

Inégaux face à la mobilité

14 décembre 2017



Les situations où la mobilité géographique est soit impossible, soit difficile, soit excessivement coûteuse au regard du budget disponible, sont assez communes [1]. Les progrès dans la connaissance ont été importants dans ce domaine depuis le début du XXI^e siècle et pourraient être mis au service de politiques publiques encore balbutiantes aujourd'hui. L'aptitude à la mobilité est en effet, bien plus aujourd'hui qu'hier, une condition indispensable à l'insertion sociale et économique, à la construction de trajectoires de vie satisfaisantes et de liens sociaux diversifiés. La mobilité n'est plus seulement un choix, elle est devenue une impérieuse nécessité. Face à cette obligation, nombreux sont ceux qui sont mal ou moins armés que d'autres.

L'aptitude à la mobilité est d'abord affaire de compétences. Ces dernières concernent la connaissance des lieux où tel ou tel besoin peut être satisfait, où telle ou telle transaction peut être réalisée ; la représentation que l'on peut se faire de ces lieux ; le lien entre ces espaces et les réseaux de transport qui les desservent ou encore les

capacités d'usage des moyens de transport (billetterie, usage des automates, repérage, etc.). Il suffit de rappeler que la plupart d'entre nous ne savent mémoriser que quelques lignes d'un réseau de bus pour mesurer l'étendue du problème pour ceux qui, en outre, n'ont qu'une piètre connaissance de l'espace ou n'ont pas les capacités de s'y repérer. Il est difficile d'estimer l'effectif des populations concernées, mais rappelons qu'environ deux millions d'adultes sont considérés comme touchés par l'illettrisme.

Cette question des compétences touche aussi l'aptitude à passer le permis de conduire, et, au-delà, à se conformer aux normes obligatoires de la conduite. L'absence de permis de conduire est concentrée chez les jeunes de moins de 25 ans d'une part (des ressources insuffisantes et un besoin moins pressant peuvent l'expliquer) et chez les personnes âgées, pour des raisons de génération notamment. Toutefois, pour les adultes (hors retraités), 12 % de la population environ ne détient pas ce sésame ; en outre, la proportion de femmes détenant le permis mais ne conduisant pas ou plus est notable et s'élève significativement dès 50 ans. Enfin, entre un et trois millions d'automobilistes ne sont pas « dans la norme » car ils ne détiennent pas, par manque de moyens, le permis, n'ont pas d'assurance ou ne respectent pas les contrôles techniques obligatoires.

Les quartiers défavorisés pénalisés par de bas niveaux de vie

La question de l'aptitude à la mobilité des personnes vivant dans les quartiers les moins favorisés (près de cinq millions de personnes suivant les limites de la politique de la ville) est largement surdéterminée par des phénomènes qui ne relèvent pas de la sphère du transport au sens strict, même si les conditions de la mobilité y présentent des caractères particuliers. Le niveau d'équipement en automobiles des foyers y est plus faible, ne serait-ce que pour des raisons purement économiques. Cette faiblesse, conjuguée à une taille de famille en moyenne plus élevée, contribue par exemple, à l'adolescence, à une moindre ouverture par les activités extra-scolaires. Lorsque le foyer dispose d'une automobile, elle doit être plus souvent « surveillée » en raison de risques de vols ou de dégradations plus élevés qu'ailleurs. L'offre de transport public n'y est pas toujours moindre qu'ailleurs, mais « rétablir l'équilibre » d'un déficit d'accès à l'automobile supposerait une offre de transport en commun plus diversifiée dans l'espace (plus de lignes inter-banlieues) et dans le temps (pour répondre par exemple aux besoins des personnes qui travaillent en horaires décalés). Enfin, la perception de l'insécurité contribue à réduire l'usage des transports en commun, pour certaines personnes ou à certaines périodes.

