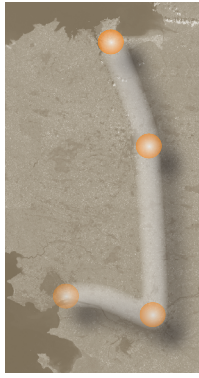


St Malo
Rennes
Nantes
St Nazaire



Les enjeux sociaux d'un bassin de vie unifié sur l'axe

→ L'expérience de la mobilité professionnelle, lourde de contraintes personnelles (fatigue, usure, coût) et familiales (réorganisation, absence) n'est envisagée que transitoirement par les couples bi-actifs interrogés dans notre étude sur le vécu des navetteurs de l'axe St Malo Rennes-Nantes St Nazaire. Sa généralisation aux catégories de population active plus vulnérables que les cadres et professions intellectuelles supérieures est génératrice de nouvelles formes d'inégalités sociales. Elle pose la question de l'égalité devant la mobilité, préalable à toute action sur la structuration d'un réel bassin de vie.

Des mobilités pendulaires fortement génératrices d'inégalités

L'explosion de la mobilité dans la société contemporaine impose de prendre en compte les enjeux sociaux de cette nouvelle réalité des territoires.

Bi-activité et mobilité accrues

La région Bretagne connaît un nombre sans cesse croissant de couples bi-actifs, particulièrement dans sa partie Est^[1]. Parallèlement, les besoins de mobilité des ménages continuent d'augmenter pour le travail comme pour les loisirs. Les analyses récentes évoquent « un développement de la mobilité sur le marché du travail avec une diversification des trajectoires professionnelles et de plus en plus d'alternances entre périodes d'emploi et non-emploi et entre différents statuts professionnels^[2] ».

Ces nouvelles pratiques de la mobilité s'élargissent à toutes les catégories de salariés, notamment aux niveaux de qualification inférieurs et occupant des emplois plus précaires. De nouvelles contraintes apparaissent pour les couples bi-actifs aux plus faibles capital économique et marges de manœuvres. Les aménagements d'horaires sont plus délicats à mettre en place et le temps de travail de la femme est souvent davantage subi que choisi (*temps partiel*).

L'inégalité est réelle entre les mobilités choisies des salariés les plus « protégés » et les mobilités davantage subies et génératrices de précarité, voire de pauvreté, des personnes occupant des postes moins qualifiés (*usage nécessaire mais coûteux de la voiture, par exemple, pouvant les conduire vers une situation de travailleurs pauvres*).

Elasticité des temps trajet/travail

La perte de liberté générée par ces migrations pendulaires accrues (amplitude horaire croissante, contraintes horaires des trains) est généralement détournée par les navetteurs qui cherchent à diminuer leurs temps de trajets.

Dès que des aménagements d'horaires de travail et de trajet sont possibles, les navetteurs y recourent. L'étude qualitative réalisée auprès de couples bi-actifs montre que le temps passé dans les transports est optimisé, les personnes interrogées voulant éviter toute perte de temps.

« Dans la voiture, quand on est tout seul, on commence à préparer sa journée... Se faire son planning, penser... Et quand on arrive au travail, on a déjà fait une partie importante... Et le soir, moi, j'en fais un outil de déconcentration, c'est-à-dire le sas entre le travail et puis arrivé à la maison, ça y est, c'est bon, on pense à autre chose ».

Homme, Rennes → St Malo, Ingénieur

Cette recherche d'élasticité entre temps professionnel et temps privé conduit à des usages différenciés des moyens de transport, en rapport avec les marges de manœuvres dont disposent les couples bi-actifs.

Certains enquêtés, notamment les cadres du secteur privé, ont une préférence marquée pour la voiture, synonyme pour eux de liberté de mouvement, de flexibilité malgré son coût et la fatigue engendrée par son utilisation régulière. Le train est alors perçu comme une contrainte trop forte : pas assez d'amplitude et de cadencement horaires, pas assez rapide (*trop d'arrêts en communes*

[1] « La famille en évolution » (Décembre 2001), Octant, n°88

[2] « Quels modes de vie demain en Bretagne ? » (Janvier 2004), Rapport CESR Bretagne

rurales, détours, mauvaise qualité des lignes), difficulté d'accès à la gare (parking voiture, TC).

« Un bus à l'heure où je pars ?!!! il faut que j'adapte mes horaires avec le premier train. Mais le premier train doit être à 6 heures donc ça veut dire qu'il faut que je me lève encore plus tôt... Que je m'y rende avec mon véhicule, puisqu'il n'y a pas de bus à cette heure-là. Il faut que je me gare. Aujourd'hui, les parkings sont payants (...) c'est pas gérable par rapport à mon mode de vie, j'aime avoir de la souplesse dans mes horaires ».

Homme, St Malo → Rennes, Cadre Privé

Mais on entend des arguments inverses et de nouveaux arbitrages voiture/train, notamment chez les cadres du secteur public, qui survalorisent le train. La voiture est considérée comme moins rapide si l'on raisonne du lieu du domicile au lieu de travail et plus insécurisante.

