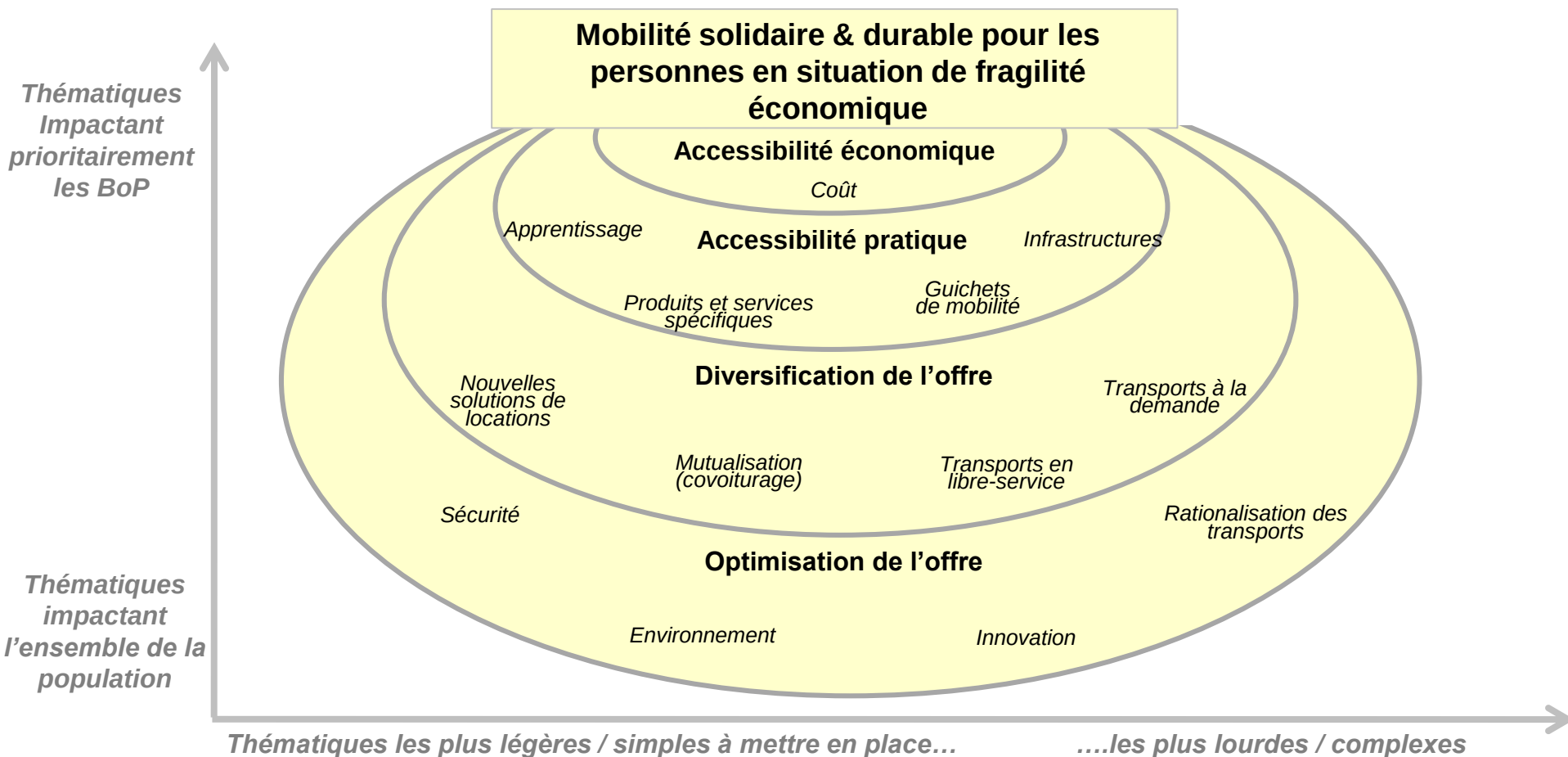
Annexes

Positionnement et lecture des acteurs



Une vision différente des enjeux en fonction du positionnement des acteurs

Cartographie globale des thématiques



Le coût : la thématique centrale pour la mobilité des personnes économiquement fragiles

Cartographie des thématiques

L'accessibilité économique

- **L'accessibilité économique est la capacité financière d'un individu à accéder à une (ou des) solution(s) de mobilité**

- **Enjeu:** réduire les inégalités économiques d'accès aux produits et services de mobilité

■ Problématique majeure de l'axe

- De nombreux dispositifs existent mais un manque d'information et une complexité d'accès en restreignent le nombre de bénéficiaires
 - ✓ Seuls 33% des potentiels bénéficiaires en profitent actuellement¹

■ Pistes

Mettre en place une mobilité durable & solidaire pour les personnes en situation de fragilité économique

Accessibilité économique

Coût

- Aides financières directes pour financer le transport ou le permis de conduire: distribuer pas différents types d'acteurs
 - ✓ Pôle Emploi
 - ✓ Collectivités (PLIE)
 - ✓ Entreprises
 - ✓ Secteurs professionnels

