Lorsque humanisme et efficacité se rencontrent!

Le Rayonnement des Associations par le Mécénat d'Entreprises d'Administrations et d'Universités

LE RAMEAU

Une étude réalisée en partenariat avec RENAULT

ETUDE MOBILITE

Panorama de la mobilité en France des populations économiquement fragiles

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

Etude Mobilité

Les objectifs

- Comprendre les enjeux de la mobilité solidaire & durable en France
- Identifier les réponses apportées par le secteur associatif
- Qualifier les enjeux pour les entreprises

Qualifier l'état des lieux de la mobilité en France du point de vue des acteurs associatifs

© Association Le RAMEAU / 2010

Sommaire

Contexte et enjeux de la mobilité

1. **Périmètre et panorama de la mobilité**
2. **Les six défis de la mobilité**
3. **Cadre législatif et réglementaire**
4. **Enjeux**
5. **Conclusions**

Panorama et besoins des clientèles fragiles

Cartographie des thématiques

Structuration des acteurs

Annexes

i. Définition globale de la mobilité
ii. Périmètre étudié
iii. Les différentes capacités de mobilité
iv. Les déplacements clefs
v. Les différents modes de transports: la multimodalité
vi. Un mode de transport particulier: la voiture
vii. La mobilité durable
viii. Les nouveaux concepts de mobilité
ix. En synthèse

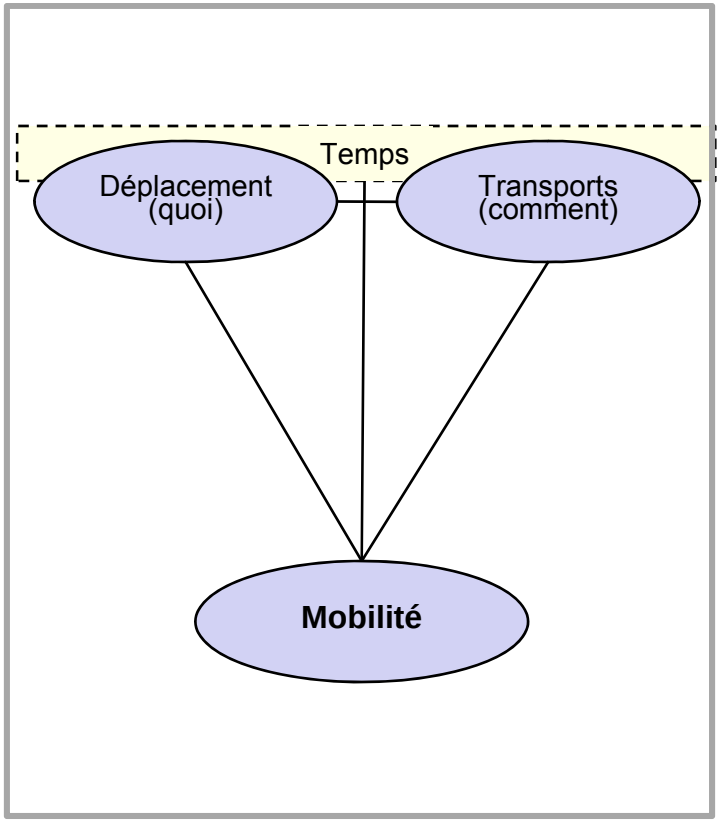
© Association Le RAMEAU / 2010

Périmètre et panorama de la mobilité

Définition globale de la mobilité

- **Mobilité, transport et déplacement, quelle différence?**
  - Le déplacement indique le trajet reliant un point A à un point B
  - Le transport est le moyen d'effectuer ce déplacement
  - La mobilité est la capacité à se déplacer et à utiliser les moyens de transport

- **Une notion centrée sur les capacités**
  - Le déplacement se réfère à une notion physique de mouvement
  - Le transport désigne davantage les infrastructures, la technique et la technologie des moyens de locomotion
  - La mobilité prend surtout en compte les facultés et possibilités des individus
    - ✓ C'est la raison pour laquelle la mobilité est traitée de manière privilégiée par des sociologues,
    - ✓ tandis que les transports et déplacements relèvent plutôt des urbanistes, géographes ou ingénieurs



La mobilité: la capacité à se déplacer à utiliser les modes de transport

© Association Le RAMEAU / 2010

Périmètre et panorama de la mobilité

Périmètre étudié

La mobilité: la capacité à se déplacer et à utiliser les modes de transport

La capacité

Quel périmètre?

- L'étude sera exclusivement consacrée à la mobilité matérielle ou physique des individus
- Sont donc exclus:
  - ✓ La mobilité sociale ou mobilité professionnelle
  - ✓ La mobilité immatérielle relative aux NTIC
  - ✓ Le transport de marchandises

Les déplacements

Quel périmètre?

- L'étude s'intéressera aux moyens et services destinés à répondre aux besoins quotidiens de locomotion de la population, à savoir la mobilité dite « locale et régulière »:
  - ✓ Soit un trajet effectué dans un rayon de 80 kms autour du domicile[1]
- La mobilité longue distance et sporadique (vacances, voyage d'affaires) ne fera pas l'objet d'une étude détaillée par la suite

Les modes de transport

Quel périmètre?

- Face à la diversité des modes de transports, l'étude se focalisera sur ceux qui structurent notre quotidien et sur les différents usages:
  - ✓ Véhicules individuels motorisés
  - ✓ Transports publics (bus, tram, TER….)
  - ✓ Transports dits « doux » : vélo, marche à pied
- Certains types de transports marginaux (téléphérique, hélicoptère, charrette…) s'imposent dans des conditions bien particulières mais ne représentent pas des éléments de solution essaimable pour les problèmes quotidiens de mobilité des populations

Le périmètre: la mobilité des individus au quotidien

© Association Le RAMEAU / 2010

[1] Source: INSEE

Périmètre et panorama de la mobilité

Les différentes capacités de mobilité

- **Physiques** - exemples d'incapacités physiques :
  - Incapacité à la marche
  - …
- **Cognitives / psychologiques**- exemples d'incapacités cognitives :
  - Illettrisme
  - Incapacité à se repérer sur un plan
  - Méconnaissance de la langue
  - Phobie
- **Techniques / savoir-faire** - exemples d'incapacités techniques :
  - Connaissance de la conduite (avoir son permis)
  - Savoir faire du vélo, du scooter…
- **Logistiques**
  - Disposer d'infrastructures permettant le déplacement
    - ✓ Routes, transports en commun, bornes de vélo en libre-service….
- **Financières**
  - Disposer des moyens financiers nécessaires pour supporter le coût de la mobilité

Les problèmes d'appropriation de la mobilité[1]

- Un contexte culturel qui n'a pas permis à la personne de s'approprier de manière autonome sa mobilité
- Un contexte socioculturel qui peut restreindre le « périmètre de vie » aux quelques rues proches du domicile
- Des problèmes cognitifs et psychologiques: surmonter sa peur (notamment provoquée par un isolement prolongé), se repérer dans l'espace, décrypter un plan de transports en commun
- Des problèmes d'illettrisme ou d'analphabétisme rendant difficile l'obtention d'un permis de conduire ou la lecture des indications
- Des problèmes de capacités techniques: certaines personnes sont inaptes au vélo, ou à la conduite d'une voiture ou d'un deux-roues

5 capacités qui peuvent être des « empêchements » de mobilité lorsqu'elles font défaut

© Association Le RAMEAU / 2010

[1] Source: Eric Le Breton, Mobilité et exclusion sociale, IVM 2007

Périmètre et panorama de la mobilité
Mobilité et déplacements

- **Les motifs d'ordre professionnel, première motivation des déplacements[1]**
  - 32% des déplacements sont d'ordre professionnel
  - 2nd et 3ème motif de déplacement: les loisirs (16%) et les courses (15%)
  - Le déplacement domicile-travail est le principal vecteur de mobilité
    - ✓ 10% des retraités n'ont effectués aucun déplacement du lundi au vendredi ≠ 2% des personnes dans l'emploi [1]

- **Plus du tiers des déplacements sont problématiques[2]**
  - 24% des trajets sont des déplacements relativement simples, effectués de centre ville à centre ville
  - En revanche 38,7% des déplacements sont problématiques car effectués dans territoires peu couverts par des solutions de mobilité:
    - ✓ 25% des déplacements sont effectués de banlieue à banlieue
    - ✓ 13,7% d'espace rural à espace rural
    - ✓ Les autres déplacements

Les motifs de déplacement[1]

en %

	Motif à destination	Motif à l'origine ou à destination
Motif de déplacement		
Motifs d'ordre professionnel	32,4	32,6
Étudier	9,7	10,3
Démarches	2,8	2,8
Accompagner, aller chercher, faire garder	9,6	9,3
Courses	15,5	15,8
Soins	3,6	3,5
Visites	9,1	9,2
Loisirs et autres motifs privés	17,3	16,5
Total	**100,0**	**100,0**

Une population de plus en plus mobile[1]

✓ Une distance parcourue de plus en plus importante : en 1975, la distance moyenne était de 20 kms/J/pers; en 2000, elle atteint les 40 kms

✓Un nombre de déplacements / jour d'autant plus important que la localité est peuplée : environ 3,4 déplacements / J pour les aires urbaines > 100 000 hab ≠ 2,9 pour les communes de < 100 000 habitants

✓Un temps moyen de déplacement relativement homogène sur le territoire: entre 15,9 et 17,1 mn, sauf en Ile-de-France où il s'élève à 24 mn

Le déplacement domicile – travail : un facteur clé de la mobilité

© Association Le RAMEAU / 2010

[1] Source: article « Les écarts de temps de transport », in *France, portrait social* – Insee 2009

[2] Source: Enquête Nationale Transports et Déplacements (ENTD) 2007-2008, INSEE/ Services de l'Observation et des Statistiques (SOES) du MEEDDM

Périmètre et panorama de la mobilité

Mobilité et types de transport

- **L'ensemble de l'offre de transports, dite « multimodalité » inclut:**
  - Le véhicule particulier (voiture, deux-roues motorisées)
  - Les transports en commun
  - Les transports dits « doux » (marche, vélo principalement)
  - Les (nouveaux) usages de transports (covoiturage, cyclopartage, pedibus….)

- **L'utilisation des modes de transports est fortement corrélée au territoire[1]**
  - Une forte utilisation du véhicule particulier en zone rurale et un faible développement de solutions alternatives à son utilisation
    - ✓ 85% des déplacements entre communes de < 100 000 hab sont effectués en voiture
  - Les transports en communs et transports doux (marche, vélo) plus prisés en agglomération
    - ✓ En IDF, les transports en commun représentent 34% des déplacements intra-muros et 18% des déplacements en banlieue

Des modes de transport n'offrant pas les mêmes conditions de déplacements

Contraintes Voiture	Contraintes TC	Contraintes transports doux (marche, vélo)
▪ Coût (achat et fonctionnement) ▪ Permis de conduire ▪ Sécurité routière ▪ Stress ▪ Pollution	▪ Maillage territorial ▪ Horaires inadaptés ▪ Cognition ▪ Sécurité ▪ Prix	▪ Distance ▪ Capacités physiques ▪ Faible sécurité (vélo)

Mobilité quotidienne de la population

	Déplacements (en %)		Durée moyenne (en minutes)	
	1994	2008	1994	2008
Marche ou vélo	21	19	12	14
Véhicule particulier à moteur	74	76	16	17
Transports en commun	5	5	38	36
Ensemble rural et faiblement urbanisé	**100**	**100**	**16**	**17**
Marche ou vélo	31	33	13	14
Véhicule particulier à moteur	56	55	17	17
Transports en commun	13	12	36	40
Ensemble grandes agglomérations	**100**	**100**	**19**	**19**

Champ : déplacements locaux un jour de semaine des individus de 6 ans ou plus habitant en France métropolitaine.

Sources : Insee ; Service de l'observation et des statistiques (SOeS) ; Institut national de recherche sur les transports et leurs sécurité (Inrets).

Le territoire ou la zone géographique : un déterminant du type de transport choisi

© Association Le RAMEAU / 2010

[1] Source: Enquête Nationale Transports et Déplacements (ENTD) 2007-2008, INSEE/ Services de l'Observation et des Statistiques (SOES) du MEEDDM

Périmètre et panorama de la mobilité

Un mode de transport particulier: la voiture

- **La voiture : un mode de transport privilégié**
  - 82,7% des foyers français sont motorisés[1] : environ 1,5 véhicules par foyers
  - 65% des déplacements sont effectués en voiture et couvrent plus de 80% des distances parcourues (ENTD 2008)
  - Une image de la voiture qui tend à s'imposer lorsqu'il est question de déplacement

- **Les 3 facteurs structurant de la motorisation :**
  - **L'urbanisation**: plus la zone d'habitation est urbanisée, moins les ménages sont motorisés
    - ✓ Les centre-ville et banlieues sont les moins motorisés, d'autres modes de transport pouvant être privilégiés: offre des transports en commun, courtes distances permettant la marche à pied ou l'utilisation du vélo
  - **L'âge**: les 25-64 ans sont les plus motorisés, en lien avec leur activité professionnelle et leur situation familiale
  - **L'activité**: Les retraités et inactifs sont les moins motorisés, suivis par les employés et les cadres supérieurs
    - ✓ Pour cette dernière catégorie, leur faible motorisation s'explique par leur concentration dans des territoires où la voiture est moins nécessaire ou par « effet de style » (sentiment d'éco-comportement)

La voiture : un mode de transport essentiel mais appréhendé différemment selon l'urbanisation, l'âge et l'activité

Motorisation des ménages français

En pourcentage	2007	2008
SELON LA CATEGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE		
Exploitants agricoles	86,5	95,8
Salariés agricoles		
Commercants, artisans, chefs d'entreprise	92,5	94,6
Professions libérales, cadres supérieurs	84,7	83,8
Professions intermédiaires, contremaîtres	90,5	90,7
Employés	81,9	80,3
Ouvriers	89,9	91,3
Personnels de service	-	-
Autres actifs	-	-
Inactifs	74,8	75,0
dont retraités	78,1	78,1
SELON LA CATEGORIE DE COMMUNE		
Communes rurales	93,0	92,7
Villes de moins de 20 000 habitants	89,5	89,0
Villes de 20 000 à 100 000 habitants	86,5	86,5
Villes de plus de 100 000 habitants	78,9	80,2
Agglomération parisienne		
Ville de Paris		
Agglomération parisienne + ville de Paris	63,2	64,0
SELON LA CATEGORIE D'HABITAT		
Centre-ville	72,7	72,9
Banlieue	80,8	81,4
Périurbain	91,5	91,8
Rural	91,7	92,6
SELON L'AGE DU CHEF DE MENAGE		
Moins de 25 ans	60,4	61,1
25 à 34 ans	83,5	84,4
35 à 44 ans	89,5	87,5
45 à 54 ans	86,4	88,9
55 à 64 ans	86,9	87,4
Plus de 65 ans	73,1	73,2
ENSEMBLE	**82,4**	**82,7**

Source : Insee jusqu'en 1993, Sofres à partir de 1994.

© Association Le RAMEAU / 2010

[1] Source: Statistique des Transports en France, Union Routière Française, 2008

Périmètre et panorama de la mobilité

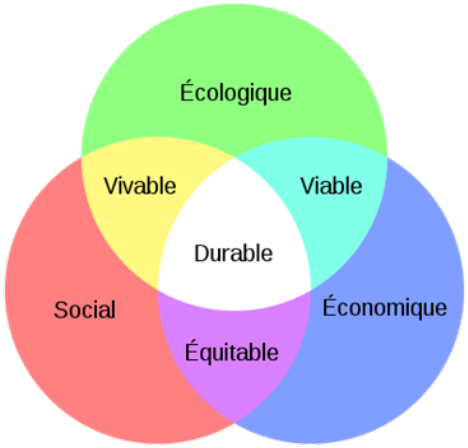
La mobilité « durable »

- **La hausse des préoccupations environnementales et la crise des énergies fossiles a fait émerger la notion de mobilité « durable »**
  - Agir en faveur d'une mobilité durable signifie prioritairement une mobilité respectueuse de l'environnement et la sécurité des déplacements
  - Les questions sociales et économiques de ce sujet restent encore peu prises en compte malgré une émergence très forte depuis 2008 de la préoccupation de la mobilité et de l'insertion dans l'emploi

- **Ce nouveau paradigme influe sur les modes de transports, et leurs usages :**
  - Produire des véhicules moins polluants (tant dans leur consommation que dans leur chaîne de production)
  - Changer les pratiques et modes d'utilisation
  - Améliorer l'aménagement du territoire
  - Innover technologiquement pour produire des véhicules moins polluants
  - Utiliser les transports en commun pour réduire la facture carbone par usager
  - Développer les modes de transports doux tels que la marche ou le vélo
  - Développer de nouveaux services de mobilité liés aux modes de transport existants
  - Rationaliser les transports (Plan de Déplacement)
  - Et enfin changer globalement les comportements et pratiques des usagers
    - ✓ Si 55% des français estiment que le développement durable passe par le changement de modes de transport, seuls 31% disent avoir modifié leurs pratiques (Sondage CSA-Nov 2009)

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* »

Les 3 piliers du développement durable



Selon la définition même de l'OCDE, ce sont principalement l'environnement et la sécurité qui structurent la mobilité durable

© Association Le RAMEAU / 2010

Périmètre et panorama de la mobilité

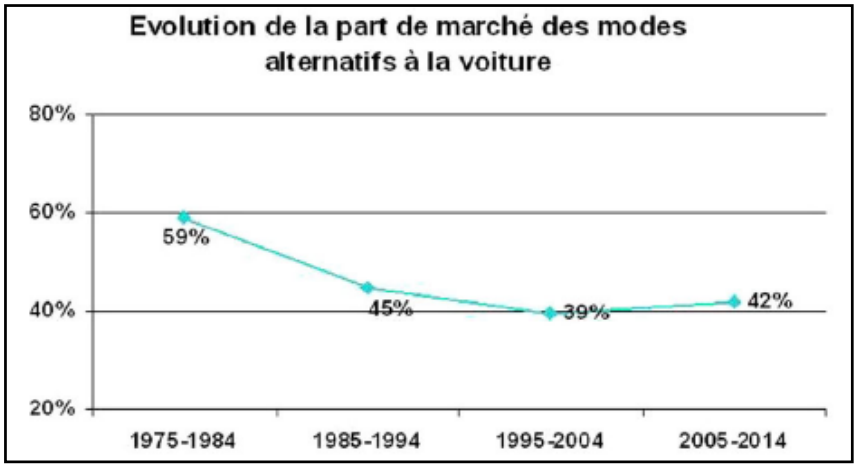
Les concepts associés à la mobilité durable

- **L'éco-mobilité :**
  - Une mobilité écologique : du respect de l'environnement à la qualité de vie
  - Une mobilité économique ou économe : permettant aux individus et collectivités d'économiser

- **L'altermobilité:**
  - Elle désigne l'ensemble des solutions de mobilité alternatives à l'utilisation individuelle de la voiture particulière et comprend :
    - ✓ Les modes de transport autres que la voiture
    - ✓ Les nouveaux usages des modes de transports existants
  - Une évolution en progrès mais inégale[1]:
    - ✓ 47% des français déclarent rechercher des solutions alternatives à la voiture sachant que Les solutions les plus utilisées sont: le vélo (32%) le covoiturage (27%)
    - ✓ L'altermobilité concerne surtout les centres-villes des grandes agglomérations et les zones rurales; dans les villes moyennes, l'usage de la voiture continue de progresser

- **L'intermodalité**
  - Elle désigne la combinaison de plusieurs modes de transports au sein d'un même déplacement
  - L'intermodalité doit permettre de faciliter les trajets
    - ✓ Ex: faire coïncider les horaires de bus et de trains, offrir certains services dans des lieux intermodaux stratégiques

Les principaux types d'altemobilité	
Les modes de transport	**Les usages des transports**
▪ Transport en commun (bus, train, métro, tram…) ▪ Transports doux (Vélo, marche)	▪ Covoiturage ▪ Autopartage ▪ Cyclopartage ▪ Transports à la demande ▪ Pédibus



