

Ministère de l'Équipement et du Logement  
**DRAST –Mission Transport  
(PREDIT 1996 – 2000)**

Axe 3 : Politique de Transport, Égalité, Équité

Construction des univers spatio-temporels et  
Processus d'intégration sociale et urbaine

**Analyse comparative de deux structures tarifaires**

**Rapport final**

**Équipe de recherche**

**Responsable : Francine Depras  
Chargé de recherche : David Cousin Marsy**

A l'attention de Madame Thérèse SPECTOR  
Lettre de commande n° OOMT09

décembre 2000

# **SOMMAIRE**

## **Introduction**

Le contexte	3
La problématique	4

## **1. Les contextes institutionnels** 5

1.1 Les contextes tarifaires	5
1.2 Les tarifications sociales	9

## **2. Les contextes familiaux et leur rôle dans l'organisation des déplacements** 13

2.1 Les arbitrages liés à l'achat d'un abonnement transport	14
2.2 La mobilité des jeunes possesseurs d'une tarification « jeunes »	16

## **3. Les effets d'inégalités des tarifications dédiées aux jeunes** 27

3.1. Les termes de l'équité	27
3.2 Comment la recherche d'une situation équitable entre les différentes institutions produit des conditions génératrices d'inégalités	28
3.3 Un accès inégal aux tarifications sociales pour les bénéficiaires potentiels	31
3.4 Les catégories des étudiants et des jeunes adultes sortis du système scolaire mal prises en compte	32

## **4. Annexes** 35

Echantillon	
Graphiques de résultats	

## **INTRODUCTION**

### **1. Le contexte**

Le programme de recherche accès sur le thème déplacement et inégalités a pour objectif de mieux comprendre les dynamiques inégalitaires ou ségrégations déjà perceptibles ou en germe liées aux évolutions et conditions de déplacement des individus, groupes, territoires.

L'appel à proposition de recherche souligne notamment que « depuis la fin des années quatre vingt, on a assisté à une montée en puissance progressive des préoccupations liant transport et exclusions sociales, principalement dans le cadre de la politique de la ville, mais pas généralement à propos des tarifications sociales (chômeurs, jeunes) et de la lutte contre l'insécurité dans les réseaux de transport collectif ».

La question que nous avons souhaité traitée est celle de l'autonomie du choix des jeunes et des majeurs aux quels ils ont accès pour réussir leur intégration sociale et urbaine.

La tarification constitue-t-elle un moyen privilégié selon l'âge, le statut, la localisation ?

Les effets des structures tarifaires ont été abordés à l'aide d'une analyse comparative de deux structures tarifaires.

La carte Imagine'R en Ile de France (le cas de la Seine Saint-Denis) et les cartes Campus et Rapido dans le district de l'agglomération nantaise, ces tarifications ont un rôle économique et commercial, elles sont complétées dans les deux cas analysés par des tarifications sociales.

Le département de Seine Saint-Denis et de District de l'agglomération nantaise se sont associés à la recherche.

Quatre rapports intermédiaires ont été produits

**Phase 1** : analyse du contexte institutionnel de la décision et de la mise en œuvre de la tarification jeune – Juin 2000

**Phase 2** : identification du vécu de l'autonomie et les rapports à l'espace urbain des jeunes, phase d'entretiens qualitatifs – Août 2000

**Phase 3** : Mise en place d'une enquête quantitative, construction des univers spatio-temporels et processus d'intégration sociale et urbaine – Octobre 2000

**Phase 4** : rapport de recherche – Décembre 2000

## **2. problématique de la recherche**

Pour comprendre les dynamiques égalitaires ou ségrégatives à l'œuvre, il faut considérer et aborder la notion de mobilité comme étant un facteur clé de l'intégration sociale et urbaine des jeunes, en fonction de leur cycle de vie (autonomie symbolique, économique, fonctionnelle). Dès lors, on peut considérer comme étant intégrer un jeune qui peut utiliser toutes les ressources urbaines centrales ou périphériques, qu'elles soient sociales, économiques ou culturelles qui s'offre potentiellement à lui. L'égalité voudrait que l'on garantisse l'accès pour tous aux différentes activités urbaines et aux différents espaces de la ville, que l'on fournisse les outils permettant une appropriation et une maîtrise égale des différentes ressources contenues dans l'espace urbain.

Les transformation du modèle classique d'intégration sociale, par le travail, d'une part de la contestation par les jeunes des institutions scolaires, para-scolaires, associatives, bref les structures d'encadrement traditionnel des différentes classes d'âge, d'autre part, renforcent l'instabilité et l'indétermination de plus en plus importante de cette âge de vie, dite de la jeunesse.

**La mobilité représente pour les jeunes un enjeu fondamental, dans le sens où elle constitue l'outil primordial pour exercer le droit à l'emploi, au logement, à l'éducation, à la consommation. C'est donc un facteur clé de l'intégration sociale, pour une classe d'âge de plus en plus fragilisée.**

L'objectif scientifique de la recherche sera de mettre à jour les moyens et les conditions de la mobilité des jeunes, en relation avec les ressources urbaines et les ressources individuelles et d'examiner en quoi les tarifications (dans le domaine du transport) à destination des jeunes remplissent ou non leur rôle de solidarité, de quelles manières elles interagissent sur les formes d'appropriation spatiale et d'insertion urbaine des jeunes et en quoi elles favorisent leur processus de socialisation et d'autonomisation aux différentes étapes de leur cycle de vie.

L'analyse repose sur un travail de comparaison de la structure de la mobilité des jeunes dans deux sites différenciés, le département de Seine Saint-Denis et l'agglomération nantaise.

Le choix de ces deux sites se justifie du point de vu méthodologique mais aussi du fait de l'intérêt par le département de Seine Saint-Denis et le District nantais (qui procède à un bilan de sa tarification en direction des jeunes) pour l'approche que nous proposons, et enfin, par la bonne connaissance acquise par Mouvement sur les deux sites au travers d'études réalisées ,auparavant.

**Au plan méthodologique, la comparaison nous permet :**

- d'appréhender deux structures tarifaires différentes sur des populations jeunes, dans des contextes urbains et sociaux présentant des caractéristiques représentatives de la banlieue dense et du périurbain peu dense.**
- d'expliquer en quoi les produits tarifaires agissent comme des facteurs contraignant ou facilitateurs pour les jeunes selon les classes d'âge.**
- de mettre en évidence les effets d'inégalité des structures tarifaires dédiées aux jeunes.**

## **1. Les contextes institutionnels**

### **1.1- Les contextes tarifaires**

La tarification constitue un élément de l'offre de transport. Les compétences en matière de tarification ont été fixées par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982.

Les règles qui conditionnent la définition d'une offre tarifaire rentrent dans un cadre contraint (encadrement tarifaire de l'Etat) qui vise la réalisation d'objectifs économiques et sociaux qui peuvent apparaître difficiles à concilier.

**- La tarification comme mode de financement du service de transports : objectif d'équilibre budgétaire.**

**- La tarification comme instrument d'orientation et de régulation de la demande de transport – Objectif de management de la demande de transport** - Par exemple la modération tarifaire des titres à destination des scolaires et des étudiants peut être perçue comme la volonté d'inciter à l'usage des transports en commun.

**- La tarification comme outil d'une politique sociale redistributive - Objectif social d'égal accès de tous aux transports collectifs, un enjeu d'équité sociale**

Les tarifications jeunes prises en compte dans notre analyse sont pour une part des tarifications commerciales (IMAGINE'R – CAMPUS – RAPIDO) et d'autre part des tarifications sociales (Chèque mobilité – Tempo).

Les titres commerciaux renvoient à une segmentation de la clientèle. Leur objectif est de faciliter l'usage des TC, de développer et de fidéliser une clientèle.

Les titres sociaux relèvent de la responsabilité de la collectivité. Leur objectif est de garantir un égal accès de tous au réseau de transport collectif.

La distinction n'est cependant pas aussi tranchée. En effet, les tarifications commerciales à destination des jeunes peuvent faire l'objet d'un traitement social par le biais d'un subventionnement pour les bénéficiaires de bourses par exemple.

Dans les deux cas, la tarification instaure un lien privilégié entre l'utilisateur et le transporteur.

Le titre de transport confère à l'utilisateur soit un statut de client à part entière, soit un statut d'ayant droit limité.

Ainsi, le titre IMAGINE'R , au delà d'une simple tarification transport, offre la possibilité à son acquéreur de bénéficier d'une vaste palette de services qui s'apparentent à des privilèges, soit sur le mode évènementiel (places de cinéma à gagner, réductions ....), soit sur le mode de l'accompagnement (chéquier bons plans, réductions permises par la carte jeune). L'achat du titre revient alors à intégrer un environnement « bienveillant » qui donne le sentiment de faire partie d'une communauté. Un magazine et un site internet permettent à chaque possesseur de la carte de se tenir au courant des dernières opportunités.

### **1.1 A- La situation de l'Ile de France avant la création de la carte IMAGINE'R**

→Préalablement à la création d'IMAGINE'R en 1998, l'Ile de France était la seule Région où il n'existait pas de titres de transports dédiés aux jeunes, hormis le demi tarif accessible aux enfants jusqu'à 10 ans et certains types d'abonnements scolaires limités dans leur utilisation.

La situation n'était pas homogène sur tout le territoire de l'Ile de France, notamment entre les communes de la grande et de la petite couronne qui n'offraient pas les mêmes facilités au plan tarifaires aux jeunes scolarisés :

Pour les étudiants, il n'existait pas de titre spécifique, tandis que pour les collégiens ou lycéens, la situation était plus complexe :

- En grande couronne, les enfants scolarisés pouvaient bénéficier de cartes scolaires subventionnées (sous réserve d'un certain nombre de critères , dont la distance séparant le domicile du lieu d'étude ). L'utilisation de cette carte n'est valable que sur le trajet domicile-étude.
- En petite couronne, sur le territoire de compétence de la RATP, les jeunes scolarisés devaient acheter des cartes oranges ou des tickets.

Concernant les déplacements les samedis, dimanches et jours fériés, le STP avait créé en 1995 un coupon jeune, correspondant à un forfait journalier offrant aux moins de 26 ans la possibilité de réaliser un nombre illimité de voyages sur tout le réseau, en respectant une tarification par zone. Ce coupon existe toujours.

### **1.1 B- La situation du District de l'Agglomération Nantaise avant la création des titres CAMPUS et RAPIDO**

A la différence de l'Ile de France un titre dédié aux jeunes existe depuis 1984.

A cette date, l'abonnement scolaire (carte trimestrielle) est remplacé par un titre mensuel jeunes, qui propose un tarif préférentiel par rapport au titre mensuel classique.

Du fait de difficulté de gestion, ce titre est scindé en deux titres mensuels distinct en 1996.

RAPIDO réservé aux jeunes fréquentant un établissement primaire et secondaire.

CAMPUS réservé aux jeunes de moins de 26 ans fréquentant un établissement d'enseignement supérieur, un centre d'apprentissage ou de formation professionnelle.

Au travers de ces produits ciblés, Il s'agissait de clarifier des catégories d'usagers ne représentant pas les mêmes enjeux pour le transporteur.

La cible privilégiée est celle des étudiants, plus autonomes du fait d'un accès développé à la voiture, alors que les utilisateurs du titre RAPIDO sont considérés comme une clientèle captive.

### **1.1 C- Les caractéristiques comparées des offres tarifaires en direction des jeunes, en Ile de France et dans le District de l'Agglomération Nantaise**

	<b>IMAGINE'R</b>	<b>CAMPUS/RAPIDO</b>
Mode de tarification	Zonage	Pas de zonage.  Les titres sont valables sur l'ensemble du PTU (21 communes , 8 gares)
Type de carte	Carte Nominative	Carte nominative
Validité et mode de paiement	Titre à débit automatique sur une période d'un an – L'abonnement n'est pas résiliable en cours d'année mais les zones de validité peuvent être modifiées	Abonnement mensuel
Type de tarification	Tarification intermodale	Tarification combinée qui permet de circuler librement sur plusieurs réseaux (SNCF et réseau urbain TAN) dans les limites du PTU
Type de forfait	Nombre illimité de voyages en semaine sur tout le réseau de transport d'Ile de France à l'intérieur des zones choisies et offre la libre circulation sur toute l'Ile de France les samedis, dimanches, jours fériés et petites vacances.	Nombre illimité de voyage sur le réseau TAN et TER dans la limite du PTU.
Les possibilités de subventionnement	Varié selon les départements	
Services à valeur ajoutée	Services de la carte jeune	A l'étude.
Critères d'attribution	Le critère d'entrée dans le dispositif repose sur un statut tandis que le critère de sortie repose sur l'âge.	Le critère d'entrée dans le dispositif repose sur un statut tandis que le critère de sortie repose sur l'âge.
Le coût	Carte vendue à un prix attractif au regard de la carte orange soit une réduction de 50%  1500 francs pour 2 zones payables en 9 mensualités	Carte RAPIDO : 110 F Carte CAMPUS : 147 F  CAMPUS 34% de réduction par rapport au coût de l'abonnement mensuel RAPIDO 50% de réduction par rapport au coût de l'abonnement mensuel

## 1.1 D- Le profil des clientèles Imagine'R

### Etat des ventes :

	Ventes En Ile de France	dont étudiants	dont scolaires
1998-1999	362 669	53%	47%
1999-2000	471 679	48%	52%

	Ventes En Ile de France	dont étudiants	dont scolaires
1998-1999	40 292	45%	55%
1999-2000	52 454	45%	55%

Les ventes pour l'année scolaire et universitaire 1999-2000 ont progressé au même rythme en Seine Saint-Denis, comparativement à l'ensemble de l'Ile de France, soit une augmentation de 30%.

### Caractéristiques socio-démographiques des abonnés

La moyenne d'âge des abonnés, 19 ans, est relativement élevée<sup>1</sup>.

	<b>Collégiens</b>	<b>Lycéens</b>	<b>Etudiants</b>
Agés moyens	14 ans	17 ans	21 ans

La clientèle est plus féminine que masculine, 58% contre 42%, hormis pour les collégiens où les garçons représentent 56% de la clientèle.

