

Coûts de la **mobilité** quotidienne -

*Les transports publics
pour sortir des situations
de vulnérabilité ?*



David CAUBEL

Chef de projets transports
DTerCE/DMOB

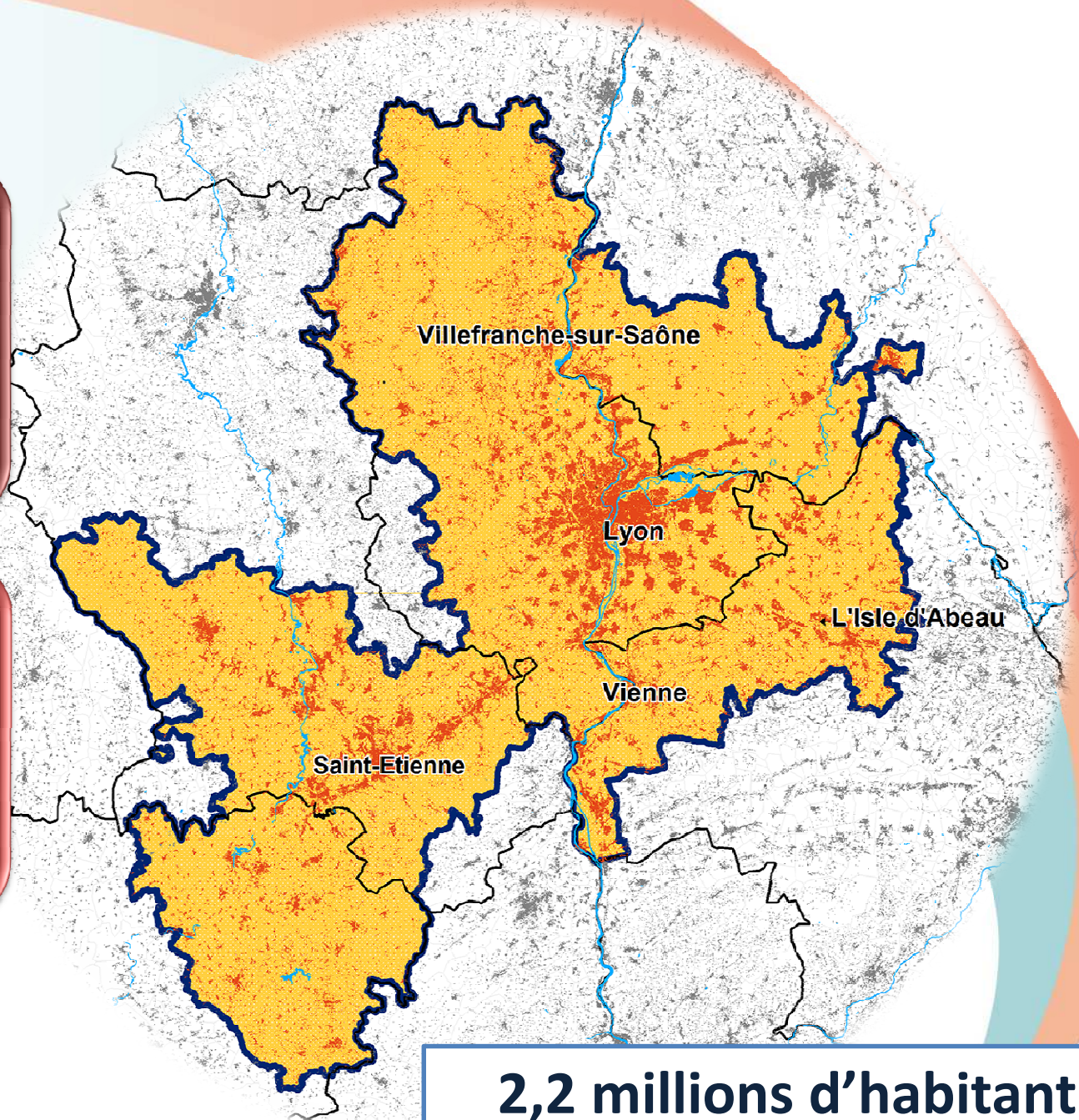




Définitions et territoire d'étude

Tester la robustesse
d'une aire
métropolitaine et de
ses réseaux de
transports collectifs

face à une mobilité
du futur sous
contrainte pour les
ménages.



