

L'Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Agglomération Strasbourgeoise

# PRATIQUES DE MOBILITÉ DES PERSONNES VULNÉRABLES

325

MARS 2022

MOBILITÉ



Plusieurs décennies de démocratisation de l'automobile, de politiques publiques de transports et d'aménagement du territoire ont progressivement fait de la mobilité la condition d'une vie « normale ». Se déplacer librement est d'ailleurs un droit fondamental garanti par la Déclaration universelle des Droits de l'Homme.

Pour autant, les déplacements quotidiens sont une expérience vécue

comme difficile pour plus de quatre Français sur dix¹. À cet enjeu s'ajoutent ceux, urgents, d'adaptation au changement climatique et de transition énergétique.

Face à des projections de plus en plus alarmantes (rapports du GIEC, de l'Agence Internationale de l'Énergie),

afin de construire des politiques de transition énergétique qui en tiennent plus en plus compte et qui ne laissent personne au bord de la route...

s'imposent pour les politiques publiques. Cette note a pour objectif

d'identifier les publics vulnérables,

 Enquête ELABE / Laboratoire Mobilité Inclusive (LMI), mai 2018

# Vulnérabilité : de quoi parle-t-on ?

#### La vulnérabilité et ses contours

La vulnérabilité décrit une situation de fragilité (pour une personne, un groupe de personnes, une organisation ou un territoire) qui peut rapidement basculer vers une situation de précarité. À la différence de la précarité, qui décrit un état à un instant t, la vulnérabilité s'inscrit dans la durée. Elle est donc plus difficile à appréhender dans le cadre des politiques publiques.

#### Et du point de vue de la mobilité?

La vulnérabilité liée à la mobilité peut concerner une (ou des) personne(s) ou un (ou des) territoire(s).

#### Deux facteurs déterminants

Une situation de vulnérabilité se manifeste dès lors que la mobilité pourra être rendue difficile ou même entravée. Elle résulte de deux facteurs, l'un externe, l'autre interne :

- l'exposition des personnes ou des territoires à une ou des perturbations, par exemple : la crise sanitaire du Covid-19, une élévation des prix des carburants, des décisions d'aménagement du territoire, etc.
- les sensibilités propres aux personnes ou aux territoires et définies par leurs caractéristiques, par exemple :
  - l'accessibilité physique ou la couverture numérique d'un territoire ;
  - les caractéristiques physiques, socioéconomiques ou culturelles d'une personne.

Ces facteurs peuvent se cumuler. Leur intensité peut varier dans l'espace et dans le temps.



« MON MÉTRO D'IMAGE EN IMAGE », TOULOUSE

### Plus ou moins vulnérables : le rôle des politiques publiques

La vulnérabilité peut être réduite par la mise en place de politiques publiques (sociales, de transport, d'aménagement, etc.), qui agissent sur l'un ou l'autre facteur de la vulnérabilité, par exemple :

« UN CHÈQUE ÉNERGIE » POUR FAIRE FACE À LA HAUSSE ATTENDUE DES PRIX DES CARBURANTS, PAR LA RÉGION HAUT DE FRANCE

Cette aide de 20 euros par mois, mise en place dès 2016, bénéficie aux salariés contraints d'utiliser leur véhicule pour se rendre sur leur lieu de travail; sous conditions de revenus et d'habiter à 20 km ou plus de leur lieu d'emploi, ou de justifier d'horaires décalés ne permettant pas d'emprunter les transports en commun lorsqu'ils existent.

UNE SIGNALÉTIQUE ADAPTÉE POUR LES USAGERS DU MÉTRO TOULOUSAIN, PAR LE SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN, TISSÉO COLLECTIVITÉS

En 2017, le dispositif « mon métro d'image en image » a conduit à symboliser le nom de stations de métro en utilisant des pictogrammes représentatifs. L'objectif était de simplifier les déplacements en métro des usagers, notamment ceux qui rencontrent des difficultés avec la signalétique classique (personnes ayant des difficultés à lire, à mémoriser les étapes d'un déplacement, etc.)

