

PRÈS DE 400 000 HABITANTS VULNÉRABLES AUX COÛTS DE LA MOBILITÉ

Méthodes et rapports de l'étude

- Bonnel, Mignot et Caubel (2005) Lyon 21 : étude de faisabilité d'un système de transport radicalement différent pour la zone dense lyonnaise Collection Études et Recherche, N° 17, LET.
- Caubel D., Cerema (2014), *Mobilité d'un futur sous contrainte dans l'aire métropolitaine Lyon - Saint-Étienne?*, Vol. 1 - Vulnérabilités des ménages aux coûts des transports.
- Caubel D., Cerema (2014), *Mobilité d'un futur sous contrainte dans l'aire métropolitaine Lyon - Saint-Étienne?*, Vol. 2 - Faisabilité d'un report modal potentiel de la voiture vers les transports collectifs.
- Vanco, Verry, MEDDE, Certu (2012) à partir de l'appariement des Enquêtes Ménages Déplacements (EMD) Lyon 2006 et Saint-Étienne 2010.

POUR MÉMOIRE

COÛT MOYEN NATIONAL
DE LA MOBILITÉ

4 300 €

/AN/MÉNAGE

=

11 %

DES REVENUS*

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

DÉFINITIONS

- ▶ **Vulnérabilité**
Se réfère à une fragilité et une incapacité que peuvent avoir les individus, les ménages, les acteurs économiques à anticiper ou à résister à un aléa. On parle de « Situation de vulnérabilité ».
- ▶ **Renchérissement des coûts de l'énergie**
Cela impacte la part des revenus consacrée à la mobilité et au logement sujette à l'aléa des coûts énergétiques.
- ▶ **La vulnérabilité liée au coût de l'énergie**
Correspond au niveau d'exposition au risque de subir des dommages à cause de l'augmentation des coûts de l'énergie.
- ▶ **La mobilité quotidienne**
L'ensemble des déplacements quotidiens réalisés par les personnes. Cette mobilité quotidienne ne prend pas en compte les déplacements de week-end, de longue distance et de vacances. La mobilité quotidienne s'inscrit globalement dans le développement et les dynamiques économiques des territoires.
- ▶ **Vulnérable modeste aux coûts de la mobilité quotidienne**
Un ménage est dit « vulnérable modeste » s'il dépense plus de 18 % de ses revenus dans la mobilité quotidienne et qu'il appartient aux 4 premiers déciles de revenus des ménages de l'aire métropolitaine Lyon Saint-Étienne (soit si son revenu est inférieur à 25 600 €/an).

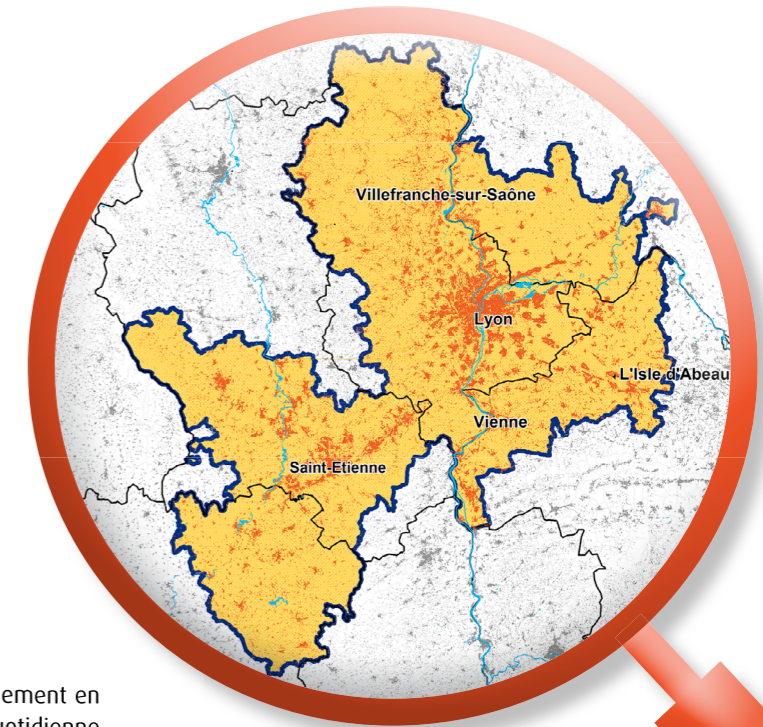
OBJECTIF

Tester la robustesse d'une agglomération et de ses réseaux de transports collectifs face à une mobilité du futur sous contrainte.

Éditorial

L'étude identifie d'abord les personnes potentiellement en difficulté en raison des coûts de la mobilité quotidienne dans l'aire métropolitaine lyonnaise. Elle met en évidence des disparités entre ses différents territoires et révèle des lieux de concentration des vulnérabilités, bouscule enfin plusieurs a priori quant aux territoires concernés. De plus, l'étude montre la diversité des personnes susceptibles de basculer vers des situations de vulnérabilité. Elle ouvre de ce fait vers des questions relatives à la pérennité de l'accès à l'emploi, à la cohésion sociale ou à l'amélioration du cadre de vie de celles et ceux qui sont vulnérables au regard de la mobilité. Elle renvoie également à la fragilité de l'équilibre entre les territoires et des interdépendances qui les lient. Aussi préoccupante soit-elle, cette étude ne montre cependant qu'une partie de la réalité, puisqu'elle méconnaît les personnes qui ne se déplacent plus (fortes précarités, sortie des circuits de mobilités professionnelles, etc.) et qu'elle n'intègre pas les vulnérabilités liées aux coûts de l'énergie pour le logement.