2,2 millions d'habitants

La mobilité quotidienne

- Ensemble des déplacements réalisés par les individus un jour ouvrable de la semaine (du lundi au vendredi)

Coûts de la mobilité

- **Coûts fixes** : acquisition, assurance, taxes, amendes, stationnement de nuit, péage, location, permis
- **Coûts variables** : carburant, entretien, stationnement de jour, titre de transports collectifs

POUR
MÉMOIRE

COÛT MOYEN NATIONAL
DE LA MOBILITÉ

4300 €

/AN/MÉNAGE

=

11 %

DES REVENUS*

*Source : Insee Première, octobre 2014
<http://www.insee.fr/fr/ffc/ipweb/ip1520/ip1520.pdf>

Situation de vulnérabilité

- (in)capacité à anticiper ou à résister à un aléa

Vulnérabilité aux coûts de la mobilité quotidienne

- dépenses de mobilité quotidienne **supérieures à 18%** des revenus du ménage (Vanco, Verry)
- vulnérables modestes (revenu inférieur à 25 600€ /an)



Ce n'est qu'une partie de la réalité

- La mobilité quotidienne
- Les personnes qui ne se déplacent pas
- Les coûts de l'énergie liée au logement pas pris en compte



**Les habitants vulnérables de l'aire métropolitaine
Lyon – Saint-Etienne**

Aujourd'hui...