97,5% des abonnés utilisaient déjà les transports collectifs avant la création d'Imagine'R et utilisaient les titres de transports suivants

	Collégiens	Lycéens	<b>Total des scolaires</b>	Etudiants	<b>Total ensemble des abonnés</b>	Paris	Petite couronne	Grande couronne
Carte orange	38%	56%	<b>52%</b>	90%	<b>70%</b>	75%	77%	60%
Tickets	31%	18%	<b>21%</b>	7%	<b>14%</b>	21%	19%	6%
ASS/ASR	16%	21%	<b>20%</b>	1%	<b>11%</b>	0%	1%	32%
Total	85%	95%	<b>93%</b>	98%	<b>95%</b>	96%	97%	98%

Les étudiants utilisateurs de la carte IMAGINE'R sont essentiellement des anciens utilisateurs de la carte orange. On observe une faible diffusion du titre auprès des étudiants

<sup>1</sup> Enquête SOFRES – 5900 interviews téléphoniques réalisés entre février et août 1999.



## 1.2- Les tarifications sociales dédiées aux jeunes en Ile de France et dans l'Agglomération Nantaise .

### 1.2 A- La situation en Ile de France

→ **Le chèque mobilité** a été créé en 1997. Avant cette date, des aides sociales ponctuelles étaient distribuées par les CCAS. Il s'agissait d'une aide accordée au coup par coup, qui passait par la distribution de tickets ou de coupons de carte orange, à la différence du chèque mobilité, cette aide n'était pas véritablement perçue comme une aide au transport.

Le chèque mobilité s'adresse aux demandeurs d'emploi qui perçoivent l'ASS ou l'AUD, des demandeurs d'un premier emploi de moins de 26 ans non étudiants et hors parcours d'insertion, des RMistes, des demandeurs de moins de 26 ans en parcours d'insertion, des demandeurs d'emploi qui sont aidés par les départements.

Le dispositif est géré par le STP

En 1998, la Région a remis 33 754 chèques mobilité à 22 500 jeunes

→ En ce qui concerne IMAGINE'R une aide est co-financée par les départements et le Ministère de l'Education, de la Recherche et de la Technologie, pour les jeunes (collégiens, lycéens) issus de famille à faibles ressources, bénéficiaires d'une bourse . L'aide est modulée selon le niveau de bourse et tient compte du prix de la carte (selon le zonage). Certains départements modulent leur aide en intégrant un critère supplémentaire qui est la distance entre le domicile et le lieu d'étude.

Les départements peuvent réduire les prix de la carte par une contribution qui ne peut pas dépasser 50% de son coût.

→ A compter du 1<sup>er</sup> décembre 2000, création de la carte « Indépendance ». Il s'agit d'un abonnement annuel à tarif réduit réservé aux jeunes bénéficiaires du programme TRACE (Trajet d'Accès à l'Emploi) est créé.

Le programme TRACE a été créé en 1998 par la loi relative à la prévention et à la lutte contre les exclusions, il vise à organiser un parcours individualisé d'insertion professionnelle sur une période de 18 mois pour les jeunes sortis du système scolaire sans qualification.

Cet abonnement offre les mêmes possibilités que la carte IMAGINE'R. Fin 2000, environ 9000 jeunes seront concernés par ce nouveau titre en Ile de France.

Le Conseil Régional Ile de France proposera au Préfet de Région de créer un groupe de travail réunissant le STP, la Région, les Départements et les organismes sociaux pour mettre en œuvre en 2001 une tarification plus simple des transports collectifs, en faveur des jeunes et de mener une réflexion sur une tarification des transports collectifs en Ile de France qui soit plus sociale et compréhensive.

## 1.2 B- La situation dans le District de l'Agglomération Nantaise

### → Le titre TEMPO

L'attribution d'un titre de transport gratuit aux demandeurs d'emploi existe depuis 1975.

La création du titre TEMPO, en 1996, correspond à un ajustement du titre pré-existant dans un souci de clarification et d'homogénéisation des conditions d'attribution et avec l'idée d'aller plus loin dans l'aide apportée. Ces réajustements intervenaient dans une période de crise économique, le besoin social qui s'exprimait était donc important.

Jusqu'en 1996, chaque commune avait ses propres critères d'attribution, ce qui conduisait à des problèmes d'équité en termes de traitement des demandes.

Certaines communes fixaient comme critères d'attribution des revenus équivalant à 1/3 du SMIC, pour d'autres communes la limite était le SMIC.

Certaines communes délivraient des titres de transport mensuels tandis que d'autres préféraient distribuer 1 ou 2 carnets de tickets mensuellement.

A partir de 1996, toute personne en dessous du SMIC et demandeur d'emploi peut bénéficier du titre TEMPO. Par rapport au titre antérieur, TEMPO introduit **une extension des ayants droits** aux RMIstes, Contrats Emploi Solidarité, personnes en stage d'insertion et de réinsertion ou aux stagiaires non rémunérés.

La prise en charge du financement a été transférée des communes au District, dans le cadre de la subvention d'équilibre, pour une meilleure rationalisation. En effet, en vendant des titres mensuels ou des carnets de tickets à prix réduits aux communes, la SEMITAN assumait une partie de la politique sociale des collectivités locales, sans en avoir la maîtrise.

Les communes restent cependant un partenaire privilégié puisqu'elles conservent la charge de la distribution du titre . L'objectif étant de

conforter la fonction d'acteur social des communes

privilégier la proximité

faciliter le contrôle et identifier les dérapages

bénéficier de l'expérience de terrain des services sociaux communaux

En ce qui concerne l'exploitant, il ne prend pas de risque sur les recettes et il bénéficie d'un intéressement sur la fréquentation.

La création de TEMPO introduit aussi **une nouvelle validité et périodicité du titre**. Pour alléger la charge de travail des services chargés de la distribution, compte tenu de l'augmentation du nombre d'attributaires potentiels (entre 25000 et 27000 bénéficiaires) , il a été décidé que le titre TEMPO serait valable 3 mois.

### **1.2 C- Caractéristiques comparées des tarifications sociales dédiées aux jeunes en Ile de France et dans l'Agglomération Nantaise**

	<b>Chèque mobilité</b>	<b>TEMPO</b>
<b>Critères d'attribution</b>	Demands d'emploi qui perçoivent l'ASS (l'allocation Solidarité Spécifique) ou l'AUD (Allocation Unique Dégressive) des demands d'un premier emploi de moins de 26 ans non étudiants et hors parcours d'insertion, des RMistes, des demands de moins de 26 ans en parcours d'insertion, des demands d'emploi qui sont aidés par les départements.	Revenus inférieurs au SMIC.  Titre attribué sur la base des revenus de la personne et non du ménage.  Statut de demandeur d'emploi, RMiste, CES, stagiaire en réinsertion et stagiaires non rémunérés.
<b>Validité</b>	Les chèquiers ont une valeur de 700 francs (14 chèques de 50 francs).  Deux envois annuels en mars et octobre.	Distribution trimestrielle par les services sociaux des communes  Principe de la gratuité
<b>Spécificités</b>	Le chèque mobilité n'est pas un titre à utilisation pré-déterminée	

### **1.2 D- Profil des bénéficiaires du titre TEMPO<sup>2</sup>**

Les femmes sont deux fois plus nombreuses que les hommes parmi les bénéficiaires du titre.

Selon l'Observatoire Social de Lyon cela s'explique par un taux de chômage féminin plus important, mais aussi par un détournement de l'aide : un certain nombre de femmes au foyer se déclarent demands d'emploi afin de bénéficier du titre gratuit.

L'âge moyen des bénéficiaires est de 35 ans et les moins de 26 ans représentent 24% de l'ensemble des bénéficiaires, 20% sont âgés entre 26 et 30 ans.

43% des bénéficiaires sont célibataires et 14% sont divorcés ou vivent seuls.

61% n'ont pas d'enfants.

<sup>2</sup> Résultats issus d'une enquête réalisée par l'Observatoire Social de Lyon de septembre à décembre 1999 auprès d'un échantillon représentatif de 1547 personnes.

81% des bénéficiaires déclarent un revenu inférieur au seuil de pauvreté, fixé en France à 3700 francs par mois. Cela confirme que le titre touche bien une population défavorisée.

26% étaient étudiants ou scolaires avant de bénéficier du titre

74% utilisaient déjà les transports collectifs précédemment à leur entrée dans le dispositif TEMPO et parmi ceux-ci, 36% utilisaient un abonnement, dont 22% un abonnement scolaire (RAPIDO, CAMPUS).

## 2- les contextes familiaux et leur rôle dans l'organisation des déplacements.

Le cadre familial et les relations parents-enfants connaissent une profonde mutation marquée notamment par l'allongement de la cohabitation des jeunes dans le foyer familial.

La cohabitation familiale se prolonge en moyenne jusqu'à 20 ans pour les filles et 22 ans pour les garçons

91 % des jeunes sont encore scolarisés entre 15 et 19 ans et 46 % des 20-24 ans poursuivent des études.

Les étapes traditionnelles d'accès à l'âge adulte se trouvent à la fois reportées et désynchronisées. et la notion même de seuil, au sens d'étape franchie une bonne fois pour toutes, se trouve remise en question.

La famille recouvre une diversité de situations, moins patriarcale, plus ouverte, plus tolérante, elle est aussi très largement solidaire.

Les déplacements des jeunes sont largement déterminés dans un cadre d'action familial, ce que François Asher appelle **les systèmes familiaux de mobilité**.

En effet, c'est dans le cadre du foyer que s'exercent les contraintes et que se négocient, entre les différents membres de la famille, les conditions matérielles, financières et organisationnelles de la mobilité.

De plus en plus, les contraintes d'organisation dans le cadre familial reposent sur des aspects d'ordre temporels.

Les enfants scolarisés (collégiens, lycéens) sont contraints par des rythmes scolaires relativement plus rigides que les rythmes de travail des parents qui sont marqués par une plus forte dérégulation.

Même si les horaires de l'école tentent de s'adapter à ceux du monde du travail (semaine de 4 jours), la contrainte majeure réside toujours dans la difficulté à faire se coïncider ces temps de plus en plus individualisés dans le cadre collectif du foyer.

La bi activité et l'éloignement croissant du lieu de travail conduisent à une autonomie plus grande des enfants dans l'exercice de leur mobilité.

Dans cette nouvelle donne familiale, le sentiment d'autonomie des jeunes s'exprime de plus en plus dans leur capacité à organiser l'ensemble de leurs activités, au plan spatial et

temporel au travers d'une relation parentale qui s'exerce sur le mode des arbitrages et de la négociation.

## **2.1- Les arbitrages liés à l'achat d'un abonnement transport**

Le contexte de la décision d'achat du titre Imagine'R illustre le jeu des arbitrages parents-enfants il permet de préciser les termes de l'échange et les niveaux de contraintes qui s'exercent.

### **A- Les facteurs qui interviennent dans la décision d'achat**

Pour justifier l'achat ou non d'une carte d'abonnement, les critères décisifs reposent majoritairement sur un principe de rationalisation économique qui prend en compte l'éloignement de l'établissement scolaire et la volonté de réduire les contraintes et les coûts liés à l'accompagnement des enfants par les parents.

Dans l'enquête, 35% des réponses justifient l'achat d'un abonnement transport du fait de l'éloignement de l'établissement scolaire.

52% des réponses, pour justifier le fait de ne pas acheter un abonnement, mettent en avant la proximité de l'établissement scolaire.

Ce critère joue plus particulièrement pour les parents qui résident dans l'agglomération nantaise, comparativement aux parents de Seine Saint-Denis qui mettent plutôt l'accent sur la volonté de réduire les frais et les contraintes liés à l'accompagnement des enfants en voiture.

Sur l'ensemble des 29637 cartes vendues aux scolaires durant l'année 98/99, 38% sont des titres Paris – Banlieue et 62% des titres banlieue-banlieue. Cette répartition est fortement influencée par la commune d'implantation de l'établissement scolaire fréquentée, mais d'autres critères peuvent rentrer en ligne de compte, notamment la nécessité de réaliser des déplacements en semaine dans une commune située dans une zone différentes de la zone correspondant au lieu de résidence ou au lieu d'étude. C'est le cas notamment d'enfants de familles recomposées qui se déplacent dans les foyers des deux parents respectifs.

Pour les parents, une tarification jeunes attractive constitue un outil pour desserrer les contraintes liées à l'accompagnement des enfants aux activités scolaires et péri-scolaires.

33% des parents dont un enfant au moins possède une carte Imagine'r ont déclaré dans l'enquête souhaiter réduire les frais et les contraintes liées à l'accompagnement en voiture.

Les aspects de socialisation et d'autonomie de l'enfant interviennent en seconde position pour expliquer le choix d'une carte d'abonnement. Ils résident dans la volonté des parents soit de favoriser l'autonomie de leur enfant (13% des réponses) soit de faciliter ses activités de loisirs, et de sorties (13% des réponses)

Les autres raisons évoquées interviennent de manière plus marginale, il s'agit de vouloir éviter à son enfant de se retrouver en situation de frauder ou inciter son enfant à utiliser davantage les transports collectifs.

Parmi les foyers qui n'ont pas acheté de cartes à leurs enfants, pour expliquer ce choix la très large majorité des parents citent la proximité de l'établissement scolaire.

18% des réponses concernent la faible utilisation des transports collectifs par leurs enfants.

10% des réponses concernent la proximité des activités de loisirs et de sorties.

Pour 17% des foyers le coût d'une carte est jugé trop important pour le budget familial.

Pour 20% des foyers, l'achat d'une carte d'abonnement les oblige à se restreindre sur d'autres postes budgétaires, voire de diminuer l'argent de poche attribué aux enfants.

Pour 83% des foyers, le choix de la carte s'est imposé de lui-même, tandis que 17% déclarent avoir pesé le pour et le contre avant de faire le choix d'acheter une carte d'abonnement à leur(s) enfant(s).

