

BOUGER POUR S'EN SORTIR MOBILITÉ QUOTIDIENNE ET INTÉGRATION SOCIALE

Eric LE BRETON, Université Rennes 2 – RESO (ESO/UMR 6590)
et Institut pour la ville en mouvement

*Texte communiqué à l'occasion de la rencontre-débat du 19 juin 2007,
organisée par le Centre de Ressources Politique de la Ville en Essonne.*

Depuis quelques années, les structures d'insertion sociale et professionnelle multiplient les interventions dans le domaine de la mobilité. Des missions locales et des associations intermédiaires, des chantiers école et des centres sociaux mettent en œuvre des aides à la mobilité, accessibles aux personnes accueillies. Selon les cas, il s'agit de transport à la demande, de location à bas prix de vélos, cyclomoteurs et voitures, de formations à la mobilité de base (apprentissage de la lecture de cartes et de plans, de la conception de trajets) et de préparation du permis de conduire adaptées à des niveaux scolaires proches de l'illettrisme. Ces démarches se multiplient rapidement. Plus de cinq cents dispositifs, tous types confondus, fonctionnent aujourd'hui à l'échelle nationale, tant en milieux rural et périurbain qu'au cœur des grandes agglomérations.

De nouvelles démarches d'aide à la mobilité

Présentons trois de ces démarches. Allons d'abord dans la campagne de Dunkerque. Il y a cinq ans, l'Association des Flandres pour l'éducation, la formation des jeunes et l'insertion sociale et professionnelle (Afeji) observe que les allocataires du RMI accueillis peinent à se déplacer jusqu'aux lieux de formation et de recherche d'emploi. Le transport collectif est efficace sur la partie dense de l'agglomération, mais beaucoup moins sur les zones périphériques. Pour pallier le problème et aider les personnes dans leurs projets, l'Afeji organise un service de location de cyclomoteurs. Le succès est tel que le parc compte aujourd'hui près de cent cyclomoteurs. Il est apparu toutefois que le deux-roues n'était pas adapté aux besoins des personnes résidant dans les parties les plus rurales du territoire d'intervention de l'association. L'Afeji a fait l'acquisition de quatre voitures conduites par ses propres chauffeurs et circulant à la demande des adhérents entre leurs domiciles et les lieux de travail et de formation.

À Cahors, dans le Lot, des travailleurs sociaux ont créé en 1998 l'association Auto insertion lotoise (Ail 46). Sa vocation consiste à louer cinq à six fois sous les prix du marché des voitures à des demandeurs d'emploi qui peuvent alors accéder, à l'échelle du département tout entier, aux emplois intérimaires, aux travaux saisonniers et à toute autre opportunité. Ail 46 dispose de vingt-cinq

véhicules. La location peut s'étendre jusqu'à trois mois consécutifs. Son coût, de l'ordre de 12 € par jour pour une voiture, est pris en charge à 80 % par le conseil général.

Un dernier exemple nous mène à Saint-Nazaire. La fédération des maisons de quartier accueille des mères de famille isolées issues de l'immigration. Ces femmes résident dans la ville de Saint-Nazaire et pourraient accéder à son réseau de transport collectif. Mais elles ne maîtrisent pas le français, ne savent pas déchiffrer le plan du réseau, ni les fiches horaires des bus. Elles ne comprennent pas le fonctionnement d'une agglomération occidentale. Enfin, traumatisées par leurs parcours difficiles, elles sont habitées de peurs diverses : peur de sortir seules, peur de se perdre, ce qui les cantonne chez elles. Prenant acte de ces difficultés, la fédération des maisons de quartier organise une formation à la mobilité de base. Les femmes y acquièrent les techniques du repérage en ville, de la lecture de cartes et de plans. Elles apprennent aussi à faire du vélo. Certaines d'entre elles intègrent ensuite des stages de préparation du permis de conduire mis en œuvre par la fédération qui dispose d'un agrément d'auto-école sociale.