378 000 habitants vulnérables



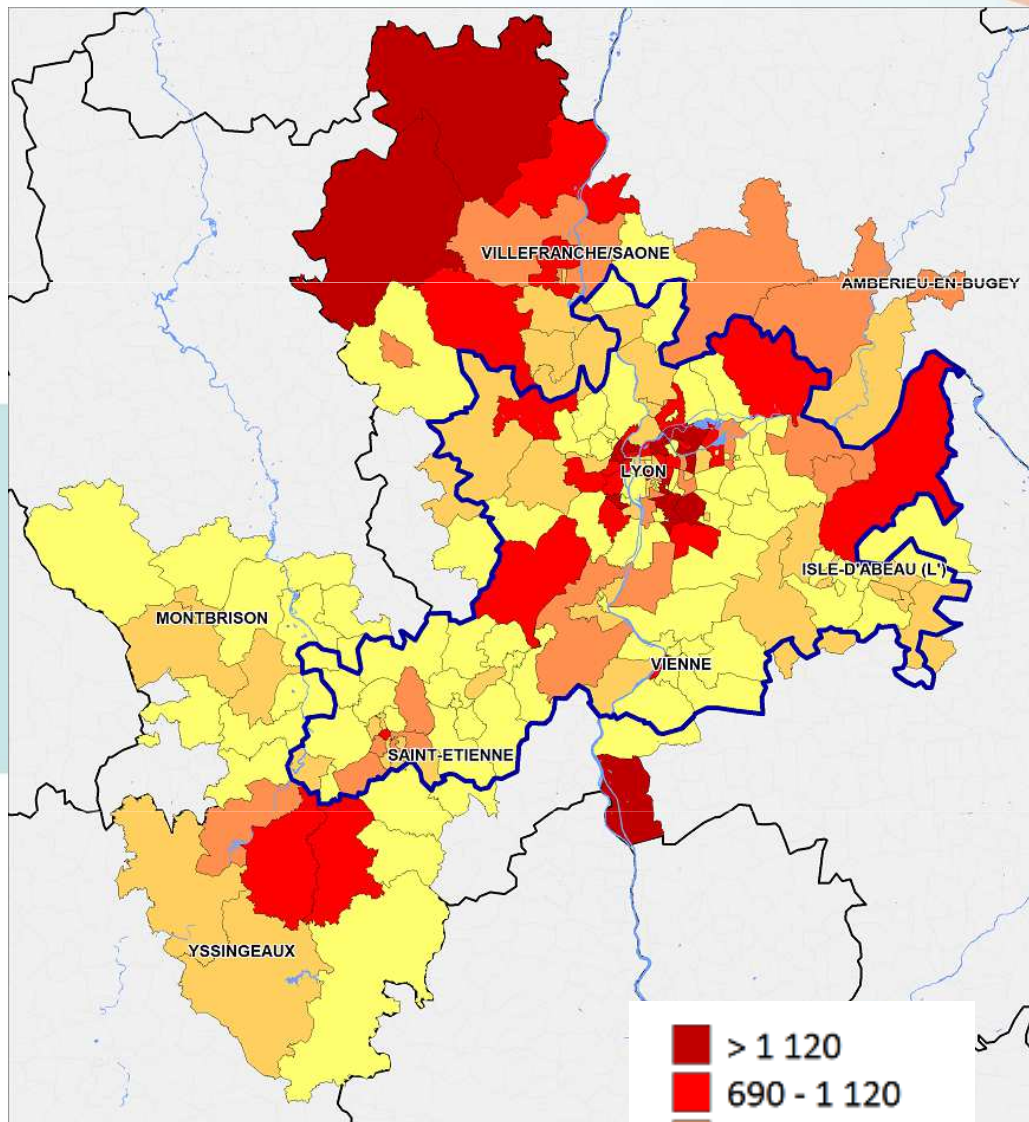
- Près de 20% de tous les habitants

211 000 habitants vulnérables et modestes

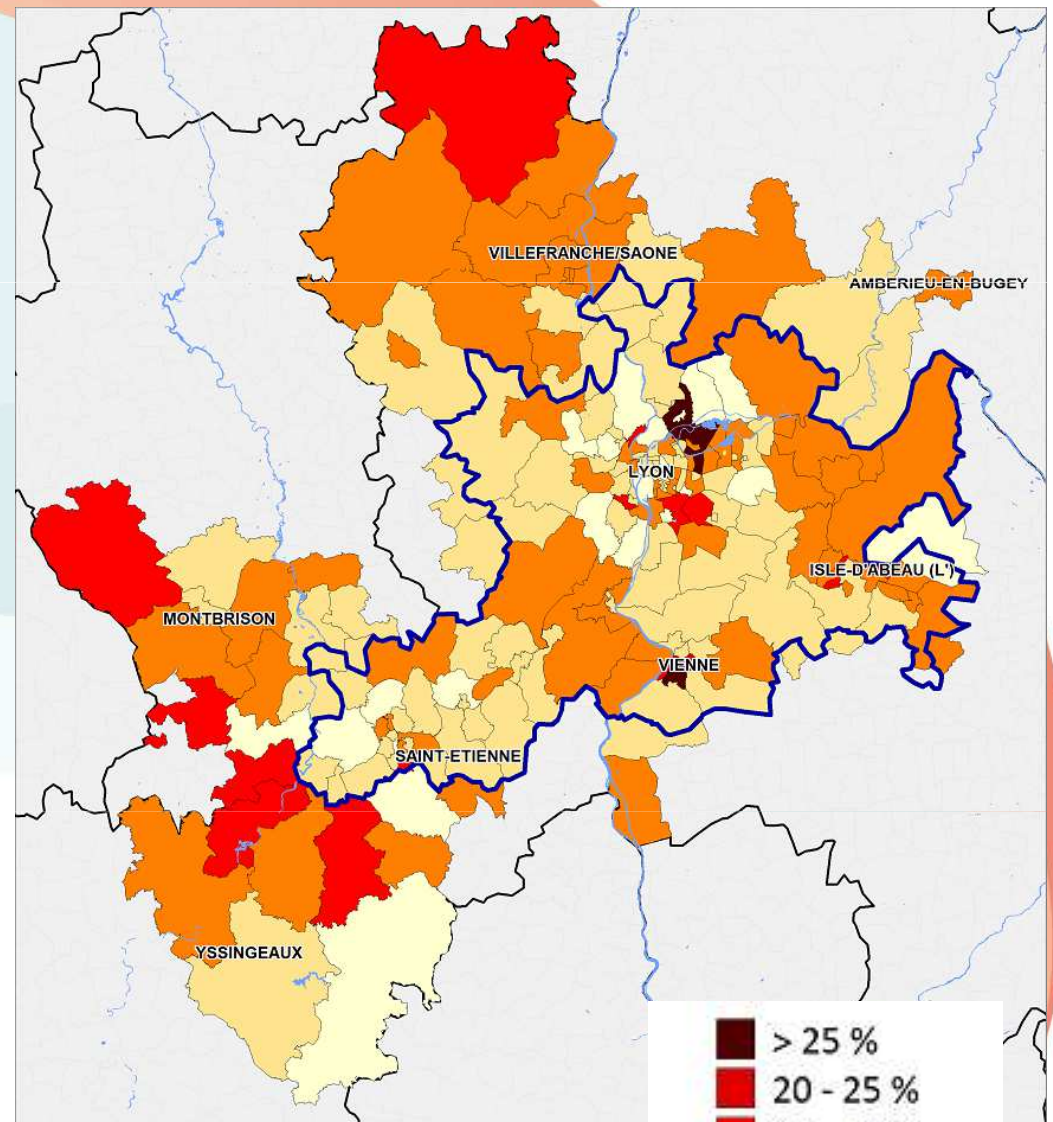


- 55,9% des habitants vulnérables
- **La taille de la ville de Rennes**

Les habitants vulnérables modestes résident...



Nombre de ménages vulnérables modestes



Part des ménages vulnérables modestes parmi l'ensemble des ménages

Les habitants vulnérables modestes réalisent ...

1 million
de
déplacements
quotidiens

Une forte dépendance de la voiture



65% réalisés en voiture

Contre 58% pour les habitants du territoire

Un fort usage de la voiture



5,1 km par déplacement

Contre 4,1 km pour les habitants du territoire

Les habitants vulnérables modestes sont plutôt

...



DES FAMILLES

42 %^{*}