Source: CERTU, La mobilité urbaine pour tous, Juillet-Août 2010

L'émergence de nouveaux concepts ou types de mobilité

© Association Le RAMEAU / 2010

[1] Source: Baromètre de la mobilité durable 2009, Macif

Périmètre et panorama de la mobilité
En synthèse

- **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 professionnels[1])
    - ✓ La voiture, le mode de transport privilégié (82 % des foyers sont motorisés[2]), 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 quotiden

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 »

© Association Le RAMEAU / 2010

[1] Source: article « Les écarts de temps de transport », in *France, portrait social* – Insee 2009
[2] Source: Statistique des Transports en France, Union Routière Française, 2008

Sommaire

Contexte et enjeux de la mobilité

1. Périmètre et panorama de la mobilité
2. Les six défis de la mobilité
3. Cadre législatif et réglementaire
4. Enjeux
5. Conclusions

i. Schéma
ii. L'aménagement du territoire
iii. Zoom sur la problématique du territoire
iv. L'aménagement du territoire: zoom sur le Grand Paris
v. Le coût
vi. La sécurité
vii. L'accessibilité
viii. L'environnement
ix. La santé
x. En synthèse

Panorama et besoins des clientèles fragiles

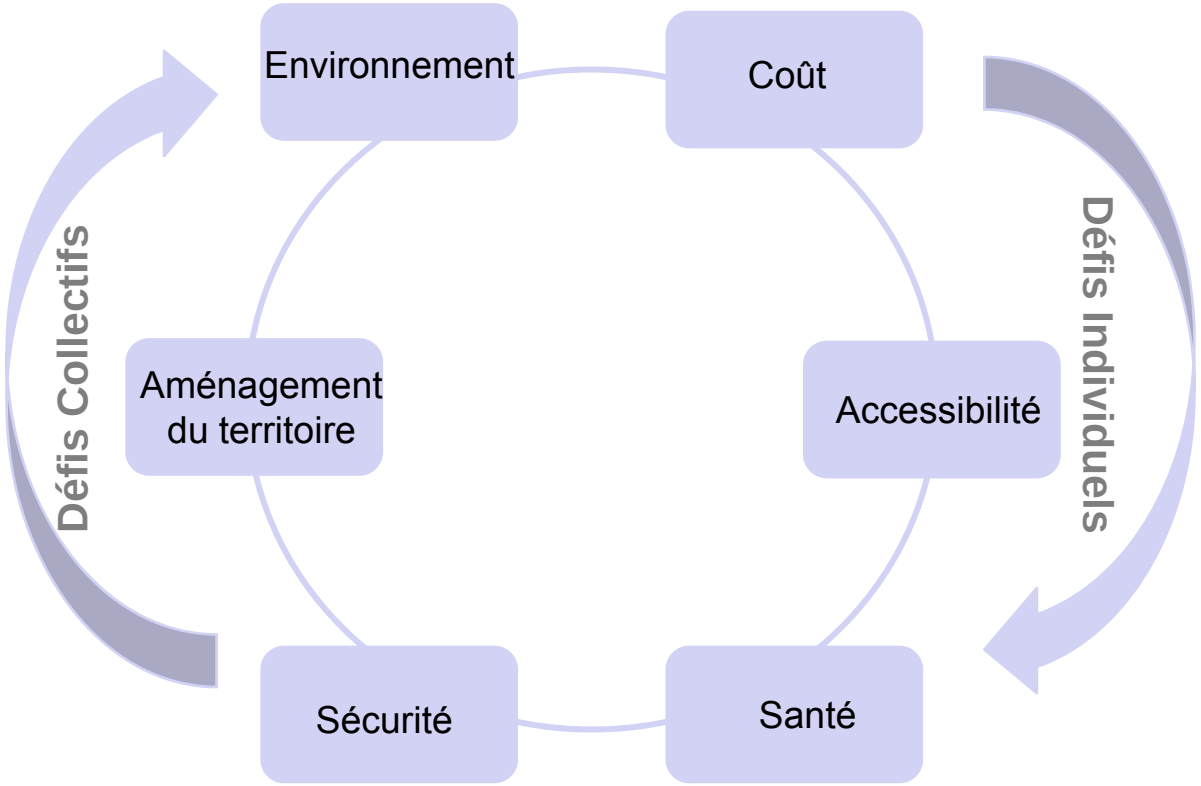
Cartographie des thématiques

Structuration des acteurs

Annexes

© Association Le RAMEAU / 2010

Les 6 défis de la mobilité
Schéma



6 défis, tant collectifs qu'individuels

© Association Le RAMEAU / 2010

Les 6 défis de la mobilité
Le coût

- **Le coût particulièrement élevé de la mobilité**
  - Coûts importants et continus entraînés par la possession d'un véhicule
    - ✓ Même hors déplacement l'utilisation d'un véhicule entraîne des frais (stationnement, assurance…)
    - ✓ Augmentation du prix de l'essence
  - Une tarification des transports en commun plus ou moins importante selon le type de trajet effectué et la région où il s'effectue

- **L'aménagement du territoire: un facteur pouvant renforcer le coût de la mobilité**
  - Des territoires isolés qui rendent la possession d'un véhicule presque inévitable
    - ✓ Et qui engendrent donc les frais liés à sa possession et des frais supplémentaires liés à la distance (essence notamment)
  - Des territoires éloignés des pôles d'activité
    - ✓ Dont la distance accroît le tarif des transports en commun

- **Un paradoxe pour les populations économiquement les plus fragiles:**
  - Les populations dont les ressources sont les moins importantes tendent à se concentrer dans les territoires où les solutions de mobilité sont les plus onéreuses.

Les empêchements de mobilité

✓ Absence de permis de conduire
✓ Manque de ressources pour acheter et entretenir une voiture
✓ Inaptitude à se diriger dans le métro et dans le réseau des transports en commun
✓ Résidence à l'écart des transports collectifs
…autant d'empêchements de mobilité qui font obstacle à l'accès au travail, à la formation et aux autres ressources de l'intégration sociale.et **directement liés aux problématiques de ressources**

Source: *Bouger pour s'en sortir: mobilité quotidienne et intégration sociale*, Eric LE BRETON, Ed. Armand Collin, 2005

Une augmentation exponentielle du coût en fonction de la fragilité économique

© Association Le RAMEAU / 2010

Les 6 défis de la mobilité
L'accessibilité

- **Deux grands types de handicaps individuels restreignent l'accès à la mobilité:**
  - Le handicap physique, lié à:
    - ✓ Des maladies invalidantes
    - ✓ Des handicaps physiques
    - ✓ Une perte de l'autonomie liée à l'avance en âge
  - Le handicap cognitif / socioculturel, lié à:
    - ✓ Des facteurs psychiques ou psychologiques (ex: phobie des transports en commun)
    - ✓ Des facteurs sociaux (ex: illetrisme)
    - ✓ Des facteurs culturels (ex : méconnaissance de la langue)

- **Des situations de handicap qui peuvent être temporaires, irréversibles ou facilement « améliorables » par des actions spécifiques**
  - Des produits et services adaptés
    - ✓ Véhicules, espaces publics (voirie, transports en commun…), accompagnement personnalisé
  - Des méthodes pédagogiques d'apprentissage de la mobilité
    - ✓ Soutien à l'apprentissage du code de la route, familiarisation avec le déplacement en transports en commun, apprentissage de la lecture d'un plan…

Une population importante de personnes ayant des problématiques d'accessibilité

- ✓ Personne en situation de handicap physique ou psychologique
- ✓ Personne à mobilité réduite : personnes âgées, femmes enceintes…
- ✓ Etrangers et immigrés n'étant pas coutumiers de l'environnement des transports
- ✓ Personnes ayant des problèmes de littératie ou ne sachant pas lire
- ✓ Personnes qui n'ont pas eu l'habitude culturelle de se déplacer seules

Un double défi pour la mobilité, mais un défi d'accessibilité cognitive encore sous-estimé

© Association Le RAMEAU / 2010

Les 6 défis de la mobilité
La santé

- **Des impacts directs de la mobilité sur la santé, souvent corrélés à la sécurité routière**
  - Accidents entraînant des handicaps physiques temporaires ou irréversibles
- **Des impacts plus diffus mais qui nuisent à la qualité de vie**
  - Risque de stress liés aux embouteillages, aux nuisances sonores, aux comportements des usagers, au sentiment d'insécurité,…
  - Risque de diminution de l'audition lié aux nuisances de sonores
    - ✓ Exemple: le village de Champlan (Essonne) situé dans l'axe des pistes d'Orly et au carrefour de plusieurs axes routiers (1/2M de véhicules passent quotidiennement à proximité de la commune)
  - Risque de maladies des voies respiratoires lié à la pollution
  - Risque de maladies lié à la diminution de la marche (obésité, augmentation des risques cardio-vasculaires…)

Impacts nocifs de la mobilité sur la santé	
Santé physique	Santé psychologique
✓ *Handicaps* ✓*Lésions temporaires* ✓*Problèmes de voies respiratoires* ✓*Maladies liées à la diminution de l'activité physique* ✓*Perte de l'audition*	✓*Stress* ✓*Troubles du sommeil (bruit)* ✓*Dépression* ✓*Nuisances sonores*

Réduire les impacts nocifs de la mobilité sur la santé

© Association Le RAMEAU / 2010

Les 6 défis de la mobilité
La sécurité[1]

- **Un problème de sécurité routière inhérent à la mobilité**
  - Qui touche aussi bien les véhicules à moteur que le vélo
  - Seule 37% de la population se sent en sécurité à vélo
  - Un problème renforcé chez les jeunes conducteurs: les 18-24 ans représentent 22% des tués et 22% des blessés alors qu'ils ne représentent que 9% de la population

- **Une politique volontariste menée ces dernières années sur le sujet avec des résultats encourageants**
  - 83 911 blessés en 2009 ≠ 103 201 en 2007; le nombre de tués reste par contre stable depuis 2 ans autour de 4 260, après une baisse de 50% par rapport à 2001

- **Un problème de sécurité au sein des transports en commun**
  - A titre indicatif, plus de 20 000 plaintes ont été enregistrées auprès du SRPT (Service Régional de la Police des Transports) au cours de l'année 2007 pour la région IDF (dont 92% de vols)

Assurer la sécurité, un défi bien pris en compte

[1] Source: Association Prévention Routière

© Association Le RAMEAU / 2010

Les 6 défis de la mobilité
L'aménagement du territoire

- **La mobilité soumise à un aménagement du territoire plus global**
  - L'aménagement du territoire désigne l'organisation physique, sur un territoire, « des hommes et de leurs activités, des équipements et des moyens de communication en prenant en compte les contraintes naturelles, humaines et économiques »[1] de ce territoire
  - En ce sens l'aménagement du territoire modèle le déploiement les infrastructures de transport
    - ✓ Construction de réseaux routiers, voies de chemin de fer, aéroports, lignes de transport en commun (Tram, TER, RER, métro…)

- **Un aménagement du territoire qui conditionne l'accès des individus à la mobilité**
  - L'aménagement du territoire est censé faciliter la mobilité de l'ensemble des individus:
    - ✓ En dotant le territoire d'infrastructures diverses pour couvrir les besoins des populations
    - ✓ En amélioration l'organisation des différents espaces de vie (zones d'habitation, d'emploi, de courses et loisirs…) de façon à minimiser les besoins de mobilité des individus

- **Mais une marge de manœuvre réduite pour répondre aux besoins des populations**
  - Une temporalité très longue et un lourd investissement qui restreignent le nombre de projets possibles
  - Un maillage territorial des infrastructures qui ne pourra jamais être aussi fin pour répondre à tous les besoins de mobilité

Répartition des foyers de population sur le territoire

Le défi: réduire les inégalités spatiales entre les populations

© Association Le RAMEAU / 2010

[1] Pierre Merlin et Françoise Choay, Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement

Les 6 défis de la mobilité
Zoom sur la problématique du territoire

- **Une répartition inégale des solutions de mobilité sur le territoire**[1]
  - En zones rurales les transports en commun sont pratiquement inexistants
  - En zones périurbaines, 51% des ménages ont 2 voitures ou plus contre 20% des ménages en centre-ville; les ménages les plus modestes parcourent en moyenne 3 fois plus de kms en véhicule privé que ceux en centre-ville

- **Un aménagement du territoire global qui renforce les inégalités de mobilité**
  - Un phénomène d'étalement urbain croissant qui rallonge les temps de transports, complique le déplacement et génère un enclavement des populations
    - ✓ Un étalement urbain qui se développe plus rapidement que les solutions de mobilité lourdes (transports en commun surtout)
    - ✓ Un contexte peu adapté aux transports doux du fait des distances à parcourir
  - Et qui engendre des problématiques micro-locales
    - ✓ Le domicile se trouve parfois éloigné de la solution de mobilité la plus proche, ce qui peut s'avérait problématique pour certaines personnes

Les aires périurbaines et rurales, des territoires en fragilité de mobilité

	Accès aux transports en commun (TC) et possession d'une voiture en fonction du lieu d'habitation		
Type urbain	Nombre de lignes TC < 300 m	Personnes ayant TC < 1 km	Possession d'un véhicule
Rural isolé	0	9	88
Pôles ruraux et couronne	0	15	81
Périurbain Aires < 100 000 h	0	16	92
Périurbain multipolarisé	0	21	90
Périurbain Aires > 100 000 h	0	34	93
Pôles urbains Aires < 100 000 h	1	72	83
Banlieues pôles Aires > 100 000 h (hors Paris)	2	85	84
Centres pôles Aires > 100 000 h (hors Paris)	4	99	73
Banlieue Agglomération Paris	3	94	74
Paris	7	98	42
TOTAL	2	61	81

[1] Source: Enquête Nationale Transports et Déplacements 2007-2008

© Association Le RAMEAU / 2010

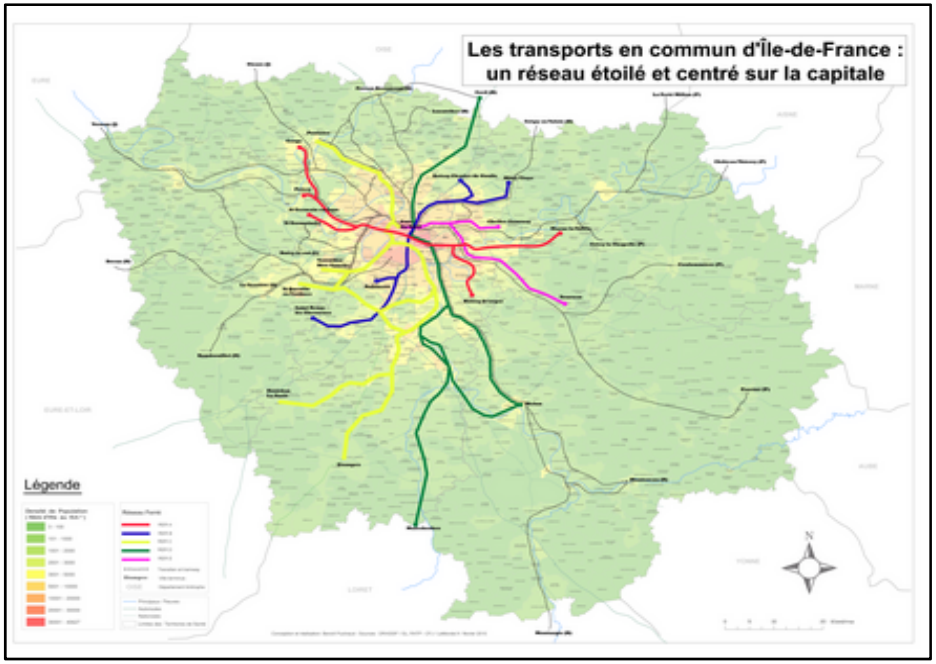
Le Rayonnement des Associations par le Mécénat d'Entreprises d'Administrations et d'Universités

LE RAMEAU

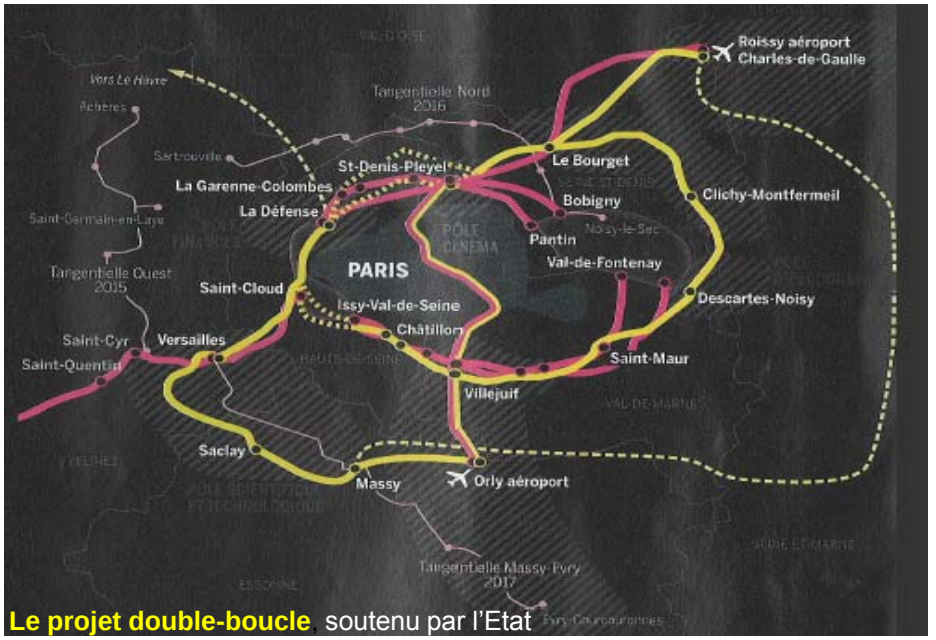
Les 6 défis de la mobilité

Zoom sur la problématique du territoire: le cas de l'IDF

- **Le réseau en étoile, un problème majeur pour la mobilité francilienne**
  - Peu de liaisons entre les banlieues
  - Des temps de transports importants
    - ✓ Plus d'1h30 pour aller de Trappes à Paris ≠ un peu plus d'1 heure pour effectuer un Paris-Lille



- **Les projets du Grand Paris à l'horizon 2030:**
  - Désengorger les transports parisiens
  - Relier entre eux des pôles d'activité de la Grande Couronne (Sarclay…)
  - Avec pour conséquence de renforcer l'attractivité de ces territoires aujourd'hui enclavés



Le projet double-boucle, soutenu par l'Etat

Le projet Arc Express, soutenu par la Région

Paris et l'IDF, un contexte et des défis spécifiques pour la mobilité

© Association Le RAMEAU / 2010

Source: Le Monde Hors-Série « Où va la France », juillet 2010

Les 6 défis de la mobilité
L'environnement

- **Des objectifs environnementaux qui pèsent de plus en plus sur la mobilité**
  - Grenelle de l'Environnement I et II
    - ✓ Objectif de production de véhicules « propres »: 2M à l'horizon 2020
  - Prise de conscience du potentiel polluant de la mobilité
    - ✓ ≈ 30% des gaz à effet de serre sont émis par les transports[1]
  - Plans d'aménagement durable du territoire
    - ✓ Agenda 21

Les impacts écologiques

- Participation au réchauffement climatique
- Pollution de l'air
- Dégradation du paysage
- Dégradation de la biodiversité

- **Une crise énergétique à surmonter**
  - Fin annoncée des énergies fossiles
  - Incidence nocive sur l'environnement de leur traitement
  - Hausse prévisible des prix du carburant
  - Difficulté à développer de nouvelles sources de carburant (échec momentané des biocarburants)

- **Mais un impact modéré de la question écologique sur le comportement des usagers**
  - Le prisme économique mobilise plus que l'environnement
    - ✓ Pour exemple: si la conscience de polluer peut être un facteur de renoncement à la voiture pour 46% des français, 66% y renoncerait surtout pour raisons économiques (Baromètre de la mobilité durable 2009, Macif)
  - Des usagers plus sensibles à la crise énergétique, en lien avec la hausse du prix de l'essence qu'à la protection de l'environnement