Il peut également arriver que la mise en place de certaines politiques publiques accentue une vulnérabilité existante. C'est par exemple le cas de la réforme de durcissement des contrôles techniques, entrée en vigueur en 2019 pour les véhicules diesel. En 12 mois, le prix moyen d'une visite au contrôle technique avait progressé de plus de 12 % (baromètre Simplauto), augmentation de tarif loin d'être neutre pour les ménages les plus modestes, davantage équipés en véhicules diesel¹.

<sup>1. «</sup> Le Diesel, signe extérieur de pauvreté ? », étude ARGUS, 2017

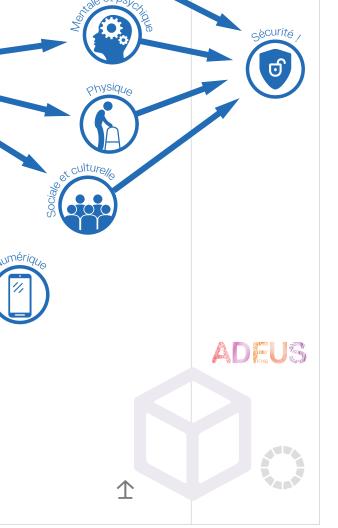
# Les multiples facettes



**Vulnérabilités** liées à la mobilité

#### PRÉCISION MÉTHODOLOGIQUE:

Cette note tente de faire un repérage des vulnérabilités liées à la mobilité, afin de prendre la mesure de l'ampleur de l'enjeu et des défis à venir. Elle s'appuie sur les analyses de l'Enquête Mobilité 2019, réalisée par l'ADEUS, qui rend compte des pratiques des personnes et des ménages sur un jour type à l'échelle du Bas-Rhin, ainsi que sur des travaux récents (enquêtes, rapports, articles, etc.) à l'échelle nationale.



# Les vulnérabilités visibles à travers les pratiques...

Sans être une nécessité pour tous, la voiture est devenue un outil central de l'accessibilité de nos territoires compte tenu de l'évolution de nos bassins de vie : six déplacements sur dix se font en voiture en 2019 dans le Bas-Rhin.

#### Ne pas posséder de voiture, un frein à la mobilité ?

Si la majorité des déplacements se font en voiture dans le Bas-Rhin, tout le monde n'a pas accès à une voiture. 85 000 ménages bas-rhinois n'en sont pas équipés, c'est ainsi près 115 000 Bas-Rhinois de 18 ans et plus qui n'ont pas accès à une voiture dans le ménage; la moitié a le permis, l'autre non. Pour certains, ne pas disposer d'une voiture, comme ne pas posséder le permis, peut être le simple reflet d'un choix: c'est notamment le cas des 8 400 ménages qui ne disposent pas de voiture et dont la personne de référence exerce un emploi qui relève des catégories professionnelles supérieures; l'écrasante majorité de ces ménages, célibataires ou en couple, vit dans l'Eurométropole de Strasbourg.

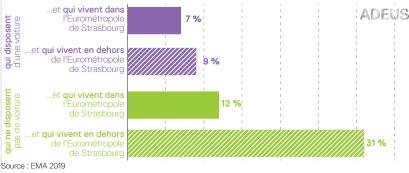
Pour d'autres, l'absence de voiture ou d'obtention du permis, peut suggérer l'existence de difficultés économiques ou sociologiques qui peuvent également se traduire par des difficultés à se déplacer. 81 000 ménages sont concernés dans le Bas-Rhin, principalement :

- des personnes qui vivent seules (70 %), notamment retraitées;
- des personnes en couple (11 %), notamment retraitées;
- des parents isolés (11 %), avec un ou plusieurs enfants à charge, notamment des femmes au foyer (50 %) ou au chômage (20 %).

Sur ces 81 000 ménages, 25 000 vivent en dehors de l'Eurométropole de Strasbourg, dont 15 000 dans le massif vosgien et dans le nord du Bas-Rhin, là où les alternatives à la voiture sont généralement moins performantes. Un tiers d'entre eux ne s'est pas déplacé le jour de l'enquête. Ce sont principalement des personnes seules, inactives et qui ont des revenus plus faibles que la moyenne (femmes retraitées et au foyer, hommes au chômage).



#### PART DES PERSONNES IMMOBILES



**NOTONS QUE...:** 100 000 ménages dans le Bas-Rhin ne disposent que d'une voiture... pour au moins deux adultes. Ces derniers peuvent avoir besoin de se déplacer en voiture au même moment... et ils ne peuvent pas toujours covoiturer! Le motif comme la destination du déplacement de chacun peuvent être différents.