La double fragmentation

L'importance des mobilités émerge à la combinaison de deux fragmentations. La première est celle des territoires. Les agglomérations s'étalent et les espaces ruraux s'émiettent. De ce fait, la distance moyenne qu'un Français parcourt quotidiennement a presque doublé au cours des trois dernières décennies, passant de 20 kilomètres à un peu moins de 40 kilomètres. La seconde fragmentation est celle du travail. L'emploi à vie, à temps plein et aux horaires de bureau perd du terrain. Par contre, les contrats à durée déterminée, le travail à temps partiel, le travail en horaires décalés, le travail intérimaire, de nuit et de week-end augmentent. Le CDI est encore majoritaire, aux alentours de 60 % de l'emploi salarié, contre 80 % en 1975. Mais les deux tiers des embauches s'effectuent actuellement dans le cadre de formes d'emplois atypiques.

Cette fragmentation des espaces et des temps de la vie quotidienne est indexée à la hiérarchie sociale. Sandrine Wenglenski a conduit sur le cas francilien des travaux éclairants (2003). Elle mesure les parts de marché de l'emploi accessibles en une heure de déplacement aux différentes catégories socio-professionnelles. En 1999, les cadres disposent des deux tiers de leur marché de l'emploi à moins d'une heure de chez eux, mais les ouvriers, simplement d'un gros tiers (39 %). Moins l'on est qualifié, plus on doit être mobile.

Or les capacités de mobilité sont inégalement réparties selon la hiérarchie sociale. Un chiffre fixe la fracture sociale dans ce domaine : 4 % des ménages les plus fortunés n'ont pas de voiture. C'est le cas de 56 % des ménages les plus pauvres. Autre indicateur, la détention du permis de conduire. L'enquête glo-

bale transport réalisée en 2002 en Île-de-France établit que les demandeurs d'emploi sont désavantagés sur ce plan. Du côté des femmes, 81 % de celles qui ont une activité professionnelle détiennent le permis de conduire, contre 61 % des chômeuses. Du côté des hommes, les chiffres sont de 92 % contre 72 %.

Les personnes engagées dans les structures d'aide à l'insertion vivent des situations plus difficiles encore. Moins d'une personne sur trois a le permis de conduire. À peine plus d'une personne sur dix dispose d'une voiture. Un quart de la population n'a ni permis, ni cyclomoteur, ni abonnement aux transports collectifs. Voilà des personnes condamnées à la marche.

Les transports collectifs ne résolvent pas le problème. S'ils sont efficaces au cœur des grandes agglomérations, leur efficacité décroît brutalement dès qu'il s'agit de gagner les périphéries et, plus encore, si le déplacement s'effectue hors des heures de pointe. Aux limitations de l'offre en termes de desserte et d'horaires s'ajoute la question des prix. Le transport collectif coûte cher aux populations modestes qui arbitrent en faveur du ticket au détriment d'abonnements posant le problème de la mise de fonds. Les tarifs sociaux sont intéressants mais ils sont aussi stigmatisants lorsqu'un tampon rouge orne les cartes Orange payées avec des « chèques mobilité », ou que la couleur de l'abonnement social diffère de celle de l'abonnement normal. De plus, ces dispositifs d'aides tarifaires sont souvent d'une complexité décourageante. Il faut être convenablement informé, accomplir de nombreuses démarches, disposer des documents attestant les situations personnelles, etc. Cette complexité éclaire le fait que moins de la moitié des ayants droit profitent des mesures d'aides tarifaires. Rappelons enfin que les transports collectifs sont quasi inexistantes sur les franges périurbaines des agglomérations et dans le milieu rural ou, pour le dire autrement, que les transports collectifs accessibles sur ces territoires ne permettent pas de tenir sur la durée les horaires changeants d'un travail précaire ou la succession de rendez-vous qu'un demandeur d'emploi doit honorer.

C'est dans ce contexte où se combinent la double fragmentation et l'insuffisance des moyens de mobilité des populations précaires que les travailleurs sociaux s'engagent dans la mise en œuvre d'aides à la mobilité.