### **C- Les termes de l'autonomie**

Dans cet apprentissage de l'autonomie par les jeunes, la question de l'accès aux ressources urbaines se pose avec d'autant plus d'acuité que celles-ci pèsent d'un poids significatif pour expliquer la socialisation et le processus de construction identitaire.

En effet, les ressources urbaines opèrent comme des vecteurs de socialisation en complément, voire de plus en plus en concurrence, vis à vis des institutions traditionnelles constituées par la famille et l'école. Cela traduit la rupture avec un modèle reposant sur la transmission et la reproduction pour un modèle qui valorise l'apprentissage autonome et l'interaction.

La question se pose de la capacité pour les jeunes de participer au milieu urbain et d'accéder aux ressources qui le composent, et donc d'assumer leur mobilité spatiale afin de profiter des opportunités qui s'offrent à eux.

Ainsi, l'autonomie se construit autour des conditions d'accès au réseau de transports collectifs. La question de l'accès se pose à différents niveaux. Cela se traduit en effet en termes de moyens financiers, de négociation intra-familiale, d'arbitrage entre différents facteurs organisationnels au sein de la famille ou du foyer.

## **2.2 La mobilité des jeunes possesseurs d'une tarification «jeunes»**

Les pratiques de déplacements des jeunes ont été appréhendées par le biais des activités appartenant aux 4 sphères de la vie quotidienne. Dans cette approche par les activités ont été pris en compte la sphère scolaire, professionnelle, la sphère domestique, la sphère du temps libre et la sphère de l'engagement citoyen.

L'échantillon a été stratifié en prenant compte le statut des jeunes de manière à ce que soient représentés des jeunes scolarisés ou étudiants et des jeunes sortis du système éducatif, des jeunes actifs.

La stratification par classe d'âge : 11/18 ans et 19/25 ans.

Les jeunes ont décrit les déplacements occasionnés par la réalisation de ces activités, dans le mois qui a précédé l'enquête, en termes de fréquence, de temporalité (matin, après-midi, soir), de localisation (le quartier, la commune de résidence, les communes aux alentours, la ville centre, ailleurs), et de type (seul, accompagné par les parents ou en groupe).

La périodicité du mois et un mode de questionnement en termes d'habitude constituent la méthode la plus appropriée (cf les travaux de Marie Hélène Massot INRETS en 1995) pour appréhender la variabilité des comportements de mobilité, notamment en ce qui concerne les activités occasionnelles. Cette approche, plus représentative de la variété des pratiques urbaines, permet aussi d'opérer la distinction entre déplacements de semaine et déplacements de week-end.

L'ensemble des informations recueillies nous a permis d'analyser et de comprendre les comportements de mobilité des jeunes en lien avec le titre de transport utilisé et plus globalement l'usage des modes de transports et le statut de la voiture individuelle, en tant qu'alternative accessible.

### **2.2.1- Des territoires de vie contingents – Une urbanité réticulaire**

La perception dominante de l'espace urbain se construit sur la notion d'un ensemble imbriqué de ressources sociales, culturelles, économiques, marchandes et non marchandes mobilisables par les jeunes.

Les activités liées aux études ou au travail sont particulièrement structurantes quant au lieu de destination et aux horaires. Par contre les activités de loisirs et de sociabilité renvoient à des déplacements plus libres et composent un espace urbain pratiqué « mouvant ».



On identifie pour les deux sites étudiés des modèles différents quant à la mobilisation des ressources urbaines par les jeunes. Cela renvoie :

- **aux aspects structurels liés au type d'urbanisation,**

Le District de l'Agglomération Nantaise et de Département de Seine Saint-Denis renvoient à deux types de tissu urbain différenciés :

- Le département de Seine Saint-Denis : tissu dense avec une forte imbrication des communes - Tissu suburbain de première couronne
- Le district de l'Agglomération Nantaise : agglomération marquée par le phénomène de la périurbanisation.

- **aux aspects structurels liés aux infrastructures de transport qui maillent le territoire .**

Le département de Seine Saint-Denis offre une variété de situations en ce qui concerne la desserte des communes par les transports publics.

L'analyse de la structure de l'offre de transports collectifs a permis de différencier 4 groupes de communes sur ce critère :

**Le 1<sup>er</sup> type** est constitué des communes dont l'offre de transports collectifs est diversifiée, avec un maillage dense. Ces communes sont desservies par le métro, le RER ou le réseau ferré de banlieue, le tramway et des lignes de bus.

**Le 2<sup>ème</sup> type** rassemble les communes limitrophes de Paris, desservies par le métro et des lignes de bus.

**Le 3<sup>ème</sup> type** est constitué de communes exclusivement desservies par un réseau de bus.

**Le 4<sup>ème</sup> type** concerne des communes desservies par des modes de transports lourds (train ou RER), en plus d'une desserte par les bus.

En ce qui concerne le District de l'Agglomération Nantaise, on distingue 3 types de communes

**Le 1<sup>er</sup> type** concerne les communes desservies par plusieurs modes de transports dont le tramway (Nantes- Rezé – Orvault).

**Le 2<sup>ème</sup> type** est constitué des communes desservies par les bus et le réseau ferré régional (Couëron – Basse Indre – Thouaré sur Loire – Saint-Sébastien sur Loire

**Le 3<sup>ème</sup> type** rassemble des communes desservies uniquement par les bus (Basse Goulaine – Vertou- Les Sorinières – Saint Aignan de Grand Lieu – Bouaye – Bouguenais – La Montagne – Saint-Jean de Boiseau – Sautron – La Chapelle sur Erdre - Carquefou – Sainte Luce sur Loire – Le Pellerin)

Le réseau de tramway est le principal réseau de France. Avec sa 3<sup>ème</sup> ligne et les prolongements des lignes existantes (en cours ou déjà réalisés), le réseau passera à 45 km. Par ailleurs, le District envisage, avec la SNCF, l'utilisation des voies ferrées de l'Agglomération (85 km) pour le transport urbain (voir carte en annexe)

### **2.2.2- Les modèles de mobilité à l'oeuvre**

- **Un modèle de connexité radiale** : dans le District de l'Agglomération Nantaise (DAN), la mobilité des jeunes dessine un rapport à la ville marqué par la forte polarité de Nantes . On se trouve dans un contexte de relation d'agglomération.
- **Un modèle de la contiguïté** : dans le Département de Seine Saint-Denis, le rapport à la ville est multi-polaire, dans un espace de proximité élargi qui englobe la commune de résidence et les communes aux alentours.

Dans ce contexte, la ville centre polarise moins les déplacements, l'influence de Paris est donc concurrencée par les communes proches du domicile bien desservies par le réseau de transport, en rocade. Ce contexte est plus favorable à l'utilisation des transports collectifs, ils constituent une alternative forte à la voiture individuelle.

En Seine Saint-Denis la pratique du domicile est concurrencée par les couronnes alentours et Paris pour la réalisation des activités de sociabilité et de déambulation, alors que dans le District de l'Agglomération Nantaise la ville centre joue un rôle dominant.

Activités	Site	Dans mon quartier	Dans un autre quartier de ma commune résidence	Dans une autre commune aux alentours	Dans la ville centre (Paris ou Nantes)	Ailleurs
Achats	DAN	16%	9%	27%	<b>56%</b>	0%
	DSSD	<b>26%</b>	16%	23%	33%	1%
Sorties culturelles	DAN	8%	10%	17%	<b>65%</b>	0%
	DSSD	<b>20%</b>	17%	32%	31%	1%
Sorties loisirs	DAN	9%	9%	17%	<b>61%</b>	4%
	DSSD	<b>16%</b>	15%	34%	33%	2%
Activités sportives	DAN	42%	25%	12%	<b>20%</b>	1%
	DSSD	<b>65%</b>	10%	15%	8%	2%
Visites (amis familles)	DAN	16%	22%	26%	<b>27%</b>	9%
	DSSD	<b>30%</b>	16%	36%	17%	1%
Promenade	DAN	33%	18%	9%	36%	4%
	DSSD	39%	11%	19%	28%	3%
Démarches de santé	DAN	46%	27%	11%	<b>16%</b>	0%
	DSSD	<b>61%</b>	22%	10%	7%	0%

### 2.2.3 Les niveaux de fréquentation urbaine

L'enquête réalisée par la SOFRES concernant la population des utilisateurs de la carte IMAGINE'R a montré qu'en moyenne les élèves effectuent 17,4 déplacements par semaine en période scolaire (tous motifs confondus) , contre 16,9 pour les étudiants.

La plus forte mobilité globale des scolaires est liée à un programme plus chargé en termes d'heures de cours et d'activités péri-scolaire liés à l'obligation d'y assister. Par contre les étudiants réalisent plus de déplacements hors les déplacements domicile-lieu d'étude, soit 10,6 déplacements par semaine contre 8,8 pour les scolaires.

Pendant la période des petites vacances, les scolaires réalisent 8,6 déplacements par semaine, contre 10,2 pour les étudiants.

**Par rapport à la période scolaire, la mobilité des élèves pour les déplacements non contraints a augmenté de 16% et celle des étudiants de 25%.**

Pendant la période des grandes vacances, les élèves réalisent 7,4 déplacements par semaine, contre 10,5 pour les étudiants ( y compris les stages).

**On observe ainsi que pendant la période des grandes vacances, la mobilité des scolaires (hors déplacements contraints) a augmenté de 64% et celle des étudiants de 74% par rapport à la période scolaire.**

Aussi malgré l'absence de cours, la mobilité totale des scolaires a diminué de 10% tandis que celle des étudiants a augmenté de 10%.

**Ces résultats traduisent l'existence d'une mobilité soutenue pendant les périodes de vacances en ce qui concerne les activités de loisirs et de sociabilité.**

#### **2.2.4 Les niveaux de fréquentation urbaine selon l'âge**

L'analyse des résultats de notre enquête montre que concernant les activités extra-scolaires, les niveaux de fréquentation urbaine décrivent une sociabilité et une autonomie développées.

##### **Nombre d'occasions de se déplacer par activités dans une période d'un mois**

	11/14 ans	15/17 ans	18/21 ans	22/26 ans	Ensemble
Achats	4,4	4,5	6,5	7,6	5,8
Sorties culturelles	1,8	1,9	3,1	3,2	2,6
Sorties loisirs	1,5	2,4	3,4	4,9	3,1
Activités sportives	9,8	8,7	5,9	5,7	7,3
<b>Visites amis, famille</b>	<b>7,5</b>	<b>9,6</b>	<b>9,9</b>	<b>8,5</b>	<b>9,1</b>
<b>Promenade</b>	<b>10</b>	<b>10,3</b>	<b>9,6</b>	<b>12,4</b>	<b>10,4</b>
Santé	1,1	2,3	2	1,6	1,8
Activités associatives	1,7	0,9	0,9	1,3	1,2

En effet on évalue pour les activités de promenade en moyenne 10,4 occasions de se déplacer par mois et 9,1 occasions pour les activités de sociabilité.

La fréquence de ces activités augmente avec l'âge.

En ce qui concerne les activités sportives, on observe une diminution de la pratique pour la tranche d'âge des 15/17 ans et une seconde diminution plus nette à partir de 18 ans.

Les activités d'achat sont stables pour les 11/17 ans, on dénombre pour ces classes d'âge 4,5 occasions de se déplacer par mois. Elles sont cependant deux fois plus fréquentes que les activités de sorties culturelles ou de loisirs.

L'intensité des fréquentations urbaines peut se traduire par différents modes de relations à la ville

- **La rencontre :**

C'est se rencontrer entre amis, rencontrer des gens que l'on ne connaît pas, être en compagnie.

- **La consommation marchande et non marchande :**

Elle se fait par le regard (le lèche vitrine), la parole (se renseigner sur le prix), par l'achat proprement dit. Elle procure un sentiment d'aisance, de facilité, d'intégration, de détente de bien-être.

- **Les sorties**

C'est le rituel de la fête, l'entre soi est beaucoup plus marqué.

- **La déambulation, la contemplation.**

La ville, c'est aussi un paysage que l'on peut s'approprier, où on peut bénéficier de la nature, de lieux de détente, de découverte. Le parc est le lieu le plus emblématique, c'est un lieu de sociabilité et de rêverie privilégié.

Ces modes relationnels à la ville mobilisent et investissent des espaces urbains aux fonctions spécifiques :

- **Des espaces relationnels :** → Les espaces de transports.

Les espaces de transports correspondent à des lieux d'animation et de sociabilité informelle pour les jeunes qui s'y donnent rendez-vous, s'y rencontrent.

- **Des espaces de convivance** → La rue, les centres commerciaux, les parcs

- **Des espaces de représentation** → La ville centre, les quartiers chics

Autant d'espaces multiples et variés mis en relation par le réseau de transports collectifs à des échelles géographiques variées.

Les activités de visite et de promenade sont plus particulièrement valorisées, l'espace public ouvert est fortement investi. L'espace des déplacements liés aux activités de loisirs et de sociabilité est un espace contingent qui se compose au fil des opportunités et des ressources qu'il recèle.

### **2.2.5- Les déplacements en groupe – Une spécificité de la mobilité des jeunes.**

**Cette caractéristique est rarement prise en compte dans les politiques tarifaires,** cependant, la SEMITAN, qui a construit une gamme tarifaire très complète et innovante, propose une titre valable le samedi (Formule Samedi) qui permet à 5 personnes maximum de voyager avec un seul ticket, sur toutes les lignes TAN et TER à l'intérieur de l'Agglomération Nantaise

Les déplacements à plusieurs constituent une composante importante des déplacements des jeunes, notamment pour les activités de sorties culturelles et de loisirs et les activités de promenade.

Les déplacements accompagnés avec la famille concernent plutôt les déplacements liés aux achats, ou aux visites.

#### **Répartition des déplacements selon le mode d'accompagnement**

	<b>Seul</b>	<b>En groupe</b>	<b>Accompagné par les parents</b>
Achats	32%	39%	29%
<b>Sorties culturelles</b>	4%	<b>85%</b>	11%
<b>Sorties loisirs</b>	3%	<b>78%</b>	19%
Activités sportives	40%	56%	4%
Visites amis, famille	37%	36%	27%
Promenade	20%	<b>70%</b>	10%
Santé	64%	2%	34%
Activités associatives	55%	36%	9%

### **2.2.6- Les temporalités des activités de la vie quotidienne**

Les pratiques de déplacements sont relativement homogènes pour les deux sites en termes de temporalité (pour une structure d'âge et de statut comparable). On note toutefois des pratiques de soirée plus développées en ce qui concerne les activités de sorties loisirs et les activités sportives pour l'échantillon du DAN.

