



CONGRES FUB 2023 COMPTE-RENDU

Atelier 7 : « Le vélo pour toutes et tous : liberté, égalité et mobilité ! »

Etaient présent-es :

- Nicolas Juste, chargé d'études et de recherche, CEREMA Hauts-de-France, intervenant
- Daphné Chamart-Terlinck, chargée de mission « Mobilité inclusive et durable », Secours Catholique, intervenante
- Lucile Cousin, vice-présidente, FUB, intervenante
- Vincent Dulong, délégué général, FUB, animateur
- Clara Vadillo-Quesada, experte-formatrice, ADMA, rapporteuse

La précarité mobilité touche 13 millions de personnes en France, et exacerbe les inégalités en les privant d'accès à la santé, à l'emploi, à l'éducation et aux loisirs. Il apparaît important de tenir compte de la réalité de la mobilité des personnes en situation de précarité ainsi que de leurs besoins, afin de leur proposer des solutions de mobilité pertinentes, parmi lesquelles -mais pas uniquement- le vélo.

En milieu urbain, les habitant-es des QPV ont une bonne image du vélo mais l'utilisent peu. Ils et elles se déplacent principalement à pied pour tous les déplacements confondus, ou en voiture pour les déplacements domicile-travail. Ceci est dû à la faible accessibilité autour de leur lieu de résidence, qui est elle-même le produit de la ségrégation résidentielle et de la mauvaise organisation des transports en commun. Le vélo apparaît comme une solution dans la mesure où il facilite (si les infrastructures le permettent) les déplacements de périphérie à périphérie et est financièrement accessible. Par ailleurs, le vélo participe directement à l'autonomisation.

En milieu rural, il existe peu d'alternatives à la voiture, et les habitant-es y sont fortement dépendant-es. Si les ateliers de réparation semblent une porte d'entrée intéressante dans ces territoires, la question des aménagements cyclables semble incontournable pour le développement du vélo.

De façon générale, il ressort des échanges la nécessité de partir des besoins des territoires et des individus. Contribuer à leur émancipation par la mobilité implique de leur permettre :

- d'avoir accès à des solutions dans leur parcours mobilité → dans notre cas le vélo ;
- de disposer de moyens financiers suffisants → rôle des ateliers de réparation vélo ;
- d'avoir la capacité de maîtriser les moyens de mobilité → rôle des vélo-écoles.

1. LA MOBILITE DES PERSONNES EN SITUATION DE PRECARITE

1.1. La problématique de la précarité mobilité

Le droit à la mobilité est inscrit dans la LOM. Cependant, on compte 13 millions de personnes en situation de précarité mobilité en France selon la FNH et Wimoov¹.

La mobilité représente 1/5ème du budget des plus précaires, soit environ 4 100 euros par an (chiffres avant inflation), et chaque augmentation du coût des transports rend plus vulnérables ces foyers. Or, l'empêchement de la mobilité des plus précaires a un fort impact sur leur accès aux droits, à la santé, aux services administratifs, aux loisirs et à l'emploi, ce qui accentue les inégalités. Certains publics sont davantage touchés, tels que les femmes, ainsi que les personnes racisées, en situation de migration ou sans papiers.

Selon le Secours catholique, le droit à mobilité doit également être celui d'une mobilité durable, puisque les personnes en situation de précarité mobilité sont également celles qui seront plus durement impactées par les conséquences du dérèglement climatique.

1.2. La caractérisation de la mobilité des personnes en situation de précarité

La présentation de l'étude de la mobilité des Quartiers Prioritaires de la Ville (QPV)² du Cerema, basée sur l'exploitation des Enquêtes Ménage Déplacement (EMD), permet de caractériser la mobilité de personnes en situation de précarité en milieu urbain :

- Contrairement à des idées reçues, les personnes pauvres ne sont pas forcément moins mobiles, car le taux de personnes immobiles n'est que très légèrement supérieur (+3 points de pourcentage) parmi les habitant-es des QPV qu'hors QPV ;
- En revanche, les habitant-es des QPV sont moins rapides que les habitant-es hors QPV puisque, comme le montre la comparaison de leur budget temps et de leur budget distance, le temps de déplacement est plus long alors que la distance de déplacement est plus courte en QPV ;
- La marche est le mode dominant en QPV, suivie de la voiture et des transports en commun, tandis que la voiture domine hors QPV en raison d'un plus grand accès à la motorisation ;
- La voiture reste toutefois le mode dominant pour les trajets domicile-travail en QPV et hors QPV -sauf à Paris qui est un cas particulier- ce qui montre la difficulté de remplacer ce mode pour ces trajets ;
- Bien que le vélo soit moins utilisé dans les QPV, ses habitant-es en ont une image positive, comme le montre l'exploitation de la partie « opinions » des EMD.

