



ALERTE

34 fédérations et associations nationales
Des collectifs inter-associatifs locaux
de lutte contre la pauvreté et l'exclusion

N° 2 Mobilité

**POUR
UN CONTRAT SOCIAL
DE TRANSITION**

**LES ASSOCIATIONS DE SOLIDARITE
SE MOBILISENT POUR
UNE TRANSITION ECOLOGIQUE JUSTE**

Le Collectif ALERTE se saisit de la Planification Écologique pour étudier au travers 4 thématiques, les différents impacts que celles-ci auront sur les populations les plus précaires. Afin de pouvoir y apporter des solutions, les associations de solidarité mettent en avant des propositions et des initiatives de terrain qui pourraient être généralisées.

POUR
UN CONTRAT SOCIAL
DE TRANSITION

ALERTE



Ce rapport consacré à la transition écologique dans nos modes de **mobilité**, constitue le second numéro de ce feuilleton.

Le 20 décembre 2023, nous publierons le rapport intégral.





SOMMAIRE

REMERCIEMENTS.....	1
ÉDITO	2
I. Le droit à la mobilité dans la transition écologique	6
A. La dépendance à la voiture vectrice de fractures sociales	7
B. Le non-recours aux tarifications sociales des transports en commun.....	8
C. Les ZFE seront-elles des zones à forte exclusion ?	9
Lumière sur les bonnes pratiques dans le champ de la mobilité	14
Propositions retenues qui devraient être mises en place très rapidement dans le secteur de la mobilité	21



Remerciements

Ce rapport est le fruit d'un travail des différentes organisations présentes au sein du Collectif ALERTE mais aussi de personnes concernées, d'initiatives d'acteurs privés, privés non-lucratifs et publics sur nos territoires. Nous tenons à les remercier pour leurs travaux, réflexions et apports au sein des différents groupes de travaux.

Toutes les associations membres d'ALERTE et en particulier :

- ▶ Action contre la Faim
- ▶ Ansa
- ▶ Banques Alimentaires
- ▶ Coalition Eau
- ▶ Collectif ALERTE Bretagne
- ▶ EAPN France et Europe
- ▶ Emmaüs
- ▶ FAS
- ▶ Les Petits Frères des Pauvres
- ▶ Secours Catholique
- ▶ Soliha
- ▶ Unhaj
- ▶ Uniopss
- ▶ Uriopss Grand Est

Nous remercions également les acteurs individuels qui nous ont partagé leur expertise :

- ▶ Sonia Benmaa
- ▶ Pascal Canfin
- ▶ Emmanuel Combet
- ▶ Bastien Corsini
- ▶ Isolde Devalière
- ▶ Isabelle Doresse
- ▶ François Gemenne
- ▶ Dominique Grandgeorge
- ▶ Laurent Grandguillaume (Territoires zéro chômeur de longue durée)
- ▶ Priscillia Ludosky
- ▶ Louis Maurin
- ▶ Jean Paul Raillard (ENVIE)
- ▶ François Soulage
- ▶ Fatiha Ziane

Ainsi que les structures qui nous ont fait part de leurs initiatives :

- ▶ Action tank Entreprise & Pauvreté
- ▶ Andes
- ▶ CDC Habitat
- ▶ Club des villes & territoires cyclables et marchables
- ▶ Comerso
- ▶ Dédale
- ▶ IDDR
- ▶ Programme Déclics
- ▶ Réseau éco habitat
- ▶ Solidarauto 49
- ▶ Transport & Environnement
- ▶ Uccas





ÉDITO

Pour un contrat social de transition !



La transition écologique va avoir un fort impact social si elle n'est pas accompagnée. Aussi, il est impératif aujourd'hui de transformer profondément nos modes d'aménagement du territoire, de production et de consommation. La planification écologique qui va se mettre en place doit être l'occasion de veiller à ce que ces changements soient justes et solidaires.

De multiples exemples montrent que les personnes en situation de précarité vivent dans des environnements plus dégradés que d'autres : périphérie des villes, proximité de décharges, de stations d'épuration, transports en commun inadaptés, manque d'espaces de nature, logements dégradés et mal isolés, eaux pluviales mal gérées, loyers et factures énergétiques élevés... Ce sont elles qui paient le plus lourd tribut et qui ont peu de moyens pour s'en protéger ou s'en éloigner. Les surexpositions subies ajoutent à la précarité des pathologies graves.

Les ménages modestes subissent aujourd'hui une double peine.

Non seulement les personnes en situation de pauvreté sont celles qui polluent le moins, si on compare le premier décile et le dernier décile. Pourtant, ce sont celles qui participent le plus aux politiques de préservation de l'environnement, ne serait-ce que par leur contribution financière (fiscalité écologique : 3,7 % du revenu du premier décile de revenus pour 0,9 % pour le dernier décile). Les plus pauvres sont généralement exclus des réflexions sur la prise en compte de l'environnement et les préjugés sont nombreux ; alors qu'au quotidien, ils doivent faire preuve d'adaptation à des contextes difficiles et sont de façon subie inventeurs de gestes écologiques.

Les analyses que nous avons pu mener au sein du Collectif se basent sur des mesures de planification écologique déjà annoncées ou en cours. Cependant, l'ampleur des transitions à venir reste incertaine, et aura probablement des conséquences sociales plus importantes que celles que nous avons considérées actuellement.

Noam LEANDRI, président du Collectif ALERTE





LES PRINCIPES ET PROPOSITIONS DU COLLECTIF **ALERTE** **POUR UNE TRANSITION JUSTE ET SOLIDAIRE**

Il est impératif de penser la planification écologique comme un levier de l'inclusion sociale et de respect du droit à un environnement sain. Les associations de solidarité que nous sommes sont POUR une planification écologique SOLIDAIRE mais aussi GLOBALE et AMBITIEUSE.

3 principes d'une transition juste et solidaire :

1. Considérer les conditions de vie et les capacités d'adaptions limitées des plus précaires, peu émetteurs de CO₂ et pourtant premières victimes des bouleversements liés au changement climatique.
2. Renforcer la capacité d'agir. La participation des plus précaires aux décisions est essentielle à l'échelle des bassins de vie.
3. Intégrer la notion d'équité dans la planification écologique, plutôt que l'égalité, dans des mesures qui touchent indistinctement les personnes.