### Répartition des déplacements selon leur temporalité

Activités	Site	Le matin	L'après-midi	En soirée
Achats	DAN	12%	78%	10%
	DSSD	15%	73%	12%
Sorties culturelles	DAN	6%	25%	69%
	DSSD	8%	32%	60%
Sorties loisirs	DAN	0%	12%	88%
	DSSD	1%	29%	70%
Activités sportives	DAN	8%	46%	46%
	DSSD	10%	57%	33%
Visites (amis familles)	DAN	3%	65%	32%
	DSSD	4%	58%	38%
Promenade	DAN	9%	79%	12%
	DSSD	9%	81%	10%
Démarches de santé	DAN	35%	50%	15%
	DSSD	36%	50%	14%

#### 2.2.7- Les pratiques modales

**Les jeunes ont de plus en plus tendance à s'inscrire dans la multimodalité.**

La possession ou l'utilisation libre au sein du foyer d'une voiture, n'exclut pas le recours aux transports collectifs et plus particulièrement l'acquisition d'une carte de transport.

Cela traduit un usage « raisonné » des transports collectifs, le choix modal relevant d'un arbitrage entre tous les modes disponibles sur des critères qui ne sont pas uniquement d'ordre économiques, mais aussi de confort, de sécurité, de vitesse, de praticité, de convivialité, d'ambiance.....

Les transports collectifs renvoient à la consommation urbaine, à toutes les possibilités de vivre la ville sur différents modes, marchands et non marchands. La voiture individuelle renvoie à un statut de sociabilité restreinte et festive.

**Pendant la période des vacances scolaires, on observe une utilisation moins quotidienne des transports collectifs .**

- Cette évolution est particulièrement nette pour les 11/14 ans, dont l'usage des transports collectifs est très lié aux déplacements scolaires.

32% des 11/14 ans n'utilisent jamais les transports collectifs pendant les grandes vacances scolaires (jours de présence), contre seulement 11% en période scolaire.

- Les 15/17 ans correspond à la tranche d'âge pour laquelle on observe le maintien d'une mobilité soutenue en transports collectifs pendant les grandes vacances.

32% des 15/17 ans ont un usage quotidien et 33% ont un usage hebdomadaire des transports collectifs.

**Parallèlement, les occasions de déplacements concernant les activités de loisirs sont aussi fréquentes.**

**Il y a donc une recomposition spatiale de la mobilité et des transferts vers des modes de déplacements alternatifs aux transports collectifs pendant la période des vacances, notamment en direction de la voiture (mode partagé, accompagné, etc...).**

- Parmi les utilisateurs des cartes RAPIDO ou CAMPUS en période scolaire, 64% font le choix de ne pas l'acheter pendant la période des vacances.
- Parmi les utilisateurs de la carte IMAGINE'R, l'utilisation quotidienne des transports collectifs diminue. Alors que 92% d'entre-eux sont des utilisateurs quotidiens des transports collectifs en période scolaire, le pourcentage tombe à 29% pendant les grandes vacances, contre 37% qui ont une fréquentation hebdomadaire, 23% occasionnelle et 10% qui déclarent ne jamais les utiliser.
- En période de vacances scolaires, l'usage quotidien du vélo pour se déplacer rassemble 16% de jeunes, contre 8% en période scolaire.
- La voiture en tant que passager est utilisée quotidiennement par 31% des jeunes interrogés pendant les vacances, contre 25% en période scolaire.

### **2.2.8- Les impacts de la carte d'abonnement sur les comportements de mobilité :**

On constate une perception positive des jeunes utilisateurs des cartes d'abonnement comme :

#### **Un élément « facilitateur » et incitatif de leur mobilité**

Depuis qu'ils utilisent leur carte d'abonnement, 74% déclarent réaliser plus de déplacements en semaine (75% dans le DAN et 73% en SSD)

56% déclarent réaliser plus de déplacements le week-end, dont 46% dans le DAN et 65% en SSD. On mesure l'effet de la possibilité de dézoning offerte par la carte IMAGINE'R.

60% déclarent fréquenter des équipements ou des lieux qu'ils ne fréquentaient pas auparavant (62% dans le DAN et 59% en SSD).



On vérifie que la possession d'une carte a un impact positif sur la fréquence de réalisation des activités de sociabilité.

On calcule, en moyenne, pour les utilisateurs d'une carte d'abonnement 9 occasions mensuelles de réaliser une activité liée aux visites aux amis, à la famille, contre 6,5 parmi les non utilisateurs d'une carte.

#### **Nombre d'occasions de se déplacer par activité dans une période d'un mois**

	Possesseurs d'une carte d'abonnement	Non possesseurs d'une carte d'abonnement
Achats	5,4	4,6
Sorties culturelles	2,6	2,6
Sorties loisirs	2,9	2
Activités sportives	8,4	9
<b>Visites amis, famille</b>	<b>9</b>	<b>6,5</b>
<b>Promenade</b>	<b>10,1</b>	<b>9,5</b>
Santé	1,7	2,4
Activités associatives	1	1,3

#### **2.2.9- L'utilisation du dézouage par les possesseurs de la carte IMAGINE'R**

Sur l'ensemble de la clientèle IMAGINE'R, 26%<sup>3</sup> ont déclaré avoir réalisé un déplacement en dehors de leur zone de validité de leur carte au moins trois week-ends dans un mois, 18% deux week-end dans un mois et 17% un seul week-end. 39% réalisent un déplacement dézoué moins souvent.

Ce sont surtout les utilisateurs d'un coupon Banlieue-Banlieue qui recourent à cette facilité. 29% d'entre-eux « dézouent » au moins 3 week-end par mois, contre 9% des possesseurs d'un titre Paris-Banlieue.

#### **Un élément favorisant leur autonomie**

59% des utilisateurs des cartes d'abonnement ont le sentiment de moins solliciter les autres pour se faire accompagner en voiture

Ainsi ces titres contribuent

à élargir l'usage des transports collectifs à des déplacements autres que fonctionnels du type domicile lieu d'étude

à favoriser les micro-déplacements.

A favoriser la cristallisation d'un sentiment d'indépendance autour de l'utilisation des transports collectifs

<sup>3</sup> Enquête SOFRES – 5900 interviews téléphoniques réalisés entre février et août 1999.

### **2.2.10- Les impacts des tarifications sociales sur la mobilité des bénéficiaires**

36% des utilisateurs de la carte TEMPO déclarent avoir une utilisation plus fréquente des transports collectifs. 64% des bénéficiaires utilisent les transports collectifs tous les jours

Ce taux montre que les besoins en déplacements de cette population sont importants et un grand nombre ne dispose que des TC pour les satisfaire.

Le titre TEMPO a engendré 24% de nouveaux usagers et une augmentation des déplacements en transports collectifs pour les personnes déjà utilisatrices.

### **3- Les effets d'inégalités des tarifications dédiées aux jeunes**

#### **3.1 Les termes de l'équité**

La notion d'équité se décline en équité horizontale et équité verticale qui renvoient à deux lectures du principe de justice sociale.

**Equité horizontale** : Equité de la répartition des coûts et des bénéfices entre des individus aux profils semblables en termes de capacités financières et culturelles.

Un principe d'égalité des usagers devant le service public prévaut. Ce principe interdit de pratiquer toute discrimination tarifaire entre les usagers d'un service. Ce principe découle du principe d'égalité des usagers devant les charges publiques et signifie que la collectivité locale responsable de services locaux ne doit pas traiter différemment des personnes se trouvant dans des situations identiques.<sup>4</sup>

**Equité verticale** : Le transport est plus équitable, s'il procure les bénéfices les plus importants au coût les plus bas aux groupes désavantagés.

Le Conseil d'Etat admet des discriminations tarifaires dans 3 cas<sup>5</sup> :

- Si une loi l'autorise
- S'il existe entre les usagers des différences objectives et préexistantes de situation appréciables
- S'il apparaît une nécessité d'intérêt général en rapport avec les conditions d'exploitation ou l'objet du service.

Rejetant dans un premier temps le principe d'un barème par tranche de revenus de la population d'usagers potentiels, pour éviter une disparité entre foyers dont le quotient familial est relativement proche, le Conseil d'Etat est finalement revenu sur ce principe si deux conditions sont retenues :

- La modalité des tarifs ainsi conçue ne doit pas interdire l'accès du service à certains usagers.
- Les tarifs les plus élevés ne doivent pas excéder le prix de revient du service.

**En ce qui concerne les tarifications des transports collectifs on observe de nombreuses discriminations selon l'âge, le statut, le lieu de résidence...liées aux différentes formes de tarifications mises en œuvre.**

---

<sup>4</sup> GART – Politiques tarifaires – Héritage du passé ou stratégie de reconquête de la clientèle - 1995

<sup>5</sup> Arrêt du Conseil d'Etat – 10 mai 1974.

### **3.2- Comment la recherche d'une situation équitable entre les institutions produit des conditions génératrices d'inégalités.**

#### **Le cas de la carte IMAGINE'R :**

Le financement du titre IMAGINE'R est partagé entre différents partenaires.

En ce qui concerne les réductions attachées au titre, la part de financement de l'Etat est de 64% pour le département de Seine Saint-Denis, la part du département s'élève à 36% et 14% pour le STP.

La Région finance le dézonage le samedi, le dimanche, les jours fériés et pendant les petites vacances.

Ce mode de financement croisé entre différents partenaires dont les niveaux de compétence, les prérogatives et les objectifs poursuivis diffèrent a cependant conduit à d'âpres négociations et débats pour définir les niveaux de contribution de chacun et aboutir à une coopération équitable, dans le respect des objectifs visés par la carte IMAGINE'R.

Il est intéressant de rappeler l'historique des positions et des évolutions de chaque partenaire dans la négociation pour bien comprendre comment « le prisme » des intérêts croisés des partenaires financeurs est potentiellement générateur d'inégalités.

La carte IMAGINE'R a été créée pour permettre aux jeunes de se rendre à leur établissement scolaire mais également pour favoriser les activités péri-scolaires et plus largement faciliter l'accès aux ressources urbaines.

Le Ministère de l'Education Nationale de la Recherche et des Technologies (MENRT) souhaitait conditionner l'éligibilité des élèves boursiers à la tarification sociale à un critère d'éloignement, pour n'attribuer une aide qu'aux seuls élèves boursiers résidant à plus d'un kilomètre (à vol d'oiseau) de leur établissement scolaire.

L'achat du titre pour d'autres motifs que les déplacements scolaires posait la question de la légitimité de la participation du MENRT en matière d'aide sociale.

Au travers du financement de la carte IMAGINE'R, l'objectif poursuivi par le MNRT visait la facilitation et la prise en charge des déplacements scolaire et non les déplacements péri-scolaires. Aussi, la proximité d'un établissement scolaire ne justifiait pas selon lui l'acquisition d'une carte.

Si ce critère avait été retenu, le nombre d'élèves boursiers pouvant prétendre à une prise en charge partielle de l'achat de leur carte IMAGINE'R serait passé de 57000 à 12200 élèves en Seine Saint-Denis.

Pour le Conseil Général, une telle mesure aurait produit une situation d'inéquité au sein d'une population partageant les mêmes conditions d'existence et constituait une situation incompatible avec les objectifs poursuivis dans le cadre de la politique de la ville, le département souhaite développer l'accès des jeunes aux activités culturelles, sportives et de loisirs.

Dans le mode de financement de la carte IMAGINE'R, les départements ont la faculté de consentir des réductions tarifaires fondées sur des critères autres que sociaux à certaines catégories d'élèves . Le prix public de la carte est alors inférieur au tarif arrêté par le STP.

Par exemple, certains départements ont décidé d'accorder une aide ciblée et conditionnelle, tandis que d'autres ont décidé d'aider tous les utilisateurs de la carte IMAGINE'R , quelque soit leur situation.

Dans les Yvelines, une réduction de 40% est accordée à pratiquement tous les élèves.

Dans le val d'Oise, les aides en direction des boursiers sont plus importantes que dans les autres départements.

Ce parti - pris est menée par des départements de la grande couronne, dans lesquels il existait une politique de transport scolaire plus développée au plan budgétaire que dans les départements de petite couronne.

Aussi dans ces départements on observe des reports de la carte scolaire vers la carte IMAGINE'R, plus importants compte tenu du prix avantageux et des possibilités de déplacements offertes.

D'autres départements tiennent compte de la distance entre le domicile et l'établissement scolaire pour décider d'une aide complémentaire. Il n'y a pas d'uniformité.

Le département de Seine et Marne applique une réduction de 50% supplémentaire au coût de base de la carte IMAGINE'R pour les élèves dont l'établissement scolaire le plus proche de leur domicile, compte tenu des spécificités d'enseignement choisies, est situé à plus de 5 kilomètres en zone urbaine et plus de 3 kilomètres en zone rurale.

Le département de l'Essonne propose une réduction de 20% sur le tarif de base de la carte IMAGINE'R pour les élèves dont l'établissement scolaire le plus proche de leur domicile, compte tenu des spécificités d'enseignement choisies, est situé à plus de 2,5 kilomètres

On observe ainsi de fortes variations du coût réel de la carte à la charge du jeune acquéreur selon son département d'appartenance.

### **Le cas du District de l'Agglomération Nantaise**

L'intercommunalité qui fonde le fonctionnement du District de l'Agglomération Nantaise a généré des règles de tarification et de financement plus homogènes et équitables s'appliquant de manière égale, pour chacune des communes.

