

# Rencontre régionale d'échange et de valorisation des actions du 17 novembre 2017

---

## Compte-rendu de la matinée

### « Accès à la mobilité quotidienne des publics vulnérables : freins et solutions »

#### *Compas / Centre d'observation de la société*

*Louis MAURIN, directeur d'études*

*(<http://www.lecompas.fr/ressource/centre-dobservation-de-la-societe>)*

#### **Présentation de quelques chiffres clés sur « la mobilité en France »**

*Retrouvez l'ensemble de la présentation sur le site de la Plateforme d'Observation Sociale des Pays de la Loire :*

*<https://www.pos-pays-de-la-loire.fr/conferences-partenaires>*

- Le 20<sup>ème</sup> siècle aura été, entre autre chose, le siècle de la mobilité ... et aussi, de ce point de vue, celui de l'automobile ; et ce tant du point de vue du nombre de véhicules que de celui du nombre de kilomètres parcourus en automobile...
- 80% des déplacements à l'intérieur du territoire national se font encore aujourd'hui avec l'automobile ; et ce même si l'usage des transports en commun tend à progresser ces dernières années et que de nouvelles pratiques de mobilité semblent progressivement émerger voire s'installer ; c'est le cas par exemple du co-voiturage : 30% des français ont eu recours à cette pratique au moins une fois au cours des 12 derniers mois.
- D'une manière générale, le mode de transport choisi pour ses mobilités quotidiennes est avant tout déterminé par la recherche d'une durée de trajet à la fois la plus courte possible et la plus fiable.
- Concernant le rapport à l'automobile, le fait d'être propriétaire de sa voiture, reste, pour 7 Français sur 10, la « formule idéale » ; bien au-delà par exemple de l'idée même d'une location de longue durée. On notera tout de même que pour 11% des Français la « formule idéale » serait en réalité de pouvoir se passer complètement de voiture.
- Très clairement, les personnes en situation de précarité financière apparaissent les plus contraintes dans leurs mobilités : elles disposent moins souvent du permis B, d'un véhicule motorisé et renoncent plus fréquemment à des déplacements... (rappelons pour information que le coût moyen d'une voiture est estimé à environ 4 000 € par an).
- La faiblesse des revenus du ménage et/ou le coût trop élevé des déplacements constituent les premiers motifs de mobilités contrariées ; et ce au-delà même des problématiques d'éloignement géographique par exemple ou encore de soucis de santé (même si ces dernières apparaissent toutefois non négligeables parmi les populations les plus âgées, et que par ailleurs la demande sociale pour un développement des moyens de transport est sensiblement plus forte dans les territoires ruraux).
- Les jeunes en particulier sont souvent très concernés par ces difficultés à se déplacer : une étude récente de l'Injep et du Crédoc pointe ainsi qu'environ un quart des jeunes de 18-30 ans ont déjà renoncé à un emploi du fait de difficultés liées à leurs déplacements ; ce chiffre grimpe même à près de 45% lorsque ceux-ci sont au chômage.
- D'autre part, les difficultés de mobilité sont aussi parfois à mettre en lien avec des sujets comme l'illettrisme, la capacité à lire des plans ou à appréhender des espaces inconnus... et donc avec des questions d'apprentissage...
- L'absence de mobilités renvoie aussi au risque d'une limitation des relations sociales, des sociabilités, des possibilités d'accès aux vacances, aux loisirs, etc. Le sentiment d'exclusion que celle-ci tend à nourrir sera même d'autant plus fort que la capacité à pouvoir se déplacer semble s'être généralisée aujourd'hui.

## **DREAL des Pays de la Loire**

*Nicolas BOUDESSEUL, Chargé d'études Transport-Déplacement au Service intermodalité, aménagement, logement (Division intermodalité)*

### **Présentation de l'étude « Approche sociale de la mobilité dans les territoires peu denses des Pays de la Loire »**

Cf. rapport complet et synthèse : <http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/approche-sociale-de-la-mobilite-a3882.html>

Retrouvez le diaporama utilisé sur le site de la Plateforme d'Observation Sociale des Pays de la Loire : <https://www.pays-de-la-loire.fr/conferences-partenaires>

Cette étude fut réalisée entre fin 2014 et fin 2015.

Elle est notamment partie :

- du constat d'un droit au transport difficilement applicable partout, notamment dans les territoires ruraux ; même si, sur les dernières années, la loi a élargi celui-ci (cf. lois MAPTAM et NOTRe)...
- du principe qu'il faut considérer une pluralité de facteurs de vulnérabilité sociale pour comprendre les freins à la mobilité...
- de la conviction que la réflexion sur la mobilité doit dorénavant intégrer la question écologique (vers une « mobilité plus durable »)...
- de la volonté de comprendre comment les politiques de mobilité peuvent s'articuler avec les autres politiques publiques...