dont une forte présence d'enfants et d'étudiants

*dans une fourchette de 33 à 52 % (couples avec enfants et/ou familles monoparentales)



DES ACTIFS

48 %^{*}



*dans une fourchette de 45 à 50 % (ouvriers et employés, dans une moindre mesure, des professions intermédiaires)



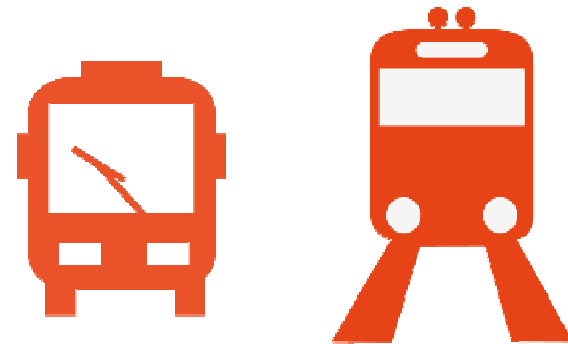
DES RETRAITÉS

30 %

Diversité des profils

Quelle que soit la cause, la bascule potentielle vers une situation de vulnérabilité concerne le plus grand nombre

Les réseaux de transports collectifs sont-ils une alternative possible pour les déplacements des habitants vulnérables modestes ?



Report modal des déplacements automobiles vers les transports collectifs

Pour les habitants vulnérables modestes



Enchaînement des déplacements et activités (*boucles de déplacements*)

