

La Mobilité : Entre exclusion et inclusion

PAR ÉRIC LE BRETON

Les problèmes de mobilité éprouvés par certaines populations sont liés à une double fragmentation. Fragmentation d'abord des territoires de la vie quotidienne. À la ville ou à la campagne, aller au travail, faire ses courses, s'occuper de ses enfants, aller chez le médecin suppose de parcourir des distances de plus en plus importantes. Fragmentation aussi du travail. Le modèle du travail à temps plein, à durée indéterminée et aux horaires bureaux n'est plus un modèle dominant, surtout pour les personnes de bas niveau de qualification qui n'ont accès qu'aux emplois dits « atypiques » : contrats à durée déterminée, intérim, temps partiel non choisi, horaires décalés...

Certaines populations ont les moyens de vivre convenablement cette double fragmentation. D'autres non. C'est le cas d'une grande majorité des travailleurs pauvres, d'une grande majorité des assistés sociaux, évoquons le chiffre de 2,1 de bénéficiaires du RMI en 2002, et de presque 3 millions de personnes vivant dans des ménages ne disposant que de moins de 3 500 FF par mois (533 euros)

Pour eux, la double fragmentation des territoires et du travail est un facteur d'exclusion. Notons qu'elle va encore s'amplifier et qu'elle affecte indifféremment villes, banlieues et campagnes. Notons aussi que les effets sociaux de la double fragmentation se produisent de la même façon en France, aux Etats-Unis, au Royaume-Uni ou encore en Belgique.

Dans ce contexte général, les problèmes de mobilité ont des causes multiples.

Le premier registre, c'est l'absence des moyens de mobilité. Les travailleurs pauvres et les assistés sociaux n'ont pas les moyens de la voiture. 12 % simplement des personnes accueillies par les structures d'insertion par l'activité économique ont une voiture – alors qu'en 2002, 80% des ménages français sont motorisés. Quand ils ont une voiture, elle est souvent en mauvais état mécanique, sans assurance ou de contrôle technique.

Le transport collectif est un outil précieux, là où il existe. Mais les réseaux sont souvent insuffisants (en terme d'horaires ou de déplacements de rocade en banlieues) pour les populations qui n'ont que ce mode de déplacement. Une mère de famille isolée en grande banlieue ne peut pas accéder sans voiture à un emploi de caissière localisé dans une zone commerciale mal desservie par des transports collectifs, particulièrement à 22 heures, quand elle quitte son travail. Un jeune homme se découragera et abandonnera une formation si celle-ci lui impose, sans garantie d'emploi, trois heures quotidiennes de transport et 4 ruptures de charge. Enfin, toute la population rurale ne dispose d'aucun transport collectif

De fait, les assistés sociaux sont de grands marcheurs. Mais la marche ne permet pas de « tenir » un emploi dans la durée si celui-ci est situé à 10 ou 20 km de chez soi, et qu'il impose un emploi du temps fractionné ou décalé. Les difficultés de mobilité sont donc liées à un déficit de moyens de mobilité, mais pas uniquement.

Il y a d'autres raisons dans le domaine de la santé. Les travailleurs sociaux savent bien que les demandeurs d'emplois de longue et très longue durée (de 1 ans à 10 ans) ont des santés fragiles. L'exclusion sociale affecte durement le corps. Les fatigues qui durent, les petits handicaps, les gros handicaps, les dépressions diminuent les capacités de mobilité parce que l'on n'est plus capable de marcher longtemps, parce que l'on n'est plus capable de coordonner les gestes pour conduire, parce que l'on a perdu le sens de l'équilibre...

Il faut évoquer aussi les problèmes de compétences au sens le plus large du terme. Etre mobile, conduire, prendre un bus, un train, circuler à vélo suppose de savoir lire, écrire, suppose de comprendre la langue, d'être capable de formuler une demande de renseignements, de pouvoir se repérer dans l'espace, de maîtriser des schémas d'organisation de la ville, de savoir lire un plan de ville ou de réseau ou une carte routière. Etre mobile suppose de maîtriser des compétences « scolaires » mais aussi d'avoir des capacités cognitives qui sont mises à mal par la désocialisation et l'exclusion.

Il est essentiel d'accorder toute leur importance à ces derniers registres de difficultés, de ne pas considérer que la mobilité c'est simplement une question de moyens. Toutes les grandes agglomérations proposent des tarifs de transport collectif très réduits.

Seul un tiers des ayants droit en profitent. Pourquoi ? Parce qu'il ne suffit pas de disposer d'un métro, d'un bus ou d'une mobylette pour s'en servir dès lors que se posent des problèmes de santé, de compréhension de la langue, de peur de sortir de chez soi, de honte d'aller dans des endroits où l'on sera repéré comme un pauvre.

Ainsi, le transport n'est que la dernière étape de la mobilité.

Depuis quelques années, les professionnels de nombreuses structures d'insertion par l'activité économique réparties sur toute la France ont pris la mesure du problème.

En l'absence d'interventions adéquates des pouvoirs publics, elles portent elles-mêmes des innovations dans le domaine de l'aide à la mobilité pour l'insertion. Ces démarches sont très diverses. Globalement, on peut les répartir en deux catégories : les stages de socialisation ou resocialisation à l'espace urbain ; l'aide à la mobilité à proprement parler (prêt de cyclos, location à bas prix de voitures, transport en compte propre...)

Néanmoins, les structures sont trop isolées dans leurs démarches novatrices. Les transporteurs, professionnels de la mobilité focalisés sur les grands enjeux des TCSP, ne s'impliquent pas à leurs côtés. Les collectivités locales et certains services de l'Etat (DDTEFP, DDASS, politique de la Ville) apportent des aides. Mais celles-ci sont ponctuelles et les subventions ne sont pas toujours reconduites. De plus, les aides sont essentiellement financières, or les structures ne disposent pas de professionnels de la mobilité et ont besoin de soutien sur ce plan. Enfin, le droit ne reconnaît pas ces initiatives qui courent le risque d'être perçues pour ce qu'elles ne sont pas : des concurrences aux taxis ou aux transports collectifs.

Il est urgent que les pouvoirs publics se mobilisent durablement et dans une perspective globale pour assurer, non plus simplement un droit au transport, mais un droit à la mobilité pour tous les citoyens.