**DE PLUS EN PLUS DE PERSONNES VIVENT SEULES :** En 2018, 173 000 Bas-Rhinois de 15 ans et plus vivent seuls selon l'INSEE ; ils étaient 143 000 en 2008. Le vieillissement de la population risque, davantage encore, d'accentuer cette tendance à la hausse.

LE RISQUE D'ISOLEMENT: Plus d'un tiers des Français ont déjà renoncé à rendre visite à leur famille ou à leurs amis, faute de disposer d'un moyen de déplacement; et un quart des demandeurs d'emploi ont déjà refusé des offres pour la même raison. L'entrave au lien social pour cause de mobilité est plus largement vécue par les non-équipés de voiture (Enquête ELABE / Laboratoire Mobilité Inclusive (LMI), 2017 et 2018).

#### La voiture : indispensable ?...

La démocratisation de l'automobile a donné au plus grand nombre les moyens de cette mobilité. À l'échelle du Bas-Rhin :

- 84 % des 18 ans et plus ont le permis ;
- 82 % des ménages sont équipés de voitures ;
- près de 80 % des distances parcourues à l'échelle du Bas-Rhin le sont en voiture.

Ainsi, près de 650 000 Bas-Rhinois font un usage quotidien de la voiture ; parmi eux, des conducteurs mais aussi des passagers. Dans une majorité des cas, l'accès à la voiture individuelle est indispensable pour se déplacer en dehors des villes, compte tenu de l'éclatement de nos bassins de vie, à tel point que l'accès à la voiture est devenu le socle de certains modes de vie.

#### ... pour qui ?

Ceux qui ont des contraintes professionnelles2. C'est le cas des Bas-Rhinois qui ont :

- des emplois en horaires décalés : les horaires décalés sont difficiles à appréhender car ils peuvent être habituels ou occasionnels. Une étude menée par l'INSEE et la Direction de l'animation de la recherche, des études et des statistiques (DARES) en 2018<sup>3</sup> estime cependant que les horaires « atypiques » (en comparaison à des horaires de travail classique : 09h-17h) concernent près d'un salarié sur deux, soit environ 250 000 actifs occupés dans le Bas-Rhin. Parmi eux, près de 100 000 actifs occupés commencent leur journée de travail avant 6h00 et/ou termine leur journée de travail après 20h30, des horaires qui sont généralement incompatibles avec un usage des transports en commun.
- des emplois qui impliquent des déplacements diffus: au cours d'une journée type, 80 000 actifs occupés se rendent sur un lieu de travail inhabituel, souvent dans des secteurs et à des horaires qui ne permettent pas d'avoir recours au transport en commun (zones d'activités, zones de chantiers, etc.); 170 000 sont amenés à effectuer des déplacements professionnels, souvent sur des distances qui ne permettent pas de s'affranchir de la voiture, et à destination de lieux difficilement accessibles autrement que par ce mode.

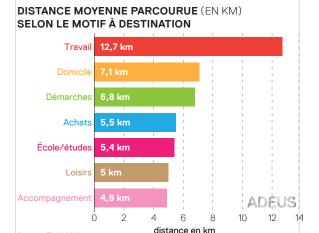


LES OUVRIERS, UN ACTIF OCCUPÉ SUR QUATRE DANS LE BAS-RHIN: ils sont particulièrement concernés par la dépendance à la voiture du fait d'horaires souvent décalés et de déplacements souvent nombreux et diffus (chantiers, etc.).

#### VERS UNE DIVERSIFICATION **CROISSANTE DES LIEUX DE TRAVAIL:**

à l'échelle de l'Eurométropole de Strasbourg, les déplacements vers un « lieu de travail inhabituel » représentaient près d'un quart des déplacements liés au travail en 2019, contre 10 % il y a 20 ans.

Source: EMD 1988, 1997, 2009 et EMA 2019



Source: FMA 2019

<sup>2.</sup> Les contraintes professionnelles exposées ici concernent peu ou prou les mêmes emplois : des ouvriers, infirmiers, agents de surfaces/de sécurité, commerciaux, artisans, etc. Ainsi, dans la plupart des cas, elles se cumulent.