La planification écologique, ce n'est pas seulement inciter aux changements de comportements. C'est aussi réinterroger l'aménagement de notre territoire, notre mode de production... et donc anticiper leurs conséquences sur notre modèle social.

PROPOSITIONS RETENUES QUI DEVRAIENT ÊTRE MISES EN PLACE TRÈS RAPIDEMENT

- 1.** Inclure des personnes concernées dans les instances de dialogue environnemental, notamment le Conseil national de la transition écologique (CNTE).
- 2.** Évaluer a priori l'impact de toute réforme sur les 10 % de revenus les plus bas, afin de ne pas accentuer les inégalités par la transition écologique indispensable.
- 3.** Systématiser la gratuité des transports en commun pour les plus précaires bénéficiant des minima sociaux et élargir les tarifs sociaux et les versements employeurs sur l'autopartage, le covoiturage, les locations de vélo, etc.
- 4.** Développer des politiques territoriales d'accès de tous à une alimentation durable.
- 5.** Tripler le chèque énergie et instaurer une tarification progressive de l'énergie pour mieux cibler les aides sur les personnes en précarité énergétique.
- 6.** Éradiquer en 10 ans les passoires énergétiques des ménages les plus modestes, avec un accompagnement gratuit et un reste à charge zéro pour les propriétaires occupants les plus modestes.
- 7.** Mettre en place des planifications territoriales de la transition écologique sur l'emploi, regroupant tous les acteurs concernés par les créations, suppressions et reconversions des emplois, à l'échelle de bassin d'emplois.
- 8.** Soutenir la création de 200 000 emplois verts, notamment par les territoires zéro chômeur de longue durée (TZCLD). De plus, il faut revenir à un soutien à TZCLD, et aux retours à des financements précédents des Entreprises à but d'emploi (EBE).
- 9.** Former les travailleurs sociaux à l'accompagnements des ménages modestes sur les différents leviers de la transition écologique.
- 10.** Établir la fiscalité environnementale progressive et répartir les fruits de manière juste et solidaire.



La parole aux personnes concernées par des situations de précarité

Tout au long de ce rapport, nous donnons la parole aux personnes concernées, par la précarité. Ils apportent leur point de vue sur les différentes thématiques du rapport.



Sonia, fréquente "La Halte des parents", une maison des familles des Apprentis d'Auteuil, grâce à qui, elle siège au 5ème collège du CNLE. Sensible aux préoccupations familiales, elle porte la voix de ses paires dans cette instance, notamment dans le groupe de travail "Impact social de la transition écologique".

Bastien Corsini est étudiant en philosophie, actuellement en reconversion professionnelle. Bastien est jeune il a moins de 30 ans et comme beaucoup de jeunes, il se sent particulièrement intéressé par les questions climatiques.



Fatihah, fait partie du pôle écologie et grande pauvreté et du laboratoire d'idées d'ATD Quart Monde. Son engagement et son implication commence par hasard lorsqu'elle se gare devant le jardin partagé d'ATD Quart Monde, à Mulhouse en 2017.

Trois ans plus tard, elle prend ainsi la parole Place de la Bastille, à Paris, lors de la mobilisation « Notre assiette pour demain » pour affirmer l'indivisibilité des justices sociale et environnementale. « L'écologie, c'est vivre en harmonie avec la nature, mais aussi avec les autres, se respecter dans les échanges, pouvoir confronter les idées sans s'humilier les uns les autres, ni se culpabiliser. C'est être solidaires entre nous quand la vie est trop dure, même quand la communication devient difficile », affirme-t-elle au micro devant des centaines de personnes.

Elle s'étonne de voir sa parole ainsi écoutée et a pour la première fois « l'impression d'être utile malgré [son] niveau social ». Elle veut ainsi rattraper le temps perdu et s'engage pour dénoncer notamment les « dégradations environnementales et sociales en cours ».



« Ce n'est pas parce qu'on est pauvre qu'on doit laisser les autres faire. Il ne faut pas qu'on soit spectateur, on a aussi notre mot à dire. C'est l'affaire de toutes et tous car les solutions trouvées par les plus pauvres sont souvent utiles à tous », souligne-t-elle.

Si tu viens avec une situation alarmiste, avec des personnes qui sont déjà dans la pauvreté et que tu leur dis "le ciel va nous tomber sur la tête", ça ne va pas. Beaucoup restent repliés sur eux-mêmes.

La solution c'est de rencontrer le plus de personnes possibles, de parler avec d'autres, ce n'est pas bon de rester repliés sur soi-même. Leur dire qu'il faut se regrouper, s'allier et ce qu'on peut faire personnellement on le fait.

Ma façon d'être positive, c'est de faire ce que je peux à mon niveau. Plus on s'instruit, plus on voit la difficulté de ce qu'il y a à faire, de l'immensité du problème.



I. Le droit à la mobilité dans la transition écologique



Comme tout le monde, les ménages pauvres ont besoin de se déplacer pour accéder à l'emploi, aux services et aux loisirs. Mais ces derniers sont plus (mis) à distance (objective – en kilomètres - ou vécue et perçue), de ces aménités que les ménages plus aisés.

Être pauvre peut également être synonyme de déplacements fréquents, voire complexes. Les catégories professionnelles les moins qualifiées (et donc les plus exposées au risque de pauvreté) sont confrontées à une grande précarité qui se caractérise par des changements fréquents d'emplois et donc de lieux (lieux d'emploi, lieux où les travailleurs seraient susceptibles d'en obtenir un – Pôle Emploi, agence d'intérim, etc. -, voire lieux de résidence). Dans les situations les plus extrêmes de pauvreté, l'enjeu est moins d'avoir accès à un emploi ou à des services qu'à un logement décent, chauffé et à soi, à de la nourriture, etc. La subsistance ne passe pas forcément par l'emploi : glanage, aides sociales, recours aux associations comme les Restaurants du Cœur, hébergement d'urgences, etc. Ces pratiques sont très consommatrices en temps et en déplacements pour passer de l'une à l'autre, pour obtenir les bons interlocuteurs, etc.