- Production de véhicules bon marché

- L'accès au crédit: le microcrédit personnel
 - ✓ Expérimentation de l'ADIE d'un prêt pour les personnes dans l'emploi ou en insertion ayant des difficultés de mobilité

Une thématique centrale pour une mobilité durable et solidaire des clientèles BoP

Cartographie des thématiques

L'accessibilité pratique

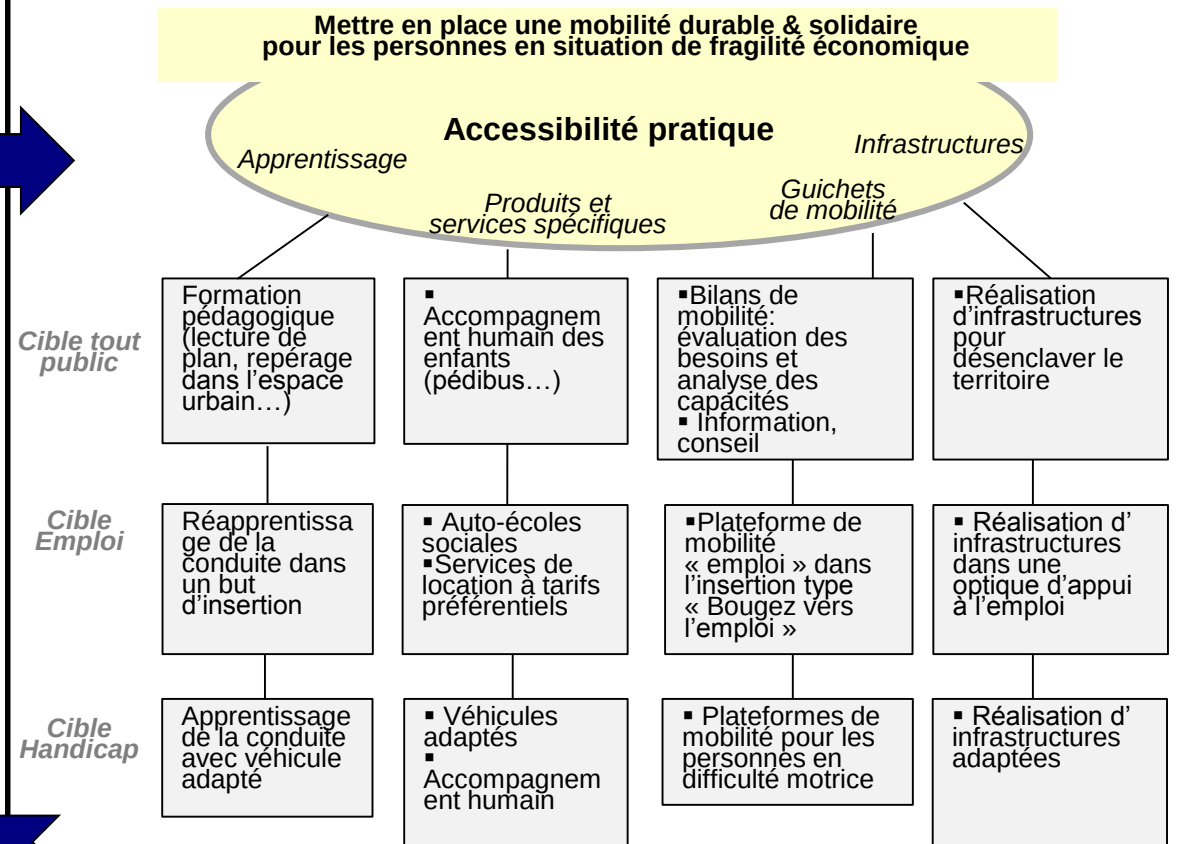
- **L'accessibilité pratique est la capacité opérationnelle à accéder aux solutions de mobilité** (capacités physiques, existence d'infrastructures...)

- **Enjeu:** réduire les inégalités opérationnelles d'accès à la mobilité

■ Problématiques majeures de l'axe

- Une méconnaissance globale des services existants
- Des disparités locales très importantes dans la mise à disposition des différents dispositifs

■ Pistes



L'accessibilité pratique, un axe étroitement lié à l'accessibilité économique

Cartographie des thématiques

La diversification de l'offre

- La diversification de l'offre correspond à l'ensemble des nouvelles solutions pour répondre aux besoins de mobilité des individus

- **Enjeu:** diversifier les solutions de déplacements pour couvrir l'ensemble des besoins de mobilité des populations

■ Problématiques majeure de l'axe

- Un manque de coordination entre les différentes offres
- Une répartition inégale sur le territoire de ces nouvelles offres
- Des offres, exceptées pour les transports à la demande, qui ne sont pas adaptées aux besoins des BoP

■ Pistes

Mettre en place une mobilité durable & solidaire pour les personnes en situation de fragilité économique

Nouvelles solutions de locations

La diversification de l'offre

Transports à la demande

Mutualisation

Transports en libre-service

- Système locatifs proposant de nouvelles offres type deux-roues moteur / vélo / vélo à assistance électrique / voiture électrique