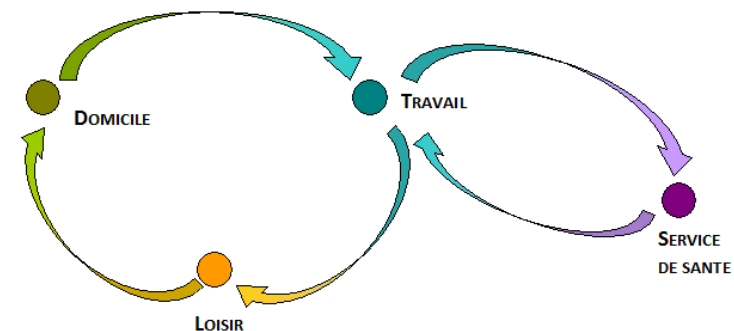
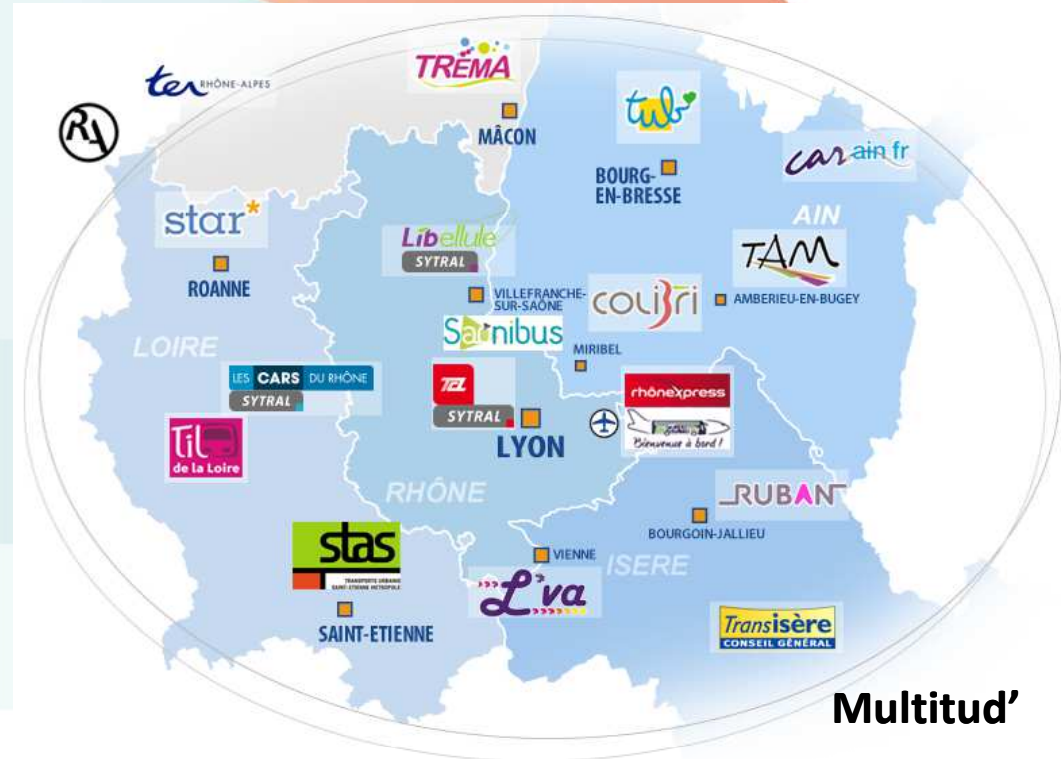


Accès à l'offre en transports collectifs ?



Alternative des déplacements voiture en transports collectifs?

- *Respect de l'enchaînement des déplacements et activités*



Aujourd'hui parmi

**211 000 habitants
vulnérables modestes**

Aujourd'hui parmi

**211 000 habitants
vulnérables modestes**



**76100 pourraient imaginer prendre les
transports collectifs**

*Pas des déplacements d'accompagnement ou d'achats.
BTT inférieur à 5 heures par jour
Accès à un arrêt de TC en voiture, à pied ou en vélo.
Possibilité de marcher jusqu'à la destination finale après l'usage des TC.*

Aujourd'hui parmi

**211 000 habitants
vulnérables modestes**

76100 qui pourraient imaginer prendre les transports collectifs



23800 peuvent prendre les transports collectifs et réaliser des économies

*Enchaînement des déplacements et des activités inchangé.
Les horaires et fréquences des TC conviennent.
Le déplacement peut être fait en TC avec une durée comparable à celle de la voiture.*

Aujourd'hui parmi

**211 000 habitants
vulnérables modestes**

76100 qui pourraient imaginer prendre les transports collectifs

23800 qui peuvent prendre les transports collectifs et réaliser des économies



Seulement 3 000 peuvent sortir de leur situation de vulnérabilité aux coûts de la mobilité quotidienne