La nécessaire évaluation des dispositifs

Les résultats des dispositifs sont intéressants. Les auto-écoles sociales amènent des personnes en situation d'échec scolaire à la réussite au permis de conduire. Les taux d'utilisation des parcs de cyclomoteurs et de voitures des loueurs sociaux avoisinent les 100 %. Les ratios d'exploitation des taxis sociaux et des transports à la demande sont généralement meilleurs que ceux des lignes périphériques des transports collectifs. Les aides à la mobilité produisent aussi des effets encourageants en termes d'accès et de retour à l'em-

ploi. La moitié des personnes ayant profité des services des structures présentées plus haut (l'Afeji, Ail 46 et la fédération des maisons de quartier de Saint-Nazaire) ont amélioré leurs situations professionnelles.

Des évaluations plus systématiques doivent toutefois être conduites. D'une part, il convient d'appréhender plus clairement l'impact des aides à la mobilité sur les situations professionnelles. Seule existe à ce jour l'évaluation réalisée par Philippe Choffel mesurant, auprès des habitants des zones urbaines sensibles, les effets de la capacité de mobilité sur la durée du chômage (2003). Toutes choses égales par ailleurs, la durée moyenne de chômage est de 23 % moindre pour les personnes possédant un permis de conduire, de 20 % moindre pour celles qui ont un moyen de transport individuel ; le bénéfice de titres de transports gratuits raccourcit de 8 % la durée des périodes de recherche d'emploi. Ce type d'évaluation doit être généralisé.

L'autre volet du travail souhaitable porte sur la mesure des transferts sociaux en jeu. Les élus sont souvent réticents à soutenir des systèmes qui, de leur point de vue, coûtent cher. Mais dès lors que l'aide à la mobilité permet à une personne d'accéder plus vite à l'emploi, des économies sont envisageables en matière de versement des minima sociaux. Bien sûr, la « question » du transfert social est simple, la réponse est complexe. Le jeu en vaut la chandelle : un département comme celui du Nord compte aujourd'hui 70 000 allocataires du RMI.

Les structures sociales conçoivent les aides à la mobilité dans l'urgence des situations des personnes en insertion. Or les travailleurs sociaux ne sont pas des professionnels de la mobilité et n'en ont pas les compétences. Leurs initiatives ne s'inscrivent pas dans le cadre précis du service public de transport. Les possibilités de financement public sont donc restreintes à la logique de la subvention annuelle, reconduite d'une année sur l'autre... ou non. Ces démarches se développent dans un espace juridique mal défini. Tous ces éléments fragilisent des initiatives précieuses ou, à tout le moins, en brident le développement.

Ces aides à la mobilité ne sont pas, pour le moment, à la hauteur des enjeux sociaux afférents. Cela ne diminue en rien leur intérêt. Elles ont l'intérêt pragmatique des services rendus aux populations concernées. Elles ont aussi l'intérêt d'ouvrir de nouvelles pistes de réflexion sur les plans de la conception de la mobilité et de la prise en charge des nouveaux besoins de mobilité.

De la socio-économie du transport à l'anthropologie de l'espace

La réalité de la mobilité mise en évidence par les démarches des travailleurs sociaux introduit une rupture avec la tradition bien établie de la socio-économie des transports. Cette dénomination de socio-économie des transports est *stricto sensu* celle d'une action thématique programmée, initiée en 1973 par

le ministère de l'Équipement, mais elle recouvre plus largement une approche partagée par une bonne part des intervenants dans le domaine – élus, opérateurs et chercheurs.

En voici quelques principes schématiques : la mobilité est réduite au transport, c'est-à-dire au déplacement physique d'un individu entre un point A et un point B. Le regard des opérateurs est par ailleurs focalisé sur les moyens instrumentaux de ce déplacement, qu'ils soient individuels ou collectifs. Enfin, la définition des individus est économétrique : un individu égale un individu et minore les dimensions culturelles et symboliques de la mobilité.

Les innovations mises en œuvre par les structures du travail social, en particulier celles qui sont centrées sur l'apprentissage de la mobilité de base, font la preuve que la mobilité n'est pas réductible au transport. Elles permettent d'identifier plusieurs dimensions de la mobilité, complémentaires au transport, comme comportement social complexe permettant aux individus de participer plus ou moins bien à la société dispersée.

