

# TRANSITION ET MOBILITÉ DANS L'OUEST BRETON

## POUR UNE APPROCHE PLUS QUALITATIVE DANS L'ANALYSE DES COMPORTEMENTS DES PUBLICS VULNÉRABLES

JOURNÉES D'ÉCHANGES SUR LA MOBILITÉ URBAINE

DÉCEMBRE 24

**Julien Gingembre**  
Chargé d'études *mobilités*

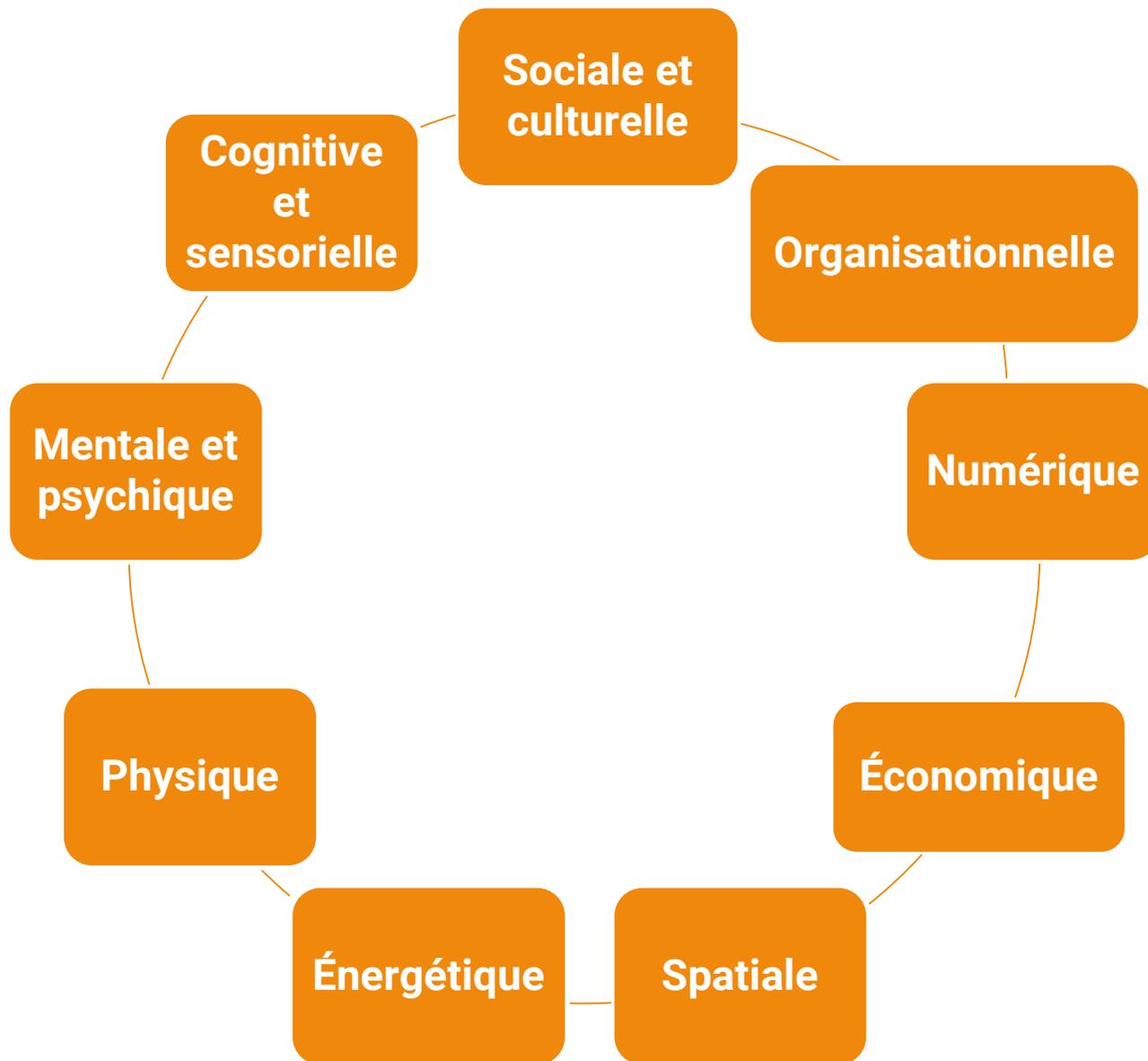


JEMU 2024

# CONTEXTE ET MÉTHODE

- Définition : *précarité = aléa x vulnérabilité*
- « La mobilité, l'autre vulnérabilité énergétique »\*
  - Gilets jaunes
  - Hausse des prix du carburants
  - Décalage spatial (*spatial mismatch*) et étalement urbain
- Une problématique désormais abordée par les Agences d'urbanisme (observation, élaboration et suivi des politiques publiques)
- En France, 15 millions de personnes concernées par la précarité énergétique mobilité (Wimoov)