- Velopartage
✓ Velib'
- Autopartage
✓ Projet Autolib
- 2roues-moteurs
✓ Bornes de vélo à assistance électrique

- Mutualisation de l'utilisation:
✓ Covoiturage
- Mutualisation de la propriété d'un véhicule

- Transports microcollectifs
✓ Ex: navettes reliant des zones de domicile et des pôles d'activité enclavés
- Taxi social

Une diversité d'offres de déplacement mais peu coordonnées et inégalement adaptées aux besoins des populations BoP

Cartographie des thématiques

L'optimisation de l'offre

- **L'optimisation de l'offre désigne les axes d'amélioration de la mobilité qui concerne l'ensemble de la population**

- **Enjeu:** mieux intégrer ces problématiques à la mobilité des personnes en situation de fragilité économique

■ Problématique majeure de l'axe

- Des objectifs d'optimisation de l'offre qui, de par leur coût d'accessibilité, ne sont pas adaptés aux contraintes économiques de la population BoP

■ Pistes

Mettre en place une mobilité durable & solidaire pour les personnes en situation de fragilité économique

Optimisation de l'offre

Sécurité

Environnement

Innovation

Rationalisation des transports

- Sensibilisation aux dangers de la route
- Formation à une conduite plus responsable
- Apprentissage adapté du code de la route
- Outils signalétiques

- Stages d'écoconduite
- Promotion de l'alternance
- Développer des véhicules propres

- Une innovation technologique
 - ✓ Le véhicule propre
- Une innovation sociétale
 - ✓ Un droit à la mobilité pour garantir l'accès de tous à la mobilité
- Une innovation qualitative
 - ✓ Améliorer la qualité de vie par la présence de transports esthétiques, peu polluants et peu bruyants

- Les Plans de Déplacement pour faciliter les trajets domicile-travail
 - ✓ Mutualisation des besoins et des solutions
 - ✓ Développement de nouvelles pratiques de travail
- L'intermodalité pour faciliter la connexion entre différents modes de transports au sein d'un même trajet

Une optimisation de l'offre bénéfique pour tous mais qui concerne de manière inégale les personnes en situation de fragilité économique