« Le train, c'est sûr, c'est plus reposant, c'est plus rapide ».

Femme, Rennes → St Malo, Cadre Hospitalier

Ces salariés bénéficient généralement d'horaires réguliers et parfois d'arrangements avec leurs employeurs afin de convertir les temps de trajets en temps de travail.

« Ce que j'ai annoncé à mon employeur, pour que le deal soit gagnant – gagnant, c'est que je travaillerai dans le train ».

Femme, Rennes → Nantes, Cadre RH

Quels seront les aménagements possibles pour d'autres catégories de salariés demain ? Quelles seront les possibilités d'usage de la voiture avec des coûts en forte augmentation ? Quelles seront les possibilités d'usage du train pour des salariés aux horaires désynchronisés ?

Durcissement des rôles sexuels

Les données statistiques montrent que plus le niveau de diplôme des conjoints augmente, plus le partage des tâches domestiques est égalitaire entre hommes et femmes.

La bi-activité tend à produire des effets inverses à ce processus, donnant à la femme un rôle central dans l'ensemble des tâches domestiques (ménage, courses, éducation des enfants). Notamment dans des milieux sociaux où l'égalité domestique, bien que restant inégalitaire, progressait depuis quelques décennies. L'enjeu de la régression de l'égalité hommes-femmes dans la sphère domestique est donc à prendre très au sérieux.

Enfin, en fonction des réseaux sociaux mobilisables au sein des couples bi-actifs, de leurs possibilités à financer les modes de garde de leurs enfants, de leurs capacités à trouver des solutions de remplacements (solidarités familiales), de nouvelles formes d'inégalités vont apparaître.

Si la mobilité semble un phénomène inéluctable demain, générateur de nouvelles contraintes et inégalités sociales, la stratégie d'organisation du territoire devra aménager au mieux la mobilité et son accessibilité. La cohésion sociale dépendra de sa capacité à développer la complémentarité entre vie familiale et professionnelle.

Agir sur la motilité des ménages pour rapprocher les territoires

Développer le potentiel de mobilité des ménages, ou motilité^[3] permettrait de réduire les effets inégalitaires d'une mobilité généralisée et d'assurer la structuration d'un vaste bassin de vie.

Des agglomérations trop éloignées

Le principal levier d'action possible est d'assurer la continuité des déplacements entre loisirs, activité professionnelle, résidence, consommation, école (« *mobilité continue* »). La complexification des chaînes de déplacement demain devra conduire au maillage d'un réseau de transport cohérent et optimal.

Le rapprochement distance-temps, en abaissant le niveau des contraintes pour les navetteurs pourrait ainsi significativement améliorer la qualité de vie des couples bi-actifs. Les temps de transport entre les villes sont souvent comptabilisés de centre-ville à centre-ville. Or, avec le développement du périurbain, beaucoup d'habitations et d'emplois ne se situent pas à proximité des gares centrales. Ce temps supplémentaire, souvent non pris en compte, peut alourdir jusqu'à 50% la durée du trajet domicile-travail.

« C'est vraiment une question de temps. Si demain, on me dit "tu peux faire chez toi à ton travail en une demie-heure" et que ça me coûte moins cher, je dis OK ».

Homme, St Malo → Rennes, Entraîneur sportif

Afin de mesurer les effets de seuil jugés raisonnables ou non, il faut raisonner de « paillasson à paillasson », en prenant en compte les temps supplémentaires de trajets.

Dans l'hypothèse d'une réduction des temps de trajet, notamment entre Rennes et Nantes, un certain nombre d'enquêtés indiquent qu'ils abandonneraient la voiture comme mode de transport privilégié et qu'ils n'hésiteraient pas à faire usage de la « ville du travail ».

« S'il y avait une ligne de train rapide, ça accélérerait les échanges. Les gens n'hésiteraient pas à bouger... »

[3] Le concept de motilité est employé par Vincent KAUFMAN, qui le définit comme la capacité des individus à se mouvoir. Le potentiel de motilité ou "motilité" d'une personne est pour l'auteur une dimension essentielle de son insertion sociale. Cf. (2000) *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines*, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, Lausanne

moi la première. (...) Quand on va à un spectacle, on n'a pas envie de prendre la voiture, on rentre fatigué. Donc si on a le train, on se dit "c'est bon" et on peut se permettre de participer davantage aux activités des deux villes ».

Femme, Rennes → Nantes, Cadre Fonction Publique

En sus des trajets en train, jugés trop longs et trop contraignants (*correspondances*), notamment entre Rennes et Nantes, les personnes enquêtées font toutes état du mauvais cadencement des trains qui aboutit parfois à l'usage de la voiture personnelle pour pallier à ces difficultés.

Améliorer les conditions de l'intermodalité

Beaucoup d'enquêtés soulignent aussi les problèmes de correspondances entre trains régionaux. Certains sont obligés de prendre leur voiture ou un deux-roues pour se rendre à la gare, faute de train ou transports en commun avant 6h30.