Réduire la pollution liée à la mobilité, un défi environnemental majeur qui mobilise peu les usagers

© Association Le RAMEAU / 2010

[1] Source: L'effet de serre, Hervé LE TRIEUT et Jean-Marc JANCOVICI, Ed. Flammarion, 2004

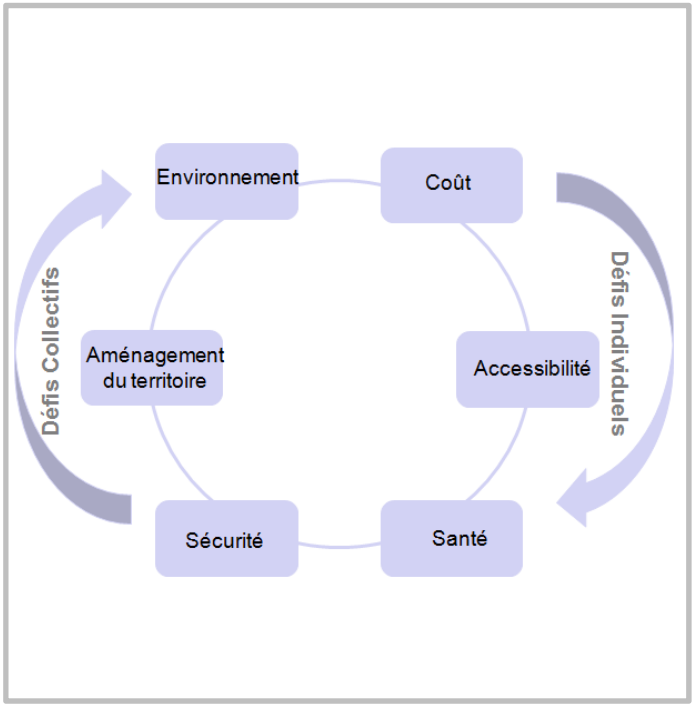
Les 6 défis de la mobilité
En synthèse

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 écologique[1]
- 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

© Association Le RAMEAU / 2010

[1] Source: Baromètre de la mobilité durable, Macif 2009

Sommaire

Contexte et enjeux de la mobilité

1. **Périmètre et panorama de la mobilité**
2. **Les six défis de la mobilité**
3. **Cadre législatif et réglementaire**
4. **Enjeux**
5. **Conclusions**

i. Les instances réglementaires
ii. Points clefs
iii. Zoom sur les Plans de Déplacement
iv. Perspectives d'évolution: le rapport GREFF
v. En synthèse

Panorama et besoins des clientèles fragiles

Cartographie des thématiques

Structuration des acteurs

Annexes

© Association Le RAMEAU / 2010

Cadre législatif et réglementaire
Les instances réglementaires

- **Un triple cadre législatif direct:**
  - Le Ministère de l'Industrie, dont dépend le secteur automobile
  - Le Ministère de l'Environnement (MEEDDM) qui gère les transports et la sécurité via un Secrétariat d'état dédié
  - Le Ministère de l'Intérieur qui gère le code de la route et le permis de conduire

- **Des cadres réglementaires connexes:**
  - La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) en 1996
    - ✓ Obligation de mettre en place des Plans de Déplacement Urbains pour les agglomérations > 100 000 hab
  - Le Grenelle de l'environnement, dont certaines mesures impactent le secteur des transports
    - ✓ Ex: projet de la Taxe Carbone, objectifs de production de véhicules propres
  - La Loi de Solidarité et de Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000:
    - ✓ Obligation des AOT des communes > 100 000 hab d'encourager la mise en place de Plans de Déplacements
  - Les différents projets d'urbanisme d'aménagement du territoire
    - ✓ Ex: les projets du Grand Paris, le Plan « Ville Durable » créé par le MEEDDM

- **Une mesure sociale phare: « le droit aux transports »**
  - Instauration d'un « droit aux transports » par la loi LOTI de 1982 qui stipule que les populations sociales défavorisées « peuvent éventuellement faire l'objet de dispositions adaptées à leur situation » (art. 2)

Un cadre réglementaire éclaté et souvent relié à d'autres sujets de société

© Association Le RAMEAU / 2010

Cadre législatif et réglementaire

Points clefs

	Transports	Sécurité	Social	Environnement
Avant 2000	1982: Loi LOTI (Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs) organisant les transports en commun. C'est la principale loi structurante dans ce domaine	1990: port obligatoire de la ceinture de sécurité pour tous les passagers du véhicule automobile 1999: Loi Gayssot relative aux mesures de sécurité routière et au sein des TC	1982: Obligation pour les employeurs de rembourser 50% du titre de transport pour les trajets domicile-travail en région francilienne	1996: Loi LAURE, instaurant l'obligation de Plans de Déplacement Urbains pour les communes > 100 000 hab
2009-2000	2005: Loi Handicap imposant l'accessibilité du cadre de vie (transports en commun notamment) 2009: Etats Généraux des transports publics en IDF 2009: Etats Généraux de l'Automobile et Pacte Automobile visant l'amélioration de la compétitivité de la filière (prime à la casse, bonus vert…)	2004: Loi contre la violence routière instaurant la fin du permis à vie et durcissant les pénalités 2008: Décret renforçant la sécurité: gilet jaune et triangle de pré-signalisation obligatoires dans chaque véhicule, port obligatoire du gilet jaune pour les cyclistes, renforcement des méthodes de contrôle des drogues et alcools chez les conducteurs	2000: Loi SRU, instaurant l'obligation des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) 2008: « Prime Transport »: (ancien Chèque Transport) 2008: Rapport GREFF « Bougez vers l'emploi » sur la mobilité géographique et professionnelle 2009: Prime Transport Domicile-Travail: remboursement facultatif des dépenses de carburant liées au trajet domicile-travail dans un plafond de 200€ annuel 2009: Aide à la reprise d'emploi octroyée par Pôle Emploi pour financer la mobilité (ancienne Aide à la mobilité géographique des ASSEDIC)	2005: Lancement du vélo en libre-service à Lyon (VeloV) repris en 2007 à Paris avant de se développer un peu partout sur le territoire 2008: Plans de Déplacement obligatoire pour les grandes entreprises 2008: lancement du Plan Ville Durable d'aménagement du territoire, autour de 2 axes: « Ecoquartiers » et « Ecocité et Transports »
2010	Avant-projet du Snit (Schéma national des infrastructures de transport): priorité à l'environnement Etats Généraux de l'industrie	Projet de loi pour renforcer la sécurité des motards		Adoption du « Grenelle 2 »: Développement des infrastructures alternatives à la route, des transports collectifs en zone urbaine et périurbaine et des voitures électriques.

Des priorités politiques en évolution: de l'organisation des transports à l'environnement

© Association Le RAMEAU / 2010

Cadre législatif et réglementaire
Zoom sur les Plans de Déplacement

Description

- A l'origine des Plans de Déplacement Urbains (PDU) ont été créés pour organiser le transport urbain des agglomérations > 100 000 hab.
- Depuis peu les PDU se déclinent en « Plans de Déplacement Entreprises » (PDE) qui organisent le transport et la circulation des structures générant un trafic important:
  - ✓ Entreprises (PDE)
  - ✓ Zone d'activité (PDIE: Plan de Déplacement inter-entreprise)
  - ✓ Administrations (PDA)
  - ✓ Etablissements scolaires (PDES)

Objectifs

- Réduire les effets négatifs de la mobilité sur l'environnement en lien avec:
  - ✓ La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie
  - ✓ Le Plan de Protection de l'Atmosphère
  - ✓ La Stratégie nationale de développement durable
- Faciliter le déplacement des employés des secteurs privé et public et des élèves

Impacts attendus

- Désengorgement des axes de circulation et des espaces de stationnement
- Réduction des risques liés à la circulation (accidents, stress…)
- Développement d'une intermodalité efficace
- Amélioration de l'attractivité d'une entreprise
- Changement des pratiques au sein de l'entreprise
  - ✓ Ex: développement du télétravail

Chronologie des PDE

- 1982: LOTI, création des PDU
- 1996: Loi LAURE, PDU obligatoires pour les villes > 100 000 hab
- 2000: Loi SRU, obligation des AOT des villes > 100 000 hab d'encourager la mise en œuvre de PDE et PDA
- 2001: Plan de Protection de l'Atmosphère encourageant les PDE
- 2006: décret obligeant les administrations des villes > 100 000 hab à mettre en place des plans de mobilité pour leurs fonctionnaires
- 2008, décret obligeant les entreprises les plus génératrices de trafic à adopter un PDE

✓150 entreprises en IDF

Une rationalisation des transports au service de l'environnement et des salariés

© Association Le RAMEAU / 2010

Cadre législatif et réglementaire

Perspectives d'évolution

- **Le rapport GREFF: la mobilité géographique et professionnelle**
  - Contexte :
    - ✓ Objectif du rapport : identifier les freins actuels à la mobilité liée à l'emploi et proposer des mesures pour améliorer l'organisation de la mobilité
    - ✓ Une mission en octobre 2008 commanditée par le Premier Ministre afin de dresser un état des lieux sur le sujet et de proposer des pistes d'amélioration
  - Points clés du rapport :
    - ✓ L'immobilité géographique est un frein à la mobilité professionnelle
    - ✓ De nombreuses aides à la mobilité existent en lien aves les dispositifs d'aide à l'emploi, mais elles sont sous-utilisées (complexité d'accès à ces informations)
    - ✓ Les guichets de mobilité (ou plateformes de mobilité) sont insuffisamment répartis sur le territoire
  - Les 27 recommandations du rapport s'inscrivent dans le cadre plus global de la politique pour l'emploi pour:
    - ✓ Résoudre les problèmes de mobilité liés à l'emploi (échelle locale)
    - ✓ Dynamiser la mobilité géographique et professionnelle (échelle nationale)

Un nouvel axe qui positionne la mobilité comme un levier majeur d'accès à l'emploi

- **Le « transport et mobilité durable », l'un des neufs défis de la stratégie nationale de développement durable (SNDD) 2010-2013:**
  - Contexte :
    - ✓ Stratégie adoptée le 27 juillet 2010 par le Comité interministériel pour le développement durable
    - ✓ La SNDD propose une architecture commune à tous les acteurs, publics et privés, pour les aider à structurer leurs projets propres de développement durable, et pour assurer la cohérence des politiques.
  - Points clés : 4 choix stratégiques
    - ✓ Promouvoir des pratiques de mobilité plus durable spour 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

Un pan « social » clairement pris en compte

© Association Le RAMEAU / 2010

Cadre législatif et réglementaire
En synthèse

- **Un cadre législatif et réglementaire de la mobilité éclaté**
  - Trois ministères impliqués directement en matière de mobilité (MEEDDM, Industrie, Intérieur)
  - 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'évolutions du cadre législatif et réglementaire au regard de deux éléments majeurs :**
  - La mobilité positionné 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 (déclinés en 4 axes stratégiques) de la SNDD 2010-2013 (Stratégie nationale de développement durable) adoptée le 27 juillet 2010 par un comité interministériel

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

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

© Association Le RAMEAU / 2010

Sommaire

Contexte et enjeux de la mobilité

1. Périmètre et panorama de la mobilité
2. Les six défis de la mobilité
3. Cadre législatif et réglementaire
4. Enjeux
5. Conclusions

Panorama et besoins des clientèles fragiles

Cartographie des thématiques

Structuration des acteurs

Annexes

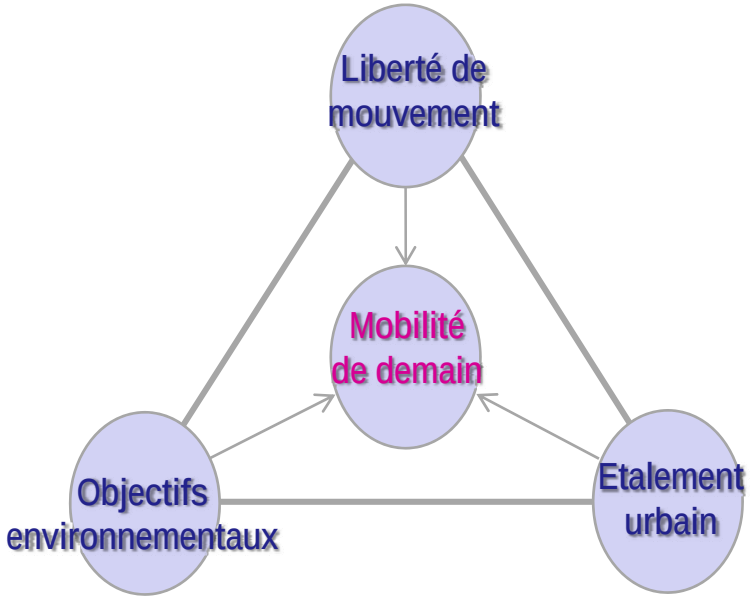
© Association Le RAMEAU / 2010

Les enjeux de mobilité
Des problématiques en évolution

- **Un renforcement en cours de la problématique environnementale…**
  - Un effort politique pour diminuer les émissions de GES, notamment au travers d'actions sur le parc roulant
    - ✓ 2M de véhicules électriques ou hybrides à l'horizon 2020, 4,5M en 2025 (Grenelle I)
    - ✓ La Loi sur L'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie a rendu obligatoire le renouvellement de 20% de véhicules propres dans les transports publics
    - ✓ Des mesures incitatives pour le consommateur (bonus écologique, prime à la casse…)
  - Un problème énergétique à résoudre de manière urgente

- **Une évolution prévisible des problématiques sociales et sociétales de mobilité**
  - Qui sont liées à des problématiques externes à la mobilité: pauvreté, handicap, incapacités…
  - Or ce sont, des problématiques qui risquent de s'intensifier
    - ✓ La hausse prévisible de l'immobilier, et notamment en centre-ville, va repousser les populations les moins fortunées dans les zones périurbaines ce qui va accroître leurs besoins et leurs contraintes de mobilité
    - ✓ L'étalement urbain galopant, la hausse des horaires atypiques de travail ou emploi précaire, va accroître les besoins de mobilité tout en y apposant des contraintes (temps, distances, coût, inadéquation offre/demande…)

Facteurs d'influence de la mobilité



Un renforcement et une accélération des problématiques de mobilité

© Association Le RAMEAU / 2010

Les enjeux de la mobilité

Enjeux politiques

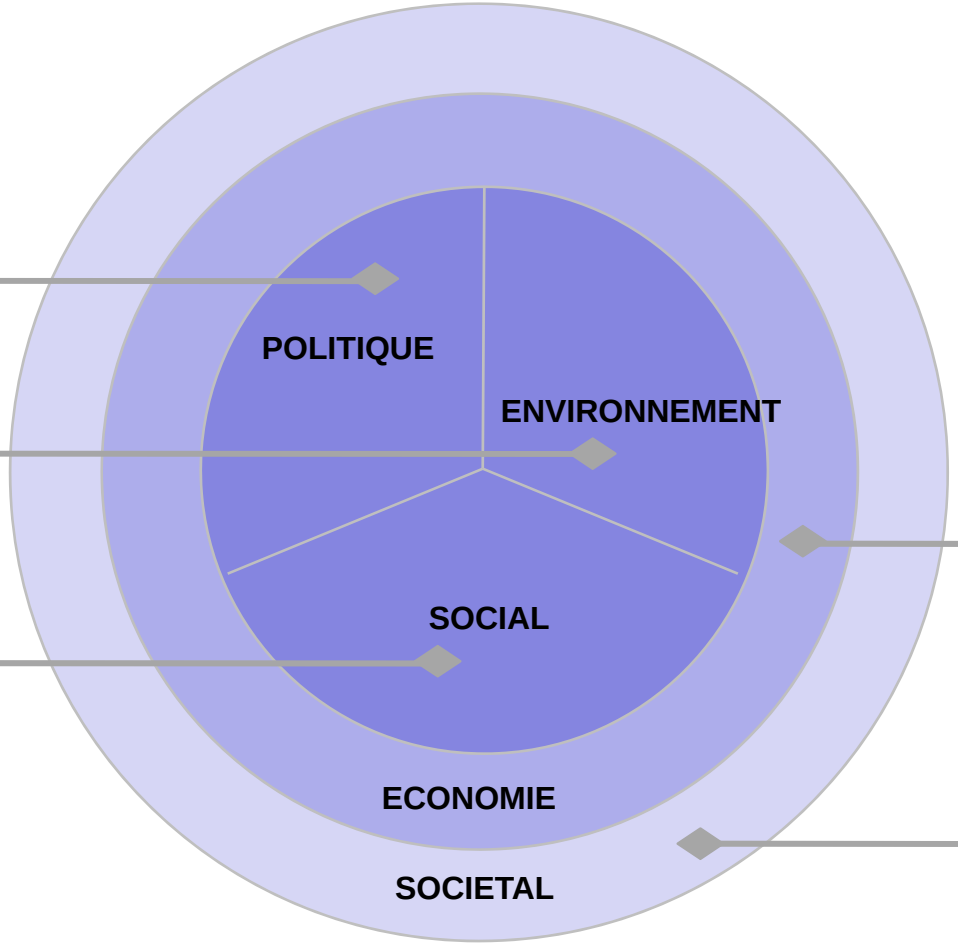
✓ *Aménager le territoire*
✓ *Réduire les inégalités*
✓ *Assurer la sécurité des déplacement*

Enjeux environnementaux

✓ *Préserver de 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

© Association Le RAMEAU / 2010

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 essaimant 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

© Association Le RAMEAU / 2010

Sommaire

Contexte et enjeux de la mobilité

1. Périmètre et panorama de la mobilité
2. Les six défis de la mobilité
3. Cadre législatif et réglementaire
4. Enjeux
5. Conclusions

Panorama et besoins des clientèles fragiles

Cartographie des thématiques

Structuration des acteurs

Annexes

© Association Le RAMEAU / 2010

Le Rayonnement des Associations par le Mécénat d'Entreprises d'Administrations et d'Universités
LE RAMEAU

I. Contexte et enjeux de la mobilité
Conclusions

- Une place structurante de l'automobile dans la mobilité depuis 50 ans, face aujourd'hui à l'émergence de nouvelles solutions de mobilité

- La mobilité, un enjeu crucial pour tous et connexe à une pluralité de sujets de société:
  - Environnement, sécurité, intégration, aménagement du territoire, urbanisme, emploi….