Contexte et enjeux de la mobilité

Panorama et besoins des clientèles fragiles

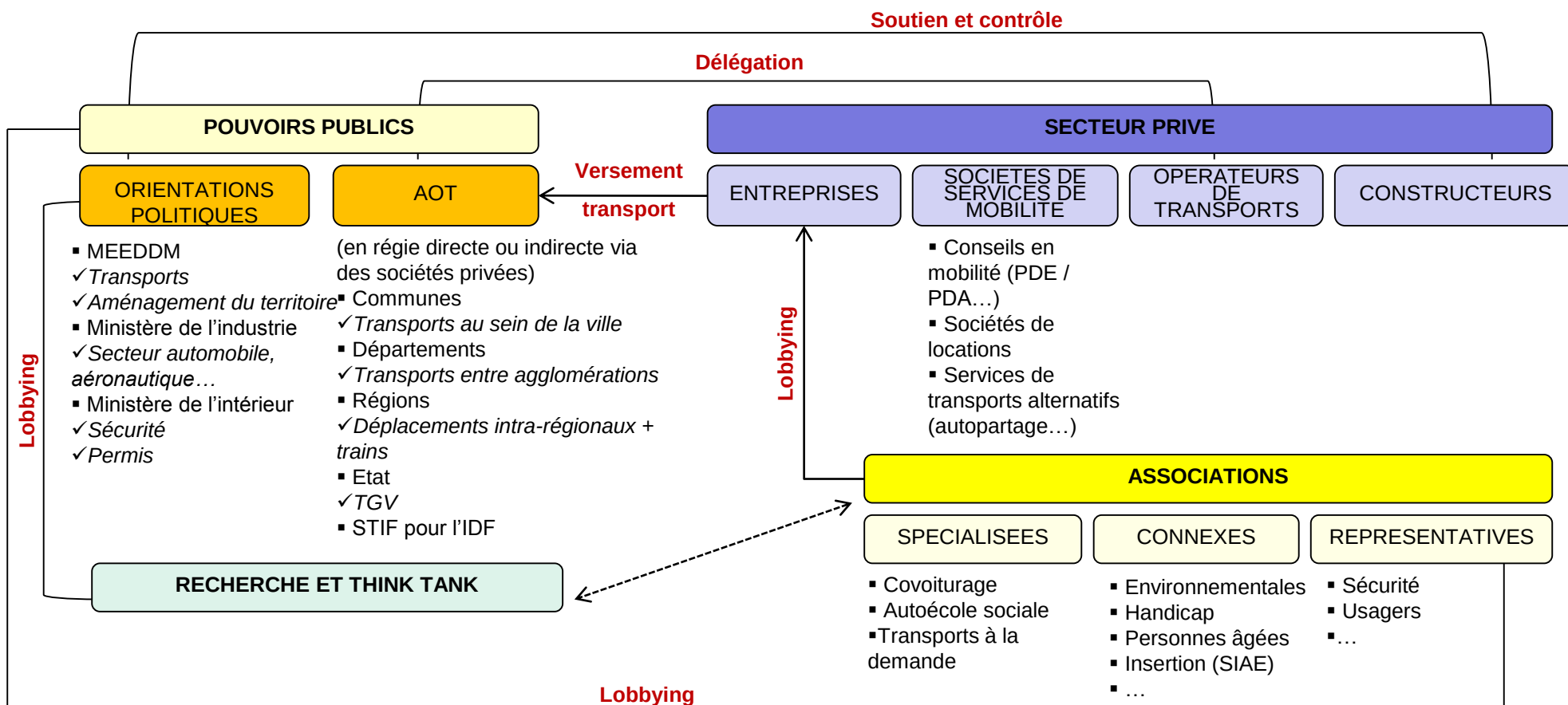
Cartographie des thématiques

 **Structuration des acteurs**

Annexes

Panorama des acteurs

Structuration des acteurs et compétences respectives



Un domaine largement structuré par les pouvoirs publics et le secteur privé

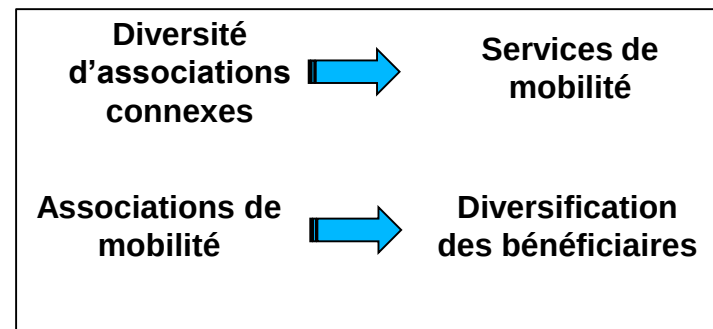
Réponses des associations

Structuration du secteur associatif dans le domaine de la mobilité

- **Très peu de grands acteurs associatifs nationaux exclusivement consacrés à la mobilité**
- **En revanche une multitude de petites associations territoriales dédiées**
 - Une territorialisation très forte des besoins en matière de mobilité qui explique ce déséquilibre
 - Une absence d'instance fédératrice ou coordinatrice de ces différentes associations qui freinent leur développement
- **Un grand nombre d'associations connexes (nationales et locales) qui ont intégré la problématique mobilité à leur mission d'intérêt général**
 - A l'inverse, les associations spécialistes de la thématique tendent à diversifier leurs types de bénéficiaires

Répartition des associations

	Associations spécialistes	Associations connexes
National	+	++
Local	+++	+++



Peu de grands acteurs spécialistes mais de plus en plus d'associations locales qui intègrent la mobilité à leur mission d'IG

