

Mobilité et exclusion sociale

DONNÉES DE SYNTHÈSE DES ÉTUDES CONDUITES PAR É. LE BRETON POUR L'INSTITUT POUR LA VILLE EN MOUVEMENT

Présentation des deux études conduites

a) Etude des comportements de mobilité des personnes en situation socio-professionnelle précaire, à travers >40 entretiens auprès de salarié(e)s en insertion par l'activité économique et de différents professionnels du secteur (sous-préfecture à la ville, CCAS des communes, mission locale et ANPE, etc.)
>Une enquête par questionnaire auprès de 263 salarié(e)s en insertion par l'activité économique accueillis par des structures implantées à Paris et dans sa banlieue, Lyon et sa banlieue, Valence, Saint Etienne et Avignon.

b) Enquête sur les innovations mises en œuvre par les structures d'insertion par l'activité économique dans le domaine de l'aide à la mobilité.

>Exploitation de 120 questionnaires remplis par des structures implantées dans les Pays de la Loire (22,7% des réponses), l'Ile-de-France (20%), Rhône-Alpes (16,3%), Midi-Pyrénées(15,5%), Nord-Pas de Calais (12,5%) et la Bretagne (12,5%).

>20 entretiens avec les responsables de structures d'insertion portant des projets d'aide à la mobilité pour l'insertion particulièrement intéressantes.

Les résultats essentiels

Avoir des problèmes de mobilité, c'est ne pas pouvoir se déplacer librement vers le travail et la formation, les soins et les loisirs, la famille et les amis.

- Globalement, la faible capacité d'être mobile réduit la qualité de l'intégration sociale.

- Une partie des 2,1 millions de « bénéficiaires » du RMI (en 2002), et/ou des 3 millions de personnes vivant dans des ménages disposant de moins de 533 euros par mois vivent dans des situations d'assignations territoriales.

Pourquoi les personnes en situation précaire ont-elles des problèmes de mobilité ?

Elles ont des moyens de mobilité très modestes.

	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%

Rappel : en 1994, 88% des français et 64% des françaises ont le permis de conduire ; 77% des ménages disposent d'au moins une voiture.

Le manque d'équipement en transports collectifs.

Selon les responsables des structures d'insertion enquêtées, les transports collectifs apportent, pour :

- **16%** d'entre eux, **une aide très efficace** – c'est le cas des déplacements internes aux cœurs de grandes agglomérations : Paris, Lyon, Lille, etc.
- **31,1%** **une aide moyennement efficace** : dès qu'il s'agit d'aller vers les périphéries où sont installées les entreprises ou les lotissements de maisons, l'efficacité du transport collectif décroît brutalement, y compris dans les grandes agglomérations.
- **27,5%** **une aide inefficace** : dans les « deuxièmes couronnes » des grandes agglomérations, les transports collectifs ne sont pas adaptés aux besoins des travailleurs précaires
- **25,3%** **un service inexistant** ; c'est le cas du milieu rural.

Les politiques d'aide (tarifs réduits ou gratuits) sont trop complexes : les politiques tarifaires d'aide à la mobilité mises en place par les collectivités locales sont difficiles à identifier et à comprendre par les populations cibles.

33% des bénéficiaires potentiels de ces mesures d'aide en profitent.

Les personnes en situation précaires ont des déficits dans le domaine des compétences de mobilité

Pour passer le permis de conduire, s'aventurer dans l'entrelacs des voies, des feux et du trafic ; pour utiliser les transports collectifs et leurs couloirs, panneaux indicatifs, annonces sonores, horaires...

> La maîtrise de la langue écrite et orale est indispensable. Or une partie des personnes issues de l'immigration, les analphabètes et les illettrés, tous sur-représentés parmi les exclus, en sont privés. Ce déficit de compétences contraint les personnes à l'immobilité.

Les innovations

Un problème qui émerge partout

Depuis 5 ans, les professionnels du travail social et de l'insertion socio - professionnelle ont constaté que l'aide à la mobilité était aussi importante que l'aide au logement, à la santé et à la formation.

En 2002, les questions de mobilité sont évoquées :

- > **Très souvent pour 52 %** des équipes d'animateurs des 120 structures enquêtées,
- > **À l'occasion pour 44 %** d'entre elles,
- > **Jamais pour les 4 %** restants.

Le problème est suffisamment crucial pour que

- > **63% des structures ont développé une aide à la mobilité pour l'insertion ;**
- > 9% ne l'ont pas encore fait mais en ont le projet,
- > 27% n'ont rien mis en place et n'en n'ont pas le projet.

Quelles sont ces aides à la mobilité ?

Type d'aide mise en œuvre	Nombre d'aides *
Stage de formation à la mobilité (Apprendre à lire un plan de ville, à faire du vélo, à se servir du bus, etc.)	13
Aides adaptées à la préparation du permis de conduire	11
Aide financière à l'achat de voiture	3
Distributions de bons de transport (essence ou TC) à prix réduit	7
Mise en œuvre de « centrales de mobilité » associant le covoiturage, les taxis, etc.	13
Location à bas prix de vélos et de mobylettes	24
Location de voitures à prix très réduit	2
Organisation de systèmes de transport réservés aux salariés des SIAE	3

* sur un total de 76 initiatives enquêtées.