\*Mathieu Saujot, Iddri, *Policy Brief*, N°05/12 Mars 2012



## La précarité énergétique liée à la mobilité quotidienne en voiture

Définition : un ménage est considéré en précarité énergétique mobilité lorsque son taux d'effort énergétique, c'est-à-dire la part du revenu disponible qu'il consacre à l'achat de carburant, est supérieur à 4,5 % pour les trois premiers déciles de revenus.

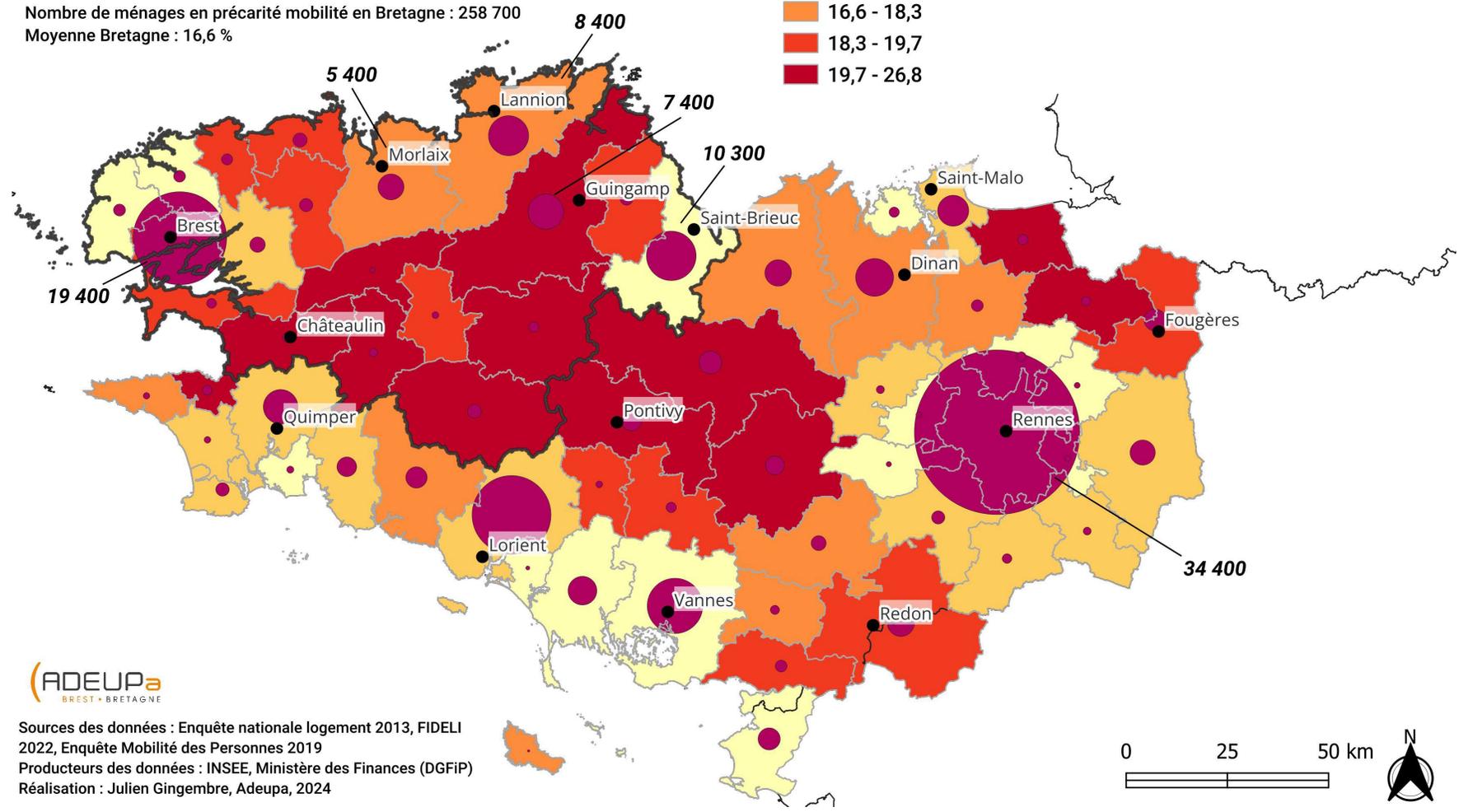
Nombre de ménages en précarité mobilité en Bretagne : 258 700  
Moyenne Bretagne : 16,6 %