Dans un premier temps, il aura fallu retenir une définition de la « vulnérabilité »<sup>1</sup> et distinguer ainsi deux grandes catégories de facteurs : des facteurs exogènes tenant au territoire (offre de transport ou de services à la mobilité, éloignement des zones d'emploi...) et des facteurs endogènes liés à la personne et à son environnement familial et social (âge, situation familiale, état de santé, niveau de revenu, motorisation, ressources relationnelles...).

Après une première étape de recensement des initiatives d'aide à la mobilité sur le territoire régional, d'analyse de données, d'entretiens ciblés avec des collectivités, des institutions ou encore des publics... permettant de dimensionner ces facteurs, plusieurs cartographies de la vulnérabilité face à la mobilité ont été réalisées à partir d'indices multidimensionnels. Résultat : les vulnérabilités les plus fortes sont constatées aux franges des territoires départementaux et régionaux...

Un travail par ateliers, rassemblant une multitude d'acteurs de terrain, fut ensuite proposé pour d'une part partager des constats et définir les principaux enjeux ou objectifs à atteindre, puis d'autre part décliner ces derniers en pistes d'action selon les territoires infra...

Parmi quelques enjeux globaux et transversaux identifiés :

- Le besoin d'un apprentissage à/de la mobilité passant par un accompagnement au changement et une évolution des représentations et des pratiques de tous les acteurs concernés (citoyens, élus, professionnels)...
- Le besoin de plus de transversalité et de coopération entre les secteurs et les acteurs afin d'améliorer l'efficacité des actions publiques et civiles...
- Le besoin de valoriser les initiatives locales pertinentes, de capitaliser sur des retours d'expériences positifs... afin d'encourager leur essaimage ou de s'en inspirer...

Ont ainsi été retenus des objectifs tels que :

- Changer notre regard sur la vulnérabilité induite par la mobilité ;
- Prévenir les vulnérabilités ;
- Accompagner les publics dans la réponse à leur besoin de mobilité ;
- Coopérer pour un territoire moins vulnérable...

---

<sup>1</sup> « La vulnérabilité peut être définie comme une situation de fragilité, d'exposition à une menace pesant sur des publics, et qui tend soit à une exclusion de la mobilité, soit à une mobilité déséquilibrée ou imposée dont les impacts négatifs pèsent plus lourds que les bénéfices. »

### *Parole au public de la salle : (quelques thèmes évoqués)*

- Le problème du coût du carburant et de sa fluctuation (dépense contrainte, problématique lorsqu'elle devient une variable d'ajustement dans le budget des ménages).
- La question de la « gratuité » des transports en commun.
- Le problème de la disparition des services de proximité en milieu rural (induit une contrainte/obligation de mobilité).
- Le départ de certaines entreprises des zones rurales vers des zones d'activité péri-urbaines.
- L'inadaptation des services de transports collectifs sur certains territoires (hiatus entre l'offre de transport et le besoin de déplacement).
- Le lien entre accès aux nouveaux services de mobilité et accès au numérique ; cf. par exemples les plateformes de covoiturage sur internet ou les services d'achat en ligne de billets de transport...
- Les antagonismes entre la question de l'environnement et celle des déplacements (voire notamment la question de la fin du diesel pour les publics précaires et éloignés géographiquement).
- ...

### LA TABLE-RONDE :

#### *Conseil départemental de la Mayenne*

*Anne MICHELOT, chargée de mission*

#### **La « Plateforme mobilité » de la Mayenne**

Le contexte est celui d'un département rural, où les questions de mobilité sont donc cruciales pour les personnes en insertion.

Cette plateforme a pour objectif de répondre aux enjeux sociaux et territoriaux du département de la Mayenne en matière de mobilité des publics en insertion pour un accès à l'emploi ou un maintien dans l'emploi et/ou pour des démarches d'insertion sociale.

Les personnes visées sont, selon les dispositifs prescripteurs, des bénéficiaires de minima sociaux, des demandeurs d'emploi de longue durée, des jeunes de moins de 26 ans, des personnes suivies par le PLIE..., pour qui la mobilité constitue un frein dans leurs démarches d'insertion.

Pour réaliser sa mission, la plateforme dispose d'outils pédagogiques, matériels et financiers. Elle est également le relai de l'offre de transport en commun sur le département.