### **Les principes de tarification choisis par la commission transports pour répondre au principe d'équité reposent sur la combinaison de deux critères :**

**Le taux d'usage réel** : Compte tenu de l'existence de comportements de mobilité différenciés selon les catégories sociales (scolaires, étudiants, seniors, personnes défavorisées...), ce principe exige que l'on applique pas le même tarif à tous ces usagers. Ainsi, l'application de cette règle permet de garantir que le prix payé pour chaque déplacement par l'utilisateur soit sensiblement identique, quelle que soit la catégorie sociale à laquelle il appartient. Ce principe de définition tarifaire renvoie au concept d'équité horizontale défini plus haut.

<b>Titre</b>	<b>Nombre de déplacements / jour</b>	<b>Coût</b>
<b>Abonnement mensuel classique</b>	77 déplacements par jour	
<b>Abonnement CAMPUS</b>	60 déplacements par jour	Environ 66% du coût de l'abonnement mensuel
<b>Abonnement RAPIDO</b>	50 déplacements par jour	Environ 50% du coût de l'abonnement mensuel

**Les conditions de ressources** : par exemple, pour les demandeurs d'emploi le seuil est fixé au SMIC, ce qui permet de traiter de la même manière les bénéficiaires du RMI, les CES (Contrat Emploi Solidarité) et les autres personnes bénéficiant d'un stage agréé de réinsertion par le travail.

### **3.3- Un accès inégal aux tarifications sociales pour les bénéficiaires potentiels.**

#### **En ce qui concerne le titre TEMPO**

L'évaluation du taux de pénétration du titre pour différentes catégories de bénéficiaires potentiels a été réalisée en 1999 par l'Observatoire Social de Lyon.

<b>Catégorie</b>	<b>Taux de pénétration</b>
Demandeurs d'emploi	> à 60%
Bénéficiaires du RMI	Moins de 30%
Titulaires de CES et CEC	Environ 30%

Le taux de pénétration du titre TEMPO est plus important pour la catégorie des demandeurs d'emploi, mais plus faible dans la catégorie des bénéficiaires du RMI.

Selon L'observatoire Sociale de Lyon émet différentes hypothèses pour expliquer cet écart :

- La population des RMIstes est plus isolée que celle des demandeurs d'emploi
- C'est une population moins mobile.

#### **En ce qui concerne le chèque mobilité**

Les critères d'attribution du chèque mobilité, mouvants et sélectifs excluent une partie de la population. Un écart important existe entre le nombre de personnes aidées et la quantité d'ayants droits théoriques. La sous utilisation des sommes budgétées à destination du chèque mobilité (4MF pour un budget 98 de 30 MF), soulève la question de la pertinence du titre eu égard du problème social posé.

#### **En ce qui concerne le titre IMAGINE'R pour la catégorie des élèves boursiers**

En Seine Saint-Denis, 9% des titulaires du titre, pour l'année scolaire 1998-1999 ont bénéficié d'une subvention sociale alors que le pourcentage des boursiers dans la population totale des scolaires atteint 40%.

En 1999-2000, le taux de boursiers parmi les titulaires de la carte IMAGINE'R est passé à 11%, du fait notamment d'un alignement des conditions d'octroi sur les conditions générales retenues au niveau régional, autrement dit en réintégrant les lycéens boursiers .

Ces résultats posent néanmoins la question de ménager à tous un accès égal à l'information pour mobiliser les dispositifs sociaux existants.

### **3.4- Les catégories des étudiants et des jeunes adultes sortis du système scolaire mal prises en compte**

L'âge limite de 26 ans retenue correspond à un seuil fixé par l'INSEE. Cependant les parcours des jeunes adultes pour accéder à l'autonomie financière sont de plus en plus chaotiques

Le statut d'étudiant recouvre lui aussi une diversité de situations. Il existe une pauvreté étudiante mal prise en compte. Selon les rapports parlementaires Dauriac et Grignon « nombre d'étudiants sont contraintes d'interrompre leur cursus pour trouver les moyens de subsister, si bien que certains jeunes âgés de plus de 25 ans en viennent à choisir le RMI pour poursuivre les études ». Ces rapports soulignent d'autre part que les allocations d'étude sont sous utilisées par les rectorats qui « éprouvent des difficultés à appréhender et qualifier le phénomène de pauvreté étudiante ».

Près de deux étudiants sur cent sont en situation de pauvreté persistante ou chronique, et 40% des étudiants déclarent être obligés de travailler pour poursuivre leurs études.

#### **Les étapes traditionnelles d'accès à l'âge adulte se trouvent à la fois allongées et désynchronisées.**

Les seuils marquant le passage à l'autonomie sont mouvants, les différentes étapes peuvent être interverties, les seuils ne sont jamais passés définitivement aussi des phénomènes « d'aller-retour » peuvent se produire qui place les jeunes dans des situations de précarité chroniques et temporaires.

Sur les 27 % de jeunes sortis du système éducatif sans qualification, la moitié atteint l'autonomie 5 ans plus tard, et 21 % d'entre eux sont exclus du marché du travail (étude menée entre 1992 et 1997 par la Ministère de la Jeunesse et des Sports)

Par ailleurs, le contexte récent de reprise économique s'accompagne d'un nouveau rapport au travail qui se traduit par une plus grande précarité, du fait notamment de la recherche d'une plus grande flexibilité par les entreprises.

Ainsi, les situations des jeunes sont extrêmement individualisées et mouvantes. Il y a une incompatibilité entre des situations objectivement vécues par les jeunes et les critères d'éligibilité à l'aide sociale reposant sur des statuts et des évaluations de ressources. Les critères retenus et leur évaluation ont tendance à figer des catégories descriptives qui en réalité évoluent rapidement.

Alors que l'on rentre dans les dispositifs IMAGINE'R, CAMPUS ou RAPIDO sur un critère de statut, on en sort sur un critère d'âge. **Ces critères deviennent obsolètes** pour décrire les contextes actuels de la jeunesse et garantir un traitement social équitable des différentes situations observées.



Les rythmes de vérification des critères d'éligibilité (tous les 3 mois pour le titre TEMPO) sont définis dans une optique de réduction de la charge de travail liée au traitement administratif des demandes , ils ne correspondent pas aux cycles de changements de situation des allocataires.

Il existe pourtant chez les jeunes une précarité de transition marquée par l'alternance des statuts et des ressources financières.

Souvent les périodes de travail sont souvent trop courtes pour permettre une prise en charge par l'assurance chômage.

Cela entretient donc une précarité récurrente mal prise en compte dans les mécanismes de tarification sociales qui restent trop cloisonnés.

**En conclusion** : les structures tarifaires produisent des effets différents en termes de réduction des inégalités.

Ces différences tiennent aux logiques institutionnelles et à une volonté de « coller » aux situations des différentes catégories de jeunes.

La carte Imagine'R a pu rétablir une relative égalité entre les départements d'Ile de France. Dans l'agglomération Nantaise, le District dans une perspective intercommunale qui semble favoriser l'application des règles tarifaires plus équilibrées d'où une moindre discrimination en direction des jeunes et une plus grande facilité pour l'opérateur de transport de s'adapter aux pratiques des jeunes .

Si l'on considère les attentes des jeunes et leur pratiques de déplacement, la tarification est un moyen de satisfaire leur mobilité dans des conditions sécurisées, elle permet de se déplacer la conscience tranquille.

Cette situation de bien être psychologique a des conséquences positives sur le comportement social et collectif.

Cependant la tarification « jeune » apparaît trop sélective, voire injuste lorsqu'elle implique la validation par un établissement scolaire ou universitaire.

Une tarification « universelle » pour tous les jeunes quelque soit leur statut apparaîtrait plus conforme au principe d'égalité.

## ANNEXES

### Composition de l'échantillon

Répartition des jeunes selon leur âge		
Non réponse	0	
11 à 14 ans	53	17,55%
15 à 17 ans	79	26,16%
18 à 21 ans	107	35,43%
22 à 26 ans	63	20,86%
Total répondants	302	100,00%

Répartition des jeunes selon le sexe		
Non réponse	0	
Garçon	142	47,02%
Fille	160	52,98%
Total répondants	302	100,00%

Répartition des jeunes intégrés dans le système éducatif selon leur statut		
Non réponse	120	
Collégien	63	34,62%
Lycéen	71	39,01%
Etudiant	48	26,38%
Total répondants	182	100,00%

Situation des jeunes ayant quitté le système éducatif selon leur statut		
Non réponse	182	
Demandeur d'emploi, inscrit à l'ANPE	53	44,17%
En stage, formation	34	28,33%
En interim	7	5,83%
emploi jeune	2	1,67%
Inactif	6	5,00%
Autre situation	18	15,00%
Total répondants	120	100,00%

Répartition des jeunes selon leur lieu d'étude		
Non réponse	120	
Dans votre commune de résidence	64	35,16%
Dans une commune voisine	72	39,56%
Nantes	40	21,98%
Ailleurs	6	3,30%
Total répondants	182	100,00%

Répartition des jeunes selon leur statut boursiers ou non boursiers		
Non réponse	120	
Boursiers	30	16,48%
Non boursiers	152	83,52%
Total répondants	182	100,00%

<b>Répartition des jeunes selon le type d'établissement fréquenté</b>		
Non réponse	120	
Un établissement public	135	74,18%
Un établissement privé	47	25,82%
Total répondants	182	100,00%

<b>Echantillon des jeunes ayant quitté le système éducatif - Depuis combien de temps avez-vous quitté l'école ?</b>		
Non réponse	182	
Moins d'un an	42	35,00%
Depuis 1 à 2 ans	38	31,67%
Depuis 2 à 3 ans	16	13,33%
Depuis 3 à 4 ans	17	14,17%
Depuis plus de 4 ans	7	5,83%
Total répondants	120	100,00%

<b>Répartition des jeunes ayant quitté le système éducatif selon leur niveau d'étude</b>		
Non réponse	182	
Enseignement supérieur	36	30,00%
BAC ou équivalent	29	24,17%
Arrêt en seconde ou première	5	4,17%
CAP/BEP	38	31,67%
Arrêt en 3ème	8	6,67%
Arrêt en 1ère année de CAP/BEP	1	0,83%
Arrêt avant la 3ème	3	2,50%
Total répondants	120	100,00%

<b>Accès des jeunes aux modes de transport autonomes</b>		
Non réponse	0	
Voiture	56	18,54%
Scooter, vélomoteur	14	4,64%
Vélo	79	26,16%
Roller	6	1,99%
Aucun	147	48,68%
Total répondants	302	100,00%

<b>Répartition des jeunes scolaire ou étudiants selon leur lieu de résidence</b>		
Non réponse	120	
Chez vos parents	181	99,45%
Dans votre propre logement	1	0,55%
Total répondants	182	100,00%

<b>Répartition des jeunes ayant quitté le système éducatif selon leur lieu d'habitation</b>		
Non réponse	182	
Chez vos parents	92	76,67%
Dans votre propre logement	21	17,50%

Dans un foyer	0	0,00%
hébergé chez des amis ou dans la famille	3	2,50%
autre	4	3,33%
Total répondants	120	100,00%

<b>Situation des jeunes scolarisés</b>		
Non réponse	120	
Je vis grâce aux aides de mes parents	155	85,16%
Je poursuis mes études et je fais de petits jobs en parallèle	21	11,54%
Je suis indépendant, mais je n'ai aucune ressource	3	1,65%
Je suis indépendant et mes revenus sont suffisants	1	1,65%
Total répondants	182	100,00%

<b>Répartition des jeunes ayant quitté le système éducatif selon leurs sources de revenu</b>		
Non réponse	182	
Aide financière des parents ou amis	36	30,00%
allocation logement	2	1,67%
Rémunération de stage	26	21,67%
Salaire	31	25,83%
RMI	0	0,00%
Autre	7	5,83%
Sans ressources	17	14,17%
NSP	1	0,83%
Total répondants	120	100,00%

<b>Part des jeunes sortis du système éducatif vivant en couple</b>		
Non réponse	182	
Oui	20	16,67%
Non	100	83,33%
Total répondants	120	100,00%

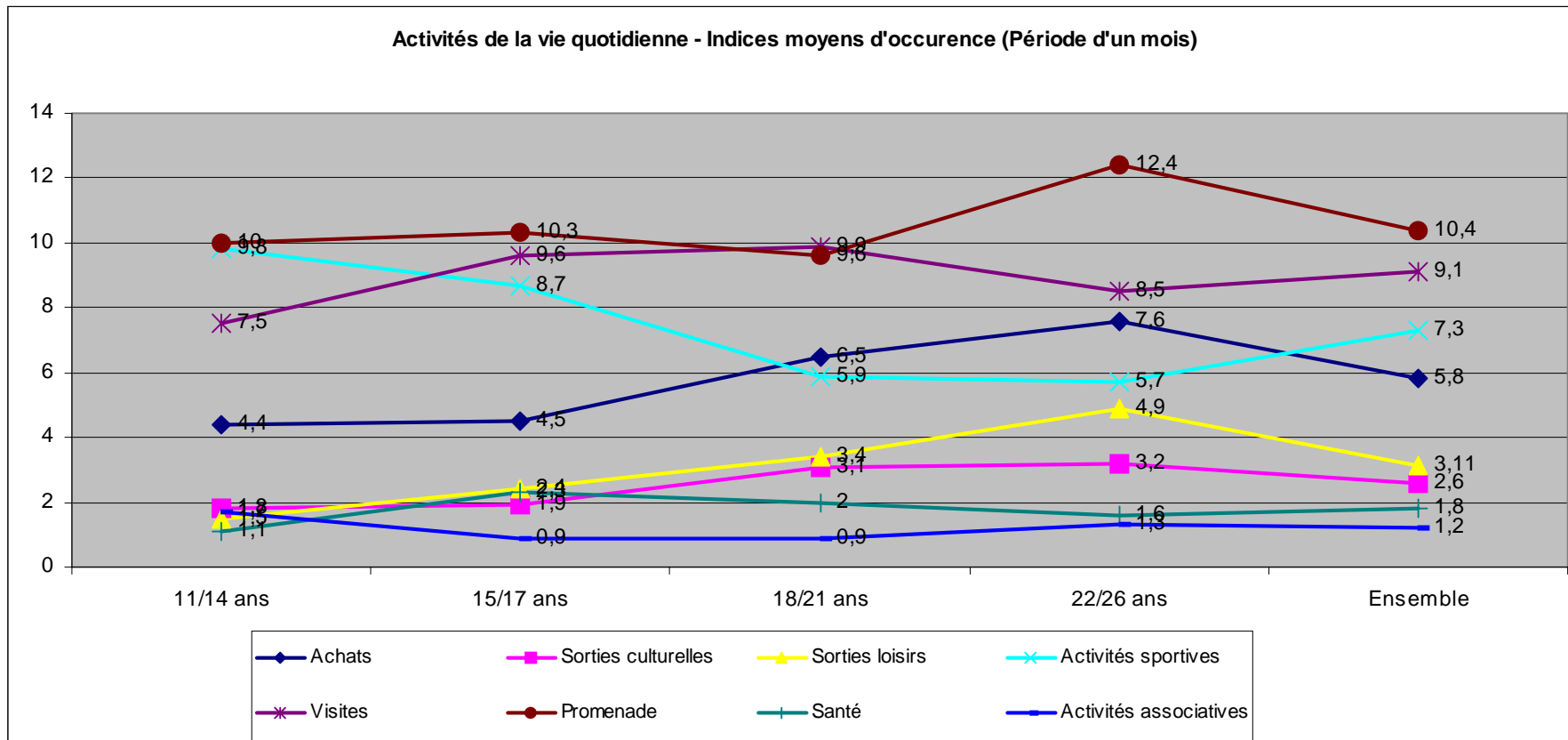
<b>CSP du père</b>		
Non réponse	0	
Agriculteur exploitant	2	0,66%
Artisan, commerçant	21	6,95%
Affaires, cadre, profession libérale	73	24,17%
Profession intermédiaire	27	8,94%
Employé	48	15,89%
Ouvrier	62	20,53%
Retraité	13	4,30%
Eleve	0	0,00%
Etudiant	0	0,00%
Reste au foyer	2	0,66%
A la recherche d'un emploi	11	3,64%
Autre	7	2,32%
NSP	36	11,92%
Total répondants	302	100,00%