Réponses des associations

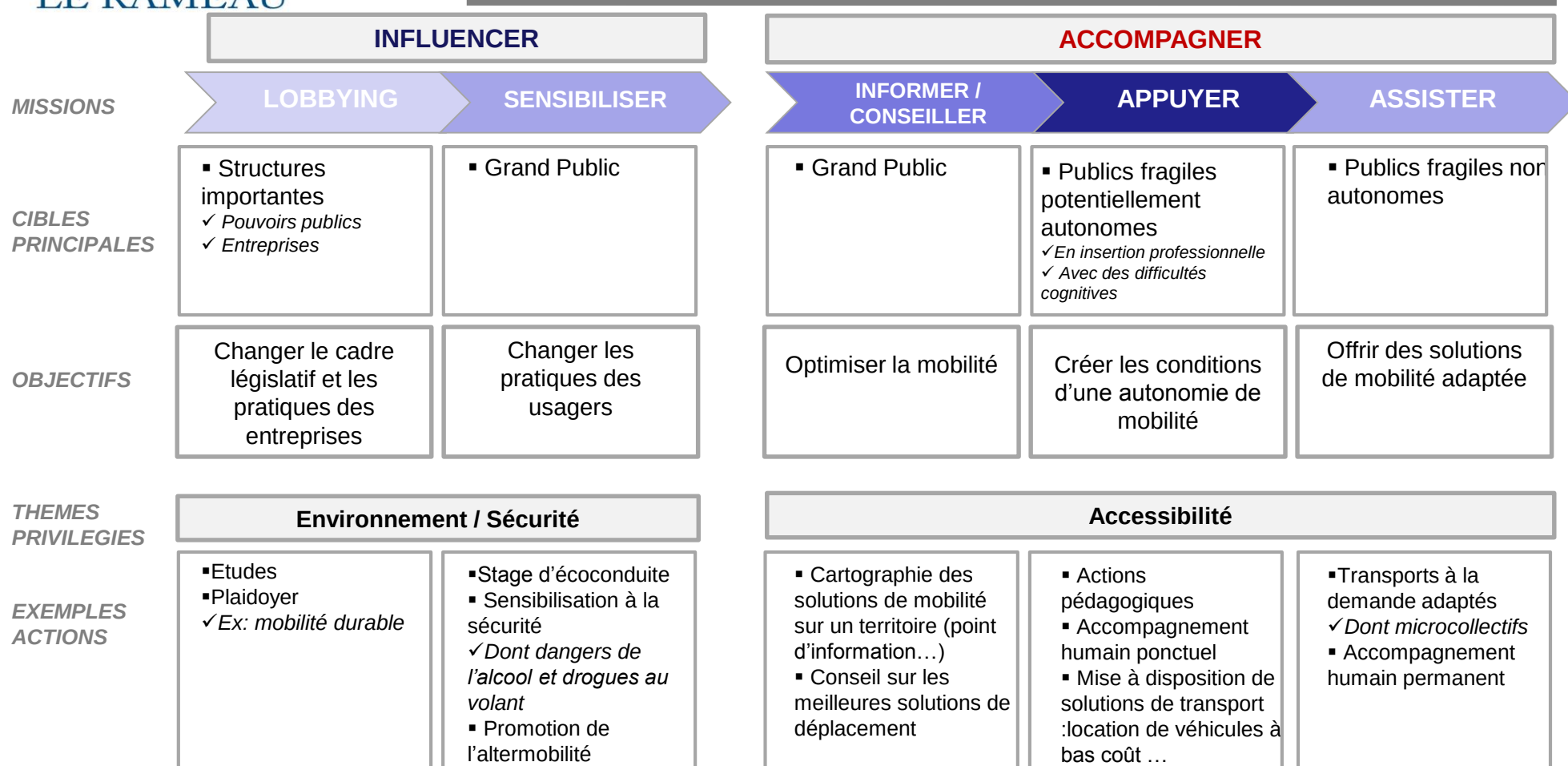
Cartographie des acteurs associatifs

	Structures spécialistes		Structures connexes
Structures nationales	Fédérations URF (Union Routière Française) Fédération Nationale des Usagers des Transports FARE (Fédération des Associations de la Route pour l'Education – Fédération des auto-écoles sociales) FEDUCO (Fédération Nationale du Covoiturage) Union Aid'Auto France		Un grand nombre de fédérations regroupant des associations d'intérêt général
	Associations Association Prévention Routière Voiture & Co Allostop (covoiturage) Réseau Escapades (handicap)	Think Tank IVM Trans-cité	Un grand nombre d'associations agissantes sur une population bénéficiaire spécifique Exemples : ANPHA (Association Nationale des Personnes Handicapées) / APF (Association des Paralysés de France)...
Associations territoriales	De multiples associations locales : ▪ Plateformes de mobilité (ALM) ▪ Autoécoles sociales ▪ Associations d'aide à la mobilité (information, conseil, apprentissage..) ▪ Associations de services de transports (covoiturage, taxi social, location de voitures...) ▪ Associations de mobilité durable		De multiples associations locales proposant : ▪ Des services de transport adaptés : association sur la thématique du Handicap , les services à la personne (personnes âgées, dépendantes...) et les associations rurales ▪ De la mise à disposition de matériel : notamment les SIAE ▪ De la sensibilisation à l'écomobilité : et notamment les associations environnementales ▪ Ruralité