« Je me lève à 5h30. Je pars de chez moi à 6h20. J'ai à peu près 10 minutes pour aller à la gare. Je prends le train à 6h42 et j'arrive à Rennes à 7h. Je prends ensuite le train à 7h07 et j'arrive sur Nantes à 8h26. J'arrive au travail à 8h45 puisque j'ai encore dix minutes à pied ».

Homme, Rennes → Nantes, Cadre Privé

Les « ruptures de charge » s'avèrent très pénalisantes, notamment pour les péri-urbains. Des gains de temps conséquents sont à rechercher dans l'organisation de l'intermodalité (*cohérence des horaires mais aussi parkings gratuits, navettes régulières*).

« Non, moi, ce que je regrette vraiment c'est que la ville de Nantes ne fasse pas quelque chose pour son train. Se garer à la gare, c'est infernal. Et la ville a misé sur les transports en commun urbains et pas extra-urbains... enfin, de ville à ville... »

Homme, Nantes → Rennes, Enseignant Chercheur

Une meilleure offre pour les « nomad worker »

La demande des salariés d'éviter de perdre du temps durant les trajets, à laquelle s'ajoute l'aspect « fatigant et dangereux » de la voiture (*même chez les personnes l'utilisant quotidiennement*) pourrait être satisfaite par une amélioration des services offerts par le rail afin de rendre agréable le fait de travailler dans le train.

« Paris, c'est 2h10 2h15 en train, et moi, Rennes, c'est 1h15. C'est colossal ! Et sans raconter les rails, parce qu'il y a aussi la structure ferroviaire, parce que les rails sont pourris (...) Si vous êtes avec un portable par exemple dans le train, vous risquez de voir votre portable se balader d'un bout à l'autre de la table dans les virages ».

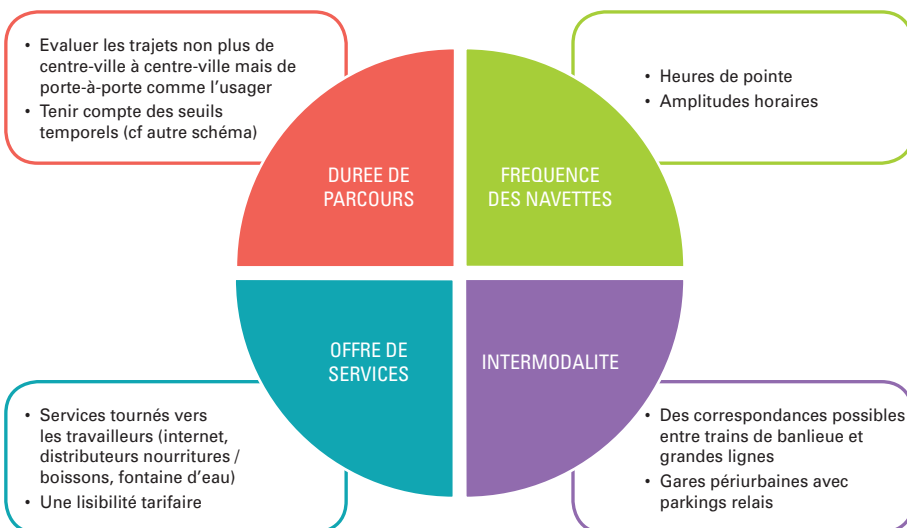
Homme, Nantes → Rennes, Enseignant Chercheur

Structurer un vaste bassin de vie sur l'axe St Malo Rennes Nantes implique d'agir sur la mobilité des ménages, en facilitant les chaînes de déplacement. A cette occasion, il faut traiter les inégalités sociales que la généralisation de la mobilité ne manquera pas de faire émerger.

En développant le ferroviaire, on diminue la contrainte distance/temps, à la fois par la vitesse et par le confort qui permet de travailler tout en se déplaçant. Se faisant, on rapproche le bassin de vie du bassin d'emploi. A terme, on peut penser qu'émerge un bassin d'emploi unique entre les villes de Rennes et de St Malo ou de Rennes et de Nantes, autorisant les couples bi-actifs à résider au maximum à une heure de leur lieu de travail.

La diminution de la durée du travail ou le développement des temps partiels instaurant un continuum entre temps professionnel et temps privé, les lieux « intermédiaires » prennent une nouvelle importance (bureau au domicile, train, gare d'échanges intermodaux). C'est en ce sens qu'ils deviennent un morceau du territoire et que leur organisation donne de la cohérence et structure un bassin de vie.

Les marges de manœuvre possibles pour une mobilité continue



Réalisation : Thibault HIERNARD, AudiAR, novembre 2007

... **AUDIAR**
... (Agence d'urbanisme et de développement
... intercommunal de l'agglomération rennaise)
... 4 avenue Henri Fréville - CS 40716 - 35207 RENNES Cedex 2
... Contact : Liza KERIVEL
... 02 99 01 86 23 l.kerivel@audiar.org