<b>CSP_mère</b>		
Non réponse	0	
Agriculteur exploitant	1	0,33%
Artisan, commerçant	5	1,66%
Affaires, cadre, profession libérale	18	5,96%
Profession intermédiaire	42	13,91%
Employé	94	31,13%
Ouvrier	17	5,63%
Retraité	7	2,32%
Eleve	0	0,00%
Etudiant	0	0,00%
Reste au foyer	79	26,16%
A la recherche d'un emploi	18	5,96%
Autre	1	0,33%
NSP	20	6,62%
Total répondants	302	100,00%



## LES NIVEAUX DE FREQUENTATION URBAINE

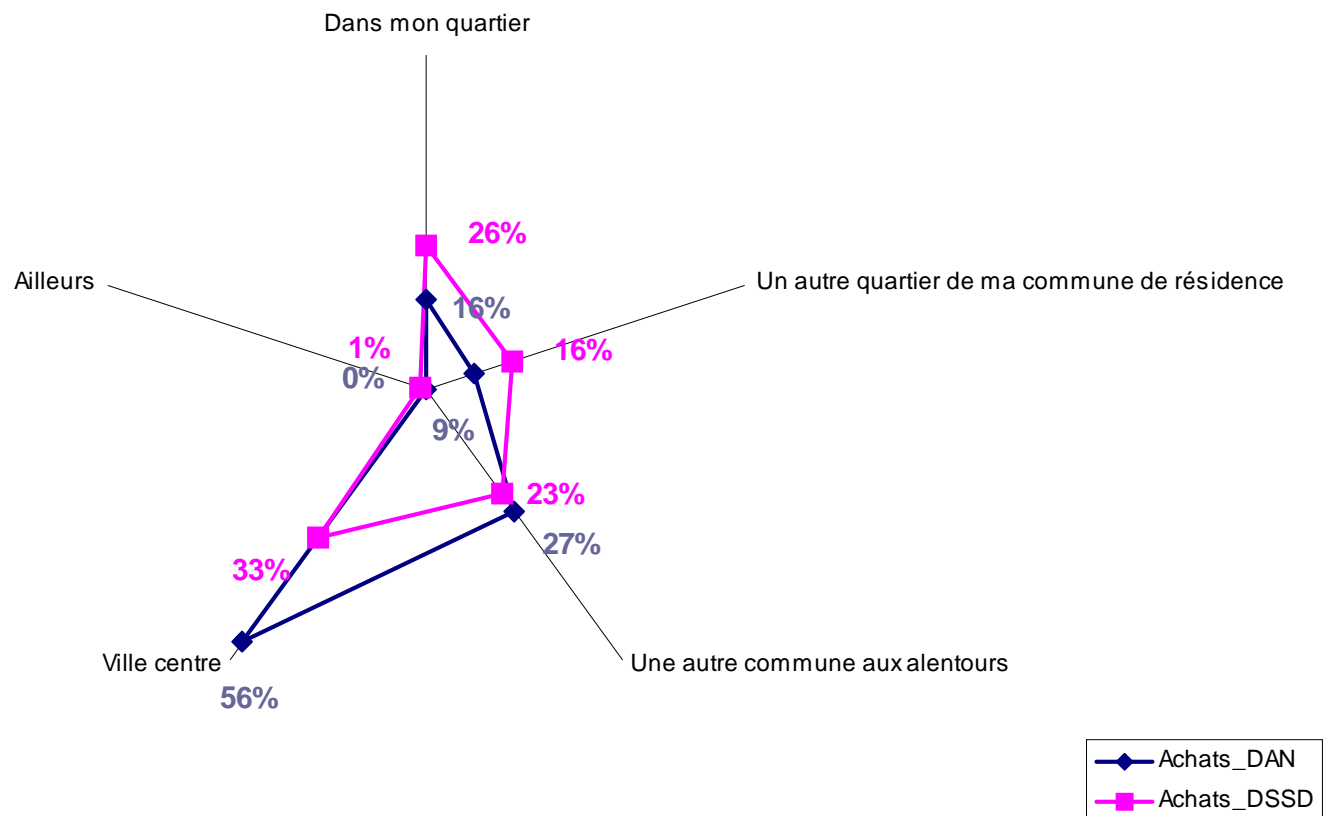
	Achats	Sorties culturelles	Sorties loisirs	Activités sportives	Visites	Promenade	Santé	Activités associatives
11/14 ans	4,4	1,8	1,5	9,8	7,5	10	1,1	1,7
15/17 ans	4,5	1,9	2,4	8,7	9,6	10,3	2,3	0,9
18/21 ans	6,5	3,1	3,4	5,9	9,9	9,6	2	0,9
22/26 ans	7,6	3,2	4,9	5,7	8,5	12,4	1,6	1,3
Ensemble	5,8	2,6	3,11	7,3	9,1	10,4	1,8	1,2





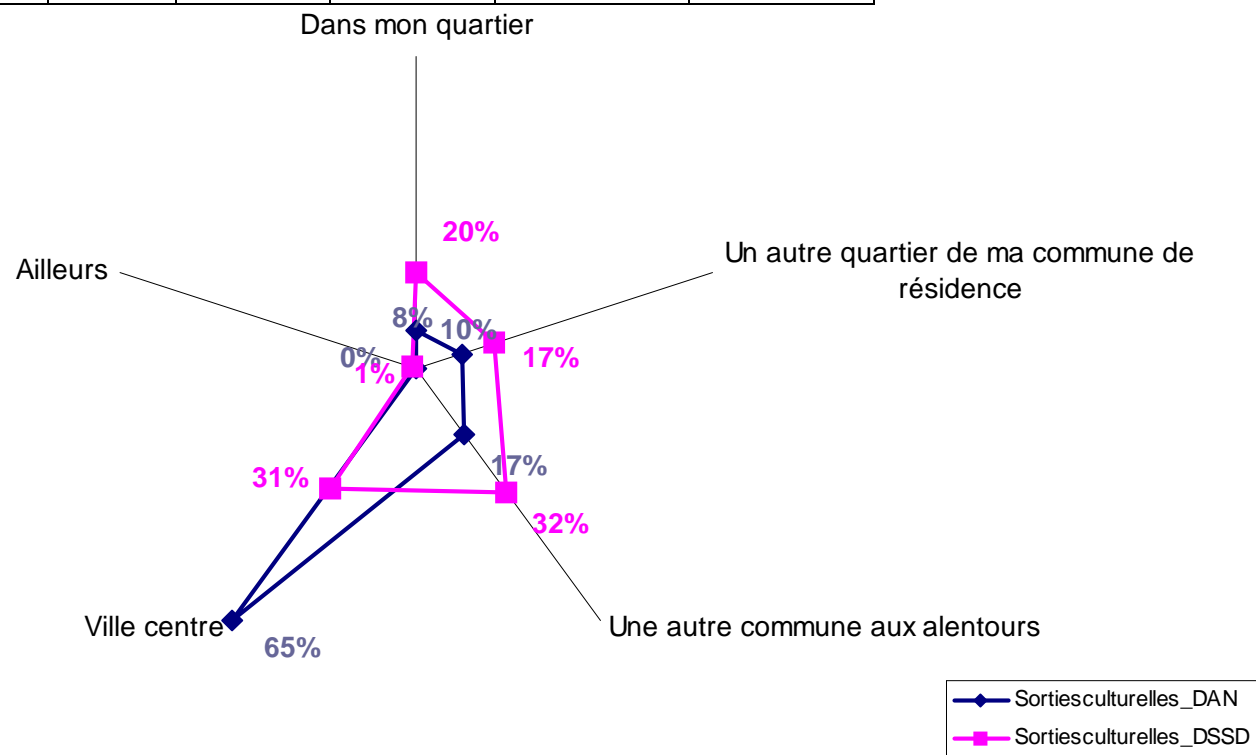
## LES MODELES DE MOBILITE

	Dans mon quartier	Un autre quartier de ma commune de résidence	Une autre commune aux alentours	Ville centre	Ailleurs
<b>Achats_DAN</b>	16%	9%	27%	56%	0%
<b>Achats_DSSD</b>	26%	16%	23%	33%	1%



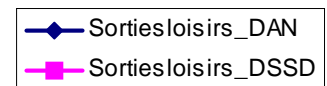
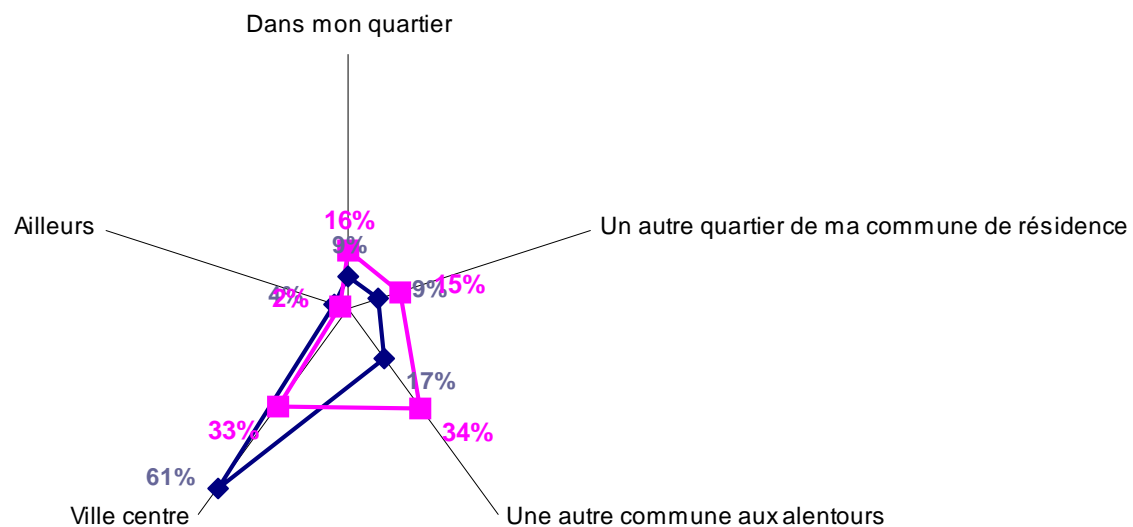
## LES MODELES DE MOBILITE

	Dans mon quartier	Un autre quartier de ma commune de résidence	Une autre commune aux alentours	Ville centre	Ailleurs
Sortiesculturelles_DAN	8%	10%	17%	65%	0%
Sortiesculturelles_DSSD	20%	17%	32%	31%	1%



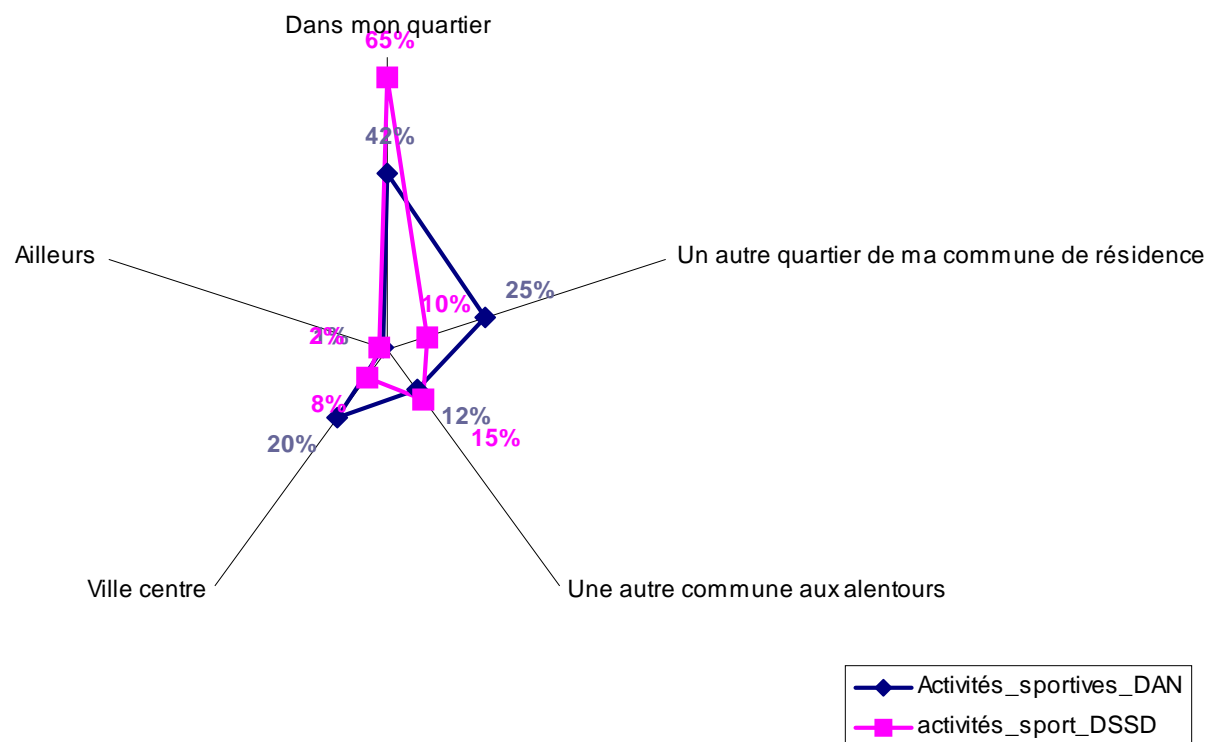
## LES MODELES DE MOBILITE

	Dans mon quartier	Un autre quartier de ma commune de résidence	Une autre commune aux alentours	Ville centre	Ailleurs
Sortiesloisirs_DAN	9%	9%	17%	61%	4%
Sortiesloisirs_DSSD	16%	15%	34%	33%	2%