● Nombre de ménages en précarité énergétique mobilité quotidienne en voiture (2021)    □ Ouest breton

□ EPCI

Part des ménages en précarité énergétique mobilité quotidienne en voiture (2021)

- 10,6 - 14,4
- 14,4 - 16,6
- 16,6 - 18,3
- 18,3 - 19,7
- 19,7 - 26,8

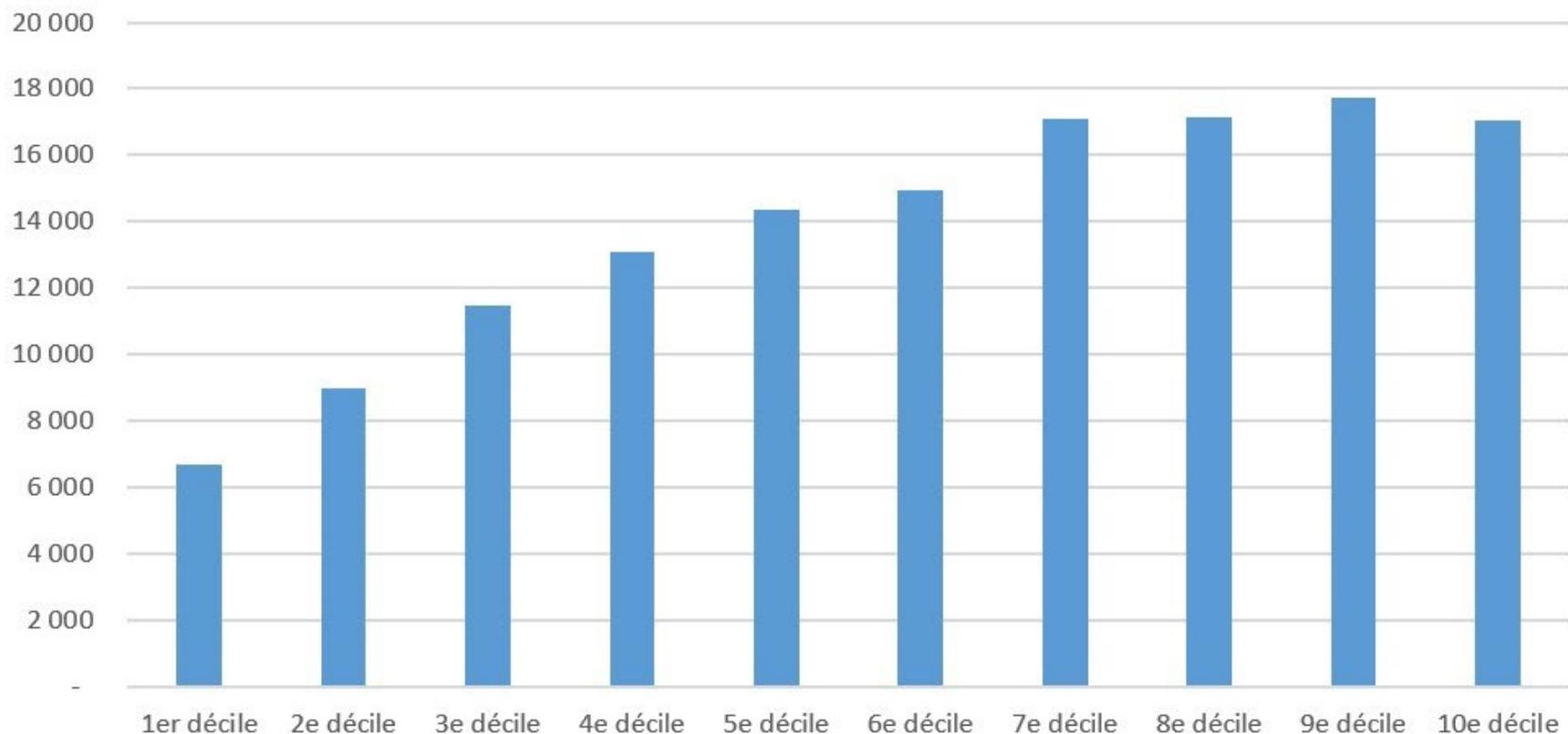


Sources des données : Enquête nationale logement 2013, FIDELI 2022, Enquête Mobilité des Personnes 2019  
Producteurs des données : INSEE, Ministère des Finances (DGFiP)  
Réalisation : Julien Gingembre, Adeupa, 2024