Source : Le travail en horaires atypiques : quels salariés pour quelle organisation du temps de travail ?, DARES Analyses, juin 2018 (sur la base de l'enquête emploi INSEE 2017) : https://dares.travail-emploi.gouv.fr/sites/ default/files/pdf/2018-030.pdf

#### PRATIQUES DE MOBILITÉ DES PERSONNES VULNÉRABLES

#### Ceux qui ont des contraintes géographiques :

ils sont 300 000 Bas-Rhinois, actifs et inactifs, à vivre dans des territoires marqués par l'absence et/ou l'insuffisance de services, d'équipements et de dessertes en transports collectifs (nombre de lignes, qualité de la desserte, etc.). Il leur est difficile de s'affranchir de la voiture pour leurs déplacements quotidiens, qu'ils soient contraints (travail, études, etc.) ou non (loisirs, visites à la famille/des amis, etc.).

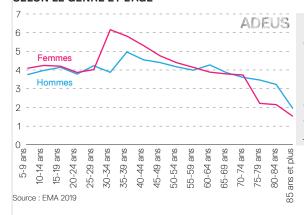
#### Ceux qui ont des contraintes financières... et familiales :

l'arrivée d'un enfant est l'une des principales raisons de se motoriser (ou de se motoriser davantage : achat d'un deuxième véhicule par exemple). Les familles font, en effet, un usage plus important de la voiture que les autres ménages du fait de marges de manœuvre plus réduites dans l'organisation quotidienne, en lien avec la gestion des enfants. C'est pourquoi elles sont davantage équipées en voiture que les autres ménages, même si l'effort budgétaire pour être motorisées ou multimotorisées peut être conséquent pour certaines.

Les 180 000 mères de famille du Bas-Rhin sont particulièrement concernées par les contraintes organisationnelles. Parmi elles, les 33 000 femmes à la tête de familles monoparentales le sont davantage encore. Le parent à la tête d'une famille monoparentale, une femme dans 85 % des cas, se déplace davantage car il assume seul le programme d'activités du ménage. Dans 50 % des cas, le parent n'occupe pas d'emploi. Et lorsqu'il est occupé (il s'agit souvent de femmes employées), il vit souvent avec un salaire unique peu élevé.

Les contraintes (professionnelles, géographiques, familiales) exposées ci-avant sont amenées à se cumuler. C'est par exemple le cas d'une mère de famille active, qui vit dans le massif vosgien, et qui travaille en plaine en horaires décalés.

#### NOMBRE DE DÉPLACEMENTS PAR JOUR SELON LE GENRE ET L'ÂGE



En lien avec la gestion des enfants, les femmes ont une mobilité qui est assez largement supérieure à celle des hommes à partir de 30 ans et jusqu'à 50 ans.

#### ET DEMAIN?

A l'échelle de l'Eurométropole de Strasbourg, la mise en place d'une Zone à Faibles Émissions Mobilité (ZFE-m) a été rendue obligatoire par la loi d'orientation des mobilités (LOM) et par la loi Climat et Résilience du 22 août 2021 qui impose un calendrier de mise en œuvre de ZFE pour toutes les intercommunalités françaises de plus de 150 000 habitants d'ici 2024. Ce renforcement du cadre réglementaire est l'une des réponses à l'injonction à agir rapidement face à des enjeux environnementaux, énergétiques et de santé publique de plus en plus prégnants. Pour l'Eurométropole de Strasbourg, il ne s'agit pas de condamner la voiture, mais de réduire les émissions de polluants qui lui sont liées et qui impactent l'environnement et la santé de l'ensemble de ceux qui vivent, travaillent, étudient et se rendent sur le territoire, si ce n'est quotidiennement, au moins régulièrement. Ainsi, le dispositif de ZFE-m, entré en vigueur le 1er janvier 2022, prévoit une progressivité de la mise en œuvre, avec une première phase de sensibilisation d'au moins un an. Les populations potentiellement vulnérables ont été repérées dans le cadre d'une étude socio-économique et des mesures pourront être mises en place pour :

- les habitants du Bas-Rhin : l'instauration d'un «Pass ZFE-m» pour permettre à ceux dont le véhicule ne serait pas aux normes d'accéder au territoire de façon ponctuelle, des dérogations pour certains professionnels, etc. :
- les habitants de l'Eurométropole de Strasbourg : un accompagnement au changement de pratiques, des aides aux mobilités alternatives et à la conversion, etc.