Aujourd'hui parmi

**211 000 habitants
vulnérables modestes**

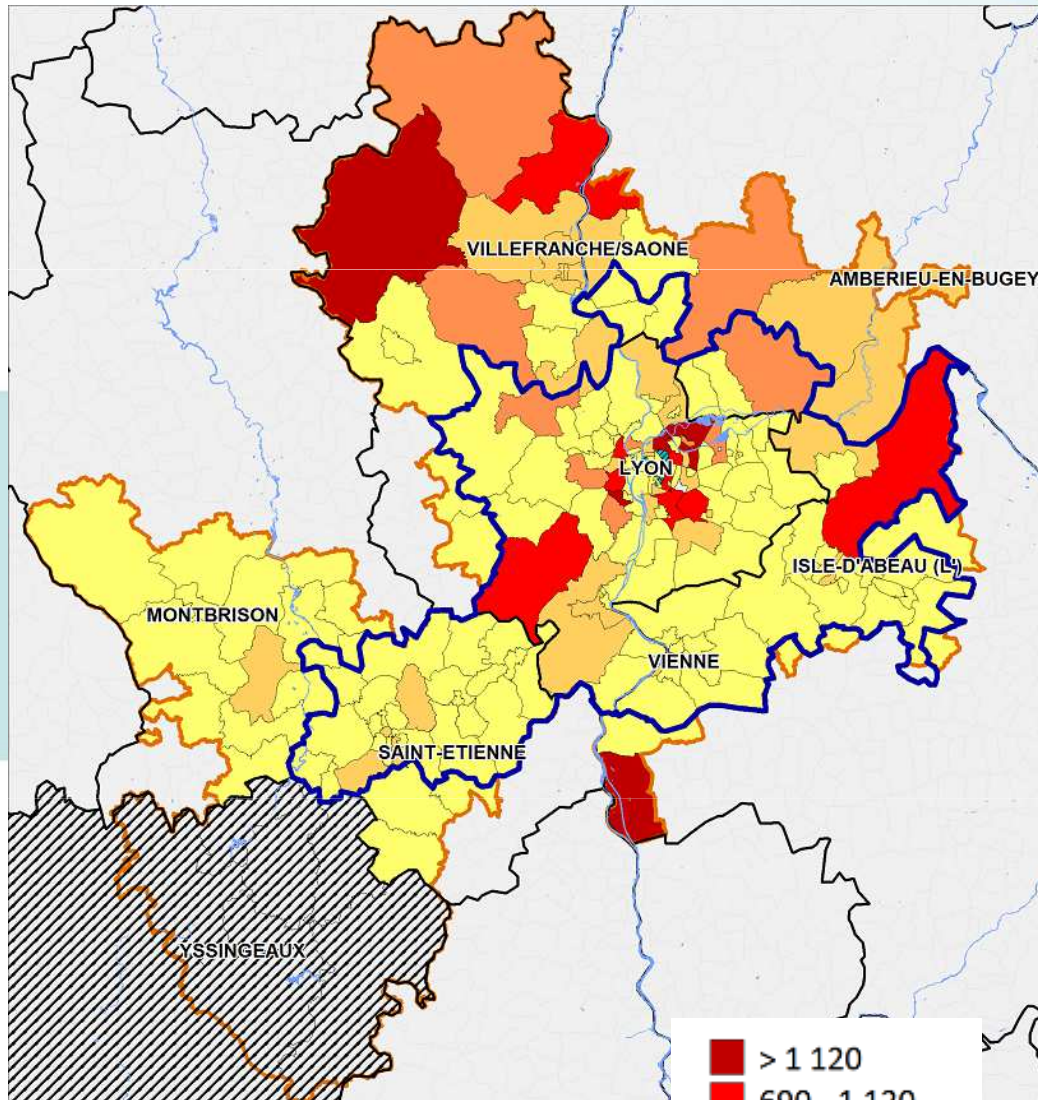
1,4%

ont la possibilité d'utiliser les transports collectifs

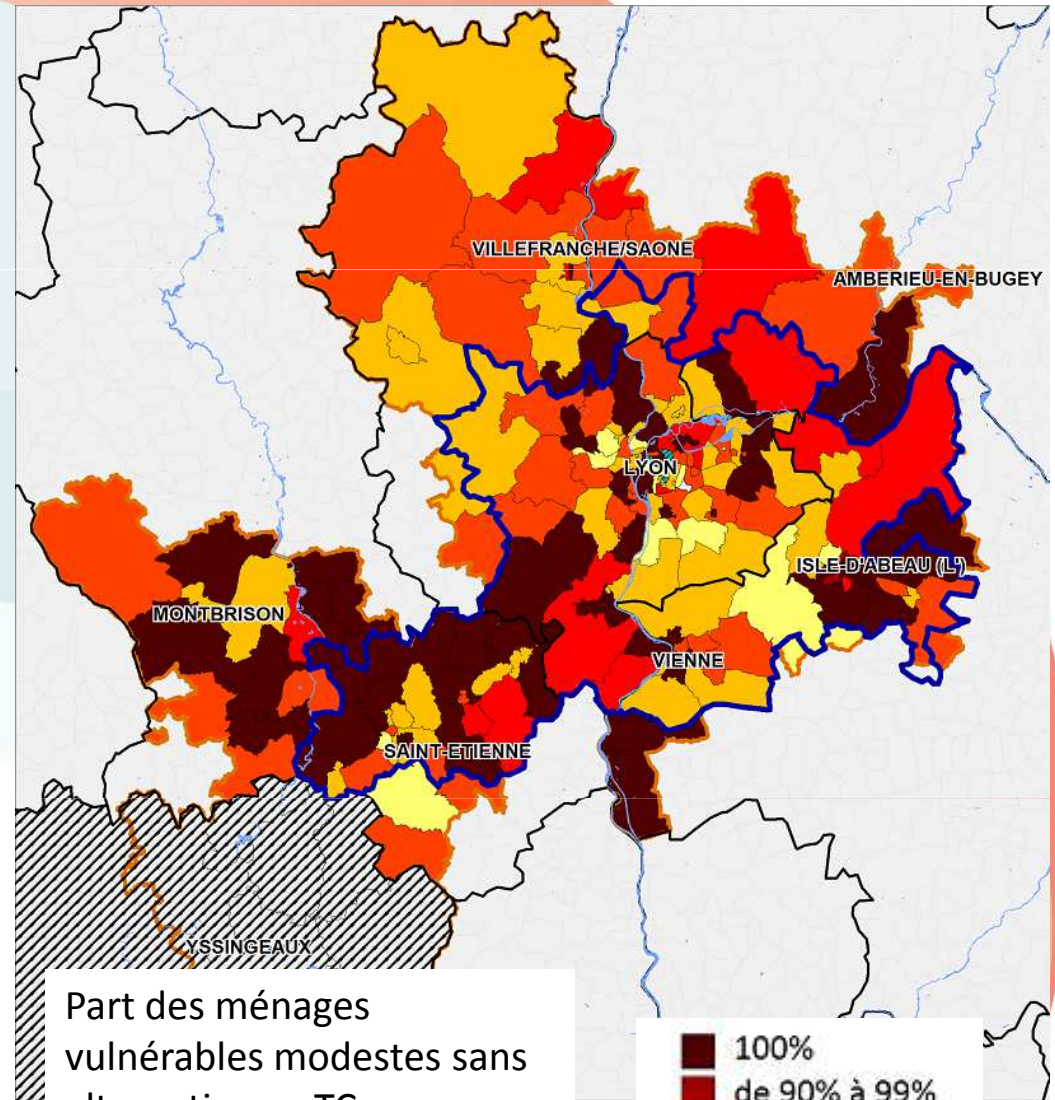


**Seulement 3 000 peuvent sortir de leur
situation de vulnérabilité aux coûts de la
mobilité quotidienne**

Aujourd'hui... les habitants vulnérables modestes sans alternatives en TC sont localisés



Nombre de ménages vulnérables modestes sans alternative en TC



Part des ménages vulnérables modestes sans alternative en TC par rapport à l'ensemble des ménages vulnérables modestes



Comme les transports collectifs ne sont pas la solution unique, vers quel ensemble d'actions aller pour réduire les situations de vulnérabilités ?