De plus, la baisse dans les dernières décennies du prix de la voiture et des carburants, longtemps vécue comme un progrès social, est devenue un piège pour les populations dépendant fortement de l'automobile, pour la qualité de l'air et pour le climat. Cette tendance s'inverse d'ailleurs récemment avec des prix de véhicules notamment de l'occasion qui explose (+ 41 % depuis 2021) tout comme le prix du carburant, très volatile. Un piège pour ceux qui ont des horaires atypiques, qui vivent hors des centres-villes ; pour les agriculteurs, les routiers, les pêcheurs, dont le mode de vie repose encore sur l'usage quotidien des énergies fossiles.



A. La dépendance à la voiture vectrice de fractures sociales

Plus d'un Français sur quatre rencontre des difficultés à se déplacer selon le baromètre des mobilités du quotidien, publié par Wimoov et la Fondation pour la nature et pour l'Homme en 2022.

13,3 millions de Français sont ainsi en situation de "précarité mobilité" en raison d'une trop forte dépendance à la voiture, aux carburants fossiles, de longues distances à parcourir et d'absence d'alternatives. La crise énergétique a aggravé cette inégalité entre ceux qui pourront passer à des mobilités propres et ceux qui sont piégés dans la thermique.

Le droit à la mobilité, consacré par la Loi d'Orientation des Mobilités, est aujourd'hui empêché par les contraintes financières, par des freins psychologiques et culturels, ainsi que par l'absence d'alternatives à la voiture accessibles aux plus précaires. 13,3 millions de personnes souffrent aujourd'hui de précarité de mobilité dont plus de 4 millions ne disposant pas de moyens de transports.

En l'absence d'offres de mobilité diversifiées, l'accès à un véhicule individuel, pourtant essentiel, peut s'avérer complexe pour les plus précaires au regard du coût de la voiture. Le coût moyen d'un permis de conduire est, en moyenne, de 1 600 €. Une part importante des ménages précaires ne peut assumer cette charge financière. Ceux qui parviennent à franchir cette première barrière doivent ensuite assumer tous les coûts inhérents à la possession d'une voiture. 1/5 du budget des ménages du premier décile est consacré à la mobilité (contre 14 % pour l'ensemble des ménages français).

Outre les barrières financières, les freins psychologiques et culturels participent à renforcer l'isolement des personnes fragiles : telles que la peur de se perdre en raison du manque d'informations lisibles ou faibles, un usage du vélo perçu plus comme un loisir.

Pourtant, la mobilité est essentielle pour l'accès aux droits, à l'emploi, à la santé et aux actes de la vie quotidienne. L'absence de mobilité a des impacts majeurs sur la précarité, l'isolement, le sentiment de relégation, le temps consacré aux déplacements au détriment de la vie familiale.

Or la mobilité actuelle, et en particulier dans les territoires ruraux, zones pavillonnaires de périphéries ou les quartiers populaires, s'est développée sur le modèle du "tout-voiture" thermique, en partie responsable du dérèglement climatique et des pollutions de l'air. Ces dégradations de l'environnement ont un impact plus lourd d'abord sur les publics vulnérables et précaires.



Ce droit à la mobilité pour tous doit être un droit à une mobilité durable. Nous avons besoin de politiques publiques systémiques qui visent à décarboner la mobilité, tout en veillant à ce que les besoins des plus précaires soient pris en compte sur l'ensemble du territoire et que la transition écologique améliore l'accès à leurs droits.

L'accès à la mobilité pour tous implique de disposer de solutions dans l'ensemble de son parcours mobilité, de disposer des moyens financiers suffisants pour y accéder et d'être en capacité de maîtriser les offres de mobilité.



B. Le non-recours aux tarifications sociales des transports en commun

Les plus précaires sont dépendants des conditions de l'offre au quotidien de transports collectifs. Ils dépendent de leurs qualités, de leurs cadencements et de leurs coûts pour rejoindre d'autres territoires ou les villes centres. Ils sont tout autant dépendants des coûts d'une voiture individuelle rendue aujourd'hui moins accessible en raison de sa décarbonation progressive. Les plus précaires sont confrontés au risque d'aggravation de l'iniquité d'accès à la mobilité dû à leur éloignement des lieux de vie ou du travail. 37,4% des populations concernées n'ont pas recours aux tarifs sociaux selon l'observatoire de non-recours aux droits (Odenore). Souvent, pour mieux maîtriser leur trésorerie ou par difficultés administratives, les personnes en situation de précarité privilégient le ticket à l'unité, plus coûteux. Pour éviter ce non-recours voire le non-paiement des tarifications dans les transports, leur accès, l'offre et sa qualité sont à développer.

Le Collectif ALERTE suggère pour les plus précaires un encouragement à l'utilisation des transports en commun via des tarifications inclusives non exclusives des tarifications solidaires et titres sociaux.

Accès facilité pour un recours systématique à un abonnement ou à une carte et titres de paiement adaptés ou gratuits est indispensable. Cet accès doit se faire auprès des autorités organisatrices de la mobilité, des guichets en gare, des pôles de mobilités. Le développement de services pour éviter le non-recours est également essentiel. Les amendes multiplient les situations d'exclusion du droit à la mobilité. Le Collectif propose qu'en cas d'amende, il soit systématiquement proposer l'achat d'un abonnement mensuel au lieu et place de son paiement.

L'accès aux tarifications associées à la carte famille nombreuse doit aussi être facilité auprès des guichets de proximité tels que les CCAS ou France services.

