



**HAL**  
open science

## Introduction : Mobilité et vulnérabilités

Jimmy Armoogum, Virginie Dejoux

► **To cite this version:**

Jimmy Armoogum, Virginie Dejoux. Introduction : Mobilité et vulnérabilités. Populations vulnérables, 2020, 2020 (6), pp 9-13. 10.4000/popvuln.1234 . hal-03071725

**HAL Id: hal-03071725**

**<https://hal.science/hal-03071725v1>**

Submitted on 16 Dec 2020

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

# Introduction :

## Mobilité et vulnérabilités

---

La mobilité des individus est un élément clé de la vie quotidienne car elle permet de réaliser des activités à l'extérieur de son domicile. Les difficultés à se déplacer, pouvant entraîner la sédentarité ou une mobilité réduite, peuvent en effet constituer un frein à la participation et à l'insertion sociale et faire ainsi apparaître des inégalités. Ce numéro de la revue populations vulnérables propose d'interroger la mobilité, valeur essentielle de notre société, sous l'angle des vulnérabilités.

Les évolutions démographiques, sociales et économiques actuelles des pays développés, telles que le vieillissement de la population, la disparition des services de proximité, l'atomisation croissante des réseaux sociaux et familiaux, mais également l'évolution du prix du pétrole et l'étalement urbain, risquent d'affecter la mobilité de l'ensemble de la population dans les années futures. Ainsi, les difficultés d'accessibilité des déplacements, qu'elles soient physiques, économiques ou spatiales induit une situation de vulnérabilité.

**Jimmy Armoogum**

---

Institut français des  
sciences et technologies des  
transports

**Virginie Dejoux**

---

Université de Bourgogne  
Franche-Comté  
LIR3S UMS 7366

À travers une grande diversité d'approches méthodologiques et de terrains, les articles présentés dans ce numéro confrontent les dimensions de la vulnérabilité, qui peuvent avoir un impact sur la mobilité des individus et les conséquences qu'elles peuvent engendrer.

**Joël Meissonnier** dans son article « *Faire face ou faire avec. Situations de vulnérabilité et situations de handicap* », commence par différencier la notion de situation de handicap et celle de situation de vulnérabilité. Ainsi, un risque ou un aléa nous rend tous vulnérables mais cette vulnérabilité s'exerce en priorité et avec des conséquences plus importantes sur les personnes en situation de handicap. Joël Meissonnier, a utilisé la méthode du focus groupe avec différents publics cohérents, puis a suivi et filmé les déplacements d'une journée de quelques personnes en situation de handicap cognitif ou mental et a proposé des parcours du combattant aux personnes avec lesquelles une mise en difficulté semblait envisageable. Ainsi, d'après l'auteur, nous pouvons nous trouver en situation de handicap sans pourtant se penser, ou être reconnu handicapé. De plus la personne en situation de handicap cognitif ou mental n'est pas passive face à la difficulté mais tente de compenser son handicap afin de rendre la situation de handicap supportable ou surmontable. De leur point de vue, l'événement impromptu est générateur d'une angoisse déstabilisante, souvent paralysante. Alors qu'il peut être possible de « *faire avec* » une situation de handicap, il est souvent plus compliqué de « *faire face* » à l'aléa qui caractérise une situation de vulnérabilité.

Dans leur article « *Les enfants et les adolescents sans-logement : une population doublement vulnérable face à la mobilité ?* », **Odile Macchi et Nicolas Oppenheim** nous parlent des enfants et des adolescents sans-logement. Ils sont en effet confrontés à l'absence de maîtrise de la localisation géographique de leur lieu d'hébergement qui entraîne de nombreux déplacements quotidiens. Afin de mener leurs analyses, les auteurs s'appuient sur trois matériaux complémentaires (une enquête quantitative ENFAMS, des entretiens répétés (entre deux et quatre fois) et une ethnographie de dix-huit mois dans un hôtel social de petite couronne parisienne). Les auteurs montrent que la trajectoire des adolescents sans-logement est ainsi marquée par de nombreux changements de domicile (hôtel social générale-

ment en périphérie) depuis leur arrivée en France, ce qui induit le vécu de longs trajets au quotidien. Ces mobilités ont de nombreuses conséquences, sur la scolarité, la santé et le bien-être des adolescents.

Le Grand Tunis est touché par le processus de la périurbanisation qui est en train de modifier sa configuration spatiale et fonctionnelle. El Mornaguia, le terrain de l'article de **Souhir Bouzid**, se situe dans la deuxième couronne périurbaine du Grand Tunis et n'échappe pas à cet étalement spatial à un rythme soutenu. À l'aide d'une enquête quantitative sur les déplacements et d'entretiens semi-directifs sur les personnes, Souhir Bouzid montre dans son article « *Les mobilités dans les aires périurbaines du Grand Tunis : Etude de cas d'El Mornaguia* » que les conditions sociales et territoriales se combinent pour contraindre la mobilité quotidienne et limiter l'accessibilité des personnes défavorisées (les jeunes et les personnes âgées mais aussi les femmes) et surtout dans les espaces périurbains périphériques puisque les inégalités de mobilité sont plus perceptibles dans ces espaces qui se caractérisent par un manque d'urbanité.