La capacité de mobilité est d'abord fonction de la maîtrise du corps. Avant la voiture et le métro, c'est le corps qui est le premier outil de mobilité. Être mobile et pouvoir élargir son espace personnel vont de pair avec l'apprentissage de la marche, l'acquisition du sens de l'équilibre et d'une capacité psychomotrice fine, indispensable à la conduite d'une voiture, par exemple. Avoir un œil dans le rétroviseur, un œil sur la route, manipuler trois pédales, des manettes, un volant, conserver une attention flottante aux bruits du moteur, la conduite suppose une maîtrise du corps très avancée.

Ces compétences du corps sont invisibles. Elles paraissent a priori être des non-apprentissages. Leur importance cruciale dans la mobilité se révèle d'une manière clinique, à partir de l'observation des personnes chez qui ces compétences sont problématiques. Les personnes en mauvaise santé sont largement sur-représentées parmi les populations précaires. Leurs empêchements de mobilité s'expliquent pour partie par les handicaps, petits et grands, les fatigues chroniques et les dépressions, les usures du corps et les conduites addictives.

Une seconde dimension de la mobilité relève de la cognition de l'espace. Être mobile suppose que l'individu ait une représentation opérationnelle des lieux et des territoires où il va se déplacer. On ne peut se déplacer physiquement que dans un espace où l'on peut se déplacer mentalement, dont on peut construire des représentations, où l'on identifie des trajets et où l'on dispose de repères. La mobilité nécessite une appropriation préalable du territoire, qu'elle renforce et développe à travers un fonctionnement itératif : représentation schématique d'un territoire, expérience pratique, représentation mieux étayée du territoire, etc.

Cette cognition de l'espace ne va pas de soi, d'autant moins que les territoires se compliquent de façon extraordinaire à travers l'enchevêtrement des réseaux, des « lieux-mouvements » et des systèmes déictiques. La complexité de l'organisation des territoires et des réseaux disqualifie certaines populations et restreint leurs capacités de mobilité. Lors de nos enquêtes, une de nos interlocu-

trices de la région parisienne évoquait ses rares déplacements en disant : « Les transports collectifs, je n’y comprends rien... On se paume, on se perd à chaque fois ! C’est une vie de fous là-dedans... »

Un troisième élément consiste dans la maîtrise des temps. Le monde de la mobilité est intrinsèquement celui du découpage des temps : respect de l’horaire, évaluation de son temps de parcours, prévision du temps d’activité en fonction de la durée du trajet de retour. Participer au monde de la mobilité implique une grande conformité au fonctionnement des temps.

C’est là encore un registre de compétences auquel les groupes sociaux ne sont pas socialisés de la même manière. Certains ont une forte maîtrise des temps sociaux, qui leur offre une adéquation avec les univers de la mobilité. Cette maîtrise est plus réduite chez d’autres, qui peuvent alors se trouver en décalage par rapport aux fonctionnements temporels précis des univers de mobilité. Les rapports difficiles aux temps (ce que nous pourrions appeler l’achronie) éclairent certains empêchements de mobilité.

Évoquons une dernière dimension de la mobilité, celle de la mise aux normes de soi. L’apprentissage de la mobilité implique celui des normes qui régissent nos rapports à l’espace. Accéder au système routier ou au réseau de transport collectif suppose de respecter des normes nombreuses et impératives. Des normes économiques : avoir une carte bancaire pour utiliser le distributeur automatique, avoir payé son titre de transport, avec réglé son assurance et le contrôle technique de la voiture. Des normes de savoir : savoir lire, savoir écrire, comprendre la langue, tout cela étant indispensable à l’obtention du permis de conduire ou à la compréhension des annonces sonores dans une gare. Des normes de comportement : respecter la signalisation, avoir son permis de conduire, savoir s’adresser convenablement aux agents de guichet des réseaux. Bien sûr, les groupes sociaux ont des maîtrises différentes de ces normes économiques, de savoirs légitimes, de comportement et de civilité.