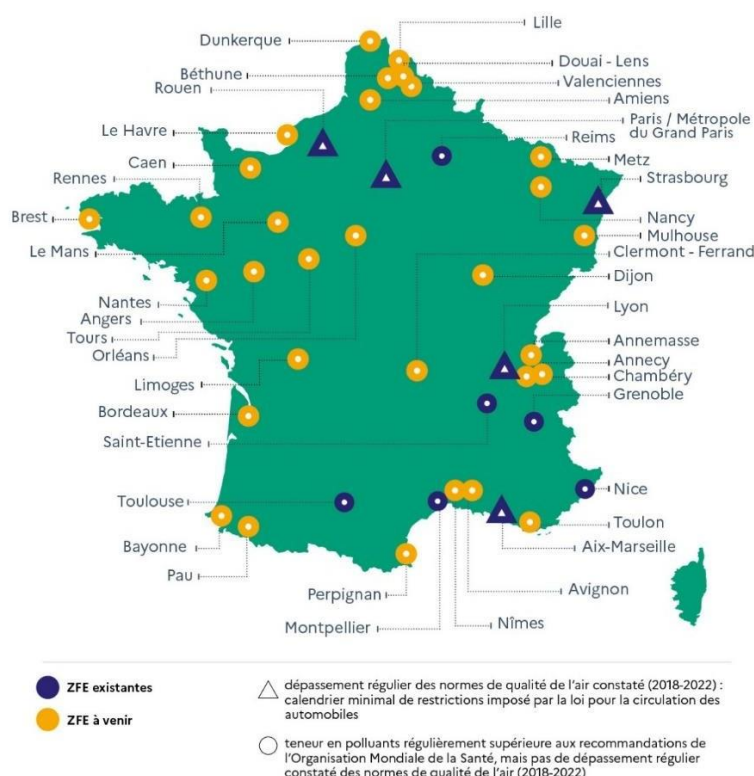
Nous, Collectif ALERTE, demandons que les conditions d'accès à une tarification solidaire pour les demandeurs d'emplois, les étudiants, les travailleurs précaire soient facilitées. Cette tarification solidaire doit être non exclusive d'un droit à tarification sociale. Elle doit permettre le déplacement au quotidien des plus exclus pour rejoindre les lieux de vie, villes et services publics essentiels. Il est essentiel que l'accès à des services permettant d'accéder à une tarification tenant compte de leur situation financière ou sociale soit effective. Ces services d'informations devront renseigner également sur les transports collectifs à la demande.

Nous demandons que les différents modes de déplacement soient mieux articulés avec un tarif unique et qu'une tarification inclusive et solidaire (demandeurs d'emplois, étudiants, travailleurs précaires, allocataires de minimas sociaux...) permette leur utilisation de bout en bout quel que soit le mode.



C. Les ZFE seront-elles des zones à forte exclusion ?

DÉPLOIEMENT DES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS (ZFE)



Les **Zones à Faibles Émissions-Mobilité**, aussi appelées ZFE-m ou ZFE, sont des dispositifs visant à interdire **progressivement** la circulation des véhicules thermiques selon leur classification Crit'Air basée sur la motorisation et l'âge du véhicule dans les plus grandes agglomérations françaises. Des ZFE sont déjà en place ou prévues dans plus de 320 villes européennes.

Les ZFE-m ont été prévues dans le cadre de la **loi d'orientation des mobilités** du 24 décembre 2019 (LOM) et renforcées par la loi Climat et Résilience du 22 août 2021. En 2022, 10 métropoles sont devenues des ZFE et, à partir de 2025, 34 agglomérations de plus de 150 000 habitants seront également concernées. Soit jusqu'à **44 % de la population française**, sans compter toutes les personnes en dehors des agglomérations concernées mais ayant besoin de se rendre sur ces territoires.



Selon qu'elles soient motorisées ou non, les personnes précaires ne subiront pas les conséquences des ZFE de la même façon. D'une part, ces personnes sont, en général, moins fréquemment propriétaires d'un véhicule particulier et sont donc moins concernés que les autres par les effets directs de la ZFE-m. Ainsi, en France, alors que le taux de motorisation moyen est de 80 %, celui du premier quartile (25 % des ménages les plus pauvres) est de 60 %, contre 89 % pour le quatrième quartile (25 % des ménages les plus riches).

D'autre part, les ménages précaires motorisés seront impactés plus fortement que les autres, car plus fréquemment détenteurs de véhicules anciens. En France, les véhicules classés Crit'Air 4, 5 et non classés représentent 14 % du parc automobile, mais près de 38 % des véhicules détenus par les ménages du premier décile¹.

L'enjeu premier de la mise en place des ZFE est avant tout la **santé publique** : en France, entre 40 et 48 000 personnes meurent tous les ans à cause de la pollution de l'air (selon une enquête de 2021, de Santé Publique France). **Les populations les plus pauvres sont les plus vulnérables à la pollution de l'air**, d'une part parce qu'elles sont souvent plus exposées et d'autre part parce qu'elles ont moins de possibilité de s'extraire de ces zones polluées. À Paris par exemple, les habitants les plus modestes risquent trois fois plus de mourir d'un épisode de pollution de l'air que les habitants les plus aisés (*Deguen S. et al, 2015*)

En plus des conséquences sanitaires, le système de mobilité actuel fondé sur la voiture a des conséquences néfastes en termes :

- ▶ **Sociale** : dans les personnes accueillies par le Secours catholique, près de la moitié n'ont pas de voiture individuelle et celles qui en possèdent une ont un budget transport très élevé. Or, dans de nombreux territoires, il n'y a pas d'alternative à la voiture et l'absence de moyens de transports constitue un frein à l'emploi, à l'accès aux soins, etc. La voiture est un marqueur social et souvent un élément de considération d'un certain statut social.
- ▶ **Climatique** : le transport est le premier poste d'émission de gaz à effet de serre et la voiture en est responsable de la moitié

Les ZFE ont cristallisé les oppositions depuis le début de l'année. Elles ne doivent pas conduire à exclure les plus précaires des centres urbains faute d'alternatives à la voiture ou de moyen d'en changer. **Même si nous reconnaissons les bienfaits des ZFE en termes de santé publique et de transition écologique potentielle, nous devons être vigilants à ce que les ZFE soient aussi un outil de justice sociale en faveur d'une mobilité plus accessible pour les plus précaires.** Les ZFE peuvent être une bonne nouvelle si elles sont bien menées. Cependant, si elles sont construites sans les personnes concernées elles seront un piège qui se referme sur les plus précaires. La mise en place des politiques de ZFE doit se construire avec les personnes impactées par ces nouvelles dispositions !

¹ [Pour des métropoles et des agglomérations à faibles émissions et à forte accessibilité](#), Secourscatholique, 2022



Le gouvernement doit atteindre les personnes et les communautés les plus pauvres qui sont les premières et les plus touchées par cette pollution de l'air et les impliquer en tant que parties prenantes et partenaires afin de garantir que les actions de lutte contre le changement climatique soient inclusives, il doit donc les consulter et non faire appliquer des mesures qui s'imposent à elles et qui viennent rajouter des contraintes économiques et sociales. Le gouvernement doit soutenir les personnes les plus pauvres dans leur résistance quotidienne et leurs propres actions contre le changement climatique ; il doit promouvoir les connaissances locales recueillies par ces communautés et créer des espaces de participation et d'autonomisation.