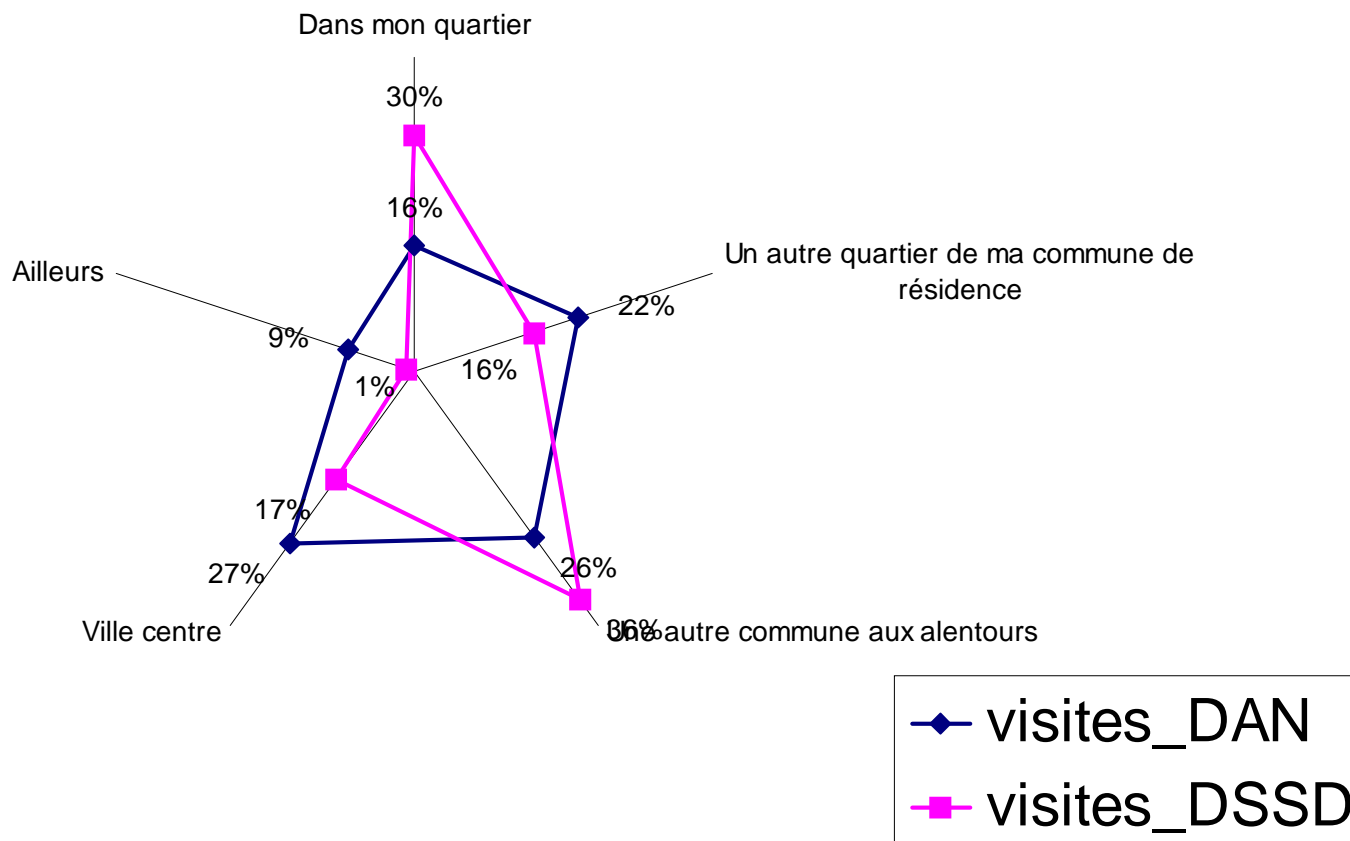
## LES MODELES DE MOBILITE

	Dans mon quartier	Un autre quartier de ma commune de résidence	Une autre commune aux alentours	Ville centre	Ailleurs	
Activités_sportives_DAN	42%	25%	12%	20%	1%	100%
activités_sport_DSSD	65%	10%	15%	8%	2%	100%



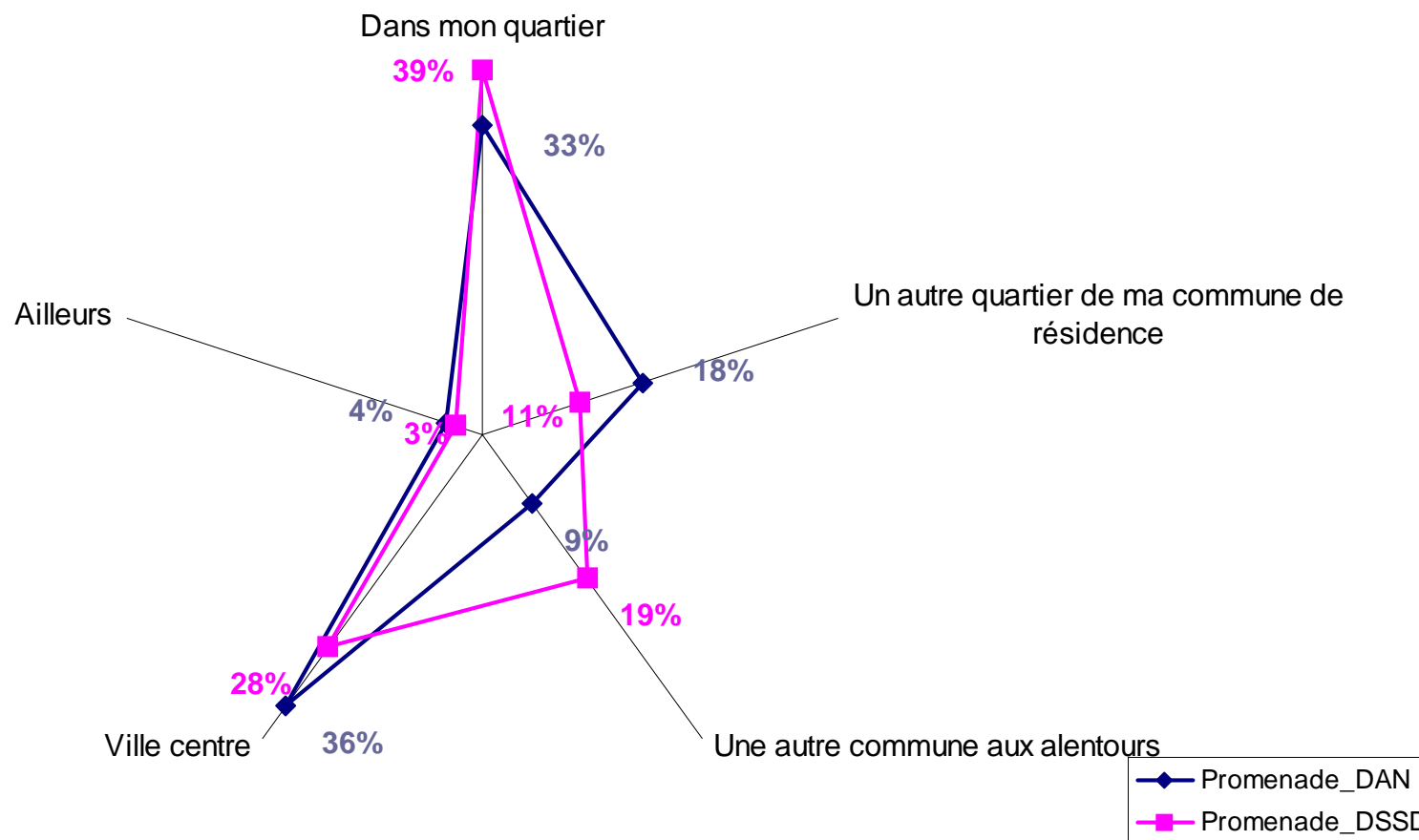
## LES MODELES DE MOBILITE

	Dans mon quartier	Un autre quartier de ma commune de résidence	Une autre commune aux alentours	Ville centre	Ailleurs	
visites_DAN	16%	22%	26%	27%	9%	100%
visites_DSSD	30%	16%	36%	17%	1%	100%



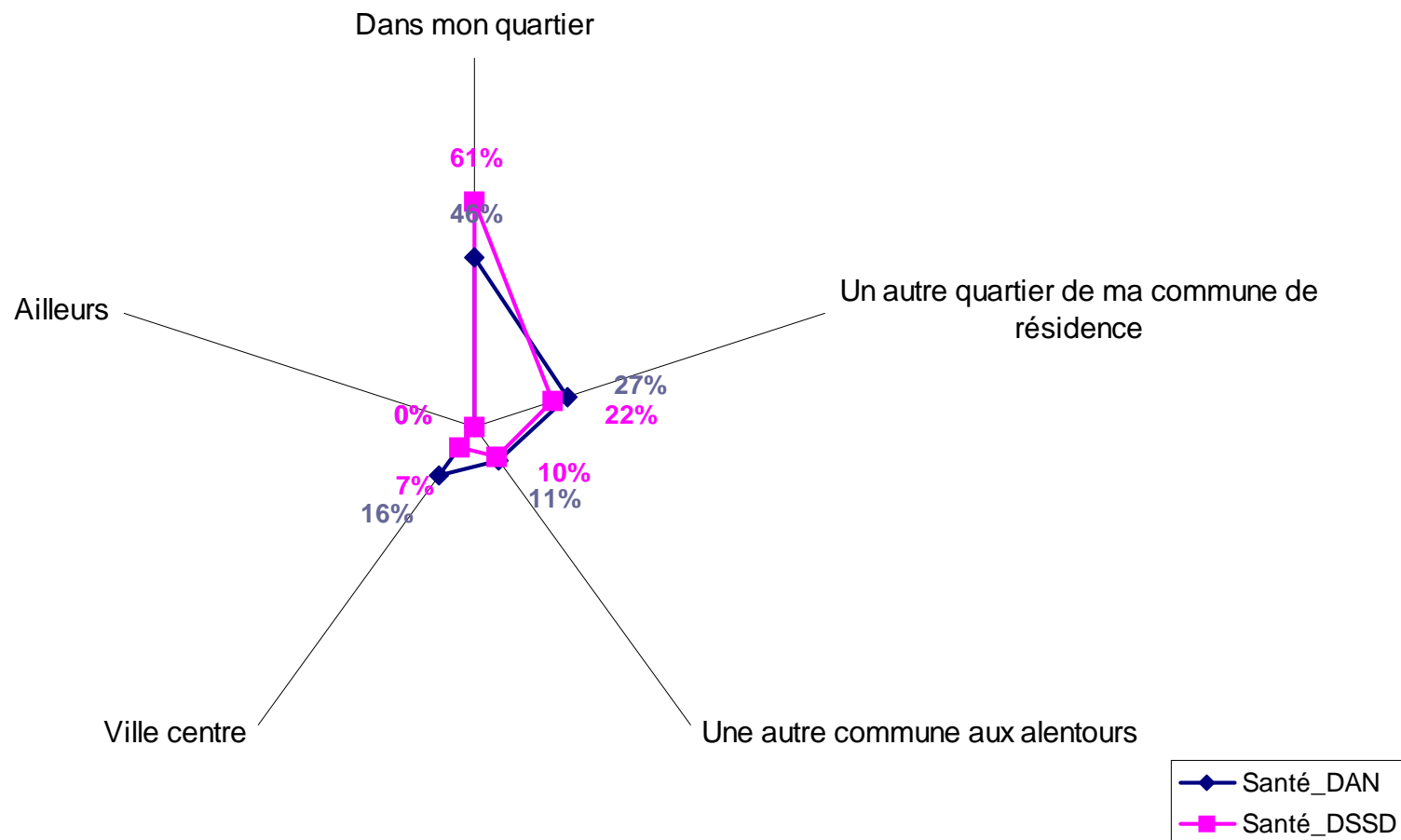
## LES MODELES DE MOBILITE

	Dans mon quartier	Un autre quartier de ma commune de résidence	Une autre commune aux alentours	Ville centre	Ailleurs	
Promenade_DAN	33%	18%	9%	36%	4%	100%
Promenade_DSSD	39%	11%	19%	28%	3%	100%