Des acteurs associatifs à différentes échelles

Réponses des associations

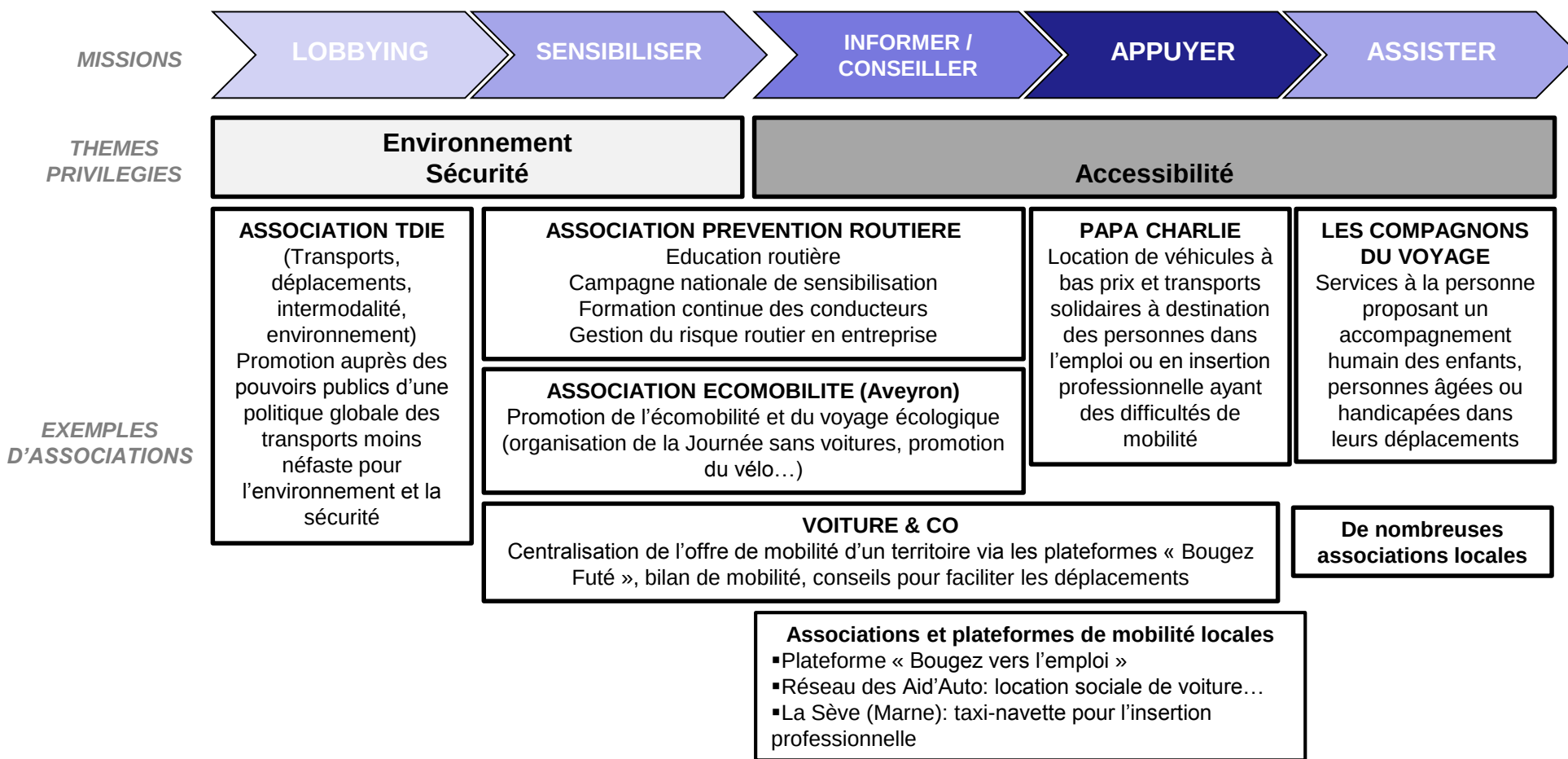
Typologie des missions et actions



**Des structures d'influence axées environnement ou sécurité
et des structures d'accompagnement axées accessibilité**

Réponses des associations

Illustrations d'actions associatives



Réponses des associations

Spécificité de l'action et du positionnement

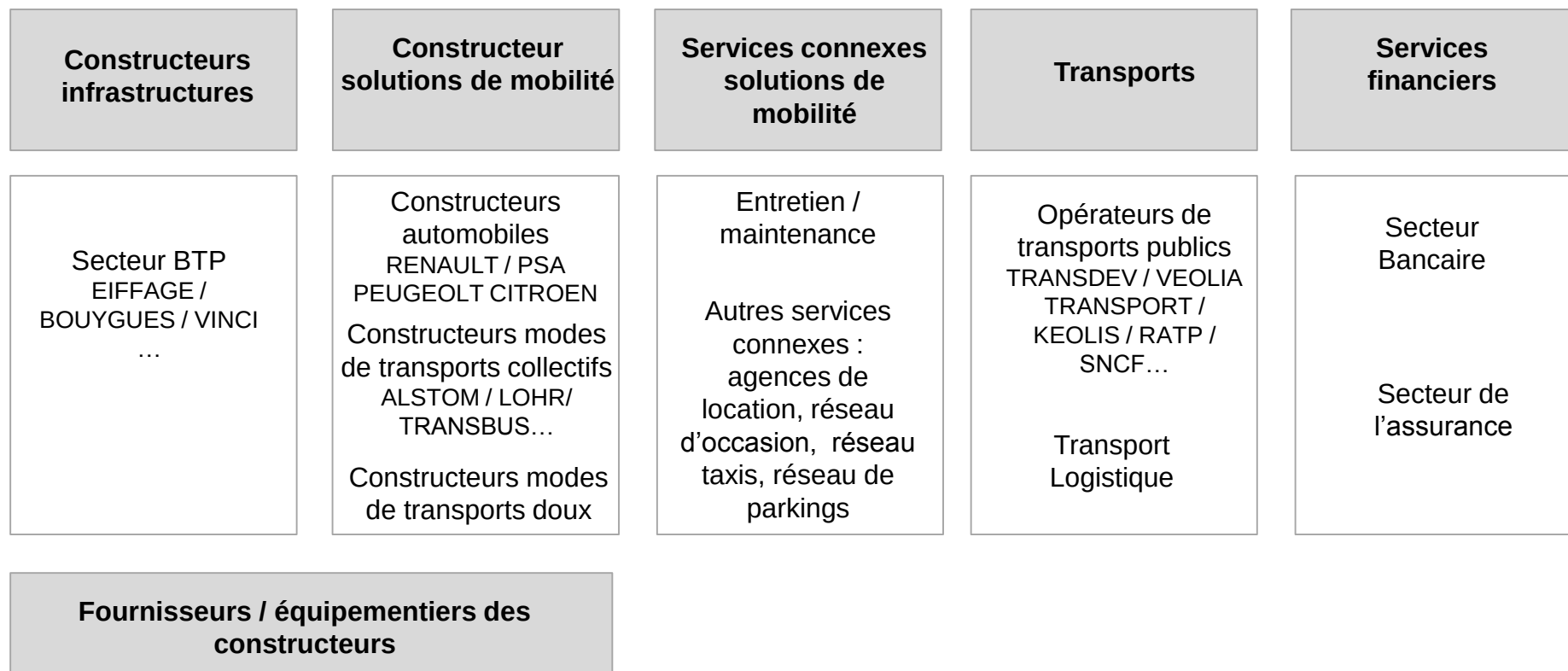
- **Une plus-value spécifique de l'action associative en matière de mobilité :**
 - Une action possible à l'échelle micro-locale
 - Une bonne connaissance des publics les plus fragiles et de leurs besoins
 - Des actions comprenant une forte dimension d'accompagnement humain,
 - Des structures propices à l'expérimentation, sur une thématique qui appelle particulièrement à des solutions innovantes et opérationnellement légères à mettre en œuvre