Ainsi, il nous semble donc nécessaire de respecter ces conditions de mise en œuvre :

- ▶ Les agglomérations ne doivent pas se contenter de simplement imposer un périmètre de ZFE mais bien de la préparer, l'organiser et la planifier. La ZFE ne doit pas avoir comme finalité le remplacement d'un vieux véhicule par un véhicule plus récent mais bien de proposer un nouveau système de mobilité sur les territoires. Elle doit articuler les temporalités en proposant des solutions de court terme (aides à l'achat de voitures, transport à la demande, dérogations éventuelles pour les plus précaires sans capacité de report modal) et le long terme (développement d'infrastructures de transports, pistes cyclables, etc.).
- ▶ **Inclure les plus précaires dans la co-construction des ZFE et mieux les faire connaître** : innover dans les processus d'information et concertation pour inclure la parole des plus précaires, enrichir les diagnostics initiaux en prenant en compte les fragilités en termes économiques et de mobilité et soutenir le conseil en mobilité
- ▶ **Proposer des alternatives viables à la voiture individuelle thermique** : assortir systématiquement les ZFE d'un plan de transition des mobilités, faciliter les usages partagés de la voiture dans les territoires moins denses et réinvestir ces territoires en proposant des services de proximité
- ▶ **Accompagner financièrement la mobilité à faibles émissions pour les plus précaires** : Augmenter les aides à l'acquisition de véhicules et harmoniser les aides locales, mettre en place un guichet unique pour simplifier la demande et ne plus avoir à faire l'avance des aides et étendre la tarification solidaire à toutes les offres de mobilité.

Les collectivités et l'État doivent davantage se mobiliser dans la mise en œuvre des ZFE. Il y a urgence à rectifier le tir car pour être bénéfique, les ZFE doivent avoir un **triple impact pour tous leurs habitants** : d'une part sur la qualité de vie et la santé de tous, sur l'empreinte écologique des déplacements et améliorer leur qualité de vie et d'autre part sur la capacité de tous à se déplacer facilement.



L'avis des personnes concernées sur les enjeux de mobilité face aux défis écologiques

L'avis de Sonia

Lors de nos échanges, Sonia a fait part de ses difficultés d'accès à la mobilité et les différentes conséquences sur son quotidien notamment sur l'accès à un emploi.



Sonia a un taux de handicap évalué entre 50 et 79%. Le taux d'incapacité correspond au taux d'incapacité d'une personne face à la vie quotidienne. La dimension aléatoire de sa maladie l'empêche d'accéder au marché de l'emploi. L'handicap de Sonia a de nombreux aspects imprévisibles, ce qui a pour conséquence de la rendre inemployable. Cette dernière touche l'AAH. Une des conséquences suite à cette situation, c'est qu'elle ne peut avoir accès aux crédits bancaires classiques car elle n'est pas dans une démarche de recherche de travail. Sans crédit l'acquisition d'une voiture se voit fortement complexifiée. Ces différents freins à la mobilité entraînent un recul des personnes subissant des situations de précarité vers l'emploi.

Sonia essaie alors à son échelle de s'investir dans la société. Notamment au travers son activité au sein du CNL.

« Je n'ai pas les moyens d'avoir de voiture, ce qui complexifie mon accès aux soins. Être dépendants des transports, signifie également être dépendant de ses aléas. Le manque de ponctualité des transports à Marseille fragilise et met en péril mon parcours de soins »

Sonia ne dispose pas d'aides pour l'obtention d'une voiture, car elle est considérée comme inemployable et donc non prioritaire aux aides.

De plus, les bénéficiaires de l'allocation handicapée n'ont pas le droit aux gratuités des transports en région PACA, la gratuité ne se voit accordée qu'à leurs enfants. Les freins à la mobilité sont donc paralysants pour le quotidien de Sonia.

Sonia fait part également du vécu d'une de ses amies mères de 3 enfants. Il est impossible pour elle de ne pas se déplacer en voiture. En effet ses poussettes lui rendent l'usage du bus impossible. De plus, le métro n'est pas accessible aux poussettes.

Le constat que nous pouvons dresser est que de par ses difficultés on oblige la personne à rester dans son lieu de proximité.



Sonia consciente des bienfaits des transports en commun pour la transition écologique, sujet qui la préoccupe demande que :

- ▶ Les horaires des transports en commun soient étendus. Actuellement ils s'arrêtent trop tôt et commencent trop tard. Les personnes précaires sont celles qui sont le plus concernées par des horaires décalés. Cependant, du fait de ces horaires, elles ne peuvent utiliser les transports en commun

- ▶ Un tarif solidaire pour le train envers les personnes allocataires des minimas sociaux leur permettraient par exemple d'avoir un accès aux vacances.

L'avis de Bastien

Bastien s'inquiète quant à la future réglementation des ZFE. En effet, elles vont venir supprimer selon lui a approximativement la moitié des voitures. Alors que pour Bastien l'usage de la voiture en tant qu'habitant d'une petite ville de 4500 habitants est essentiel. Il dénote un gros problème d'accès aux transports en commun, de plus certains tarifs sont trop onéreux.

Cependant, il n'est pas favorable à la gratuité de transports en commun, mais plus favorable à un tarif adapté. Un tarif adapté permet d'éviter la sensation de stigmatisation, de fraude.

Sur la question du vélo, il est partagé. Selon lui, la priorité serait d'instaurer une pédagogie autour de ce mode de transport.



Le développement des infrastructures (routes mais aussi lieu de stockage) doit impérativement être développé. S'il est possible de faire des courtes distances à vélo, on doit par la suite pouvoir rejoindre facilement un moyen de transport en commun. Il souhaite et trouve nécessaire que tous les hameaux de France soient raccordés à leur commune d'attachement.

Bastien évoque la déconnexion des objectifs fixés. En ce sens, il pense à la Loi de programmation énergétique. En 2035, il n'y aura plus de vente de véhicules neufs thermiques. Bastien s'interroge donc pour les communes. Comment vont-elles faire sans bornes de recharges ? Il s'agit d'une mission impossible.