- Mais un sujet encore traité de manière inégale et fragmentée
  - Une question de sécurité prioritairement et historiquement mobilisatrice
  - Une question environnementale essentielle depuis le début du 21ème s.
    - ✓ Montée en puissance de la mobilité durable par son prisme environnemental
  - Un pan social encore peu traité mais de plus en plus préoccupant et de plus en plus pris en compte
    - ✓ Notamment via les problématiques de mobilité liées à l'emploi et à l'insertion professionnelle

- Auquel il convient d'apporter une réponse globale et rapide:
  - Passer d'une vision en « silo » à une vision systémique de la mobilité
    - ✓ Agir sur l'axe social sans pour autant perdre de vue l'axe environnemental de la mobilité
    - ✓ Adopter des leviers d'action extérieurs à la mobilité mais ayant un impact sur elle (ex: immobilier)
  - Développer des solutions à court ou moyen terme à partir de l'existant, opérationnellement faciles à mettre en œuvre
    - ✓ Les solutions lourdes type aménagement du territoire ou innovation technologique ne pourront ni répondre à l'ensemble des besoins des populations, ni le faire assez rapidement par rapport à l'évolution prévisible de leurs problématiques de mobilité (étalement urbain, hausse d'emplois contraignants pour la mobilité…)

Des leviers d'action à inventer pour passer d'une (im)mobilité subie à une mobilité durable choisie pour tous

© Association Le RAMEAU / 2010

Sommaire

Contexte et enjeux de la mobilité

Panorama et besoins des clientèles fragiles

1. **Panorama des fragilités**
2. **Profil des BoP en France**
3. **BoP et mobilité**
4. **Conclusions**

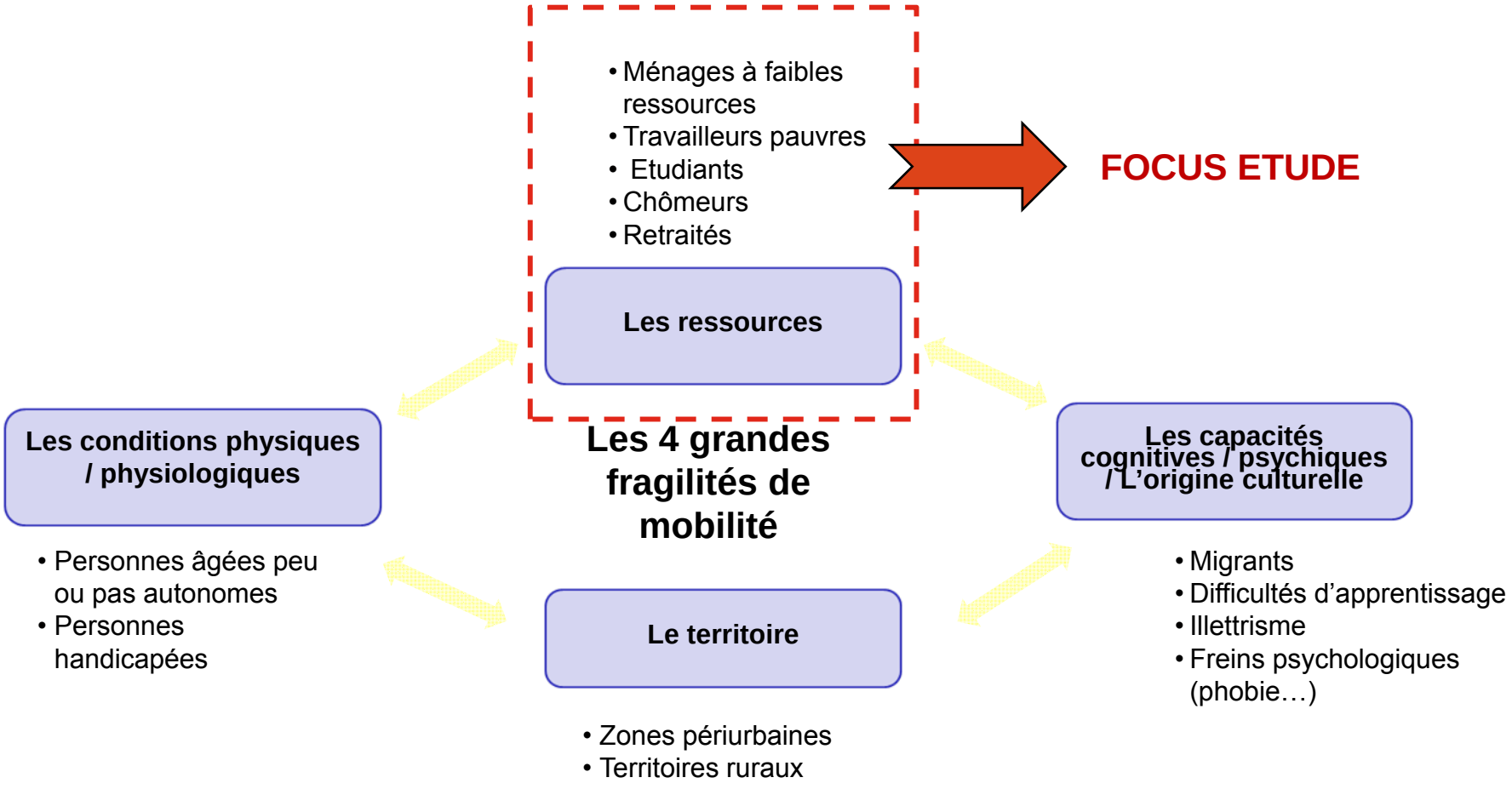
Cartographie des thématiques

Structuration des acteurs

Annexes

© Association Le RAMEAU / 2010

Panorama des fragilités



Des fragilités qui tendent à s'additionner

© Association Le RAMEAU / 2010

Sommaire

Contexte et enjeux de la mobilité

Panorama et besoins des clientèles fragiles

1. Panorama des fragilités
2. Profil des BoP en France
3. BoP et mobilité
4. Conclusions

Cartographie des thématiques

Structuration des acteurs

Annexes

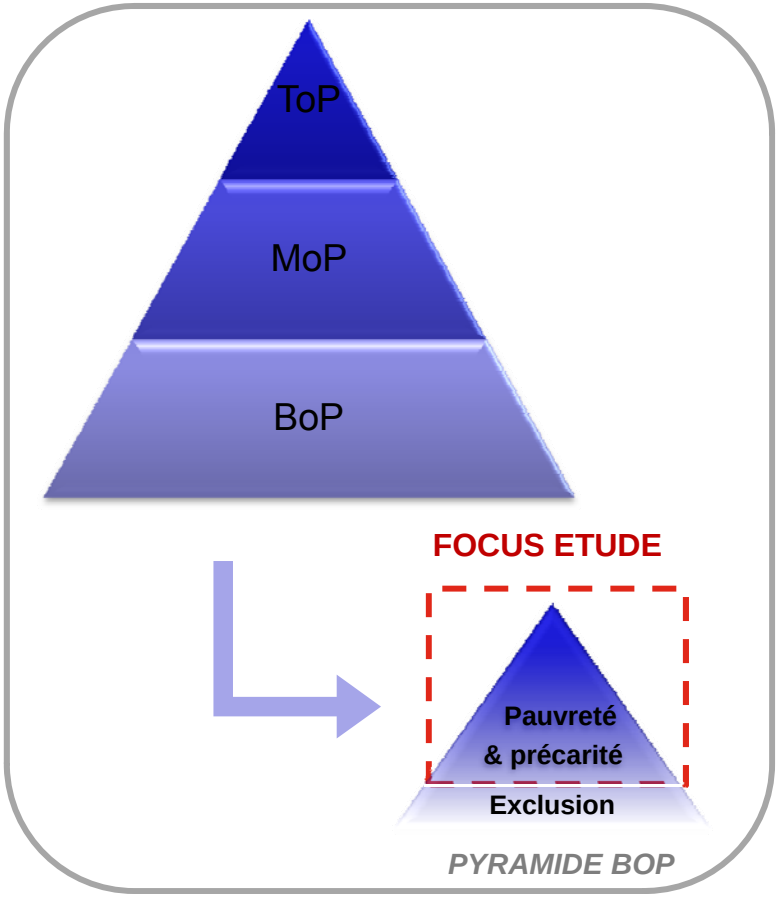
i. Définition
ii. La population concernée
iii. Portrait socioculturel
iv. Caractéristiques économiques
v. Zoom budget pauvreté: les derniers chiffres disponibles
vi. Les facteurs de la pauvreté
vii. En synthèse

© Association Le RAMEAU / 2010

Profil des BoP en France
Définition

- **La définition de la pauvreté en France**
  - Selon l'ONPES[1], 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 temporelle 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

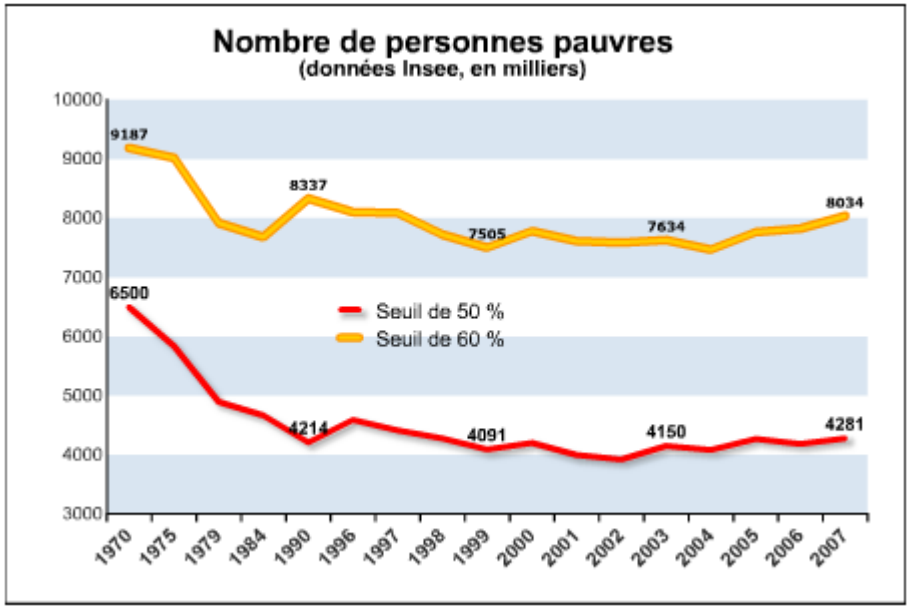
© Association Le RAMEAU / 2010

[1] Observatoire National de la Pauvreté et de l'Exclusion Sociale

Profil des BoP en France
La population concernée

- **Le seuil monétaire de pauvreté est fixé à 50 ou à 60% du niveau de vie médian selon les études**
  - En privilégiant le seuil à 60%, la France compte 8 M d'individus en situation de pauvreté (INSEE, 2007)
    - ✓ Soit 13,4% de la population
    - ✓ 1,7 M de foyers sont en situation de pauvreté
- **Des « foyers » de pauvreté**
  - Les bénéficiaires des minima sociaux
    - ✓ 3,3 M de personnes touchent des minima sociaux (2008)
    - ✓ Dont 1,2 M sont bénéficiaires du RSA (mars 2010)
    - ✓ Mais plus de 6 M de personnes bénéficient indirectement de ces aides
  - Les travailleurs pauvres
    - ✓ On estime les travailleurs pauvres entre 1,7 et 3,7M. (CREDOC 2009). Parmi eux, pincipalement::
      - Des employés à temps partiel
      - Des indépendants
    - ✓ Certains sont comptabilisés dans les bénéficiaires des minima sociaux, mais tous n'y ont pas accès

Une évolution de la pauvreté en progression depuis 2005



13% de la population en situation de pauvreté mais un seuil de pauvreté en discussion

© Association Le RAMEAU / 2010

Profil des BoP en France
Caractéristiques économiques

- **Une contrainte budgétaire forte**
  - Avec un taux de pauvreté monétaire fixé à 60% du budget médian qui est de 1 510 €, une personne seule dispose d'un budget de **910 € / mois** (INSEE 2007)
    - ✓ La moitié des personnes en situation de pauvreté disposent d'un budget inférieur à 743€
  - Le budget moyen du premier décile de la population (10 % des personnes les plus pauvres en France) est de 625 €[1]

- **Un budget contraint sous le poids structurel du logement et de l'alimentation**[1]
  - Les dépenses dites « contraintes » (dépenses liées au logement et à son occupation) pèsent de manière importante sur le budget des plus pauvres : de 38 à 50 % de leur budget
  - Les dépenses dites « incontournables » (dépenses liées à l'alimentation, transport, santé et éducation) pèsent aussi de façon de plus en plus importante : près de 40 %
    - ✓ de 20 à 30 % du budget étant consacré à l'alimentation
    - ✓ la part maximale consacrée au transport étant de l'ordre de 10 %

- **Des dépenses incompressibles qui augmentent plus vite que le revenu pour les plus pauvres**[1]
  - Des facteurs qui ont impacté la situation des plus pauvres…
    - ✓ L'augmentation du coût du logement
    - ✓ Une inflation ces dernières années concernant notamment la flambée du pétrole et l'augmentation des produits alimentaires
  - …de manière beaucoup plus importante que pour les autres
    - ✓ les dépenses contraintes représentaient seulement 24 % du budget des 10 % de la population des plus pauvres en 1979 contre 50 % aujourd'hui
    - ✓ alors que la progression a été beaucoup moins rapide chez les hauts revenus (+ 7 points : de 20 à 27 % pour le dernier décile ou 10 % des individus les plus riches)

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

Des dépenses incompressibles qui pèsent de manière importante sur les budgets des ménages les plus pauvres

[1] Source : Les classes moyennes sous pression – CREDOC – Mars 2009

© Association Le RAMEAU / 2010

Le Rayonnement des Associations par le Mécénat d'Entreprises d'Administrations et d'Universités

LE RAMEAU

Profil des BoP en France

ZOOM Budget pauvreté: les derniers chiffres disponibles

Budget et dépenses contraintes – CREDOC 2006

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.

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 : %

	1er quintile 0 - 10 689€	2ème quintile 10 690- 14 452€	3ème quintile 14 453- 18 427€	4ème quintile 18 428– 25 044€	5ème 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
Autes 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

© Association Le RAMEAU / 2010

Profil des BoP en France

Les facteurs de la pauvreté[1]

L'âge	▪ Les 18-24 ans sont les plus touchés par la pauvreté: 21,4% d'entre eux sont en situation de pauvreté ✓Une partie de cette tranche n'a accès ni aux minima sociaux ni à l'emploi ▪Les 40-60 ans: ✓Travailleurs pauvres (entre 1,7 et 3,7 M de personnes) ✓Chômeurs longue durée ▪Les + de 60 ans restent moins touchés par la pauvreté, mais leur taux augmente depuis 2005
Le genre	▪ 7,4% de femmes pauvres ≠ 6,9% d'hommes (2007) ✓Notamment chez les personnes de + 75 ans (5,7% ≠ 2,8%)
La structure familiale	▪ Trois types de structures particulièrement concernées par la pauvreté: ✓Les familles nombreuses (>3 enfants): 20,7% de ce type de familles vivent sous le seuil de pauvreté ✓Les familles monoparentales: 30% de ce type de familles vivent sous le seuil de pauvreté ✓Les personnes seules: 16,5% vivent sous le seuil de pauvreté
Le territoire	▪ Les zones péri-urbaines: 15%, dont ZUS: 31,8% ▪ Les départements du Nord et du Sud
Le niveau de qualification	▪ 22,9% de non-diplômés sont en situation de pauvreté ≠ 5% des diplômés de l'enseignement supérieur
La catégorie socioprofessionnelle	▪ 3 catégories socioprofessionnelles particulièrement touchées: ✓Chômeurs (36,4%) et inactifs (15,3%) ✓Agriculteurs (30,5%) ✓Ouvriers non-qualifiés (19,4%)

Des facteurs de pauvreté qui tendent à se cumuler

© Association Le RAMEAU / 2010

[1] Source: INSEE et ONPES

Profil des BoP en France

En synthèse

- **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[1] :**
  - L'âge
    - ✓ Les 18-24 ans sont les plus touchés par la pauvreté: 21% d'entre eux vivent sous le seuil de pauvreté (2006)
  - Le genre
    - ✓ 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
    - ✓ 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
    - ✓ 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:
    - ✓ 23% de non-diplômés en situation de pauvreté ≠ 5% pour les diplômés de l'enseignement supérieur
  - La situation socioprofessionnelle
    - ✓ 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
- 1,7 à 3,7M de travailleurs pauvres (CREDOC 2009)

Une diversité de populations touchées par la pauvreté

© Association Le RAMEAU / 2010

[1] Source: INSEE et ONPES

Sommaire

Contexte et enjeux de la mobilité

Panorama et besoins des clientèles fragiles

1. **Panorama des fragilités**
2. **Profil des BoP en France**
3. **BoP et mobilité**
4. **Conclusions**

Cartographie des thématiques

Structuration des acteurs

Annexes

i. Problématique
ii. La prégnance de la question économique
iii. Panorama des aides financières à la mobilité
iv. Les difficultés spécifiques liées à l'emploi
v. Le territoire
vi. En synthèse

© Association Le RAMEAU / 2010

BoP et mobilité
Problématique

- **Des solutions de mobilité restreintes**
  - Les ménages BoP sont peu motorisés:
    - ✓ 56% des ménages les plus pauvres n'ont pas de voiture[1]
  - Les autres solutions de mobilité sont également peu disponibles:
    - ✓ Parmi les individus en situation de pauvreté 1/3 des femmes et près d'1/5 des hommes n'ont aucune solution de mobilité à long terme: pas de permis de conduire, pas de véhicule particulier (voiture et deux-roues moteur), pas d'abonnement aux transports en commun

	NR*	PC	PC étranger	Voiture	2RM	Abonnement TC	Rien de cela
Femmes	-	24%	1%	10%	2%	43%	33%
Hommes	-	36%	5%	14%	9%	52%	17%

Source: La mobilité et les personnes en situation de précarité-Programme Mobilité et exclusion sociale de l'IVM

- **Malgré des besoins de mobilité importants et spécifiques**
  - Des horaires de travail atypiques
  - Des zones d'habitation ou d'emploi mal desservies ou peu adaptées aux solutions de mobilité les plus économiques (marche, vélo):
    - ✓ Espaces ruraux, trajet entre zones périurbaines…
  - Des familles nombreuses qui nécessiteraient l'usage d'un véhicule particulier

- **Une problématique qui reste pourtant peu investiguée**
  - Les études thématiques sur la pauvreté traitent en priorité du logement et de l'alimentation, voire de l'accès aux loisirs ou aux NTIC, mais rares sont celles consacrées à la mobilité.