- **Un positionnement particulier des associations liées au secteur de la mobilité**
 - Des associations souvent dans des situations de « concurrence » avec des structures privées ou publiques :
 - ✓ notamment pour le développement de plateformes de mobilité
 - ✓ mais aussi pour le développement de services adaptés
 - Des associations souvent positionnés comme des « prestataires de service » pertinents, les plateformes de mobilité portées par des collectivités locales ne développent généralement pas leurs propres services mais orientent les bénéficiaires auprès des structures associatives

Une plus-value associative liée à la connaissance des fragilités et problématiques des bénéficiaires, structures qui se positionnent souvent en prestation de services

Positionnement entreprises

Les parties prenantes entreprises de la mobilité



Une multitude de secteurs et d'entreprises parties prenantes de la mobilité

Positionnement entreprises

Zoom sur *PSA PEUGEOT CITROEN*

Quelques éléments sur L'Institut de la Ville en Mouvement

- Une politique de développement durable sur les 4 axes de responsabilité : économique, environnementale, sociale et sociétale
- Les 4 axes de la politique sociétale de PSA :
 - Sécurité routière : promouvoir une meilleure sécurité urbaine
 - Mobilité urbaine : contribuer à la qualité des mobilités
 - Relations consommateurs : Renforcer le dialogue avec les consommateurs
 - Etats & collectivités : Développer des actions responsables avec l'Etat et les collectivités
- Les 3 « principes de responsabilité » de l'axe « mobilité urbaine » :
 - Participer au développement de nouveaux modes de déplacement contribuant à la fluidification du trafic
 - Réduire les émissions sonores de ses véhicules
 - Soutenir des initiatives conduites par des associations œuvrant pour la mobilité comme facteur d'insertion sociale et professionnelle
- Les actions & réalisations majeures:
 - Lancement en 2000 de l'IVM – Institut pour la Ville en Mouvement
 - Des plans locaux de mécénat
 - ✓ Association Escapade: prêts de véhicules utilitaires pour transport de matériel dans le cadre d'une mission de solidarité internationale
 - ✓ Association Relais Enfants Parents: don de véhicules à l'association permettant à des enfants de visiter leurs parents incarcérés

- Créé en 2000 par PSA, l'IVM est un lieu pluridisciplinaire qui a pour mission de :
 - ✓ contribuer à l'émergence de solutions innovantes pour les mobilités urbaines et les expérimenter
 - ✓ permettre des comparaisons internationales et recenser les approches urbanistiques les plus originales
- Organisation & gouvernance :
 - ✓ conseil scientifique et d'orientation composé de 19 représentants universitaires et de grandes entreprises et d'un GIP (SAMU Social)
 - ✓ 15 permanents
- Programmes phares en France:
 - ✓ 2002 : création d'une chaire universitaire
 - ✓ 2003-2005 : étude nationale sur le lien entre mobilité et insertion et création de la plateforme « Mobilité pour l'Insertion » regroupant 6 associations avec pour mission de faciliter la reproduction des expériences
 - ✓ 2007-2008 : programme « mobilité quotidienne des salariés » (études)

Une politique sociétale sur la mobilité urbaine essentiellement portée par l'IVM

***La mobilité, un défi majeur pour les
populations en situation de fragilité
économique,
mais un problème de société encore
insuffisamment investigué***

Zoom BoP

Budget pauvreté: les derniers chiffres disponibles

■ Définition de la pauvreté:

- Une approche monétaire de la pauvreté: « Un individu est considéré comme pauvre lorsque son niveau de vie est inférieur au seuil de pauvreté » (INSEE)

■ Population

- Un seuil de pauvreté fixé à 50 ou 60% du niveau de vie médian
- Une population pauvre de 4,7M (seuil à 50) ou de 8M (seuil à 60), soit dans ce cas 13% de la population
- Travailleurs pauvres: entre 1,7 et 3,7 M (ONPES 2006)