Une scène d'acteurs – juin 2015

Diversité – près de 150 participants



Services déconcentrés	ADIL	Compagnons Bâisseurs	Métropoles
Services déconcentrés	SMT AML	CDNI / VICAT	FFB Rhône-Alpes
Insee	Hospices civils de Lyon	Agence d'urbanisme	Ademe
TOTAL	Plateforme Mobilité UNI EST	Conseils départementaux	Face Loire
Agence de mobilité	TER - SNCF	CCAS de Lyon	Conseil Régional
SGAR	Réseaux TCU	SYTRAL	Universités
PSRE	Action logement	Bailleurs sociaux	Aide Auto
SCOT	LET	Lyon Parc Auto	Observatoire social
OPAC	Municipalités	PNR Pilat	RAEE
Laboratoire de recherches	SEPAL	Crédit Mutuel	EPORA
Rectorat d'académie	Pôle Métropolitain	MRIE	SYTRAL
ASF	Cerema

Une scène d'acteurs – juin 2015



1 - Les conditions d'adaptations réciproques des individus et des activités

2 - Un ensemble de solutions de mobilité économiquement acceptable

3 - Décrypter et surmonter les tensions de l'aménagement et de la planification

4 - Les termes de l'arbitrage entre l'acquisition foncière, l'accès à l'emploi et la qualité de vie

5 - Dépasser toutes les frontières pour plus de coopérations

Accès à l'emploi

Horaires coupés

Contrat d'axes

Fluidité du marché du logement

Localisation habitat, emploi, écoles, activités

Horaires décalés

La voiture reste un recours

Difficultés de recrutement

Coûts de la mobilité et du logement

Prospective

Coopérations entre entreprises

Tarifification sociale

Foncier

Communication adaptée

Besoins des habitants

Cautions/ mode de paiement

Solutions de bon sens

Economie du partage

Changement d'échelle

Sensibilisation

Concertation

Démarches solidaires

Evolution des pratiques

Métropole : 59 communes / périurbain : plus de 500 communes

Outils

Dépasser les contraintes réglementaires

Animation et dialogue

Médiation humaine

Acteur unique

Relais locaux

Décloisonner



Conclusions

*La fin des actions
classiques*

Démarches collectives

Des réponses différentes

Des initiatives

Comment faire mieux
avec moins ?

Actions de transports
pertinentes

Partenariat inter-autorités
organisatrices poussé

Association public-privé

Limites des réseaux de
transports collectifs

Bouquet de services de
mobilité

Baisse des finances
publiques

Structuration
intercommunale

Optimiser

METROPOLE 59 COMMUNES / PERIURBAIN PLUS DE 500 COMMUNES
COMMENT FAIRE PLUS ET MIEUX
MEDIATION HUMAINE
SENSIBILISATION PROSPECTIVE
CONTRAT D'AXES INITIATIVES ASSOCIATION PUBLIC/PRIVE
PARTENARIAT INTER-AUTORITES ORGANISATRICES POUSSÉ
COMMUNICATION ADAPTEE
COUTS DE LA MOBILITE ET DU LOGEMENT
CONNAISSANCES OPTIMISER
DEPASSER LES CONTRAINTES REGLEMENTAIRES
CONCERTATION HORAIRES DECALES ACTEUR UNIQUE STRUCTURATION INTERCOMMUNALE
BOUQUET DE SERVICES DE MOBILITE CAUTION / MODE DE PAIEMENT
ECONOMIE DU PARTAGE ACCES A L'EMPLOI ANIMATION ET DIALOGUE
VULNERABILITES
COOPERATION ENTRE ENTREPRISES FONCIER DEMARCHES SOLIDAIRES
DECLOISONNER TARIFICATION SOCIALE SOLUTIONS DE BONS SENS
DIFFICULTE DE RECRUTEMENT Outils DEMARCHES COLLECTIVES BAISSÉ DES FINANCES PUBLIQUES
PAS TOUS PRECAIRES CHANGEMENT D'ECHELLE LOCALISATION HABITAT, EMPLOI, ECOLES, ACTIVITES
FIN DES ACTIONS CLASSIQUES LA VOITURE RESTE UN RECOURS RELAIS LOCAUX DES REponses DIFFERENTES
ACTIONS TRANSPORTS PERTINENTES FLUIDITE DU MARCHÉ DU LOGEMENT LIMITES DES TRANSPORTS COLLECTIFS