- Décarbonation des mobilités : la Stratégie nationale bas-carbone (SNBC) fixe l'objectif de décarboner intégralement le secteur des transports terrestres à l'horizon 2050
- Ambivalence du discours opposant transition et solidarité en matière de mobilité
- Changer le système de mobilité actuel, reposant majoritairement sur la voiture, constitue un véritable enjeu pour ces populations

## Kilomètres annuels réalisés en voiture selon le revenu du ménage par unité de consommation (2019)



Source : Mathieu Chassignet ; Données : SDES, Insee – Enquête Mobilité des Personnes 2018-2019

- En agence, une expertise sur les approches quantitatives reconnue
- Un éclairage des angles morts rendu nécessaire par la complexification des pratiques et des comportements de mobilité
  - Travaux de V. Kaufmann *et al.* sur la *motilité*
  - Travaux de L. Cailly *et al.* sur les trajectoires mobiliitaires
- Nécessité d'une démarche dialectique entre méthodes quantitatives et qualitatives, ainsi que d'une approche exploratoire

- Exploration documentaire et entretiens préparatoires auprès d'experts et d'acteurs
- Caractérisation des déplacements et de la vulnérabilité à l'aide des bases de données :
  - enquête déplacements, données de la précarité énergétique de l'ONPE, budget des ménages (Insee), etc.
- Enquête qualitative *ad hoc* auprès de publics-cibles : personnes précaires, jeunes en insertion, actifs éloignés des lieux d'emploi, personnes âgées.

JEMU 2024

# PREMIER APERÇU DES RÉSULTATS

Formes de vulnérabilité liées à la mobilité	Exemples de profils
<b>Vulnérabilité économique</b> (faible niveau de ressources)	Allocataires des minimas sociaux, chômeurs, travailleurs pauvres et saisonniers, étudiants boursiers, etc.
<b>Vulnérabilité spatiale</b>	Habitants des quartiers prioritaires, habitants de territoires ruraux (absence ou l'insuffisance de services de transports collectifs), personnes travaillant loin de leur domicile etc.
<b>Vulnérabilité physique</b>	Personnes en situation de handicap physique, personnes âgées en perte d'autonomie, etc.
<b>Vulnérabilité sociale et culturelle</b>	Personnes allophones et/ou ne maîtrisant pas bien la langue, personnes en situation d'isolement relationnel.
<b>Vulnérabilité organisationnelle</b>	Ménages monoparentales ou familles nombreuses, travailleurs ayant des horaires décalés

- 1. Les profils « extrêmes » : l'hypermobilité vers un espace peu dense**
2. Des usages partagés de l'automobile originaux : covoiturage solidaire et autopartage intrafamilial
3. L'enjeu d'aménagement des espaces publics urbains et de sécurisation des déplacements actifs dans les espaces ruraux
4. La mobilisation des réseaux amical, familial et institutionnel illustrant l'agentivité des personnes interrogées

1. Les profils « extrêmes » : l'hypermobilité vers un espace peu dense
2. **Des usages partagés de l'automobile originaux : covoiturage solidaire et autopartage intrafamilial**
3. L'enjeu d'aménagement des espaces publics et de sécurisation des déplacements actifs dans les espaces ruraux
4. La mobilisation des réseaux amical, familial et institutionnel illustrant l'agentivité des personnes interrogées

1. Les profils « extrêmes » : l'hypermobilité vers un espace peu dense
2. Des usages partagés de l'automobile originaux : covoiturage solidaire et autopartage intrafamilial
- 3. L'enjeu d'aménagement des espaces publics et de sécurisation des déplacements actifs dans les espaces ruraux**
4. La mobilisation des réseaux amical, familial et institutionnel illustrant l'agentivité des personnes interrogées

1. Les profils « extrêmes » : l'hypermobilité vers un espace peu dense
2. Des usages partagés de l'automobile originaux : covoiturage solidaire et autopartage intrafamilial
3. L'enjeu d'aménagement des espaces publics et de sécurisation des déplacements actifs dans les espaces ruraux
4. **La mobilisation des réseaux amical, familial et institutionnel illustrant l'agentivité des personnes interrogées**

# LE MONDE *diplomatique* – MAI 2024

« CE NE SONT PAS LES AIDES QUI SONT TROP ÉLEVÉES MAIS LES SALAIRES QUI SONT TROP BAS »

## La France des nouveaux « nouveaux pauvres »





AGENCE D'URBANISME DE BREST • BRETAGNE  
18 rue Jean-Jaurès - 29200 BREST  
Tél. 02 98 33 51 71

[www.adeupa-brest.fr](http://www.adeupa-brest.fr)