Lumière sur les bonnes pratiques dans le champ de la mobilité

Les dispositifs mis en place pour faciliter la mobilité au quotidien par Wimoov

Dans une société où 13,3 millions de Français.es sont en situation de précarité dans leur déplacement, où 1 Français sur 4 refuse un emploi faute de pouvoir s'y rendre, l'accès à la mobilité est un facteur d'exclusion réel tente **d'accompagner tous les publics en situation de fragilité vers une mobilité autonome, durable et responsable.**

Les freins à la mobilité peuvent être d'ordre cognitif, matériel ou financier et varient en fonction de la personne et de son territoire.

En 2022, Wimoov a accompagné **44 193 personnes dont 11 711 demandeurs d'emploi** et mis en place **97 044 services de mobilité responsable et durable.**

Aujourd'hui, la mobilité s'impose comme un facteur clé d'insertion professionnelle et sociale, quel que soit l'âge, tout en étant un levier majeur de la transition écologique.

Le programme "Permis mobilité" dans les zones rurales des Vosges et de Moselle et en QPV (quartier prioritaire de la politique de la ville), propose un accompagnement et un coaching renforcé à l'obtention du permis de conduire pour des personnes en grande difficulté. L'action est déployée conjointement avec les auto-écoles du territoire et plus de 50 permis ont déjà été obtenus depuis 2018.



L'initiative du réseau des garages Solidarauto 49

Témoignage de Jean-Pierre Chauvelon, administrateur de Solidarauto 49



Le réseau de garages Solidarauto a pour objectif de favoriser l'insertion professionnelle et sociale des personnes précaires par la mobilité. Les 8 structures qui le composent accompagnent aujourd'hui plus de 5000 bénéficiaires par an, notamment via la vente de 350 voitures et la réparation de 1000 d'entre elles, ainsi que des activités de location.

L'existence de Solidarauto remonte à l'ouverture d'un premier garage solidaire en janvier 2010, à Trélazé (49). Solidarauto 49 gère deux garages dans l'agglomération d'Angers. C'est une entreprise d'insertion avec des professionnels. Car nous voulons un service de qualité même pour des personnes en difficulté. En 2020, le quotient moyen des clients des garages du réseau était de 430 €, ce qui souligne que l'offre est appropriée par un public fortement précarisé. Nous nous adressons à un public qui n'irait pas dans un garage traditionnel. On apprend aussi aux adhérents à bien entretenir leur véhicule pour qu'il pollue le moins possible et limiter les grosses dépenses.

Grâce à des dons de véhicules qui auraient probablement fini à la casse, le garage vend ou loue à prix solidaires en fonction du quotient CAF. Pour pouvoir accéder à un emploi ou un stage, nous avons une location starter à petit prix 5 € à 9 € par jour. Il s'agit de personnes qui ne pourraient pas travailler sinon. Souvent des péri-urbains où les transports ne correspondent pas aux besoins. De même pour les travailleurs avec des horaires décalés.

Les actions portées par Solidarauto favorisent l'accès des femmes à la mobilité, elles constituent 57% des bénéficiaires. Par exemple, une femme qui faisait du ménage était tombée en 2 roues. Une voiture c'est pour elle la sécurité d'aller par tous les temps. La voiture rassure plus que le vélo.

Le prix de vente de nos véhicules est de 3 000 € en moyenne. Tous les véhicules que l'on vend ont plus de 15 ans. Ils ne pourront pas respecter les critères imposés dans les ZFE. C'est aussi impossible de proposer un véhicule électrique à ce prix. Il faut des transitions. Et relocaliser les logements des plus modestes pour limiter les déplacements.



Lumière sur l'analyse concernant le leasing social menée par T&E France et l'IDDRI

Échange avec Marie CHERON de Transport & Environnement France



D'abord, quel est le besoin social ?

La précarité sur le sujet de la mobilité est un phénomène massif en France, et les chèques carburants ne résolvent pas de manière pérenne ces difficultés. Le bonus bénéficie aujourd'hui avant tout aux plus aisés. Le leasing social, ciblé sur les ménages modestes dépendants de la voiture, peut-être une des mesures pour sortir du piège social du thermique. Nous estimons à 900 000 le nombre de bénéficiaires potentiels du leasing social d'ici 2030. Nous proposons de partir des besoins réels pour dimensionner le dispositif.

Peut-on le financer ? et si oui à hauteur de combien ?

Le budget attribué en 2023 aux aides à l'achat de véhicules en France est de 1 milliards d'€, hors leasing social. Nous proposons d'inscrire le leasing social dans cette ligne budgétaire et de la pérenniser. **En passant du bonus pour tous, et en particulier pour les plus aisés, au leasing social dédié aux ménages modestes, l'État peut contribuer à réconcilier les enjeux sociaux et l'écologie.**

Ensuite quels véhicules sont adaptés au leasing social ?

Des véhicules produits en France ou en Europe. C'est un sujet d'actualité et ce critère est incontournable. Cela implique que les véhicules européens et français soient disponibles. La production notamment en France ne répond plus à la demande. La politique industrielle ne devrait pas se contenter de soutenir la production, mais également de s'assurer qu'elle est en mesure de répondre à une demande. Aujourd'hui, la demande porte sur des véhicules accessibles et adaptés aux besoins du quotidien. L'offre doit évoluer et le leasing social peut être une opportunité pour la filière.

Enfin, qui s'occupera du leasing social ?

Si l'État joue un rôle clé, il doit impliquer l'écosystème dans cette mesure. En passant un contrat avec les industriels, mais également en impliquant les acteurs territoriaux, collectivités notamment. Ce sont eux qui connaissent le mieux les besoins.

Le potentiel du leasing social est important, tant du point de vue social qu'industriel. Le négliger reviendrait à passer à côté d'opportunités.