Dans un second temps, l'analyse examine si les réseaux de transports collectifs peuvent fournir une alternative à l'usage de la voiture particulière pour les individus modestes et en situation de vulnérabilité. Le constat est clair : malgré un réseau étoffé et performant, l'offre en transports collectifs ne saura être la solution unique pour sortir des situations de vulnérabilités vis-à-vis de la mobilité.



L'étude ouvre alors des champs très larges de réflexions. Elle invite à questionner différentes politiques publiques et à les croiser, à interroger les stratégies de planification, mais aussi les actions d'opérateurs privés, les choix de vie des individus, ou encore les initiatives citoyennes. Les messages forts renvoient en effet :

- au rôle de l'aménagement du territoire et notamment aux enjeux de structuration urbaine, de localisations des activités, des biens et services ;
- au lien entre l'acquisition foncière (stratégie individuelle d'acquisition) et la vulnérabilité énergétique : comment prévenir et accompagner les ménages ?
- à la réduction des coûts de la mobilité par un ensemble de solutions au service des populations et des territoires, tout comme à la mutualisation des équipements et services à la mobilité ;
- au changement et à l'adaptation des comportements tant des individus, que des acteurs institutionnels et des acteurs privés.

Tous, acteurs de la mobilité et de la planification, partenaires privés aux côtés des ménages, acteurs institutionnels... sont donc invités à agir collectivement.

Contacts :

David Caubel (david.caubel@cerema.fr) - Cerema DTerCE
Anne Guillabert (anne.guillabert@rhone-alpes.pref.gouv.fr) - SGAR Rhône-Alpes
Fabienne Goudard (f.goudard@smtaml.fr) - STM AML

Partenaires de l'étude :

SGAR Rhône-Alpes ; DREAL Rhône-Alpes ; Cerema DTerCE ; SMT AML ;
Région Urbaine de Lyon ; Grand Lyon ; Région Rhône-Alpes

Chefs de projet : Nadine Tavernier et David Caubel/Cerema DTerCE
Rédaction : Nadine Tavernier et David Caubel/Cerema DTerCE ;
Anne Dubromel/Rul ; Anne Guillabert/SGAR Rhône-Alpes
Contribution : Comité technique de l'étude
Conception PAO : Franca Berland/Cerema DTerCE
Cartographie : David Caubel/Cerema DTerCE ; Iconographie : Freepik
Édition : mars 2015



Direction territoriale Centre-Est



UN TERRITOIRE DE 2 200 000 HABITANTS

Aire métropolitaine Lyon - Saint-Étienne

Les résultats de cette étude ne sont qu'une vision partielle de la réalité car ne sont pas prises en compte:

- les habitants qui ne se déplacent pas;
- les vulnérabilités liées aux coûts de l'énergie dans le logement.

DÉFINITIONS



« VULNÉRABLE » ET « VULNÉRABLE MODESTE »



- UN HABITANT EST DIT « **VULNÉRABLE** » SI SON MÉNAGE DÉPENSE **+ DE 18 %** DE SES REVENUS DANS LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE
- UN HABITANT EST DIT « **VULNÉRABLE MODESTE** » SI EN PLUS LE REVENU DE SON MÉNAGE EST **< 25 600 €** /par an

RÉSULTATS

AUJOURD'HUI DANS L'AIRE MÉTROPOLITAINE

Près de **20 %** des habitants du territoire sont des **HABITANTS VULNÉRABLES**

377 500



HABITANTS VULNÉRABLES

Soit autant que d'habitants à **NICE**

210 000



HABITANTS VULNÉRABLES MODESTES

55 % des **HABITANTS VULNÉRABLES** sont des **HABITANTS VULNÉRABLES MODESTES**

Soit autant que d'habitants à **RENNES**

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 %

Pas seulement en périurbain mais aussi dans les agglomérations



Avec une dépendance et un fort usage de la voiture



Le risque de basculer dans une situation de vulnérabilité concerne tout un chacun : hausse du carburant, éclatement de la cellule familiale, perte d'emploi...

LES TRANSPORTS COLLECTIFS (TC) SONT-ILS UNE SOLUTION POUR LES HABITANTS VULNÉRABLES MODESTES ?

PARMI LES **210 000** HABITANTS VULNÉRABLES MODESTES

JE FAIS PARTIE DES

132 000

QUI SE DÉPLACENT EN VOITURE PARTICULIÈRE DEPUIS LEUR DOMICILE



SI

Je ne fais pas des déplacements d'accompagnement ou d'achats.
Je ne me déplace pas plus de 5 heures par jour.
Je peux accéder à un arrêt de TC en voiture, à pied ou en vélo.
Je peux marcher jusqu'à ma destination finale après l'usage des TC.



ALORS, JE FAIS PARTIE DES

76 100

QUI POURRAIENT IMAGINER PRENDRE LES TC

et SI

L'enchaînement de mes déplacements et de mes activités est le même.
Les horaires et fréquences des TC me conviennent.
Mon déplacement peut être fait en TC avec une durée comparable à celle de la voiture.



ALORS, JE FAIS PARTIE DES

23 800

QUI PEUVENT PRENDRE LES TC ET RÉALISER DES ÉCONOMIES



MAIS, AVEC LES ÉCONOMIES RÉALISÉES, SEULEMENT

3 000 soit **1,4 %**

DES HABITANTS VULNÉRABLES MODESTES PEUVENT SORTIR DE LEUR SITUATION DE VULNÉRABILITÉ

L'offre en transport collectif n'est pas la solution unique.