Des solutions de mobilité peu disponibles pour des besoins élevés

© Association Le RAMEAU / 2010

[1] Source: Conférence Mobilité et inégalités sociales, Eric LE BRETON, Université de tous les savoirs , 2006

BoP et mobilité
La prégnance de la question économique

- **Un budget transport nécessairement restreint:**
  - En 2006, le 1er 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 que le seuil de pauvreté en 2006 était de 880€, les BoP ont en moyenne un budget transport maximal de près de 100€ / mois (11% de 880€)
- **Le coût particulièrement élevé de la mobilité:**
  - Un abonnement aux transports en commun – lorsque cette solution de mobilité est disponible – est d'autant plus onéreuse que les populations BoP sont particulièrement touchées par l'étalement urbain:
    - ✓ Exemple: Grigny est une des communes les plus pauvres d'IDF. Elle se trouve en zone 5 du réseau RER et un abonnement zone 1-5 en IDF coûte 110€
  - La possession d'un véhicule particulier (voiture notamment) implique une pluralité de coûts, difficilement compatible avec un budget « BoP »:
    - ✓ Le permis de conduire
    - ✓ L'achat du véhicule
    - ✓ L'utilisation (essence, assurance, entretien et réparation, stationnement et péage…)

Repères BoP & mobilité (INSEE 2006)
- Les transports sont le 3ème poste budgétaire des foyers les plus pauvres; le 2ème pour l'ensemble des ménages.
- Ils représentent 11 % de leur budget annuel contre 15% pour la moyenne nationale
- Budget transport moyen maximal BoP: ≈ 100€ / mois

La contrainte économique, 1er frein à l'accès à la mobilité

© Association Le RAMEAU / 2010

BoP et mobilité

Panorama des aides financières à la mobilité

- **Une pluralité d'aides financières à la mobilité existent, mais elles restent sensiblement similaires**
  - La plupart est destinée à la mobilité en lien avec l'emploi ou la recherche d'emploi
  - Elles se présentent sous forme d'un forfait ou d'un remboursement des déplacements ou de l'obtention du permis de conduire

- **Un dispositif animé par une pluralité d'acteurs**
  - Organismes sociaux et collectivités locales principaux prescripteurs des aides financières
  - Des structures soutenues par les collectivités, notamment en lien avec l'emploi
  - Le secteur privé
    - ✓ Obligation pour certaines entreprises (IDF, Lyon…) de rembourser une partie du titre de transports
    - ✓ Dispositifs spéciaux pour des secteurs professionnels particulièrement concernés par les questions de mobilité

- **Une complexité au détriment des bénéficiaires**
  - Un manque d'informations général sur l'ensemble de l'existant renforcé par la pluralité des portes d'entrée
    - ✓ Difficulté de savoir qui peut être bénéficiaire et sous quelle forme
    - ✓ Difficulté de savoir auprès de qui s'adresser
  - D'autant plus handicapant que ce dispositif s'adresse en priorité à des populations aux fragilités multiples
    - ✓ Illettrisme, contexte socioculturel peu adapté…

Prescripteur	Aides
Organismes nationaux (Pôle Emploi, CAF…)	▪Aides à la recherche d'emploi ▪Aides à la reprise d'emploi ▪Aide aux frais associés à la formation ▪Financement du permis de conduire (1200€)
Collectivités locales	▪Financement du permis de conduire ▪Forfait annuel pour trajet domicile-formation-entreprise ▪Chèque mobilité pour transports en commun (IDF – de 56 ou 112€)
Structures soutenues par collectivités (PLIE, Maison de l'emploi, SIAE…)	▪Cofinancement du permis de conduire
Entreprises	▪Cofinancement du permis de conduire ▪Remboursement d'une partie des frais de transports
Secteur professionnel spécifique (ex: secteur travail temporaire, SIAE)	▪FASTT (fonds d'action sociale du Travail temporaire) ▪Prime d'assiduité au code, avance sur permis

Une multitude d'aides et d'acteurs qui freine considérablement l'efficacité des dispositifs

© Association Le RAMEAU / 2010

BoP et mobilité

Les difficultés spécifiques liées à l'emploi

- **L'enclavement des BoP réduit leur champ professionnel des possibles**
  - Peu mobiles, les personnes en insertion professionnelle ont un périmètre de recherche d'emploi restreint qui minimise leurs chances de trouver un emploi
    - ✓ La recherche d'emploi implique également des déplacements pour remplir les démarches administratives et répondre aux entretiens
  - La conservation d'un emploi peu également s'avérer problématique lorsqu'il s'agit de combiner temps de trajet lié à la distance et obligations familiales

Repères

- 10 à 20 000 personnes en insertion bénéficient d'une aide à la mobilité
- ≈ 1 M de personnes bénéficiant des minima sociaux touchées par des empêchements de mobilité
- 17% de chômage dans les ZUS (INSEE 2008)

Source: Forum Mobilités pour l'insertion, IVM 2005, Eric Le Breton

- **Alors que les populations BoP sont plus que les autres soumises à une « pression » de mobilité**
  - Des emplois souvent peu qualifiés qui impliquent une mobilité complexe alors qu'ils ne disposent que de peu de solutions de mobilité
    - ✓ Des emplois peu qualifiés impliquant des horaires décalés: ménage industriel, gardiennage de nuit
    - ✓ … Ou des horaires fixes ne permettant pas de retard
    - ✓ Des secteurs d'activité type BTP, services à la personne qui requièrent une grande souplesse de mobilité
    - ✓ Des zones d'activité difficilement accessibles sans véhicule particulier: sites industriels

La plupart des trajets domicile-travail sont effectués dans des zones offrant peu de solutions de mobilité:

- 22% de banlieue à banlieue
- 15% d'espace rural à espace rural

Source: Enquête Nationale Transports et Déplacements 2007-2008

Moins l'individu a la possibilité d'être mobile, plus il a besoin de l'être pour conserver ou trouver un emploi

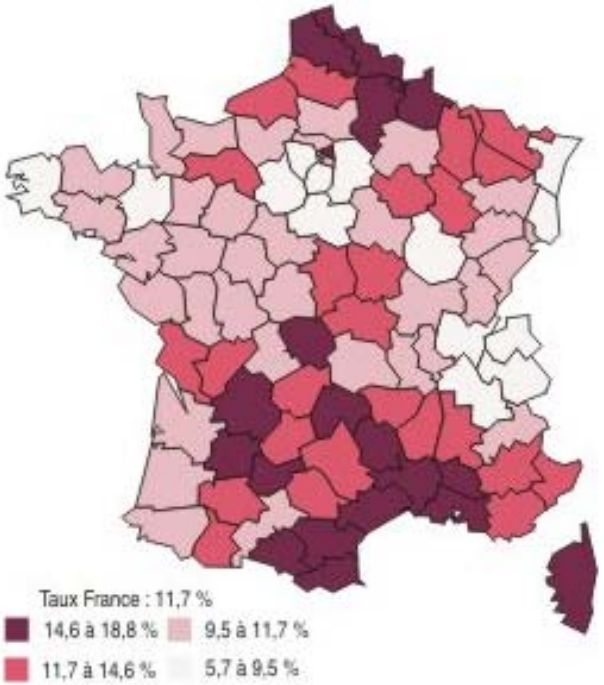
© Association Le RAMEAU / 2010

BoP et mobilité
Le territoire

- **Une concentration de la pauvreté dans 2 types de milieux géographiques…**
  - Les zones périurbaines des grandes agglomérations:
    - ✓ Lyon
    - ✓ Marseille
    - ✓ Lille
    - ✓ Et certaines communes d'IDF
  - Les zones rurales

- **… qui correspondent aux espaces en déficit d'offre de mobilité**
  - Très peu de solutions alternatives au véhicule particulier en zones rurales:
    - ✓ Faible développement des transports en commun, des transports doux peu adaptés aux distances
  - Peu de liaisons entre les différentes zones périurbaines
    - ✓ Un réseau majoritairement en « étoile » qui convient peu aux besoins de mobilité des populations BoP, notamment en ce qui concerne les trajets domicile-travail

Répartition de la pauvreté sur le territoire



Source: INSEE, 2004

Une superposition des zones de pauvreté et des espaces offrant peu de solutions de mobilité

© Association Le RAMEAU / 2010

BoP et mobilité
En synthèse

- **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 véhicules 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 : %

	1er quintile De 0 à 10 689€	2e quintile 10 690- 14 452€	3e quintile 14 453- 18 427€	4e quintile 18 428- 25 044€	5e quintile +25 044€	Ensemble
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 »
▪ 10 000 à 20 000 personnes en insertion professionnelle bénéficient d'une aide à la mobilité

Source*: Forum Mobilités pour l'insertion,* Eric Le Breton, IVM 2005

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

© Association Le RAMEAU / 2010

Sommaire

Contexte et enjeux de la mobilité

Panorama et besoins des clientèles fragiles

1. Panorama des fragilités
2. Profil des BoP en France
3. BoP et mobilité
4. Conclusions

Cartographie des thématiques

Structuration des acteurs

Annexes

© Association Le RAMEAU / 2010

II. Panorama et besoins des clientèles fragiles

Conclusions

- **8 millions d'individus en situation de fragilité économique, qui tendent à accumuler d'autres types de fragilité:**
  - Handicaps physiques / physiologiques, difficultés cognitives et socioculturelles, territoires en déshérence

- **910 €/mois, un budget serré pour des contraintes économiques fortes:**
  - Le poids budgétaire important du logement et de l'alimentation pour les ménages les plus pauvres
  - Le coût élevé de la mobilité (véhicule particulier et transports en commun) pour un budget moyen d'environ 100 € / mois

- **Une problématique d'autant plus complexe que les personnes économiquement fragiles ont moins de solutions mais plus de besoins de mobilité que les autres populations**
  - Des solutions de mobilité peu disponibles pour cause de contraintes budgétaires directes ou indirectes:
    - ✓ Forte implantation des clientèles BoP dans des territoires enclavés moins onéreux
  - Des contraintes de mobilité élevées, corrélées à leur situation
    - ✓ Ex: des emplois peu-qualifiés impliquant une mobilité complexe (horaires atypiques, sites industriels difficilement accessibles…), des familles nombreuses

Repères BoP

- 8 M de personnes
- 910 €/mois: seuil de pauvreté
- 11% du budget annuel consacré aux transports; 3ème poste budgétaire
- 56% des ménages les plus pauvres sont non-motorisés
- 17% de chômage dans les ZUS

Un même paradoxe de mobilité pour une diversité de thématiques

- Assurer les déplacements en milieu rural
- Aider l'insertion professionnelle
- S'adapter aux emplois précaires
- Pallier l'insuffisance de l'offre de mobilité dans les zones de résidence BoP
- Accorder une attention particulière aux publics les plus fragiles (personnes âgées, handicaps…)

Un défi majeur pour la mobilité des clientèles BoP: lever le frein économique d'accès à la mobilité et les freins corollaires à cette situation

© Association Le RAMEAU / 2010

Sommaire

Contexte et enjeux de la mobilité

Panorama et besoins des clientèles fragiles

Cartographie des thématiques

1. **Cartographie globale**
2. **Description des axes thématiques**
3. **Conclusions**

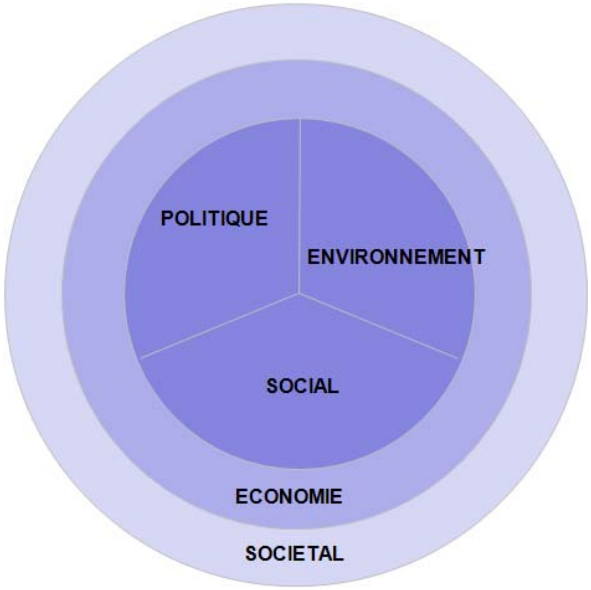
Structuration des acteurs

Annexes

© Association Le RAMEAU / 2010

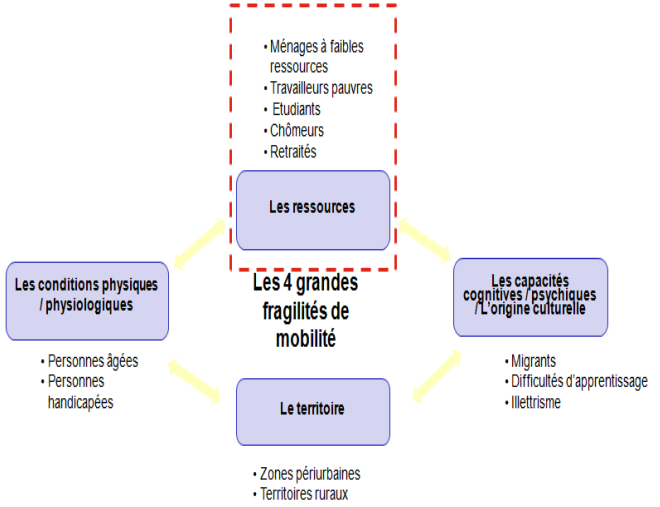
Positionnement et lecture des acteurs

VISION ENJEUX DE SOCIETE



Des thématiques à investiguer en fonction de la nature de celui qui les regarde

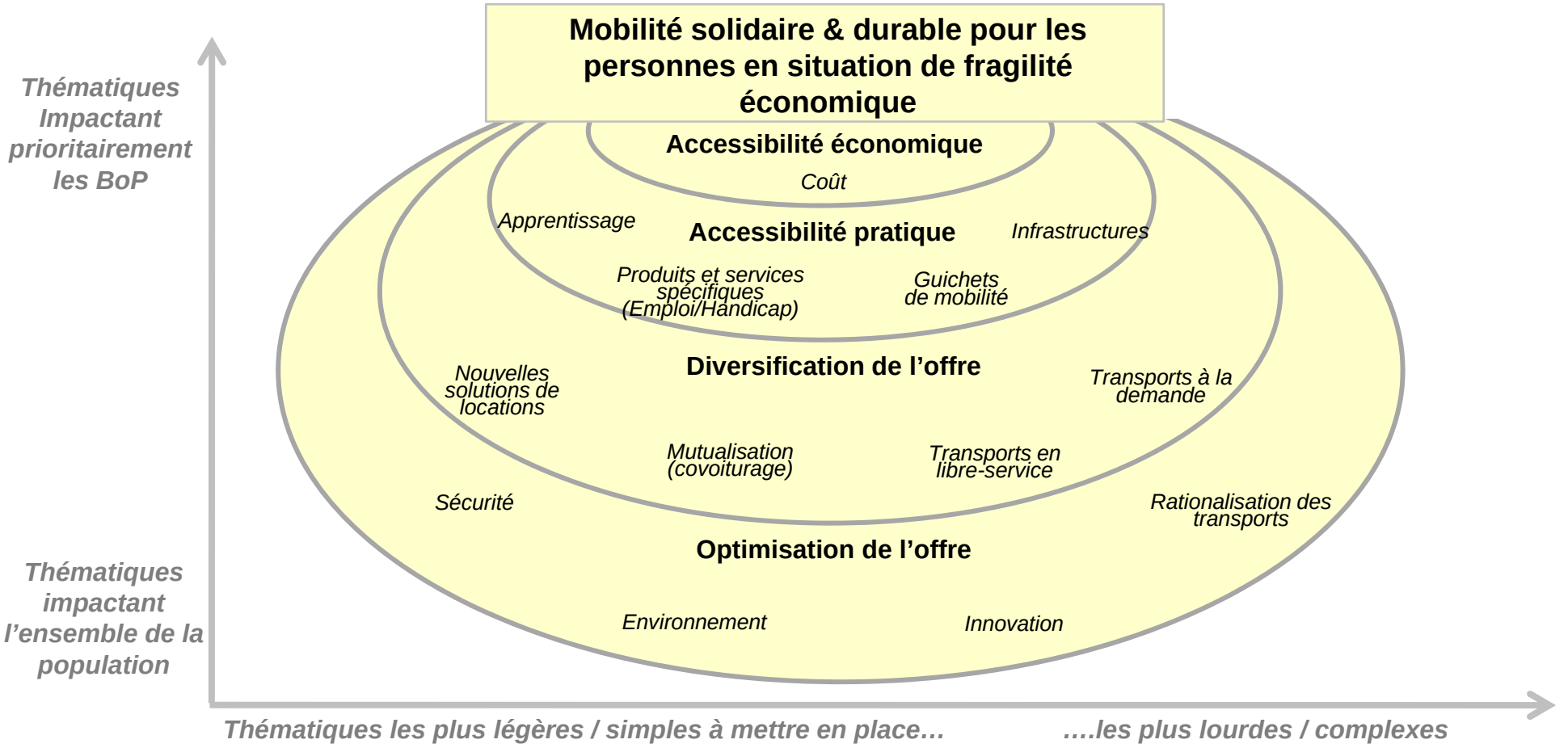
VISION BENEFICIAIRES



Une vision différente des enjeux en fonction du positionnement des acteurs

© Association Le RAMEAU / 2010

Cartographie globale des thématiques



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

© Association Le RAMEAU / 2010

Sommaire

Contexte et enjeux de la mobilité

Panorama et besoins des clientèles fragiles

Cartographie des thématiques

1. Cartographie globale
2. Description des axes thématiques
3. Conclusions

i. L'accessibilité économique
ii. L'accessibilité pratique
iii. La diversification de l'offre
iv. L'optimisation de l'offre

Structuration des acteurs

Annexes

© Association Le RAMEAU / 2010

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 actuellement[1]

- **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
- Services de mobilité à bas prix
  - ✓Location de véhicules à tarif préférentiel
- 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

© Association Le RAMEAU / 2010

[1] Source: Mobilité et exclusion sociale, IVM, 2007

L'accessibilité économique
Zoom sur le microcrédit personnel

- **Le microcrédit personnel (MCP) est destiné à aider les personnes qui ne peuvent avoir accès au crédit dans les conditions bancaires classiques à répondre à leurs besoins de consommation**
  - Le MCP s'est développé dans une optique d'accès ou de retour à l'emploi
- **Enjeu : Financer la mobilité des personnes en situation de fragilité économique**
- **Pistes**
  - Expérimentation de l'ADIE (Agence pour le Développement de l'Initiative Economique) d'un prêt pour l'emploi destiné à résoudre les problèmes de mobilité afférents (obtention du permis de conduire, achat d'un véhicule, assurance, réparation…)
    - ✓ 60% des bénéficiaires de l'expérimentation ont déclaré que cette aide à la mobilité a joué un rôle déterminant dans leur retour à l'emploi
  - Plusieurs structures locales ont mis en place un MCP destiné à aider la mobilité liée à l'emploi et à l'insertion
    - ✓ EX: La Délégation du Rhône du Secours Catholique
- **Problématiques:**
  - Un décalage important entre nombre de bénéficiaires potentiels et nombre de prêts accordés
    - ✓ 5 M de bénéficiaires potentiels ≠ 2500 prêts accordés
  - Les bénéficiaires potentiels doivent nécessairement être accompagnés dans leurs démarches par des réseaux qualifiés
    - ✓ Cet accompagnateur est généralement un acteur associatif
  - Réduire les risques de non-remboursement pour les financeurs

Repères

- 2005: instauration du MCP dans le cadre du volet emploi de la loi de Programmation pour la Cohésion Sociale
- Le crédit est garanti par le Fonds de Cohésion Sociale géré par la Caisse des Dépôts
- Les grands acteurs du MCP: ADIE, CCAS, France Active..