#### **QUALITÉ DE L'AIR:**

40 000 décès par an attribués à l'exposition aux particules fines. En 2020 2 300 décès évités grâce aux confinements, et notamment à la forte diminution du trafic routier. Source : Santé Publique France



## ... et des vulnérabilités «invisibles »

La mobilité n'est pas qu'une affaire de pratique, c'est aussi une affaire de compétences, d'après Vincent KAUFFMANN<sup>4</sup>. Recourir aux alternatives à la voiture ou aux solutions de partage de son usage (covoiturage, autopartage, etc.), c'est faire appel à des aptitudes (physiques, cognitives, sociales, numériques, etc.) dont on ne dispose pas toujours. Leur prise en compte est nécessaire pour faire des alternatives à l'autosolisme, des alternatives crédibles pour tous.

#### Vulnérabilités physique, mentale, psychique, cognitive et sensorielle.

Selon une enquête Keoscopie (Keolis, 2016), 44 % de la population française présente des fragilités du point de vue de la mobilité. Rapportée au Bas-Rhin, cela représente 500 000 personnes :

- dont 30 000 personnes ont une reconnaissance administrative de leur handicap;
- dont 470 000 personnes présentent des fragilités qui ne sont pas visibles et/ou qui sont volontairement dissimulées ou non revendiquées. Certaines sont permanentes (personnes mal ou non voyantes, sourdes ou malentendantes, avec des difficultés à lire, à écrire, à se repérer dans l'espace, etc.), d'autres sont temporaires (vieillissement, maladie, convalescence, grossesse, etc.). Ce sont aussi les personnes ponctuellement encombrées par des bagages, courses, poussettes, etc. Dans l'ensemble de ces cas, recourir aux transports collectifs ou faire du vélo peut s'avérer éprouvant : difficulté à supporter la durée du déplacement, difficulté de lecture des plans ou des fiches horaires, difficulté d'orientation ou de déplacements dans la foule, etc.
- 4. Vincent KAUFFMANN: Professeur de sociologie urbaine et d'analyse des mobilités à l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL), directeur du Laboratoire de sociologie urbaine (LaSUR) et directeur scientifique du Forum Vies Mobiles. En 2012, il a travaillé avec l'ADEUS sur les problématiques de modes de vie, de choix modal et de comportements de mobilité à l'échelle du Bas-Rhin.



## Vulnérabilités sociales et culturelles

- le poids du genre : les femmes sont, davantage que les hommes, confrontées au sentiment d'insécurité vis-à-vis de certaines pratiques (marche, vélo, transports collectifs). Le rapport 2015 du Haut Conseil à l'Égalité entre les Femmes et les Hommes (HCEFH) relève que 100 % des femmes interrogées disent avoir été harcelées sexuellement dans les transports au moins une fois dans leur vie, 75 % auraient été suivies de façon menaçante dans la rue et 50 % disent avoir subi des frôlements ou des attouchements.
- le poids des valeurs et de l'ancrage : l'aptitude à la mobilité peut être amoindrie par des valeurs ou des croyances, liées à une organisation sociale et/ou un héritage culturel. C'est par exemple le cas du vélo : les professions supérieures sont davantage cyclistes que les autres types de professions. Au-delà de cette entrée,

on mesure également un écart net d'usage entre les professions du public et celles du privé.

#### Vulnérabilités numériques

Le numérique a profondément modifié le rapport à la mobilité, notamment les applications mobiles : calculateurs d'itinéraires pour les réseaux de transports collectifs, plateforme de covoiturage et/ou d'autopartage, etc. Autant de services à la mobilité pour lesquels l'usage d'équipements numériques, et notamment de smartphones, est nécessaire ; or, deux français sur dix ne possèdent pas de smartphone et 20 % de ceux qui en possèdent un ne se sentent pas compétents pour l'utiliser (Baromètre du numérique 2021). Selon l'INSEE, ces situations d'exclusion du numérique touchaient 17 % de la population française en 2019, principalement les ménages les plus modestes, les personnes âgées et peu ou pas diplômées.