Loin des centres-villes

D'autres types de territoires connaissent des problèmes, même s'ils font moins souvent l'objet de traitements médiatiques. Il s'agit des territoires où l'usage de l'automobile est rendu indispensable par les faibles densités d'occupation, par la faiblesse de l'activité économique et des services de transport autres que scolaires et les distances plus élevées. On trouve dans ces « espaces à dominante rurale » près du quart de la population métropolitaine et une population dont le revenu est inférieur à la moyenne. Ces territoires ne sont majoritairement pas desservis par les transports publics (54 % de leur population n'a pas d'arrêt de bus à moins de dix minutes du domicile, et avec de toute façon des fréquences de passage dissuasives). Malgré une proportion de personnes âgées plus importante et des revenus plus faibles en moyenne, la détention d'automobiles est plus élevée (12 % de ménages sont sans voiture dans ces zones contre 21 % en moyenne en France, 42 % de ménages sont multi-motorisés contre 29 % en moyenne nationale).

Une partie importante de ces populations peuvent rencontrer des problèmes d'emploi en raison de leur moindre mobilité, qu'elle soit quotidienne ou résidentielle [2]. C'est le cas des ouvriers de l'industrie, secteur largement implanté aujourd'hui dans les zones éloignées des centres, lorsqu'ils

sont confrontés à un problème de fermeture de site ou de délocalisation, même vers un autre lieu de leur région. Souvent ancrées de longue date sur leur territoire, ces personnes ne peuvent envisager que très difficilement de déménager et des déplacements répétitifs sur quelques dizaines de kilomètres représentent vite un coût exorbitant : un déplacement régulier de 20 km en voiture, de chez soi vers son lieu de travail, coûte environ 250 euros par mois, c'est-à-dire qu'il ampute de près d'un quart un salaire au Smic. Par comparaison, un salarié francilien utilisateur des transports en commun pourra rejoindre son travail (même pour des distances plus élevées) pour moins de 40 euros par mois, après la prise en charge légale par son employeur de la moitié de son abonnement de transport en commun. Les problèmes d'accès à l'automobile, ajoutés au coût de ce mode de transport, se posent aussi avec beaucoup d'acuité pour les personnes engagées dans des activités de production temporaire (vendanges, marchés, etc.) ou dans des activités de services aux particuliers (entretien de résidences secondaires par exemple) dont les lieux de travail sont par nature mobiles.

Le périurbain modeste

Un dernier type de territoire mérite attention : ce sont les zones périurbaines en plein développement (15 millions d'habitants, en plus forte croissance que les agglomérations). On appelle ainsi des territoires entourant les villes, à des distances des centres de 10 à 40 km, et où une part importante de la population travaille en ville. Ils sont caractérisés par la proximité à la nature, une part dominante d'habitat individuel, de faibles densités et des dessertes en transport en commun faibles ou inexistantes. En revanche, « le » périurbain, comme « la » banlieue, n'est pas un territoire socialement homogène : des communes socialement valorisées (souvent à proximité immédiate des agglomérations) y côtoient des communes défavorisées (souvent plus éloignées) ne disposant pas de moyens pour mener des politiques compensatrices (habitat social, transports en commun...).

Nous avons montré, sur le cas spécifique de l'Île-de-France [3] que les seules « lois du marché » (pour les personnes n'ayant pas accès au logement social) suffisaient à expliquer ce peuplement des zones périurbaines par les familles populaires : ce sont les seuls territoires où peuvent se loger de façon acceptable toute une partie des familles. Le coût des déplacements se reflète évidemment dans le budget des ménages, que ceux-ci tentent d'équilibrer en faisant des économies sur d'autres postes, comme les vacances. Nous avons montré que près de 25 % du budget est absorbé par les déplacements habituels dans le grand périurbain francilien (bien que l'automobile ne soit utilisée que pour le « strict nécessaire », mais ce « strict nécessaire » est beaucoup plus élevé qu'ailleurs), et que cette part budgétaire « compense » largement les économies sur le logement. Les hausses des prix dans l'immobilier depuis plus de 15 ans permettent de penser que les logiques observées en Île-de-France se sont diffusées. Néanmoins, il faut garder à l'esprit que l'espace périurbain, contrairement aux quartiers défavorisés, compte aussi des ménages plus aisés qui sont là par choix, si bien que la question des coûts de la mobilité se pose essentiellement pour les ménages modestes périurbains.