Chiffres Clefs

- Montant: jusqu'à 3000€
- Durée; 12 à 36 mois
- Taux d'intérêt < 8%
- 2 500 prêts accordés en 18 mois
- **66% concernent l'accès à la mobilité**
- 5 M de bénéficiaires potentiels (UNCCIAS)

Source: CELAVAR (Janvier 2008)

Une solution innovante et efficace à destination des individus en situation de fragilité économique

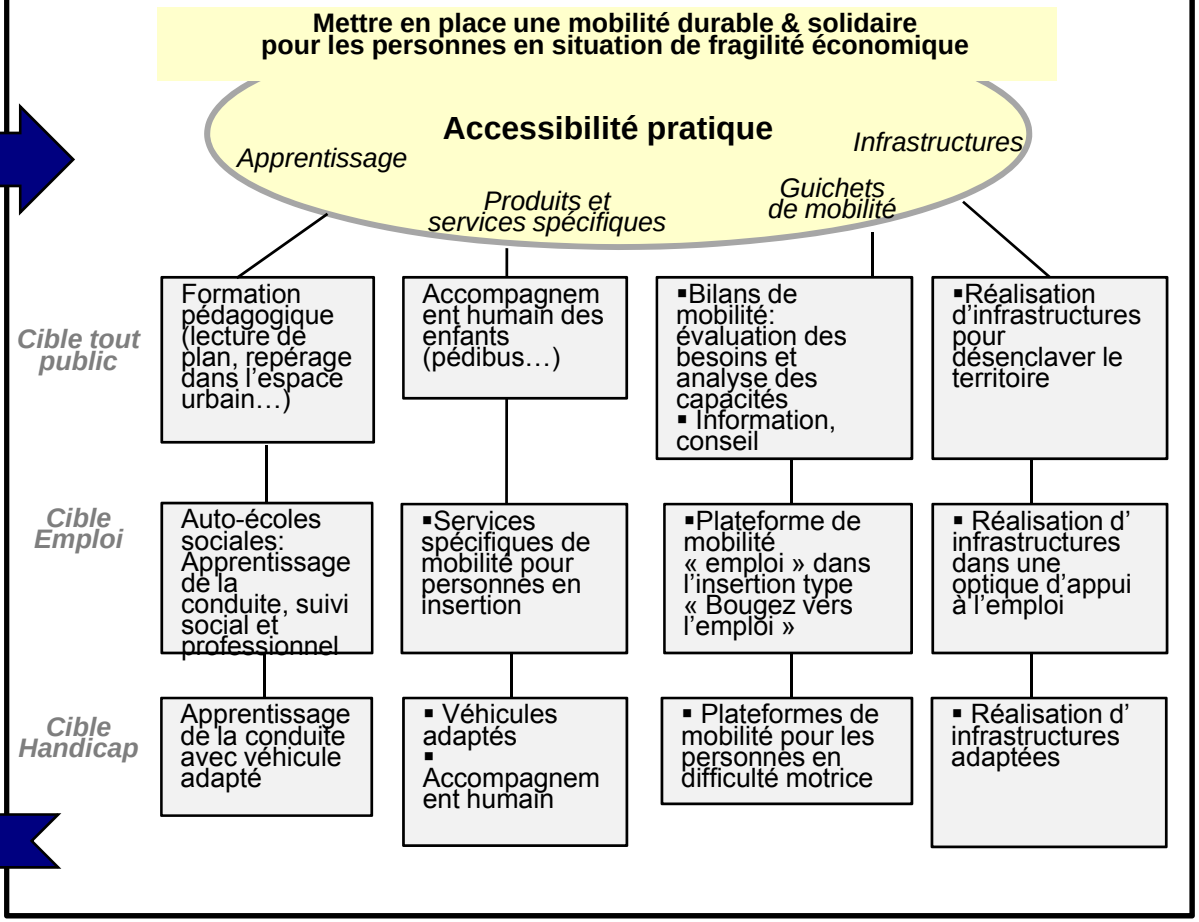
© Association Le RAMEAU / 2010

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

© Association Le RAMEAU / 2010

Accessibilité pratique
L'apprentissage

- **L'apprentissage désigne l'ensemble des solutions permettant de lever les freins cognitifs, psychologiques, socioculturels ou techniques de mobilité**
  - Illettrisme, phobie des transports, inaptitude à certaines formes de mobilité, manque d'orientation, habitude d'un périmètre de vie restreint…
  - Autant d'obstacles à la mobilité qui instaurent un cercle vicieux entre peur de se déplacer et isolement

- **Enjeu : (Ré)apprendre la mobilité aux individus présentant ce type de difficultés**

- **Pistes**
  - Bilans de mobilité pour analyser les besoins et capacités de mobilité de l'individu et développer des solutions adaptées
  - Accompagnement à la découverte de la mobilité
    - ✓ Accompagnement humain pour utiliser les solutions de mobilité (transports en commun, location de vélo en libre-service…), aide à la recherche d'informations de mobilité et à l'élaboration des trajets, apprentissage du vocabulaire de la mobilité, de la lecture d'un plan…
  - Auto-écoles sociales, qui proposent des méthodes adaptées aux personnes présentant des troubles de l'apprentissage

- **Problématique: comment faire coïncider l'offre et la demande?**
  - Une identification difficile des publics pouvant nécessiter ce type de services
  - Une méconnaissance générale des aides existantes

Les causes des problèmes d'appropriation de la mobilité

- Un contexte culturel qui n'a pas permis à la personne de s'approprier de manière autonome sa mobilité
- Un contexte socioculturel qui a restreint le « périmètre de vie » aux quelques rues proches du domicile
- Des problèmes cognitifs: surmonter sa peur (notamment provoquée par un isolement prolongé), se repérer dans l'espace, décrypter un plan de transports en commun
- Des problèmes d'illettrisme ou d'analphabétisme rendant difficile l'obtention d'un permis de conduire ou la lecture des indications
- Des problèmes de capacités techniques: certaines personnes sont inaptes au vélo, ou à la conduite d'une voiture ou d'un deux-roues; leur mobilité doit donc s'adapter en fonction

Une thématique centrée sur la capacité à s'approprier l'espace public pour y être mobile

© Association Le RAMEAU / 2010

Accessibilité pratique

L'apprentissage

ZOOM sur les auto-écoles sociales

- **Les auto-écoles sociales (AES) ont pour vocation d'apprendre la conduite dans des conditions adaptées aux personnes en situation de fragilité économique**
  - Contrairement aux auto-écoles commerciales, on ne peut s'y présenter de sa propre initiative; il faut être orienté par un référent social (CAF, Pôle Emploi…)
  - Elles ont pour la majorité le statut associatif
- **Enjeu : permettre aux bénéficiaires des minima sociaux d'obtenir le permis de conduire afin d'aider leur insertion professionnelle**
  - L'enjeu est d'autant plus important que les populations BoP sont souvent confrontées à des emplois qui requièrent le permis de conduire (secteur du BTP, services à la personne…)
- **Problématique: le coût élevé du dispositif**
  - Le coût de mise en place d'une AES / élève est supérieur à celui d'une auto-école commerciale
    - ✓ De 1 500 à 3 000€ pour 50 à 60 bénéficiaires / an[1]

Caractéristiques

- Les AES proposent à leurs bénéficiaires un « package:
  - ✓*Obtention du code de la route*
  - ✓*Obtention du permis de conduire*
  - ✓*Suivi dans la recherche d'emploi*
- Une pédagogie adaptée aux personnes en difficulté d'apprentissage ou maîtrisant mal la langue française
  - ✓*Les cours de code durent généralement 1H30 au lieu des 45 min traditionnelles*

Repères

- Apparition des 1ères AES au début des années 90
- 2001: décret définissant les conditions d'agrément d'une AES
- Nombre d'AES (2007) ≈ 70
- Coût du permis < 300€
- Instance coordinatrice: FARE (fédération des associations de la route pour l'éducation)

Le permis de conduire, un outil d'insertion sociale et professionnelle pour un public en difficulté

© Association Le RAMEAU / 2010

[1] « Des auto-écoles qui mènent à l'emploi », Hélène Poulain, in La Croix du 30/08/07. L'article a reçu la mention spéciale du Prix 2007 de l'information sociale

Accessibilité pratique

Produits et services spécifiques: Zoom Emploi

- **Les produits et services spécifiques liés à l'emploi désignent l'ensemble du dispositif permettant d'aider les individus dans l'emploi ou en insertion professionnelle à résoudre leurs difficultés de mobilité**

- **Enjeu: soutenir la mobilité des individus en situation de fragilité économique pour favoriser leur accès à l'emploi ou sa conservation**

- **Pistes:**
  - Services de location sociale
    - ✓ Prêt de véhicule à bas prix pour quelques semaines à quelques mois, location de 2RM pour aider la recherche d'emploi…
  - Auto-écoles sociales permettant à des bénéficiaires des minima sociaux de suivre des cours de code et de conduite adaptés à leur situation socioéconomique

- **Problématique: des produits et services peu développés au regard du nombre potentiel de bénéficiaires**
  - Coût des véhicules qui freinent l'expansion des services de location
    - ✓ Peu de véhicules sont donc disponibles pour une demande élevée
  - Des auto-écoles sociales qui ne peuvent accueillir qu'un faible nombre d'élèves par an pour assurer la qualité de l'enseignement

Un levier essentiel d'accès à l'emploi

© Association Le RAMEAU / 2010

Accessibilité pratique

Produits et services adaptés: Zoom Handicap

- **Les produits et services adaptés désignent l'ensemble des dispositifs de mobilité à destination des populations en situation de fragilité motrice (temporaire ou irréversible)**
  - Les personnes âgées, peu ou pas autonomes
  - Les personnes handicapées (handicaps moteur, physique, visuel…)
  - Les femmes enceintes

- **Enjeu: assurer la mobilité des personnes en situation de fragilité motrice**

- **Pistes:**
  - Véhicules adaptés
  - Adaptation de l'espace public (voirie, transports en commun, infrastructures, signalétique)
  - Plans adaptés aux déficients visuels (ville, transports en commun…)
  - Service d'accompagnement aux déplacements pour les personnes les moins autonomes

- **Problématique: coût et lourdeur des solutions des produits et services adaptés**
  - Coût prohibitif des véhicules adaptés
  - Lourdeur de l'aménagement des espaces publics
  - Un service d'aide à la mobilité pour les personnes peu autonomes qui ne peut être exonéré que s'il fait partie d'une prestation plus globale de services à la personne effectués à domicile

Un service d'accompagnement aujourd'hui essentiel pour la mobilité des personnes en situation de fragilité motrice, mais des solutions qu'il reste encore à inventer

© Association Le RAMEAU / 2010

Diversification de l'offre
Guichets de mobilité

- **Les guichets uniques de mobilité sont des outils portés par une pluralité d'acteurs destinés à:**
  - Centraliser les informations de mobilité sur un territoire à destination de l'ensemble des usagers et les conseiller sur leurs déplacements
  - Proposer des solutions de mobilité adaptées aux publics en difficulté de mobilité:

- **Enjeu: améliorer leur rôle de guichet unique pour l'ensemble des usagers comme pour ceux en difficulté de mobilité**

- **Pistes:**
  - Des plateformes de mobilité à destination des demandeurs d'emploi ou des salariés en difficulté de mobilité portées par des associations ou des collectivités
    - ✓ Plateforme de mobilité « Bougez vers l'emploi » portée par l'association Voiture & Co (La Ciotat)
    - ✓ Plateforme mobilité solidaire « En route vers l'emploi! » portée par le Conseil général de l'Essonne
  - En projet: une plateforme de mobilité à destination des personnes en situation de fragilité motrice à Paris portée par Voiture & Co

- **Problématique: un manque de coordination et de connaissance des structures existantes**
  - Une pluralité de structures porteuses (associations, collectivités…) qui contrevient à leur vocation de centraliser l'offre et la demande d'information sur un territoire
  - Un manque de coordination des différentes plateformes qui freinent leur essaimage

Repères
Guichets de mobilité
- 2001: apparition des premiers « guichets »
- 2008: étude de l'ARENE sur l'état des lieux et les perspectives de développement des ALM
- 2010: une vingtaine d'ALM, dont près de la moitié en IDF

Les publics fragiles visés par les guichets de mobilité
- Personnes dans l'emploi ou en insertion professionnelle ayant des contraintes de mobilité fortes
- Personnes en situation de fragilité motrice: handicaps, personnes âgées peu autonomes, femmes enceintes…

Des outils au service de l'information et des solutions de mobilité en plein essor

© Association Le RAMEAU / 2010

Accessibilité pratique
Infrastructures

- **Les infrastructures renvoient à l'aménagement du territoire en matière de mobilité et à la disponibilité de voies de communication sur les territoires**
  - Routes, transports en commun, bornes de véhicule en libre-service…
- **Enjeu: réduire les inégalités territoriales en matière d'infrastructures**
  - Deux grands types de territoires sont particulièrement déficitaires en la matière et correspondent à une forte densité des populations BoP:
    - ✓ Les zones rurales
    - ✓ Les zones périurbaines
- **Pistes**
  - Des projets globaux d'aménagement du territoire
    - ✓ Plan Ville Durable, Programmes « Quartier Durable »…
  - Une piste à étudier: aménager des logements sociaux dans des espaces offrant déjà des solutions de mobilité
- **Problématique: un levier d'action complexe à mettre en place**
  - Lourdeur de l'investissement
  - Temporalité de mise en œuvre très longue
  - Maillage exhaustif impossible

Un levier d'action global sur l'aménagement du territoire mais qui appelle à des solutions complémentaires plus fines et plus souples à mettre en place

© Association Le RAMEAU / 2010

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

La diversification de l'offre

Nouvelles solutions de locations

Mutualisation

Transports en libre-service

Transports à la demande

- 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

© Association Le RAMEAU / 2010

Diversification de l'offre
La mutualisation

- **La mutualisation désigne l'utilisation partagée d'un véhicule**
  - Actuellement la mutualisation passe essentiellement par les services de covoiturage, proposés par une pluralité d'acteurs:
    - ✓ Utilisation partagée d'un véhicule particulier pour un même trajet
    - ✓ Mise à disposition (prêt ou location) d'un véhicule pour plusieurs utilisateurs

- **Enjeu: minimiser les frais induits par un véhicule tout en conservant la souplesse de déplacement qu'offre ce mode de transport**

- **Pistes**
  - Une pluralité de sites de covoiturage
    - ✓ Plus adaptés aux moyennes et longues distances
  - Une émergence des associations de covoiturage au sein des entreprises pour mutualiser les trajets domicile-travail
  - Des plateformes de mobilité qui informent été forment à la pratique du covoiturage
  - Au-delà de mutualisation de l'utilisation, une mutualisation de la possession (ou leasing) à développer
  - Pistes à étudier: créer des animateurs de covoiturage dans les quartiers isolés pour centraliser l'offre et la demande

- **Problématique: un levier d'action mieux adapté à un traitement informel**
  - Même si cette solution peut être privilégiée pour les trajets domicile-travail, elle reste peu adaptée aux aléas du quotidien

Chiffres covoiturage

- + 100 sites de covoiturage en 2009 ≠ 10 en 1990
- 430 000 inscrits
- ≈ 3% de covoitureurs spontanés
- Taux de notoriété: 91%
- Taux de pratique: 26%
- 39% de pratique en zone rurale ≠ 19% en zones urbaines

Source: Voiture & Co et Baromètre de la mobilité durable, Macif 2009

Une pratique axée sur la mutualisation de l'utilisation et encore peu développée sur la mutualisation de la propriété

© Association Le RAMEAU / 2010

La diversification de l'offre

Les transports en libre-service:

VELOPARTAGE, AUTOPARTAGE

- **Les transports en libre-service désignent le dispositif de location d'un véhicule pour effectuer un trajet précis (de borne à borne)**
  - Ces véhicules sont mis à disposition par la Ville ou par des sociétés privées

- **Enjeu: éviter les coûts liés à la possession d'un véhicule sans être contraints par les horaires des transports en commun**

- **Pistes**
  - Les vélos en libre-service type Velib', Velov'
    - ✓ Ce service est plutôt adapté aux petites distances et permet notamment de rejoindre plus facilement un autre moyen de transport
  - Les bornes de voiture en libre-service, électriques ou non
    - ✓ Ce service est encore peu développé et privilégié par les CSP+ (notamment pour leurs déplacements professionnels)
  - Les bornes de deux-roues moteur
    - ✓ Encore peu développées mais qui constituent une bonne alternative aux deux autres solutions, notamment le Vélo à Assistance Electrique
  - Le Projet Autolib', (automne 2011): mise à disposition de 3 000 véhicules électriques (1 000 bornes) dans une trentaine de communes de l'IDF (Paris et petite couronne)
    - ✓ Coût estimé du service pour l'usager: 40€ / mois; 5€ / 30 min
    - ✓ Ce service se destine essentiellement aux trajets de type courses ou loisirs

- **Problématique: une offre qui touche peu les populations en difficulté de mobilité**
  - Peu de dispositifs en libre-service dans les territoires enclavés
  - Un solution qui engage tout de même un coût qui peut s'avérer prohibitif (caution)
  - Une solution peu adaptée aux déplacements BoP (distances, familles nombreuses….)

Un solution mal adaptée aux besoins de mobilité des populations BoP

© Association Le RAMEAU / 2010

Diversification de l'offre

Le transport à la demande:

MICRO-COLLECTIF et TAXI SOCIAL

- **Les services de transports à la demande (TAD) désignent une offre de transport très localisée pour un ou quelques individu(s) et qui ne fonctionne que lorsqu'elle a été commandée**
  - Les TAD sont apparus dès la loi LOTI de 1982 mais se présentent aujourd'hui comme une solution à revisiter aux côtés des nouveaux services de mobilité

- **Enjeu: répondre aux besoins très spécifiques des populations combinant contraintes économiques et complexité de mobilité**
  - Le TAD est particulièrement adapté aux territoires en déficit de solutions de mobilité (zones rurales et périurbaines)
  - Aux emplois aux horaires atypiques
  - Ou aux zones denses, pour accéder à l'offre de mobilité existante

- **Pistes**
  - Transports microcollectifs: navettes de petit gabarit suivant un itinéraire fixe en marge des autres lignes de transports en commun
    - ✓ Ex: navettes ATA pour les salariés sur les sites ADP
  - Taxis sociaux:
    - ✓ De porte à porte
    - ✓ Ou suivant des « lignes virtuelles »

- **Problématique: une solution complexe à mettre en œuvre pour peu de bénéficiaires**
  - Un coût du service qui ne peut être entièrement répercuté sur les usagers
  - Des difficultés d'organisation entre structures porteuses et opérateurs (taxis, associations…)

Une solution au cas par cas offrant une grande souplesse d'utilisation

© Association Le RAMEAU / 2010

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'altermobilité
- 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

© Association Le RAMEAU / 2010

Optimisation de l'offre
La sécurité

- **La sécurité renvoie aux mesures destinées à garantir la sécurité des usagers**
  - Sur la route (voiture, cyclistes, piétons…)
  - Dans les transports en commun

- **Enjeu: renforcer la sécurité, notamment concernant les populations BoP**

- **Pistes**
  - Un apprentissage du code de la route, avec des méthodes adaptées pour les publics en difficulté d'apprentissage
  - Des stages de sensibilisation aux dangers de la route pour l'ensemble du public
  - Des stages de remise à niveau ou d'approfondissement à une conduite plus responsable pour les conducteurs et cyclistes
    - ✓ Proposées par les guichets de mobilité ou les Plans de Déplacement
  - Des outils signalétiques (gilets jaunes)
    - ✓ Notamment pour les enfants se rendant à l'école en pédibus
  - Peu de solutions existent pour les transports en commun hors une surveillance préventive

- **Problématique: un problème de sécurité intensifié au sein des populations BoP**
  - Qui utilisent plus spécifiquement des véhicules qu'ils ont moins les capacités d'entretenir, plus dangereux pour la sécurité
  - Qui empruntent plus souvent les transports en commun dans les zones périurbaines où se concentrent les incidents majeurs

Une problématique de sécurité commune à tous, mais intensifiée au sein des populations BoP

© Association Le RAMEAU / 2010

Optimisation de l'offre
L'environnement

- **Les questions environnementales sont de plus en plus au cœur de la mobilité, avec un objectif bien précis:**
  - Réduire la pollution engendrée par la mobilité
- **Enjeu: combiner objectifs environnementaux et contraintes budgétaires**
- **Pistes**
  - Changer les pratiques des conducteurs
    - ✓ Formations à l'écoconduite proposées notamment par des ALM ou incluses dans des Plans de Déplacement
  - Promouvoir des solutions de mobilité alternatives à l'utilisation individuelle du véhicule
  - Proposer des véhicules « propres » à moindre coût
    - ✓ D'autant que les populations BoP tendent à acquérir des véhicules d'occasion plus polluants que les véhicules neufs
- **Problématique: une sensibilisation à l'environnement difficile compte tenu de la prégnance de la question économique au sein des populations BoP**
  - Les comportements de mobilité des populations BoP sont avant tout dictés par des raisons économiques que par une « conscience » écologique

Des pistes à creuser pour réduire le schisme entre environnement et coût économique

© Association Le RAMEAU / 2010

Optimisation de l'offre
Innovation

- **L'innovation désigne l'ensemble des solutions à inventer pour améliorer la mobilité**
  - Actuellement l'innovation dans le domaine de la mobilité se focalise principalement sur la réduction de la pollution atmosphérique et sur le développement de nouvelles sources de carburant
- **Enjeu: rapprocher les innovations en cours de développement des besoins des populations BoP**
- **Pistes**
  - Une innovation technologique
    - ✓ Le véhicule « propre »: véhicule hybride, électrique, biocarburants…
    - ✓ Des modes de transports réduisant la pollution sonore
  - Une innovation sociétale
    - ✓ Un droit à la mobilité en réflexion dans les think-tanks de la mobilité devant garantir un accès à tous à la mobilité
  - Une innovation qualitative:
    - ✓ Participer à l'amélioration de la qualité de vie – notamment dans les ZUS – par l'esthétisation des transports et de leurs espace associés (production de véhicules bas-coût mais esthétique, prévention de la dégradation des abribus…)
- **Problématique: un processus d'innovation technologique qui prend du temps et pas destiné spécifiquement aux populations BoP dans un premier temps**
  - Une innovation sociétale plus susceptible d'avoir un effet de levier sur la mobilité des populations BoP
  - Et sur les autres types d'innovation

3 types d'innovation au service de l'ensemble de la population

© Association Le RAMEAU / 2010

Optimisation de l'offre
Rationalisation des transports

- **La rationalisation des transports renvoie à l'organisation des déplacements des usagers afin d'en améliorer les conditions et de réduire les impacts négatifs de la mobilité:**
  - Engorgement des axes de circulation, stress, pollution

- **Enjeu: faire bénéficier les populations en situation de fragilité économique des mesures prises en faveur de tous pour rationaliser les transports**