En milieu rural, la précarité mobilité se caractérise par la dépendance à la voiture, qui reste le mode de transport principal pour 80% de ses habitant-es.

¹ Bérengère Michel, « Baromètre : 13,3 millions de Français en situation de précarité mobilité », Fondation pour la Nature et l'Homme, 28 mars 2022, <https://www.fnh.org/13-3-millions-de-francais-en-precarite-mobilite/>.

² Nicolas Juste, Arnaud Lannoy, et Jean-Paul Birchen, « La mobilité des résidents des QPV dans les EMD » (CEREMA, 2018).

1.3. Les causes des inégalités de mobilité

Les inégalités de mobilité sont dues à plusieurs phénomènes évoqués par le Cerema et confirmés par le témoignage du Secours catholique. Nous évoquerons ici le rôle de la ségrégation d'une part, et de l'organisation des transports d'autre part.

L'inclusion et la participation à la société supposent l'entretien de réseaux sociaux et familiaux, ainsi que l'accès à un emploi. Or, plus les nœuds de ces réseaux sont dispersés, plus les besoins de mobilité sont importants. Si la voiture a contribué à disperser les emplois, les effets sont plus importants pour les emplois peu qualifiés que pour les emplois cadre, concentrés dans les centres urbains. Ce phénomène d'inadéquation du lieu d'emploi et d'habitat est connu comme *spatial mismatch*.

L'organisation des transports exacerbe ce phénomène. En effet, dans les zones urbaines, les transports en commun améliorent l'accessibilité vers le centre, où il y a peu d'emplois adaptés pour les ouvriers et employés peu qualifiés. Ainsi, la voiture reste le mode de transport permettant une meilleure accessibilité pour les habitant-es des QPV, dans des villes organisées pour ce mode de transport. En milieu rural, l'absence d'alternatives à la voiture rend les personnes dépendantes à celle-ci.

2. REDUCTION DES INEGALITES DE MOBILITE : QUELLES SOLUTIONS ?

2.1. Développer les alternatives à la voiture

Une solution systémique de réduction des inégalités de mobilité serait la réorganisation des territoires sur le long-terme. En milieu rural, le Secours catholique insiste sur la nécessité de réduire les distances entre pôles de vie et pôles d'activité en soutenant les commerces de proximité par exemple, mais également en promouvant la mobilité inversée, aussi connue comme le « aller vers ».

Pour le Cerema, il est nécessaire de favoriser l'accès aux mobilités, et *a fortiori* aux alternatives à la voiture. En effet, si développer l'accès au permis de conduire et à la voiture est une solution attrayante pour beaucoup, cela ne ferait qu'exacerber le problème de fragmentation du territoire causé par l'avènement du tout-voiture.

2.2. La solution vélo

Le vélo est présenté comme une solution pour la réduction des inégalités de mobilité. En effet, contrairement aux transports en commun qui améliorent l'accessibilité autour des lignes de son réseau, le vélo peut desservir le territoire de façon plus homogène et ainsi améliorer les déplacements de périphérie à périphérie. De plus, contrairement à la voiture, il s'agit d'un mode de transport financièrement accessible. Enfin, le Secours catholique et la FUB insistent également sur le fait que le vélo répond à l'enjeu de l'autonomisation des individus, qui ne dépendraient plus de la fréquence et des horaires des transports en commun par exemple.



Le vélo peut être développé auprès des personnes en situation de précarité à travers le développement de :

- Vélo-écoles, y compris pour les enfants, qui peuvent déclencher le souhait d'apprendre à pédaler chez leurs parents ;
- Ateliers de réparation qui accueillent déjà ce public, y compris en milieu rural, et leur permettent d'accéder à un vélo à un moindre coût ;
- Stationnement vélo dans les logements sociaux.

2.3. Vers une mobilité émancipatrice

Le Secours catholique souligne l'importance de partir des besoins du territoire afin de proposer des solutions adaptées. Ainsi, la mobilité deviendrait une opportunité de réduction des fractures territoriales, et non la cause de leur exacerbation.

L'expérience de terrain du Secours catholique fait émerger un triptyque pour une mobilité émancipatrice des individus, qui doivent :

- Disposer de solutions dans leur parcours mobilité [ndlr : le parcours mobilité d'une personne en insertion sociale et/ou professionnelle, basé sur diagnostic des compétences et des capacités de cette personne à se déplacer]
- Disposer de moyens financiers suffisants ;
- Avoir la capacité de maîtriser les moyens de mobilité.