Les difficultés liées au coût de la mobilité ne sont pas insolubles en situation normale. En revanche, tout accident ou toute rupture dans ce cours normal des choses peut s'avérer problématique : une suppression du permis de conduire ou une grosse réparation imprévue sur la voiture peuvent entraîner une rupture du lien avec l'employeur ; les ruptures conjugales peuvent plus facilement qu'ailleurs amener au surendettement. Toute fermeture d'entreprise implique une recherche d'emploi sur un espace plus étendu où le seul coût de la migration vers un nouveau travail sera mis en regard des ressources procurées.

Ces zones périurbaines, dont l'image est celle de la sécurité (notamment résidentielle, à travers la possibilité d'accéder à la propriété) sont en fait celles d'une vulnérabilité plus grande aux accidents de la vie, parce que les filets de sécurité collectifs (habitat social, transports en commun, abondance d'emplois à proximité) y sont moins répandus. La question que posent ces territoires est non seulement sociale, mais aussi économique. Pour un temps d'accès et une part de salaire affectée au déplacement donnés, les résidents de ces zones ont accès via les transports publics à un nombre d'emplois très faible dans l'absolu, considérablement plus faible que les résidents comparables des centres et des banlieues via la voiture, et ces écarts sont encore plus marqués parmi les familles populaires que dans les couches moyennes [4] Ces personnes peuvent être dans une situation acceptable par rapport à leur emploi présent, mais ne disposent, pour de pures raisons spatiales, que de réserves très maigres d'emplois de remplacement. Les parcours ascendants (accéder à une promotion notamment) qui impliquent parfois une mobilité géographique, utiles pour ces individus comme pour l'économie globale, sont plus difficiles à construire, les éventuelles ruptures de contrat sont plus difficiles à gérer, un changement de résidence est rendu plus ardu par le statut d'accédant à la propriété et la durée des emprunts.

La mobilité dépend des revenus

Enfin, l'aptitude à une mobilité diversifiée a toujours été liée de manière significative aux ressources des ménages, et, aujourd'hui plus qu'hier, à leur régularité. La diffusion de l'automobile au sein des catégories plus modestes de la population a contribué à une certaine démocratisation des usages de l'espace, mais cette situation ne fait que renforcer l'écart pour ceux qui ne sont pas motorisés, ou qui n'ont pas le permis, dans un contexte où la concurrence pour l'emploi s'est avivée.

La dépendance de la mobilité aux ressources concerne évidemment au premier chef les activités où la dépense de transport se combine à d'autres dépenses importantes, et c'est notamment le cas pour les vacances. Quatre Français sur dix ne partent pas en vacances au cours d'une année donnée, ce qui laisse planer un doute sur le caractère partagé de l'émergence de la société de loisirs. Cette proportion grimpe à 60 % chez les chômeurs et pour les personnes appartenant aux 10 % de ménages les plus modestes, et tombe à 10 % pour les personnes appartenant aux 10 % des ménages les plus aisés. Ce rôle du niveau de vie dans la mobilité de loisirs à longue distance n'est pas très surprenant. Il est toutefois important également pour les déplacements de la vie quotidienne. Les ordres de grandeur rappelés ci-dessus (4 400 euros de dépenses par voiture et par an) représentent presque un tiers du Smic annuel.