- **Pistes**
  - Des Plans de Déplacement pour faciliter le trajet domicile-travail (ou école) des usagers grâce à la mise en place de solutions pratiques:
    - ✓ Création d'une association de covoiturage interne à l'entreprise
    - ✓ Mise en place d'une navette desservant plusieurs sites d'une même zone d'activités
    - ✓ Amélioration des connexions entre les dessertes en transport en commun et les horaires d'ouverture et de fermeture des sites
    - ✓ Changement des pratiques au sein de la structure: aménagement des horaires de travail en fonction des transports, développement du télétravail si possible…
  - L'intermodalité, pour améliorer les connexions entre différents modes de transports au sein d'un même trajet:
    - ✓ Alignement des horaires entre deux types de transports en commun
    - ✓ Améliorer les services proposés aux carrefours stratégiques de mobilité: proposer des offres complémentaires de mobilité (transports en libre-service, TAD…), services de gardiennage de vélo…

- **Problématiques: une thématique encore jeune**
  - Des Plans de Déplacement utiles pour les personnes dans l'emploi ayant de fortes contraintes de mobilité mais qui restent encore réservés aux grandes entreprises

Une thématique de mobilité en émergence à même de faciliter le trajet domicile-travail

© Association Le RAMEAU / 2010

Sommaire

Contexte et enjeux de la mobilité

Panorama et besoins des clientèles fragiles

Cartographie des thématiques

1. Cartographie globale
2. Description des axes thématiques
3. Conclusions

Structuration des acteurs

Recommandations pour Renault

Annexes

© Association Le RAMEAU / 2010

III. Cartographie des thématiques

Conclusions

L'accessibilité économique

- Le coût, premier frein d'accès à la mobilité pour les personnes en situation de fragilité économique
- Une multitude d'aides financières directes ou indirectes
  - ✓ Remboursement d'une partie des titres de transports, aide à la mobilité dans le cadre d'une recherche d'emploi, financement du permis de conduire, microcrédit social…
- Mais une méconnaissance globale de l'offre et une complexité qui réduisent le nombre effectif de bénéficiaires

La diversification de l'offre

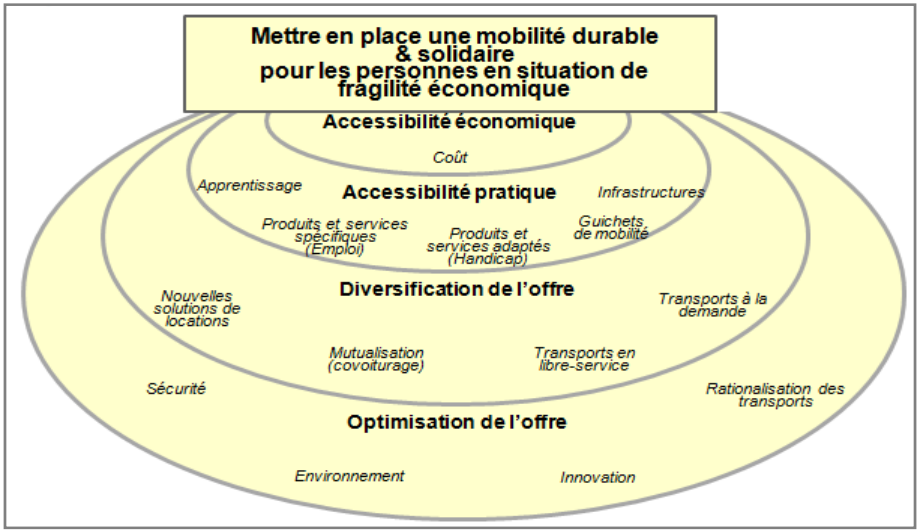
- Un développement de solutions de déplacements alternatives aux modes classiques (utilisation individuelle du véhicule, transports en commun…) plus ou moins adaptées aux besoins des populations BoP

L'optimisation de l'offre

- Des axes d'amélioration de la mobilité qui touchent l'ensemble de la population mais plus difficilement intégrable à la mobilité des BoP
  - ✓ Un schisme entre environnement et contrainte économique
  - ✓ Une question de sécurité d'autant plus prégnante chez ces populations
  - ✓ L'innovation et la rationalisation des transports: 2 leviers d'action sur la mobilité des BoP à investiguer

L'accessibilité pratique

- 3 publics touchés différemment par cette problématique
  - ✓ L'ensemble de la population BoP
  - ✓ Les personnes en situation professionnelle difficile (insertion, emplois impliquant de fortes contraintes de mobilité)
  - ✓ Les personnes en situation de handicap (physique, cognitif)
- Un essor rapide des guichets de mobilité
  - ✓ Avec pour vocation d'être un guichet unique des informations et solutions de mobilité d'un territoire à destination de l'ensemble du public comme des populations en situation de fragilité



4 niveaux complémentaires d'actions

© Association Le RAMEAU / 2010

Sommaire

Contexte et enjeux de la mobilité

Panorama et besoins des clientèles fragiles

Cartographie des thématiques

Structuration des acteurs

1. **Panorama des acteurs**
   - i. Les différentes typologies d'acteurs de la mobilité
   - ii. Structuration des acteurs et compétences respectives
2. **Réponses des associations**
3. **Positionnement des entreprises sur la mobilité**

Annexes

© Association Le RAMEAU / 2010

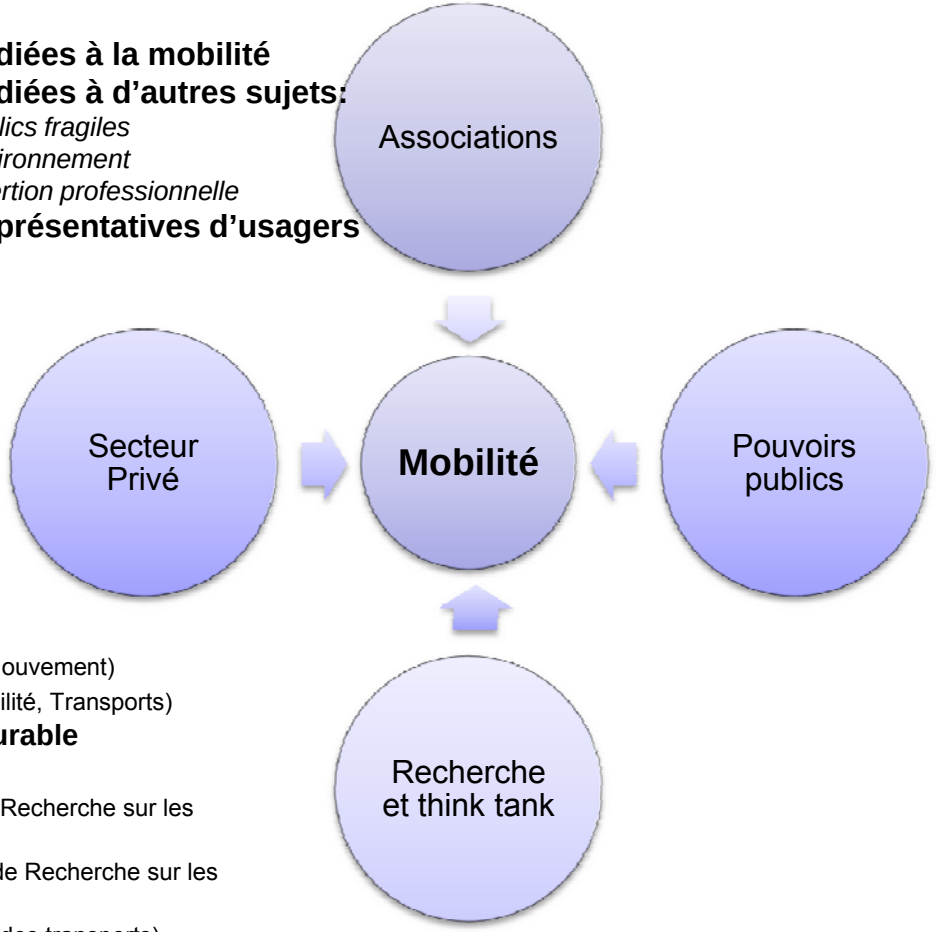
Panorama des acteurs

Les différentes typologies d'acteurs de la mobilité

- **Dédiées à la mobilité**
- **Dédiées à d'autres sujets:**

✓*Publics fragiles*
✓*Environnement*
✓*Insertion professionnelle*

- **Représentatives d'usagers**



- **Constructeurs / Industrie**
- **Opérateurs de transport**
- **Sociétés de services de mobilité**

✓ *Conseils en mobilité (Plans de Déplacement, mobilité durable…)*
✓ *Sociétés de locations*
✓ *Services de transports alternatifs (autopartage…)*

- **Entreprises**

✓ *Versement transport aux AOT*

AOT[1] (en régie directe ou indirecte via des sociétés privées)

- Communes

✓*Transports au sein de la ville*

- Départements

✓*Transports entre agglomérations*

- Régions

✓*Déplacements intra-régionaux + trains*

- Etat

✓*TGV*

- STIF pour l'IDF

Instances décisionnaires, orientations politiques

- MEEDDM

✓*Transports*
✓*Aménagement du territoire*

- Ministère de l'industrie

✓*Secteur automobile, aéronautique…*

- Ministère de l'intérieur

✓*Sécurité*
✓*Permis*

- **IVM** (Institut pour la Ville en Mouvement)
- **LVMT** (Laboratoire Ville, Mobilité, Transports)
- **Institut de la Mobilité Durable**
- **Trans-cité**
- **INRETS** (Institut National de Recherche sur les transports et la sécurité)
- **CERTU** (Centre d'études et de Recherche sur les Transports et l'Urbanisme)
- **LET** (Laboratoire d'économie des transports)
- **TDIE** (Transports, Déplacements, Intermodalité, Environnement)

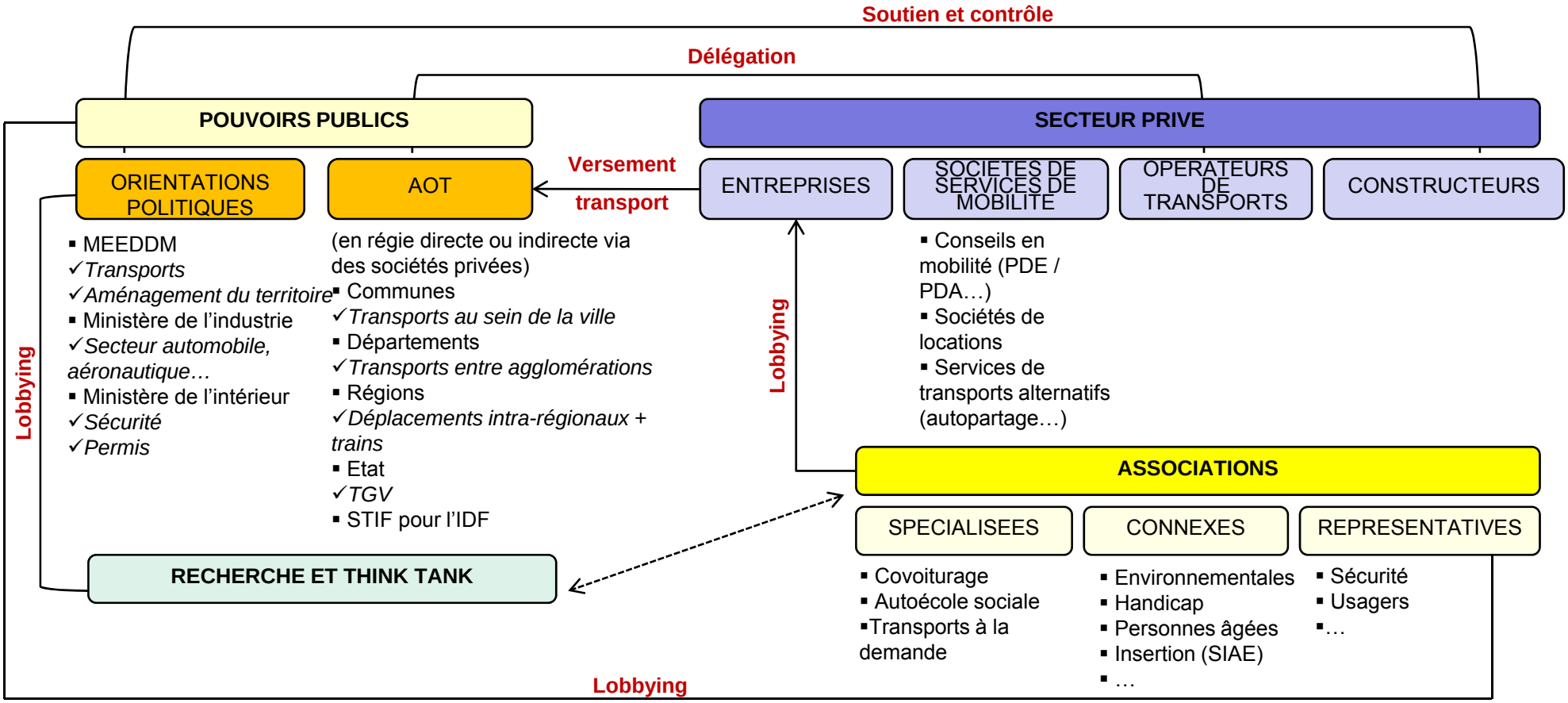
4 grandes typologies d'acteurs de la mobilité

[1] Autorité Organisatrice des Transports

© Association Le RAMEAU / 2010

Panorama des acteurs

Structuration des acteurs et compétences respectives



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

© Association Le RAMEAU / 2010

Sommaire

Contexte et enjeux de la mobilité

Panorama et besoins des clientèles fragiles

Cartographie des thématiques

Structuration des acteurs

1. **Panorama des acteurs**
2. **Réponses des associations**
3. **Positionnement des entreprises sur la mobilité**

i. Structuration du secteur associatif dans le domaine de la mobilité
ii. Typologie des missions et actions
iii. Cartographie des acteurs associatifs
iv. Illustrations d'actions associatives
v. Plus-value du secteur associatif en matière de mobilité
vi. En synthèse

Annexes

© Association Le RAMEAU / 2010

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	+++	+++

Diversité d'associations connexes → **Services de mobilité**

Associations de mobilité → **Diversification des bénéficiaires**

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

© Association Le RAMEAU / 2010

Le Rayonnement des Associations par le Mécénat d'Entreprises d'Administrations et d'Universités
LE RAMEAU

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 Institut de la mobilité durable CERTU INRETS	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 adaptées : 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 sensibilitation à l'écomobilité : et notamment les associations environnementales ▪Ruralité

Des acteurs associatifs à différentes échelles

© Association Le RAMEAU / 2010

Le Rayonnement des Associations par le Mécénat d'Entreprises d'Administrations et d'Universités

LE RAMEAU

Réponses des associations

Typologie des missions et actions

	INFLUENCER		ACCOMPAGNER		
MISSIONS	LOBBYING	SENSIBILISER	INFORMER / CONSEILLER	APPUYER	ASSISTER
CIBLES PRINCIPALES	▪ Structures importantes ✓ *Pouvoirs publics* ✓ *Entreprises*	▪ Grand Public	▪ Grand Public	▪ Publics fragiles potentiellement autonomes ✓*En insertion professionnelle* ✓ *Avec des difficultés cognitives*	▪ Publics fragiles non autonomes
OBJECTIFS	Changer le cadre législatif et les pratiques des entreprises	Changer les pratiques des usagers	Optimiser la mobilité	Créer les conditions d'une autonomie de mobilité	Offrir des solutions de mobilité adaptée
THEMES PRIVILEGIES	**Environnement / Sécurité**		**Accessibilité**		
EXEMPLES ACTIONS	▪Etudes ▪Plaidoyer ✓*Ex: mobilité durable*	▪Stage d'écoconduite ▪ Sensibilisation à la sécurité ✓*Dont dangers de l'alcool et drogues au volant* ▪ Promotion de l'altermobilité	▪ Cartographie des solutions de mobilité sur un territoire (point d'information…) ▪ Conseil sur les meilleures solutions de déplacement	▪ Actions pédagogiques ▪ Accompagnement humain ponctuel ▪ Mise à disposition de solutions de transport :location de véhicules à bas coût …	▪Transports à la demande adaptés ✓*Dont microcollectifs* ▪ Accompagnement humain permanent

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

© Association Le RAMEAU / 2010

Réponses des associations
Illustrations d'actions associatives

THEMES PRIVILEGIES

Environnement Sécurité	Accessibilité

EXEMPLES D'ASSOCIATIONS

ASSOCIATION TDIE
(Transports, déplacements, intermodalité, environnement)
Promotion auprès des pouvoirs publics d'une politique globale des transports moins néfaste pour l'environnement et la sécurité

ASSOCIATION PREVENTION ROUTIERE
Education routière
Campagne nationale de sensibilisation
Formation continue des conducteurs
Gestion du risque routier en entreprise

ASSOCIATION ECOMOBILITE (Aveyron)
Promotion de l'écomobilité et du voyage écologique (organisation de la Journée sans voitures, promotion du vélo…)

PAPA CHARLIE
Location de véhicules à bas prix et transports solidaires à destination des personnes dans l'emploi ou en insertion professionnelle ayant des difficultés de mobilité

LES COMPAGNONS DU VOYAGE
Services à la personne proposant un accompagnement humain des enfants, personnes âgées ou handicapées dans leurs déplacements

VOITURE & CO
Centralisation de l'offre de mobilité d'un territoire via les plateformes « Bougez Futé », bilan de mobilité, conseils pour faciliter les déplacements

De nombreuses associations locales

Associations et plateformes de mobilité locales
- Plateforme « Bougez vers l'emploi »
- Réseau des Aid'Auto: location sociale de voiture…
- La Sève (Marne): taxi-navette pour l'insertion professionnelle

© Association Le RAMEAU / 2010

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 liées la connaissance des fragilités et problématiques des bénéficiaires, structures qui se positionnent souvent en prestation de services

© Association Le RAMEAU / 2010

[1] Source: Baromètre de la mobilité durable, Macif 2009

Réponses des associations

En synthèse

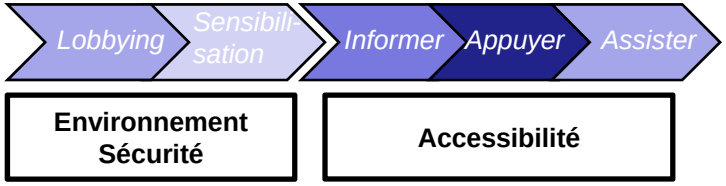
- **Un double paradigme structure les acteurs associatifs de la mobilité:**
  - Peu de grands acteurs associatifs nationaux exclusivement consacrés à la mobilité, mais une multitude de petites associations locales
  - Des associations spécialistes de la mobilité qui diversifient leurs typologies de bénéficiaires (handicaps, difficultés d'insertion, personnes âgées…) ou des associations spécialistes des publics fragiles qui développent un service mobilité à leur intention (Services aux personnes âgées, handicaps, SIAE…)

Répartition des associations

	Associations spécialistes	Associations connexes
Nationales	+	++
Locales	+++	+++

- **Deux typologies de missions pour trois grandes thématiques:**
  - Influencer le cadre réglementaire et les pratiques sur la thématique de l'environnement et de la sécurité
  - Accompagner les usagers en situation de fragilité pour surmonter leurs difficultés d'accessibilité à la mobilité
    - ✓ Notamment par la mise à disposition de solutions de mobilité « clef en main » (location de véhicules à bas coût, apprentissage de la mobilité…)

Missions des associations sur les thématiques de mobilité



- **Un mode opératoire axé sur l'accompagnement humain et une souplesse d'action essentielle au développement de solutions de mobilité à court/moyen terme**

- **Un positionnement en « prestataire de service sociétalement innovant »**

Un dynamisme important sur les questions d'accessibilité mais un manque de coordination entre les différentes associations