L'expérimentation de la location avec option d'achat des véhicules électriques avec un microcrédit : Échange avec Jacques Berger Directeur au sein d'Action Tank Entreprise et Pauvreté



La problématique de la mobilité est au cœur des parcours d'accès ou de maintien dans l'emploi. En effet, près d'un quart des Français déclarent avoir déjà renoncé à un travail ou à une formation faute de moyens pour se déplacer. Ce chiffre dépasse la moitié pour les plus fragiles économiquement². Pour les publics éloignés des réseaux de transport collectifs ou avec des horaires de travail atypiques, le véhicule personnel est nécessaire pour accéder ou se maintenir dans l'emploi. En effet, 70 % des français utilisent la voiture pour aller travailler dans les grandes villes, et ce chiffre passe à 90 % dans les communes périphériques des aires urbaines.³

Or, pour les ménages à bas revenus, en raison des conditions actuelles du marché automobile, l'accès à un véhicule est difficile :

- ▶ Leur situation financière (absence d'épargne ou refus de financement par crédit) ne leur donne accès qu'à des véhicules d'occasion anciens, souvent en mauvais état et peu fiables
- ▶ Les véhicules anciens engendrent des surcoûts non maîtrisés en carburant, en entretien et en réparation, Ce surcoût est estimé à 20-30 % du budget automobile⁴. On note également une forte anxiété quotidienne liée à l'utilisation du véhicule.

La puissance publique propose déjà plusieurs dispositifs permettant de faciliter l'accès à un véhicule électrique. Ces dispositifs présentent évidemment un caractère incitatif mais nous souhaitons illustrer ici les limites que nous constatons pour les publics sous conditions de ressources ciblées. Le Bonus écologique mis en place pour favoriser l'achat des véhicules électriques ne tient pas compte du niveau de ressources du bénéficiaire

Les critères de la prime à la conversion, notamment « Gros Rouleur » ne sont pas adaptés à certaines professions à bas niveaux de revenus. Les aides à domicile par exemple nécessitent un véhicule utilisé toute la journée de travail, parfois à temps partiel, mais le volume de déplacement moyen, estimé entre 4000 et 6000km/an par les fédérations de la branche de l'Aide à Domicile, rend ces salariés inéligibles à cette surprime.

Les aides proposées par les collectivités territoriales s'articulent difficilement avec les primes de l'État.

Le prêt à taux zéro ne répond pas à l'inaccessibilité du crédit pour une partie des publics car banques conservent dans ce dispositif leur rôle d'analyse de crédit classique.

² Enquête menée par le Laboratoire de la mobilité inclusive, 2016, « les catégories de population les plus fragiles : personnes à faibles revenus, demandeurs d'emploi, travailleurs précaires, personnes âgées, personnes à mobilité réduite... ».

³ Insee, Statistiques et études, Sept salariés sur dix vont travailler en voiture.

⁴ Étude BCG / Action Tank Entreprise & Pauvreté sur le budget moyen des ménages à bas revenus, 2015.



Pour répondre à ces difficultés, nous avons développé une offre sociale de véhicules électriques avec les partenaires du « Club Mobilité ». Le Club Mobilité est une entreprise de l'économie sociale et solidaire rassemblant les partenaires-acteurs du dispositif (Renault, 2 acteurs majeurs du microcrédit : l'ADIE, la Fédération Nationale des Caisses d'Épargne, Action Tank Entreprise & Pauvreté, Pôle Emploi...) engagés pour favoriser la mobilité automobile liée à l'insertion professionnelle.

Depuis sa création, le Club Mobilité propose une offre d'achat ou de Location avec Option d'Achat (LOA) d'un véhicule neuf thermique (Dacia Sandero) mais aussi électrique (Dacia Spring) adossée à un financement par microcrédit. Le montage proposé permet d'assurer :

- ▶ Une accessibilité à l'offre grâce à l'accompagnement microcrédit qui limite les barrières à l'accès au marché du financement classique.
- ▶ Une compétitivité en assurant à la fois un coût d'usage réduit par rapport à un véhicule ancien (générateur de coûts de réparation et de surconsommation de carburant) mais aussi par rapport aux offres classiques de véhicules neufs grâce aux efforts consentis par les partenaires (coût mensuel inférieur aux offres du marché).

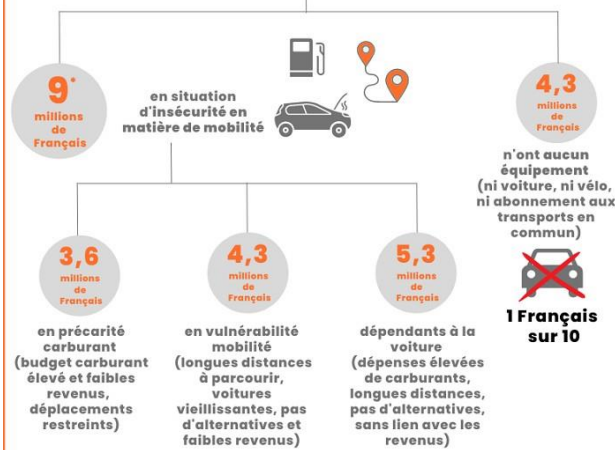
Depuis son lancement, le Club Mobilité a permis à près de 2500 personnes d'accéder à un véhicule neuf, citadine thermique essence ou bi-carburant GPL ou citadine électrique et ambitionne d'équiper 800 personnes en 2023. En moyenne, les bénéficiaires du Club Mobilité économisent 15 % sur l'acquisition de ce véhicule grâce aux efforts consentis par l'ensemble des acteurs : le constructeur Renault, sa filiale financière Mobilize Financial Services et les acteurs du microcrédit : Parcours Confiance de la Caisse d'Épargne, l'Adie et Crea-sol. Au-delà de cette économie sur le véhicule, le Club Mobilité facilite l'accès à ses bénéficiaires aux aides publiques et privées (prime à la conversion, bonus écologique, subvention ZFE, subvention départementale, etc.). Enfin, remplacer un véhicule d'âge moyenne 21 ans par un véhicule neuf permet aussi des réductions substantielles sur les coûts de carburant et d'entretien/réparation du véhicule ».



Dépendance à la voiture et aux carburants : la **précarité mobilité** touche plus d'un Français sur quatre

Si la précarité énergétique ou alimentaire touche de nombreux Français, ceux-ci ne sont pas non plus épargnés par la précarité mobilité. Selon le baromètre des mobilités du quotidien, publié fin mars par la Fondation pour la nature et l'Homme et Wimoov, 13,3 millions de personnes sont en situation de précarité mobilité en France, soit 27,6 % de la population qui rencontre des difficultés à se déplacer ou y renonce même parfois. Budgets carburants qui explosent, voitures vieillissantes, longues distances à parcourir, absence d'alternatives à la voiture, les facteurs sont multiples.