Les pratiques de mobilité des acteurs sont donc fonction de leurs moyens de déplacement, ce qui renvoie à leurs localisations géographiques et à leurs capacités économiques. Mais à ces éléments bien connus de la socio-économie du transport, il faut ajouter les compétences du corps et de la cognition de l’espace, la maîtrise des temps et le degré de mise aux normes de soi. Toutes ces dimensions relèvent de l’apprentissage. À ce titre, elles sont susceptibles de modulations selon les milieux culturels et sociaux. Définie comme un comportement social global, la mobilité s’inscrit alors dans le vaste champ de l’anthropologie de l’espace.

Vers un service public de mobilité

Formulons à présent quelques remarques dans le registre opérationnel de la conception et de la mise en œuvre des services de transport. Le point de départ de la réflexion est le suivant : un nombre significatif et croissant de personnes

subissent des empêchements de mobilité qui les disqualifient socialement. Dès lors, plusieurs pistes de réflexion et d'action peuvent être dégagées.

Il est important de développer des passerelles entre les mondes de l'action sociale et du transport. L'un et l'autre ne se connaissent guère. Leurs dispositifs d'action respectifs sont nettement cloisonnés sur le plan des procédures, des lignes budgétaires et des logiques d'action. Les politiques sociales ne réservent qu'une attention réduite à la mobilité des populations cibles. Deux exemples en témoignent. Le rapport 2004 de la Délégation interministérielle à la ville sur les zones urbaines sensibles ne réserve pas un seul chapitre à cette question (Div, 2004). Le plan de cohésion sociale du 18 janvier 2005 n'évoque, lui non plus, pas une seule fois les difficultés de mobilité des personnes visées.

Du côté des transporteurs, la situation est différente. La loi d'orientation des transports intérieurs de 1982 énonce, dès son chapitre premier, le « droit aux transports » et signale ensuite que les populations sociales défavorisées « peuvent faire l'objet de dispositions adaptées à leur situation ». Ce principe a donné lieu à deux modes d'action : d'une part l'amélioration du maillage des réseaux de transports collectifs, notamment en matière de liaisons entre les banlieues pauvres et les centres, et d'autre part la généralisation des tarifs sociaux destinés aux allocataires des minima sociaux. Mais, nous l'avons dit, ces mesures ratent une partie importante de la cible. Les transports collectifs ne sont véritablement efficaces que dans les cœurs d'agglomération et, pour diverses raisons, moins de la moitié des ayants droit profitent des mesures d'aide tarifaire.

Des initiatives locales indiquent les volontés de rapprochement entre ces deux secteurs de l'action publique pour une meilleure efficacité sociale des politiques de transport. Le conseil général du Nord a adopté un plan départemental d'insertion 2005-2010. La seconde mesure affichée de ce dispositif d'action sociale consiste à développer la mise en mobilité des publics en insertion. Ailleurs, dans le Lot, la direction du conseil général en charge des politiques sociales a recruté une chargée de mission « mobilité ». Ces démarches novatrices gagneraient à être multipliées. Parmi d'autres pistes possibles, on peut imaginer que quelques sièges des conseils d'administration des autorités organisatrices de transport soient réservés à des élus ou à des personnes qualifiées en matière de politique sociale. Ce type d'hybridation des cultures professionnelles et des dispositifs d'action peut être envisagé à bien d'autres niveaux, notamment celui des administrations centrales.

Par ailleurs, la double fragmentation des territoires et du travail va se poursuivre et les besoins de mobilité des populations vont s'amplifier. Une part de cette population restera en deçà de la voiture et le transport collectif ne pourra pas assurer efficacement et à coûts raisonnables dans des agglomérations toujours plus dispersées et *a fortiori* dans le milieu rural qui, rappelons-le, enregistre des gains démographiques depuis les derniers recensements.

Des solutions alternatives et intermédiaires entre les deux modes majeurs

(voiture et transport collectif) doivent être développées: transports à la demande et taxi social, covoiturage et voiture partagée, location à bas prix de deux-roues et de voitures, formation à la mobilité de base et préparation au permis de conduire adaptées aux populations en situation difficile. Une partie de ces services existent, à petite échelle, depuis plus de vingt ans (le transport à la demande notamment); d'autres sont nouveaux. Il est urgent que les acteurs du domaine de la mobilité se saisissent de ces modes alternatifs et produisent ensemble un effort d'innovation du type de celui dont les transports collectifs ont bénéficié à l'issue du colloque de Tours de mai 1970. Cette démarche permettrait de déterminer les modèles de faisabilité économique et technique, sociale et juridique de services qui pourraient être implémentés dans les nombreux territoires où ils seront indispensables.