## Conclusion et enjeux

Les projections alarmantes concernant les évolutions du climat et des ressources énergétiques imposent une action publique. À titre d'exemple, il faudrait une baisse de 5 % des émissions de CO2 tous les ans pour respecter les engagements de l'Accord de Paris : c'est l'équivalent de la baisse des émissions constatée en 2020, alors que la société était plongée dans un cadre inédit de confinement. Agir dans ce contexte, c'est prendre le risque de faire peser sur certaines personnes et certains territoires de nouvelles contraintes, et d'entraver la mobilité de toute ou partie de la population dans un monde où la mobilité est une nécessité pour vivre « normalement ».

Le chemin vers l'atteinte des objectifs environnementaux, énergétiques et de santé publique - avec un usage solitaire moindre de la voiture - doit prendre en compte les populations dont la vulnérabilité les laisse sans alternatives à la voiture. Dès lors, l'acceptabilité des mesures envisagées apparaît complexe et il s'agit pourtant de ne laisser personne au bord de la route.

En effet, les vulnérabilités liées à la mobilité sont variées, parfois invisibles, et concernent une part significative des Bas-Rhinois. Elles peuvent toucher tous types de ménages et de personnes, à l'un ou l'autre moment de leurs vies (difficultés économiques, de santé, etc.) : tant les familles que les personnes seules, tant les actifs que les inactifs, tant les femmes que les hommes, tant les plus âgés que les plus jeunes.

L'articulation entre urbanisme et transport est essentielle pour répondre aux nombreux enjeux avec lesquels l'action publique doit composer. Elle permet en effet notamment de structurer le développement de l'habitat et de l'emploi avec des offres de mobilité.

Dans les politiques de mobilité, le développement d'offre de solutions de mobilités alternatives à la voiture individuelle, ou le partage de son usage, constitue également des solutions pertinentes. Ces solutions de mobilité doivent être mises en cohérence à l'échelle du bassin de vie, pour qu'elles

constituent une offre réellement concurrentielle à l'usage individuel de la voiture : penser l'articulation entre les transports collectifs urbains et interurbains pourrait par exemple permettre aux 100 000 actifs en horaires décalés du Bas-Rhin de s'affranchir de leur voiture.

Dans ce cadre, les intercommunalités du Bas-Rhin, aujourd'hui Autorités organisatrices de la mobilité (AOM), constituent des acteurs clés, avec les SCoT, les PLU(i) et les plans de mobilité. Cependant, répondre à toutes les vulnérabilités mises en évidence est un défi auquel les politiques publiques de mobilité ne pourront pas répondre seules. Une coordination avec les politiques sociales (cohésion sociale, handicap, etc.), et une coordination de l'ensemble des parties prenantes (action publique, associations, etc.), sont essentielles pour permettre une mobilité accessible à tous.

#### Pour aller plus loin :

- Vulnérabilité énergétique et mobilité : une disparité entre territoires,
  Les notes de l'ADEUS n°269, décembre 2018
- <u>Habiter et se déplacer dans le Bas-Rhin : le risque de la double précarité énergétique,</u> Les notes de l'ADEUS n°299, juin 2020
- Enquête mobilité 2019 : Résultats essentiels, Les Publications de l'ADEUS, mai 2020
- Grandes tendances d'évolution des mobilités : de l'automobilité à la multimodalité,
  Les notes de l'ADEUS n°314, avril 2021
- Enquête « La mobilité et l'accès des Français aux services de la vie quotidienne », Laboratoire de la mobilité inclusive et ELABE, 2018
- Enquête « Mobilité et accès à l'emploi », Laboratoire de la mobilité inclusive et ELABE, 2017
- Kéoscopie, Un regard éclairé sur la mobilité, KEOLIS, 2016



L'Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Agglomération Strasbourgeoise Directeur de publication : Pierre Laplane, Directeur général de l'ADEUS

Équipe projet : Jessica Berlet (chef de projet), Timothé Kolmer, Hyacinthe Blaise PTP 2021 - Nº projet : 1.2.3.3 Mise en page et photos : Jean Isenmann

© ADEUS - Numéro ISSN 2109-0149 Notes et actualités de l'urbanisme sont consultables sur le site de l'ADEUS www.adeus.org