© Association Le RAMEAU / 2010

Sommaire

Contexte et enjeux de la mobilité

Panorama et besoins des clientèles fragiles

Cartographie des thématiques

Structuration des acteurs

1. Panorama des acteurs
2. Réponses des associations
3. Positionnement des entreprises sur la mobilité

Annexes

© Association Le RAMEAU / 2010

Positionnement entreprises
Les parties prenantes entreprises de la mobilité

Constructeurs infrastructures	Constructeur solutions de mobilité	Services connexes solutions de mobilité	Transports	Services financiers
Secteur BTP EIFFAGE / BOUYGUES / VINCI …	Constructeurs automobiles RENAULT / PSA PEUGEOLT CITROEN Constructeurs modes de transports collectifs ALSTOM / LOHR/ TRANSBUS… Constructeurs modes de transports doux	Entretien / maintenance Autres services connexes : agences de location, réseau d'occasion, réseau taxis, réseau de parkings	Opérateurs de transports publics TRANSDEV / VEOLIA TRANSPORT / KEOLIS / RATP / SNCF… Transport Logistique	Secteur Bancaire Secteur de l'assurance

Fournisseurs / équipementiers des constructeurs

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

© Association Le RAMEAU / 2010

Positionnement entreprises

Zoom sur *PSA PEUGEOT CITROEN*

- 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

Quelques éléments sur
L'Institut de la Ville en Mouvement

▪ Crée 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

© Association Le RAMEAU / 2010

Le Rayonnement des Associations par le Mécénat d'Entreprises d'Administrations et d'Universités

LE RAMEAU

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

© Association Le RAMEAU / 2010

Le Rayonnement des Associations par le Mécénat d'Entreprises d'Administrations et d'Universités
LE RAMEAU

Sommaire

Contexte et enjeux de la mobilité

Panorama et besoins des clientèles fragiles

Cartographie des thématiques

Structuration des acteurs

Annexes :

Sources & Glossaire

Présentation de l'association Le RAMEAU

© Association Le RAMEAU / 2010

Sources

BIBLIOGRAPHIE

Bibliographie générale mobilité

✓Enquête Nationale Transports et Déplacements, INSEE, 2008
✓Enquête Ménages Déplacements, CERTU, 2008
✓Chiffres clefs du transport 2010, MEEDDM
✓La mobilité en France, Union Routière Française, 2009
✓*Les transports, la planète et le citoyen*, Ludovic BU, Marc FONTANES, Olivier RAZEMON, Ed. Rue de l'échiquier, 2010
✓Pour une mobilité durable et partagée: quelle politique des transports? , Livre Blanc 2007-2012, TDIE
✓Baromètre de la mobilité durable, Macif, 2009
✓Agences Locales de Mobilité: diagnostic et perspectives de développement, ARENE, oct 2008

Bibliographie générale BoP

✓Rapports de l'Observatoire Nationale de la Pauvreté et de l'Exclusion Sociale
✓Enquêtes INSEE
✓*Les classes moyennes sous pression*, in Consommation et modes de vie CREDOC, mars 2009
✓Microcrédit personnel garanti: bilan d'étape des expérimentations menées par les CCAS, UNCCAS 2009

Bibliographie mobilité sociale

✓Rapport GREFF « Bouger pour l'emploi », 2008
✓*Bouger pour s'en sortir: mobilité quotidienne et intégration sociale,* Eric LE BRETON, Ed. Armand Collin, 2005
✓Actes du Forum « Mobilité pour l'insertion », IVM, 2005
✓*Près d'une heure quotidienne de transport: les disparités se réduisent mais demeurent*, Thomas LE JEANNIC et Tiaray RAZAFINDRANOVONA, in France, Portrait social, INSEE, 2009
✓Services à la demande et transports innovants en milieu rural: de l'inventaire à la valorisation des expériences, DATAR/ADEME, 2004
✓*Mobilité urbaine pour tous*, in Bulletin d'information des déplacements urbains, départementaux et régionaux N°355, CERTU, Juillet-Août 2010

Personnalités rencontrées

✓ Anne DELHOMME
Directrice adjointe de Voiture & CO

✓ Laurence MELEO
Responsable communication de Mobility +

✓Céline MEUNIER
Chargée de mission Mobilité
ARENE IDF

A venir…

✓ Rencontre avec Catherine LESTRE DE REY, directrice du réseau FARE

✓ 21 Septembre: Conférence sur les PDE organisée par l'ARENE et la Région IDF

✓23 Septembre: Colloque national « Les nouveaux services de mobilité »

© Association Le RAMEAU / 2010

GLOSSAIRE

GLOSSAIRE MOBILITE

- **Accessibilité**: possibilité pour tous d'accéder aux systèmes de transport, et qui renvoie en partie aux personnes à mobilité réduite
- **Altermobilité**: ensemble des solutions de déplacement autres que l'utilisation individuelle de la voiture particulière
- **Auto-école sociale**: auto-école proposant « des modalités spécifiques d'accueil, d'accompagnement et de suivi social et professionnel » au bénéfice « des personnes qui relèvent soit des dispositifs d'insertion, soit de situation de marginalité ou de grande difficulté sociale, soit d'une prise en charge au titre de l'aide sociale » (Décret du 26 décembre 2000)
- **Ecomobilité**: possibilité de se déplacer sans polluer ni faire de bruit
- **Empêchements de mobilité**: obstacles physiques, psychologiques / socioculturels, techniques, logistiques et financiers à l'accès à la mobilité
- **Intermodalité**: combinaison de plusieurs solutions de transports entre deux lieux
- **Plans de Déplacement:** démarche globale visant à rationaliser les déplacements et à développer des modes de déplacement plus respectueux de l'environnement. Les Plans de Déplacement s'appliquent de manière obligatoire aux communes > 100 000 hab (PDU) et aux structures générant un trafic important:
  - ✓ Entreprises (PDE), Zones d'activité (PDIE – Inter-Entreprises), Administrations (PDA), Etablissements scolaires (PDES)
- **Plateformes de mobilité**: outil territorial de management de la mobilité pouvant être porté par une pluralité d'acteurs. Elles ont pour vocation de coordonner et mutualiser les informations et solutions de mobilité sur un territoire, à destination du grand public ou de publics en difficulté
- **Mobilité durable**: « mobilité qui ne met pas en danger la santé publique et les écosystèmes, respecte les besoins de transports tout en étant compatible avec une utilisation des ressources renouvelables » (OCDE)
- **Multimodalité**: ensemble des différentes solutions de transports présents entre deux lieux
- **Transports à la demande**: service de transport qui ne fonctionne que lorsqu'une réservation a été enregistrée. Ils regroupent principalement:
  - ✓ **Le microcollectif**: bus ou navette de petit gabarit effectuant des trajets non couverts par les autres types de transports en commun
  - ✓ **Le taxi social**: taxi opérant au forfait et à moindre coût
- **Transports doux**: ensemble des modes de transports sans moteurs, qui ne génèrent pas de pollution ou de GES

© Association Le RAMEAU / 2010

- **Exclusion**: phénomène de marginalisation intense qui conduit souvent à une grande pauvreté et à une rupture sociale difficilement surmontable
  - ✓ Selon le rapport 2010 de l'ONPES, la frange la plus défavorisée représente 3,7% de la population
- **Microcrédit personnel**: nouvel outil au service de l'insertion économique des particuliers, exclus du crédit bancaire classique avec pour objectif de soutenir un projet personnel, un parcours d'insertion, l'accès ou le maintien dans le logement et l'emploi
- **Pauvreté monétaire**: en France « un individu est considéré comme pauvre lorsqu'il vit dans un ménage où le niveau de vie est inférieur au seuil de pauvreté » (INSEE). En ce sens la pauvreté est dite « relative », contrairement à l'approche « absolue » qui fixe un seuil au-dessous duquel il n'est pas décent de vivre
  - ✓ **Seuil de pauvreté:** seuil calculé par rapport à la médiane des niveaux de vie.
  - ✓ **Pauvreté en conditions de vie**: cette approche définit la pauvreté par le « nombre de privations auxquelles le ménage déclare être confronté ». Un ménage est qualifié de pauvre à partir de 8 carences ou difficultés énoncées
- **Périurbanisation**: processus d'expansion spatiale de la ville apparu dans les années 70, conduisant à la création de couronnes périurbaines
  - ✓ **Couronnes périurbaines**: ensemble des communes d'une aire urbaine, à l'exception du pôle urbain dont elles dépendent
- **Précarité**: situation temporaire pouvant évoluer vers une situation plus acceptable ou au contraire se transformer durablement en situation de pauvreté, voire de grande pauvreté
- **Travailleurs pauvres**: individus disposant de revenus personnels d'activité inférieurs à 60% du revenu médian, soit 3,7M de travailleurs
  - ✓ Une autre approche appréhende le nombre de travailleurs pauvres par l'ensemble des revenus du ménage. Selon cette approche, les travailleurs pauvres sont 1,7M
- **Zone Urbaine Sensible (ZUS)**: territoires urbains définis par les pouvoirs publics pour être la cible prioritaire de la politique de la Ville en raison des difficultés que connaissent les habitants de ces territoires
  - ✓ Elles sont au nombre de 751 et représentent 6,6% de la population (2007). 21% des ZUS sont concentrées en IDF

© Association Le RAMEAU / 2010

Le Rayonnement des Associations par le Mécénat d'Entreprises d'Administrations et d'Universités
LE RAMEAU

Sommaire

Contexte et enjeux de la mobilité

Panorama et besoins des clientèles fragiles

Cartographie des thématiques

Structuration des acteurs

Annexes :

Sources & Glossaire

Présentation de l'association Le RAMEAU

© Association Le RAMEAU / 2010

Les missions du RAMEAU

- **CONNAITRE** : un **observatoire des partenariats** entre Associations et entreprises
  - ✓ Un programme de 8 études (associations, grandes entreprises, PME, citoyens, fondations, professionnels, syndicat)
  - ✓ Une banque de 250 cas
  - ✓ Un dispositif de veille permanente et de capitalisation mutualisé
- **REFLECHIR** : **le 1er « think tank » paritaire** entre associations et entreprises en France pour analyser les enjeux, initier des échanges et faire émerger des solutions innovantes
  - ✓ Prospectif : Associations et PME, Développement territorial, Gouvernance de l'intérêt général
  - ✓ Opérationnel : Bénévolat et Mécénat de compétences, Environnement , Conseil aux associations
- **EXPERIMENTER :** un **« laboratoire d'expérimentation »** pour inventer de nouveaux modes de collaboration, accompagner les associations dans leur développement et proposer aux entreprises des solutions RSE efficaces
  - ✓ 50 associations accompagnées dans leur développement stratégique (AFM, Care, Croix rouge, France Bénévolat, Fondation pour l'enfance …)
  - ✓ 25 entreprises et institutions impliquées dans des expérimentations innovantes (AG2R, Crédit Foncier, La Poste, Mitsubishi Electric, Réunica, SFR, Générali, RATP, Groupe Tesson …)

De la recherche fondamentale à la recherche appliquée, sur un sujet clé pour notre société

© Association Le RAMEAU / 2010

Le Rayonnement des Associations par le Mécénat d'Entreprises d'Administrations et d'Universités

LE RAMEAU

Charte éthique

- **INTERET GENERAL** : Toutes les actions engagées dans le cadre du RAMEAU ont pour objectif de servir l'intérêt général et répondre aux besoins du plus grand nombre.
- **RESPECT DES DIFFERENCES** : Le RAMEAU est basé sur un principe de dialogue entre deux mondes riches de leurs différences, dans le respect de la spécificité de chacun des acteurs. Au-delà d'une non discrimination des personnes et des structures entre elles, il s'agit de promouvoir une véritable altérité.
- **CO-CONSTRUCTION** : Les actions réalisées par Le RAMEAU sont co-construites avec les bénéficiaires et les parties prenantes afin d'en assurer la pertinence; l'association s'associe systématiquement avec les acteurs de référence afin de leur apporter ses compétences et de les aider à faire émerger des solutions innovantes. Les logiques de partenariat et d'implication des réseaux sont intrinsèquement constitutives du projet associatif.
- **HUMANISME & EFFICACITE** : Le RAMEAU est convaincu que les deux notions, loin d'être antagonistes, se complètent pour contribuer à la performance globale de toute organisation.
- **INDEPENDANCE** : Le RAMEAU ne dépend d'aucun organisme public ou privé, ne soutient aucune cause politique, idéologique ou religieuse, et agit en parfaite indépendance.
- **SOLIDARITE** : Le RAMEAU favorise la solidarité entre les acteurs avec lesquels il travaille, y compris entre les acteurs d'intérêt général afin de co-construire un XXIe siècle plus solidaire et durable.
- **EXEMPLARITE & TRANSPARENCE** : Le RAMEAU s'applique à lui-même les convictions qu'il promeut et s'efforce quotidiennement d'avoir un fonctionnement exemplaire sur l'ensemble de ses projets et de sa gestion. Il agit en parfaite transparence, notamment en matière de financement et de gouvernance, et s'impose toutes les règles de bonne conduite pour rendre ses actions visibles et lisibles. Le RAMEAU identifie et suit les indicateurs de performance qui permettent d'évaluer son utilité sociale.

7 principes de gouvernance de l'association Le RAMEAU

© Association Le RAMEAU / 2010

La gouvernance du RAMEAU

Conseil d'orientation

- ***Christine AUBERGER*** *(Présidente de l'URIOPSS)*
- ***Dominique BAILLY*** *(Conseiller du Directeur Général du groupe La Poste)*
- ***Thierry de BEAUMONT-BEYNAC*** *(Président de l'Ordre de Malte France)*
- ***Pierre BIRAMBEAU*** *(Président-Fondateur de l'ADEMA, Co-fondateur du Téléthon)*
- ***Christian CUNTZEN*** *(Ancien Président de Renault Sport, Conseiller du Président de Mecachrome)*
- ***Gilles DEBRY*** *(Directeur Général Europe de Mitsubishi Electric)*
- ***Pierre FONLUPT*** *(Président de la Commission « Entrepreneurs, Entreprise et Société » du MEDEF, Président du directoire du Groupe Plus)*
- ***Anne-Aymone GISCARD d'ESTAING*** *(Présidente-Fondatrice -Fondation pour l'Enfance)*
- ***Pierre HAQUET*** *(Ancien Président de Chaumet, Conseil en stratégie de marque)*
- ***Charles-Benoît HEIDSIECK*** *(Fondateur du RAMEAU, Président du Conseil d'orientation)*
- ***Dominique HERIARD-DUBREUIL*** *(Présidente du Conseil d'administration du groupe Rémy Cointreau)*
- ***Daniel LEBEGUE*** *(Président de l'IFA, Président de l'ORSE)*
- ***Olivier MARCHAL*** *(Directeur Général de Bain & C°)*
- ***Jean-Luc PLACET*** *(Président du Syntec Management, Président d'IDRH)*
- ***Jacques RIVIERE*** *(Président d'Océan)*
- ***Aziz SENNI*** *(Co-fondateur de JEF, Président de BAC)*
- ***Hugues SIBILLE*** *(Directeur délégué du Crédit Coopératif, Président de l'Avise)*
- ***Jean-Eudes TESSON*** *(Président du groupe TESSON, Président de CLER A&F)*
- ***Laurence TIENNOT-HERMENT*** *(Présidente de l'AFM)*

Conseil d'administration

- ***Hélène CHEVALLIER*** *(Secrétaire Générale du RAMEAU, expert marketing on-line dans le groupe Reed Business, animatrice bénévole d'une bibliothèque de rue)*
- ***Agnès DERVILLE*** *(Présidente du Conseil d'administration du RAMEAU, ancienne consultante en management, bénévole d'associations d'aide aux personnes défavorisées)*
- ***Ludovic DESTOUCHES*** *(Trésorier du RAMEAU, auditeur chez KPMG puis directeur de projet d'acquisition à la Société Générale, membre fondateur d'une association)*
- ***Philippe GENDILLOU*** *(Secrétaire Général de la Fédération Bancaire Française, médiateur bénévole, bénévole d'associations sportives)*
- ***Thierry LABORDE*** *(Vice-Président du RAMEAU, directeur associé du cabinet PACT, fondateur d'une association de dirigeants d'entreprise)*
- ***Muriel LANCHARD*** *(Knowledge Manager chez Sopra Group Academy, administratrice d'une hospitalité)*
- ***Michel-Pierre MEJANE (****Vice-Président du RAMEAU, fondateur du cabinet M&A Corporate, expert en communication et en stratégie de valeur, conseil bénévole d'associations)*
- ***Jérôme MIRIDJIAN*** *(consultant grands comptes chez DaimlerChrysler, membre fondateur d'une association)*

Une gouvernance impliquant les parties prenantes du RAMEAU

© Association Le RAMEAU / 2010

Le Rayonnement des Associations par le Mécénat d'Entreprises d'Administrations et d'Universités

LE RAMEAU

Les soutiens du RAMEAU

- **Les partenaires du RAMEAU et/ou de l'Observatoire des partenariats :**
  - AVISE, Caisse des Dépôts, CFF, CGPME, CPCA, France Active, IMS, MEDEF, Syntec Management
- **Quelques exemples d'entreprises qui font confiance au RAMEAU :**
  - AG2R, Algoé, Banque Populaire, Banque Postale, Chorum, Crédit Foncier, FBF, Generali, IPECA, La Poste, Malakoff-Médéric, Mitsubishi Electric, Mr Bricolage, PACT, Petit Bateau, Prectel, Rémy Cointreau, RATP, REUNICA, SFR, Groupe Tesson, Weave ...
- **Quelques exemples d'associations bénéficiaires des compétences du RAMEAU :**
  - Accordages, ADEMA, AFM, Asad, Ateliers de la Citoyenneté, CARE France, Croix Rouge, CVHG, La Défense de l'Art, Fondation Hospitalière Sainte Marie, Fondation Maison des Champs, Fondation pour l'Enfance, France Bénévolat, Jaccede.com, Jeunes Entrepreneurs de France, La Table de Cana, Les Enfants du Ningxia, Ordre de Malte France, Pôle Sud santé, PrioriTerre, Riposte Verte, URIOPSS Ile-de-France, WECF...
- **Une initiative unanimement saluée avec les encouragements :**
  - Du Président de la République Française
  - De différents Ministères : Culture, Jeunesse-Sports et Vie Associative, Justice, Commerce et PME
  - D'institutions : AFD, AFF, Agirc-Arrco, Alsace Active, CJD, CJDES, Comité de la Charte, CroissancePlus, DIIESES, ESSEC, FCA, FFP, Fédération Syntec, GPS, Fondation de France, FPF, IFA, MEDEF International
  - De nombreux Présidents : ***Pierre BELLON,*** *Président de Sodexho,* ***Martin BOUYGUES,*** *Président de Bouygues,* ***Jean BURELLE****, Président de Burelle SA, Président du MEDEF International,* ***Gonzague de BLIGNIERE****, Président de Barclays Private Equity,****José-Luis DURAN****, Président du Directoire de Carrefour,* ***Pierre FONLUPT****, Président de Groupe Plus, Président de la Commission « Entrepreneurs, Entreprises et Société » du MEDEF,* ***Henri GISCARD d'ESTAING****, Président du Club Méditéranée,* ***Xavier FONTANET,*** *Président d'Essilor,* ***Jean-René FOURTOU****, Président du Conseil de Surveillance de Vivendi,* ***Denis KESSLER,*** *Président de SCOR,* ***Anne LAUVERGEON,*** *Président du directoire du groupe AREVA,* ***Daniel LEBEGUE****, Président de l'Institut Français des Administrateurs,* ***Christophe de MARGERIE****, Directeur Général de Total,* ***Bernard de MONTESQUIOU****, Président du Directoire de Guyenne et Gascogne,* ***Jean MOUNET****, Vice-Président de Sopra Group, Président du Syntec Informatique,* ***Pierre NANTERME****, Président d'Accenture, Président de la Fédération Syntec,* ***Etienne PFIMLIN,*** *Président du Crédit Mutuel,* ***Patrick THOMAS****, Dirigeant d'Hermès,* ***Serge WEINBERG****, Président d'Accor ...*

© Association Le RAMEAU / 2010