■ Economie

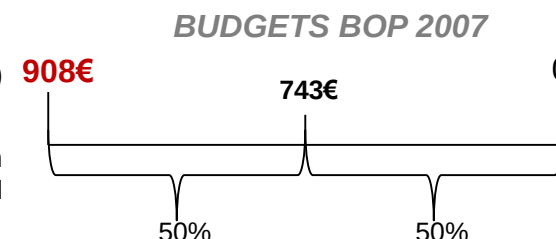
- Budget BoP mensuel pour une personne seule (2006): 880€ (seuil à 60%)
 - ✓ Budget médian 2006 (INSEE, Enquête Budget des familles): 1 467€ / mois pour une personne seule
- Budget BoP mensuel pour une personne seule (2007): 908€ (seuil à 60%)
 - ✓ Budget médian 2007 (INSEE, EBF – dernier chiffre disponible) : 1 510€ / mois pour une personne seule
- La moitié des personnes pauvres ont un budget < 743€ / mois (2007)

Seuils de pauvreté mensuels selon le type de ménage		
Unité : Euros de 2007		
	Seuil à 60 %	Seuil à 50 %
Personnes seules	908	757
Familles monoparentales, un enfant de moins de 14 ans	1 181	984
Familles monoparentales, un enfant de 14 ans ou plus	1 362	1 135
Couples sans enfant	1 362	1 135
Couples, un enfant de moins de 14 ans	1 635	1 362
Couples, un enfant de 14 ans ou plus	1 817	1 514
Couples, deux enfants de moins de 14 ans	1 907	1 589
Couples, deux enfants, dont un de moins de 14 ans	2 089	1 741
Couples, deux enfants de plus de 14 ans	2 271	1 892

Source : Insee. Année des données : 2007

■ BoP et budget transport

- En 2006, le 1^{er} quintile (20% de la population qui a le revenu le moins élevé) dépense en moyenne 11% de son budget en transport (INSEE, 2006)
 - ✓ Sachant que 13% de la population est en situation de pauvreté et dispose donc d'un budget mensuel de 880€ (2006), les BoP ont en moyenne un budget transport maximal de près de 100€ / mois (11% de 880€)



Le poids des dépenses contraintes et incontournables sur le budget des ménages

	Budget des 10 % les plus pauvres	Budget médian	Budget des 10 % les plus riches
Ressources	625 €	1 467 €	4 213 €
Dépenses contraintes	300 €	557 €	1 137 €
Dépenses incontournables	245 €	615 €	1 601 €
Ce qui reste	80 €	294 €	1 474 €

Source : Credoc, « Les classes moyennes sous pression », Consommation et modes de vie, n°219, mars 2009.

**La croissance des dépenses contraintes est inversement proportionnelle
au revenu des ménages**

Part des dépenses contraintes dans les ressources des ménages	1979	2005	Augmentation entre 1979 et 2005
Catégories pauvres (décile 1)	24 %	48 %	+ 24 points
Catégories modestes (déciles 2 et 3)	22 %	46 %	+ 24 points
Classes moyennes inférieures (déciles 4, 5, 6)	21 %	38 %	+ 17 points
Classes moyennes supérieures (déciles 7 et 8)	20 %	32 %	+ 12 points
Catégories aisées (décile 9)	19 %	29 %	+ 10 points
Hauts revenus (décile 10)	20 %	27 %	+ 7 points

Source : Credoc, « Les classes moyennes sous pression », Consommation et modes de vie, n°219, mars 2009.

Budget pauvreté: les derniers chiffres disponibles

Ventilation budget des ménages – INSEE 2006

Les dépenses des ménages selon le niveau de vie par quintile de niveau de vie •
et par an
Unité : %

	1 ^{er} quintile 0 - 10 689€	2 ^{ème} quintile 10 690- 14 452€	3 ^{ème} quintile 14 453- 18 427€	4 ^{ème} quintile 18 428- 25 044€	5 ^{ème} quintile + 25 044€	Ensemble
Transports	11,0	14,7	15,5	16,0	16,0	15,1
Loisirs et culture	8,2	8,9	10,4	11,7	14,6	11,4
Alimentation (hors alcool)	17,5	16,6	15,8	14,9	13,1	15,1
Logement, eau, électricité et combustibles	24,2	19,6	16,7	14,6	10,9	15,9
Ameublement, équipement et entretien ménager	5,6	6,3	6,7	7,3	8,7	7,2
Habillement	6,9	6,6	7,0	7,5	7,8	7,3
Hôtels et restaurants	3,5	4,4	5,2	5,6	6,6	5,4
Communications	4,6	4,0	3,9	3,8	3,1	3,7
Alcool et tabac	3,1	2,8	2,7	2,4	2,2	2,5
Santé	3,0	4,1	3,4	3,3	3,8	3,6
Enseignement	0,7	0,6	0,5	0,6	0,6	0,6
Autres biens et services (1)	11,8	11,4	12,3	12,3	12,6	12,1
Dépense totale (2)	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Source: Enquête Budget des familles- INSEE 2006

SOURCING

Les principales sources « académiques » de données sur la pauvreté

- INSEE
- ONPES
*Observatoire National de la
Pauvreté et de l'Exclusion*
- CREDOC
*Centre de Recherche pour
l'étude et l'observation des
conditions de vie*
- Observatoire des inégalités

Autres sources

- Fondation Abbé Pierre
Axe logement
- Secours Catholique
- Secours Populaire