Certes, il existe une certaine flexibilité dans les dépenses de motorisation, notamment en limitant les déplacements. En revanche, le coût du passage du permis de conduire, le coût de l'acquisition et les coûts fixes d'assurance jouent comme des « barrières à l'entrée » pour l'accès à la mobilité automobile, tandis que le coût d'une réparation importante et non prévue peut être une cause de sortie de cette mobilité. Il y a bien en bas de l'échelle sociale, sans même parler des compétences requises pour l'accès à l'automobile déjà évoquées, des difficultés économiques à surmonter pour y accéder, et, lorsqu'on en dispose, pour l'entretenir et l'utiliser [5]

En moyenne, dans l'Union européenne, 51 % des ménages pauvres (dont le revenu est inférieur à 60 % du revenu médian) ne disposent pas de voiture. La situation française s'écarte assez significativement de la moyenne, avec une absence de voiture plus rare chez les ménages pauvres (39 %). On se féliciterait de cette situation relative si elle n'était pas aussi le reflet d'une desserte appauvrie en transport public (22 % des Français n'ont pas accès aux transports publics contre 13 % dans les pays nordiques et 15 % en Grande-Bretagne), de possibilités d'usage du vélo et des cyclomoteurs nettement plus faibles et si elle ne conduisait pas, chez les ménages à bas revenu, à un poids très important de l'automobile dans le budget.

Une impérieuse nécessité

Les différences d'aptitude à la mobilité font non seulement partie du « tableau général » des inégalités, mais elles sont aussi partie intégrante de leur reproduction. Une moindre mobilité conduit à une insertion plus difficile dans l'univers professionnel, qui limite à son tour les ressources et donc la mobilité... Ainsi, la probabilité d'être au chômage pour des personnes dotées de diplômes équivalents est de trois à cinq fois plus élevée entre celles et ceux qui n'ont pas le permis et celles qui le détiennent [6] Pas moins de 23 % des adultes déclarent avoir déjà refusé un travail ou une formation, faute de pouvoir s'y rendre, une proportion qui monte à 45 % chez les moins de 24 ans et à 40 % pour celles et ceux qui n'ont pas le permis de conduire.

Les inégalités face à la mobilité se manifestent de très nombreuses façons. Les facteurs à l'origine d'une moindre aptitude à se déplacer sont mieux connus aujourd'hui, et on sait aussi qu'en retour les difficultés de mobilité diminuent les ressources à disposition (revenus, contacts sociaux, connaissance des opportunités...). Une sorte de spirale descendante de la mobilité se met en place : l'immobilité attire l'immobilité. Malheureusement, cette question essentielle est loin d'avoir la place qu'elle mérite ni dans les débats de société, ni dans les orientations globales des politiques publiques susceptibles d'améliorer la situation des personnes concernées.

Jean-Pierre Orfeuil

Cet article est un extrait adapté « [La mobilité, nouvelle question sociale](#) », Jean-Pierre Orfeuil, *Revue Sociologies*, décembre 2010.

Photo / CC by Max Pixel

[1] Cet article porte sur la mobilité en tant que capacité de déplacement. Il ne traite pas des difficultés de mobilité liées au handicap physique, aux conséquences de la maladie ou par exemple de la dépression.

[2] La mobilité résidentielle désigne le fait de déménager de son lieu d'habitation, NDLR.

[3] « Les dépenses des ménages franciliens pour le logement et les transports », Anna Rita Pollacchini, Jean-Pierre Orfeuil, *Revue Transport Sécurité* n° 63, 1998.

[4] « Regards sur la mobilité au travail des classes populaires. Une exploration du cas parisien », Sandrine Weglenski, *Cahiers scientifiques du transport* n° 49, 2006.

[5] Sur ces sujets, on peut consulter le « Rapport annuel 2014 » du Secours catholique intitulé « [La fracture mobilité](#) ».

[6] « Les difficultés de mobilité dans la France d'en bas », Xavier Coudert, Marc Fontanes, Jean-Pierre Orfeuil, 2015, *Revue transport* n° 490.

• Emplacement :

[Accueil](#) > [Analyse](#) >

• Adresse de cet article : <https://www.jeunes.inegalites.fr/Inegaux-face-a-la-mobilite>