En France aussi, la mobilité dans les territoires périurbains se résume bien souvent à l'automobilité, pour des raisons individuelles mais aussi structurelles. Dans l'article intitulé « *Vie périurbaine et mobilités quotidiennes, une double contrainte source de difficultés socioéconomiques pour les personnes modestes et âgées* », **Matthieu Gateau**, a mené des entretiens complétés par des séquences d'observations ponctuelles ainsi qu'une enquête ethnographique afin de montrer que les catégories sociales populaires mais aussi les catégories moyennes sont particulièrement vulnérables dans les espaces périurbains pour deux raisons essentielles d'une part l'allongement des temps de transport avec des flux de circulation qui ne cessent de se densifier et d'autre part la hausse continue des prix des carburants. Le vieillissement de la population dans ces zones, risque d'entraîner des situations d'isolement social comme géographique, mais également de dépendance pour lesquelles il conviendra de trouver de réelles solutions politiques à court terme.

Au Québec, où le vieillissement de la population a commencé avant la France, il devient nécessaire de planifier des politiques et des programmes visant une mobilité accrue des aînés. **Mélanie Levasseur, Sonia Routhier, Daniel Naud, Mélissa Généreux et Jean-François Bruneau** ont comparé les caractéristiques de l'offre du transport en commun régulier et adapté des municipalités et des arrondissements du Québec. Ils montrent dans l'article « *Comparaison des caractéristiques des organismes de transport en commun du Québec selon la ruralité : vers l'identification de nouvelles opportunités pour favoriser la participation sociale des aînés* », qu'il existe de grandes disparités dans ces offres de transport selon la ruralité et qu'il serait difficile de viser une offre similaire sur l'ensemble du territoire. Afin de favoriser la mobilité des aînés, les auteurs proposent quelques alternatives (services de taxis collectifs, implantation d'un système intelligent d'exploitation du transport en commun, services de « microtransit », etc.) afin de réduire ces disparités.

En 2018, le mouvement des gilets jaunes protestait contre l'augmentation du prix des carburants automobiles. **Jean-Loup Madre et Yves Bussière** à l'aide du Panel Parc-Auto de Kantar (un Panel qui mesure chaque année l'équipement et l'usage des voitures des ménages français) ont analysé les élasticités prix et revenu selon le niveau de vie et le lieu de résidence en France au cours de la période 1984-2018. Ils montrent dans l'article « *Vulnérabilité aux flambées de prix des carburants – le cas français 1984-2018* » que les hausses du prix des carburants touchent davantage les ménages ayant les revenus les plus bas et ceux qui habitent dans les zones peu denses. En effet, selon les auteurs, dans la période 2004-2008, le coefficient budgétaire du carburant était supérieur à 10% chez les ménages les moins aisés dans les zones peu denses. Dans un contexte visant à combattre le réchauffement climatique, l'article de Madre et Bussière, pose le débat sur l'augmentation des taxes sur les carburants qui toucheraient davantage les ménages résidant dans les zones peu denses alors que la pollution par les particules fines est un problème urbain.

Les politiques urbaines de réduction de la place de la voiture dans les centres villes peuvent pousser certains ménages à se démotoriser et à les rendre vulnérables. En effet, cette réduction de l'équipement en automobile des ménages n'est pas sans conséquence. **Joseph Cacciari et Leslie Belton Chevallier** dans leur article « La misère de position automobile : socialisation de classes et rapport social à l'automobile », montrent que cela pourrait rendre certains ménages en situation de vulnérabilité pour leur mobilité spatiale. A l'aide d'entretiens biographiques dans quatre aires urbaines de France (Bordeaux, Dijon, Lyon et Paris) ils exposent que les ménages qui diminuent leur nombre de voitures peuvent percevoir cette démotorisation comme une contrainte pesant sur leur mobilité quotidienne qui impacterait leur situation économique mais aussi leur identité sociale.

Dans les articles de ce numéro, les auteurs montrent qu'il est nécessaire de faciliter la mobilité pour tout le monde car changer notre routine quotidienne peut nous rendre vulnérable. Ainsi pour reprendre les termes de Joël Meissonnier, il peut être possible de « faire avec » une situation de handicap, il est souvent plus compliqué de « faire face » à l'aléa qui caractérise une situation de vulnérabilité. L'étalement urbain en grande partie permis par la diffusion de l'automobile a aussi pour conséquence de fragiliser les habitants périurbains notamment les plus jeunes, les aînés et les plus pauvres.