13,3 millions de Français en situation de précarité mobilité



*2,5 millions de Français cumulent deux ou trois de ces facteurs d'insécurité.

La voiture N°1

71%

des Français utilisent la voiture comme mode de transport principal



Renoncement aux déplacements

27%

des Français ont déjà renoncé une ou plusieurs fois à un déplacement (professionnel, santé, loisirs, famille...) pour des raisons de mobilité



Changement des habitudes

1/4

des Français a changé ses habitudes de déplacement pendant la pandémie de Covid-19

Parmi eux, 1 sur 5 l'a fait pour des raisons environnementales, principalement au sein des catégories socio-professionnelles les plus élevées



Pas d'alternatives

45%

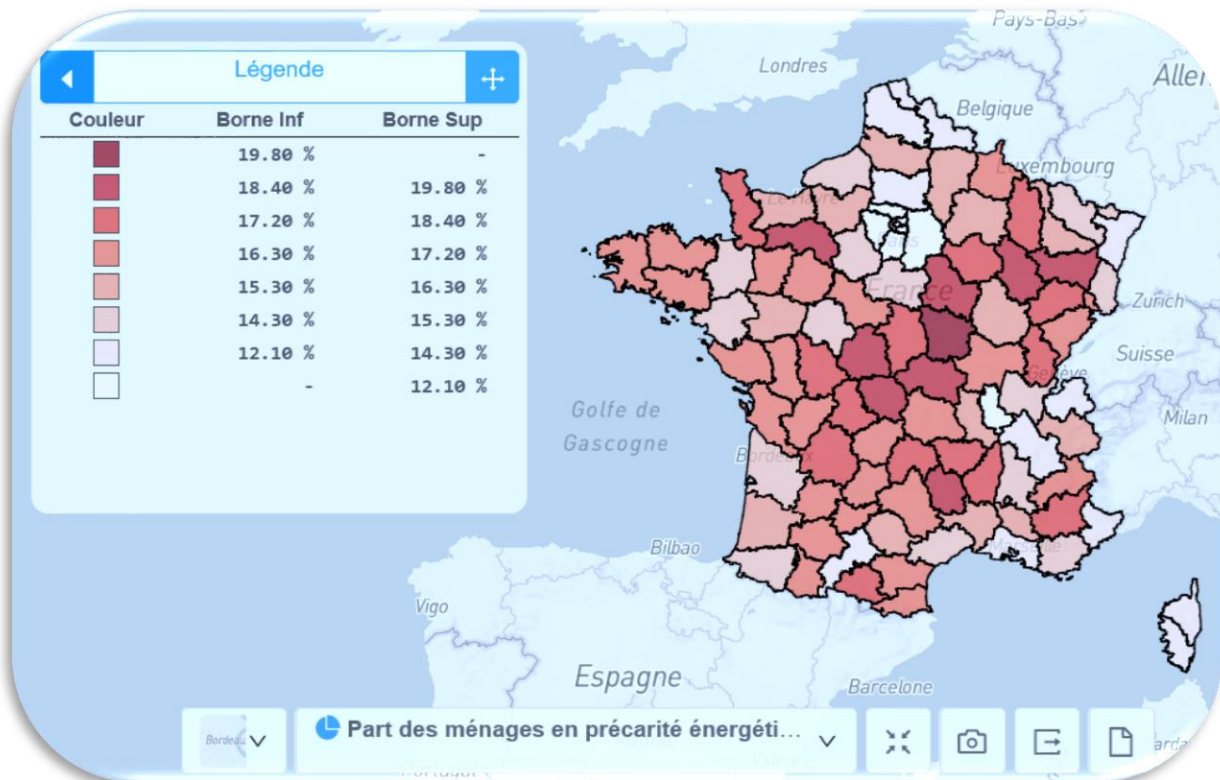
des Français n'ont pas d'alternatives et ne peuvent pas choisir entre deux modes de transport

RÉALISATION : CONCEPCION ALVAREZ
SOURCE : BAROMÈTRE DES MOBILITÉS DU QUOTIDIEN, FNH, WIMOOV

novethic



Part des ménages en précarité énergétique mobilité quotidienne par département



Source : Geodip 27 mai 2022

En mars 2022, la deuxième édition du Baromètre national des mobilités de la Fondation pour la Nature et l'Homme (FNH) révélait que 13,3 millions de personnes étaient en situation de précarité mobilité en France et que près de 8 millions de personnes sont en situation de précarité-mobilité dans les zones périurbaines.

*La **précarité énergétique mobilité** est mesurée par le nombre de ménages sous le 3^{ème} décile de revenu, dont les dépenses de carburant pour la mobilité quotidienne sont supérieures à 4,5% des revenus totaux.*

PROPOSITIONS RETENUES QUI DEVRAIENT ÊTRE MISES EN PLACE TRÈS RAPIDEMENT DANS LE SECTEUR DE LA MOBILITÉ

1. Mettre en place des aides urgentes en réponse aux ZFE

Les ZFE ne doivent pas conduire les plus précaires à plus de relégation sociale.

Trois conditions d'acceptation des restrictions de circulation dans les ZFE :

- ▶ Une offre alternative et accessible de mobilité notamment des transports collectifs
- ▶ Des aides qui permettent un report équitable vers des modes choisis décarbonés.
- ▶ L'existence de véhicules alternatifs abordables.

Pour cela, nous demandons d'**étendre à plus de personnes mais aussi d'augmenter le niveau des aides pour les voitures rétrofits et électriques** et ne pas les soumettre à une avance de trésorerie.

2. Permettre la gratuité du transport en commun pour les personnes éligibles aux minima sociaux

3. Simplifier le recours aux tarifs solidaires

4. Développer la tarification solidaire de l'autopartage et du covoiturage

5. Développer le transport à la demande des personnes isolées et notamment les personnes âgées et les personnes en situation de handicap

6. Réorienter les investissements routiers vers le développement des infrastructures de transports en commun

7. Développer l'apprentissage du vélo pour tous, adapter et développer l'ergonomie des pistes cyclables