Cet élargissement souhaitable de l'offre de services de mobilité pose alors la question des opérateurs qui vont les assurer et de leur cadre juridique. Dans l'état actuel des choses, le système d'acteurs, fort simple, se limite aux collectivités locales et aux transporteurs urbains ou interurbains. L'alternative est dès lors la suivante. Soit les transporteurs diversifient leurs prestations et s'engagent sur la prise en charge des besoins de mobilité non satisfaits aujourd'hui, en y dédiant les moyens adaptés. Soit le législateur clarifie les conditions dans lesquelles de nouveaux acteurs peuvent intervenir dans le domaine de la mobilité en y apportant de nouveaux services. Le droit a fait récemment une avancée en ce sens. L'article 54 de la loi de février 2005 relative au développement des territoires ruraux mentionne et autorise, dans certaines situations, une collectivité locale à missionner des associations ou des particuliers pour assurer un transport à la demande. C'est là une ouverture du service public de transport à de nouveaux opérateurs; le progrès demeure restrictif puisqu'il ne porte que sur le transport à la demande et le milieu rural. La transformation doit être plus audacieuse et inscrire dans les textes –et les budgets– les conditions de fonctionnement des systèmes aujourd'hui mis en œuvre, de façon plus ou moins clandestine, par les seules structures du travail social. Cette ouverture serait assumée par des « autorités organisatrices de mobilité », dont les compétences intégreraient le transport collectif et l'ensemble des nouveaux services complémentaires d'un droit à la mobilité.

Pour conclure, signalons qu'une proportion significative des Français ont aujourd'hui des empêchements de mobilité qui réduisent leurs capacités d'intégration sociale. En attendant que des enquêtes spécifiques visant à quantifier cette population soient menées, nous ne pouvons qu'approcher des ordres de grandeur en combinant plusieurs sources.

Selon l'enquête Handicap-incapacité-dépendance, 5,8 millions de personnes ont des problèmes d'accessibilité quotidienne (Drees, 2004a). Par ailleurs, une enquête de l'Inspection générale des affaires sociales et du Conseil général des ponts et chaussées évalue à 4,5 millions la population rurale ayant des difficultés de mobilité quotidienne (2004). Enfin, troisième approche, un tiers des 6,5 millions d'allocataires des minima sociaux et de leurs ayants droit déclara-

rent des empêchements de mobilité (Drees, 2004b). Bien sûr, ces enquêtes désignent des populations composites dont les situations ne sont pas équivalentes. Ces chiffres laissent toutefois entrevoir que l'enjeu social nécessite une mobilisation des professionnels.

Eric Le Breton,
Université Rennes 2 – chercheur au RESO (ESO/UMR 6590)
et Institut pour la ville en mouvement, animateur du programme Mobilité et insertion de l'institut pour la ville en mouvement.

Références bibliographiques citées

Choffel Ph., « Habiter un quartier défavorisé : quels effets sur la durée du chômage ? », in Dares, *Premières informations, premières synthèses*, n° 43-1, octobre 2003.

Délégation interministérielle à la ville, *Observatoire national des zones urbaines sensibles*, éditions de la Div, 2004.

Drees, « Difficultés à se déplacer et problèmes d'accessibilité. Une approche à partir de l'enquête HID », in *Études et résultats*, n° 306, avril 2004.

Drees, « Les trajectoires professionnelles des bénéficiaires des minima sociaux », in *Études et résultats*, n° 320, juin 2004.

Inspection générale de affaires sociales et du Conseil général des ponts et chaussées, *Favoriser l'accès aux transports en zones rurales. Promouvoir un chèque transport*, Paris, octobre 2004.

Wenglenski S., *Une mesure des disparités sociales d'accessibilité au marché de l'emploi en Île-de-France*, Thèse d'urbanisme, université de Paris XII-Val-de-Marne, 2003.