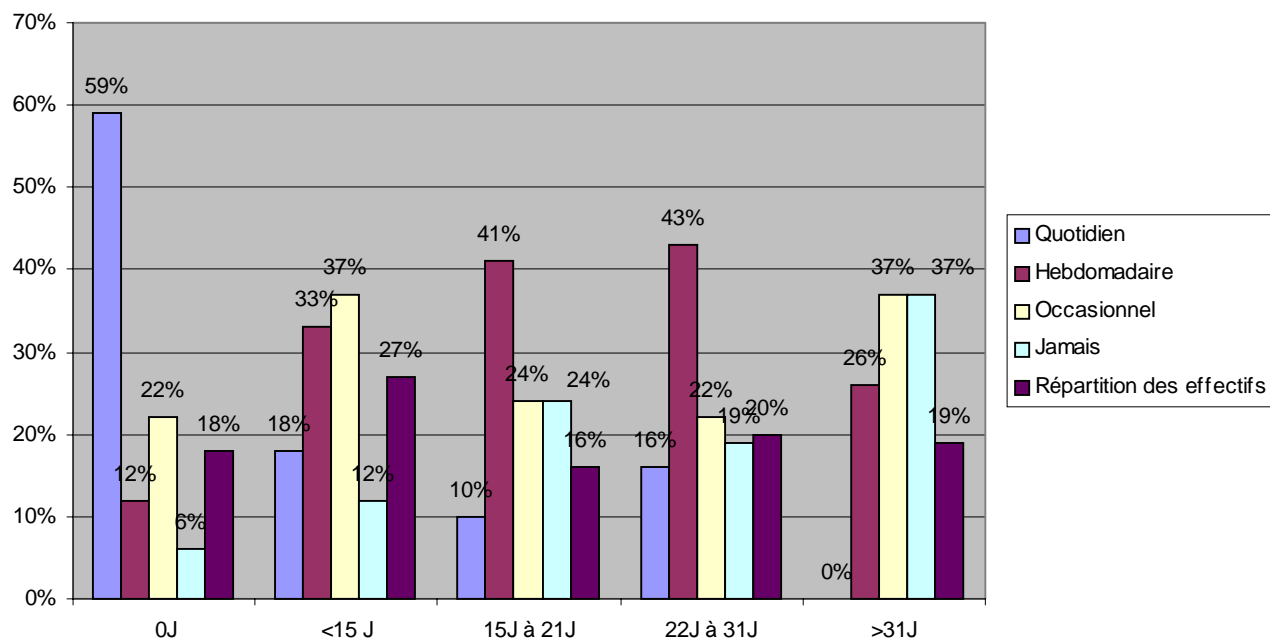


## LES MODELES DE MOBILITE

	Dans mon quartier	Un autre quartier de ma commune de résidence	Une autre commune aux alentours	Ville centre	Ailleurs	
Santé_DAN	46%	27%	11%	16%	0%	100%
Santé_DSSD	61%	22%	10%	7%	0%	100%



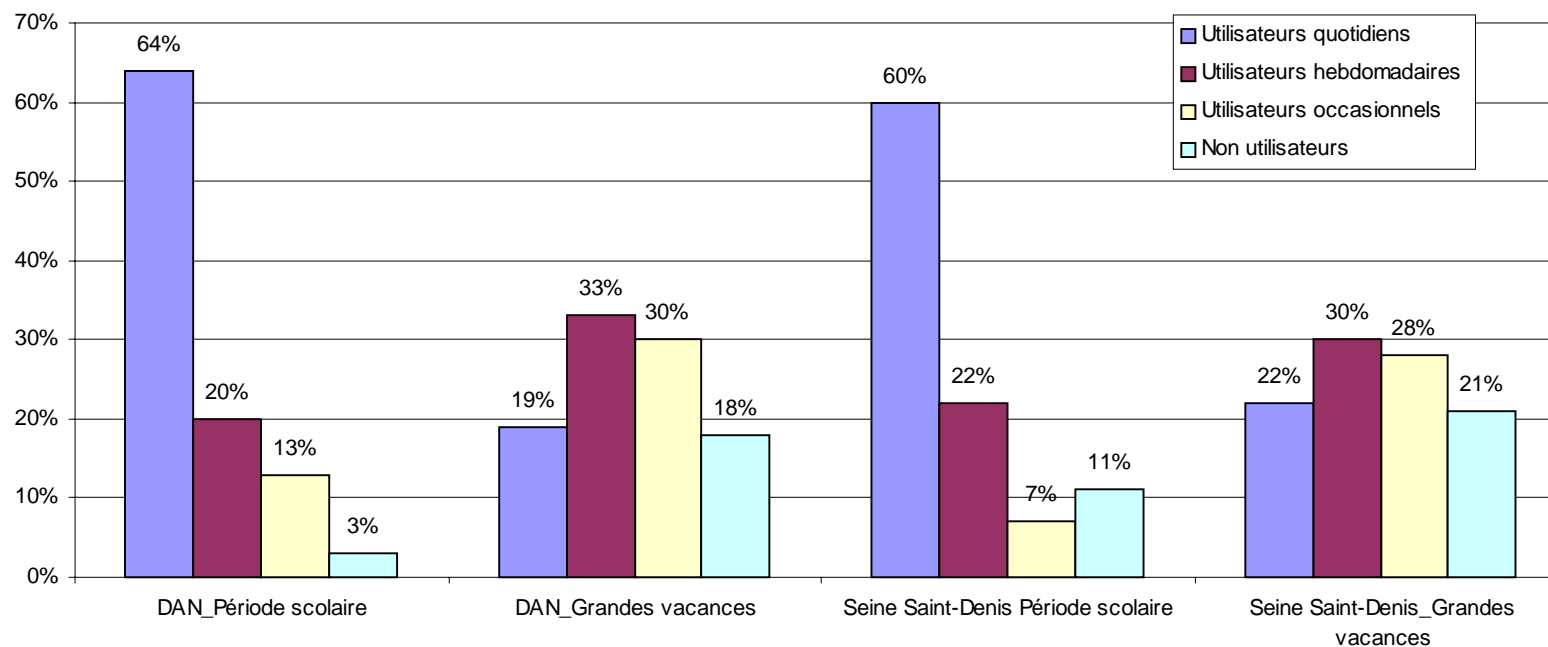
		Nombre de jours de vacances				
		0J	<15 J	15J à 21J	22J à 31J	>31J
Fréquence d'utilisation des TC	Quotidien	59%	18%	10%	16%	0%
	Hebdomadaire	12%	33%	41%	43%	26%
	Occasionnel	22%	37%	24%	22%	37%
	Jamais	6%	12%	24%	19%	37%
	Répartition des effectifs	18%	27%	16%	20%	19%



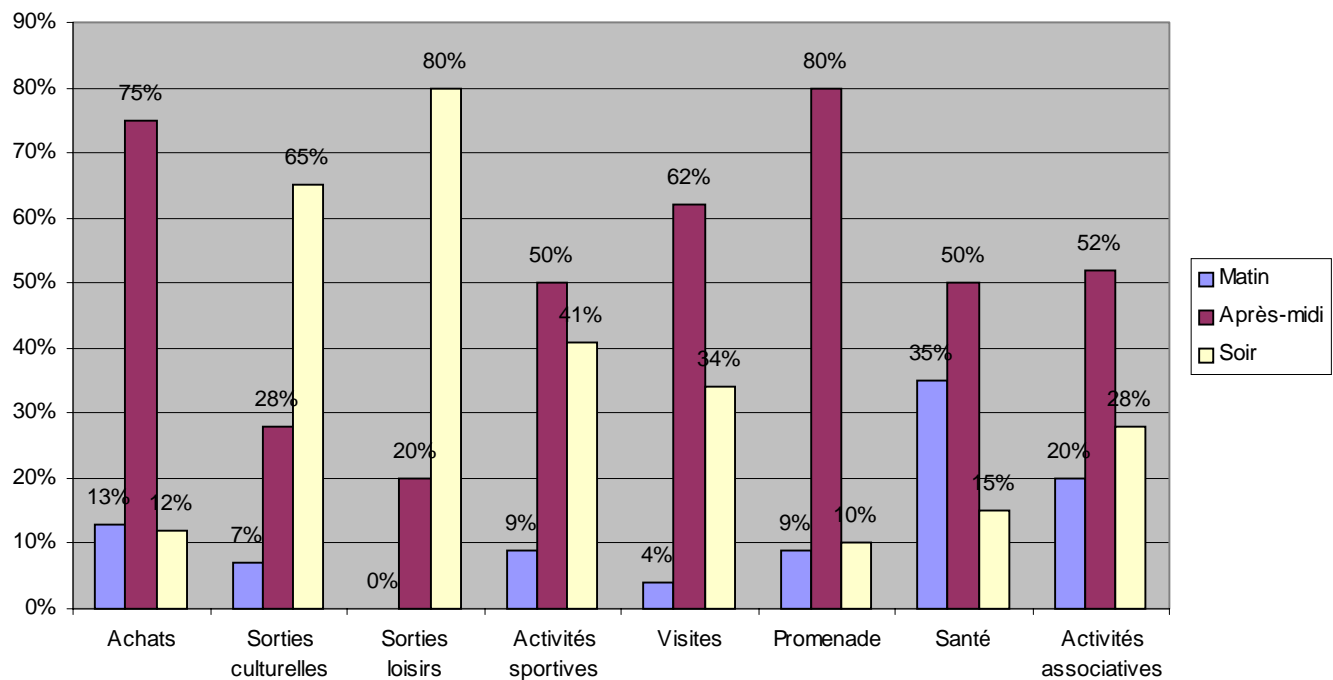


## FREQUENCE D'UTILISATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS EN PERIODE SCOLAIRE ET EN PERIODE DE GRANDES VACANCES

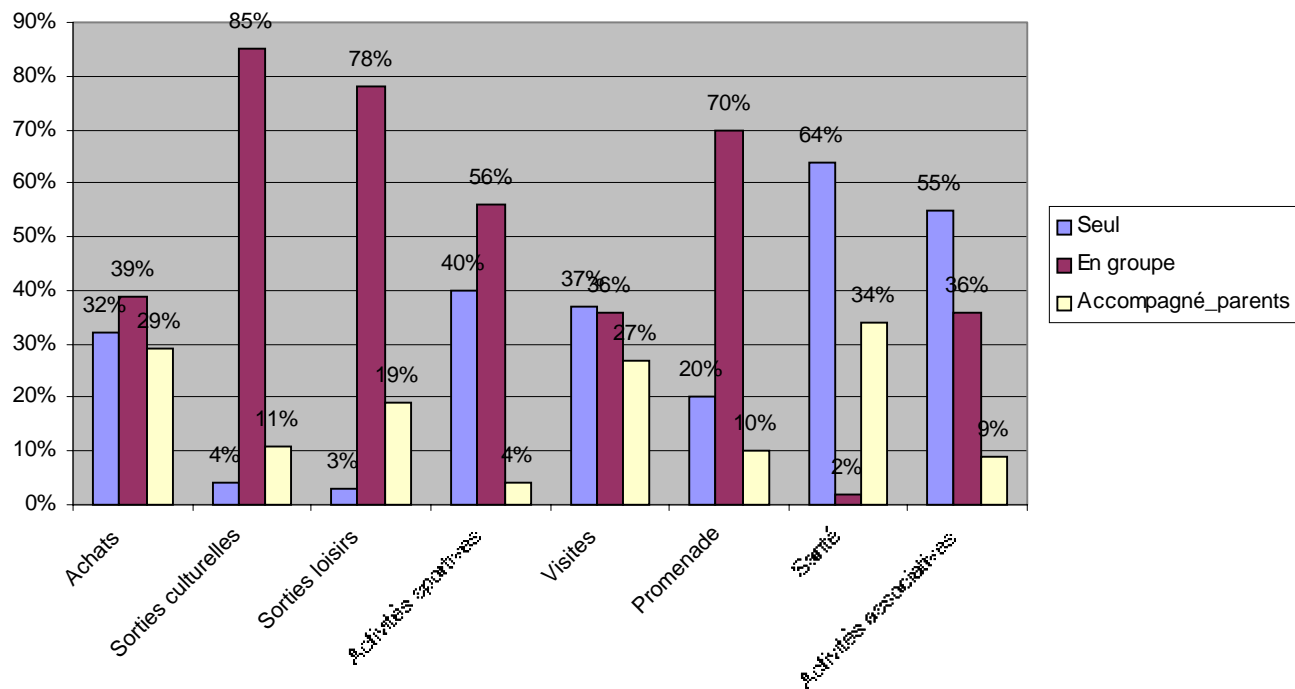
	Utilisateurs quotidiens	Utilisateurs hebdomadaires	Utilisateurs occasionnels	Non utilisateurs
DAN_Période scolaire	64%	20%	13%	3%
DAN_Grandes vacances	19%	33%	30%	18%
Seine Saint-Denis Période scolaire	60%	22%	7%	11%
Seine Saint-Denis_Grandes vacances	22%	30%	28%	21%



	Achats	Sorties culturelles	Sorties loisirs	Activités sportives	Visites	Promenade	Santé	Activités associatives	
Matin		13%	7%	0%	9%	4%	9%	35%	20%
Après-midi	75%	28%	20%	50%	62%	80%	80%	50%	52%
Soir	12%	65%	80%	41%	34%	10%	15%	28%	



	Achats	Sorties culturelles	Sorties loisirs	Activités sportives	Visites	Promenade	Santé	Activités associatives	
Seul		32%	4%	3%	40%	37%	20%	64%	55%
En groupe		39%	85%	78%	56%	36%	70%	2%	36%
Accompagné_parents		29%	11%	19%	4%	27%	10%	34%	9%



**Etat des ventes IMAGIN'R dans le département de Seine Saint-Denis  
(scolaires et étudiants)**

	98/99	%	99/00	%
Zones 1-2	7071	17,55%	8727	16,64%
Paris Banlieue 3 zones et +	16932	42,02%	21579	41,15%
Banlieue Banlieue 2 zones	15578	38,66%	21134	40,30%
Banlieue Banlieue 3 zones et +	711	1,76%	997	1,90%
<b>Total</b>	<b>40292</b>	<b>100,00%</b>	<b>52437</b>	<b>100,00%</b>

Taux de pénétration du titre

Collège	Lycée	Public	Privé
5%	34%	14%	38%

Le taux des boursiers parmi les titulaires d'IMAGIN'R est de 11%