Les personnes peuvent notamment rentrer dans un « parcours mobilité ». Dans ce cadre, elles bénéficient d'outils permettant d'apprécier d'une part leur degré d'autonomie en matière de déplacements et d'autre part la réponse qui leur est nécessaire au regard de leur besoin...

La plateforme dispose de plusieurs types de réponses susceptibles d'être mobilisés : une auto-école sociale (avec une pédagogie adaptée) ; un service de location de véhicules à tarif réduit ; un garage solidaire (porté par un chantier d'insertion) ; une réponse de transport individuel ponctuel par un bénévole (qui vient chercher et ramène au domicile) ; un aide financière à la mobilité (cf. convention avec la Caf) ; une évaluation des devis de garagistes...

Le constat est fait que la Plateforme mobilité n'est pas encore connue de tous. Des actions de communication sont à mettre en place pour remédier à cela. Il en va ainsi d'une volonté de réduire un risque de non-recours simplement du fait d'une non-connaissance du dispositif.

## ***AFODIL (Maine-et-Loire)***

*Thomas CHEVILLARD, directeur de l'association*

### ***Une « Plateforme mobilité » et une auto-école associative***

L'association porte à la fois une auto-école sociale et la Plateforme mobilité du Maine-et-Loire. Outre l'évidence de l'importance d'être mobile pour les personnes en insertion, il convient aussi de noter que les secteurs d'emploi ouverts aux publics les moins qualifiés sont aussi très souvent les plus exigeants en terme de mobilité (par exemple du fait de temps de travail éclatés et/ou d'horaires de travail décalés, etc.).

La Plateforme mobilité 49 accueille toutes les personnes en difficultés d'insertion et pas seulement un public particulier associé à un statut (RSA, DELD...). Ce qui, entre parenthèse, permet de diversifier les sources de financement.

Trois grands outils sont mobilisés dans le cadre de cette Plateforme :

- Un centre-ressource permettant de travailler, au-delà du « pouvoir-bouger », sur le savoir-bouger » (savoir utiliser les outils de la mobilité). Cela pose la question de la mobilité comme une compétence...
- Un diagnostic-mobilité individuel construit à partir de plusieurs critères fondés sur les capacités de la personne à se déplacer (les capacités présentes dans le passé, celles existant aujourd'hui et celles envisageables pour demain). L'association essaye ainsi de mettre en place un parcours mobilité à partir des points forts et des points faibles de la personne (le tout en lien avec son référent-insertion).
- Une mise en place d'ateliers sur des thèmes comme : lire un plan ; choisir une auto-école ; organiser un déplacement sur un territoire, etc.

L'accompagnement au savoir-bouger est en effet essentiel, il s'agit de savoir devenir mobile...

Pour assurer celui-ci, il importe pour l'association de parfaitement connaître les moyens mobilisables, de savoir identifier les besoins et les manques, de créer ou de susciter la création de nouveaux outils sur le territoire...

## ***Mission Locale Sarthe Nord***

*Isabelle LOISEAU, directrice*

### ***L'apprentissage de la mobilité pour les jeunes en insertion***

Le contexte est celui d'un secteur rural au sein du département de la Sarthe, où les questions de mobilité sont donc cruciales pour les jeunes en insertion.

La problématique centrale est celle de l'éloignement de ces jeunes vis-à-vis des territoires d'emplois ou de formations.

La Mission Locale accompagne environ 2100 jeunes par an. Un tiers n'a aucun moyen de locomotion.

Ces jeunes les moins mobiles sont souvent en difficulté financière mais sont aussi confrontés à des difficultés d'apprentissage. Les jeunes mineurs rencontrent par ailleurs des difficultés supplémentaires (l'accès à l'apprentissage de la mobilité étant plus compliqué)...

La Mission Locale joue un peu, ici, le rôle de plateforme mobilité pour les jeunes (une plateforme mobilité existe en Sarthe mais est uniquement destinée aux bénéficiaires du RSA).

Sur ce registre en particulier, la Mission Locale reste en recherche quasi permanente de partenaires et de financeurs pour financer des actions et des équipements... ; car la sécurisation des financements reste une question majeure lorsqu'il s'agit de vouloir pérenniser des actions et initiatives...

## **MSA Loire-Atlantique – Vendée**

*Antoine CHAUVIN, agent de développement social, référent solidarité et vieillissement*

### **La mobilité des « populations empêchées » au service du lien social**

La MSA s'implique dans la mise en place d'expériences de « mobilité solidaire » pour des publics dits « empêchés » de se déplacer (essentiellement des personnes âgées).

Pour la MSA, il s'agit de soutenir et d'accompagner des associations locales dans la mise en place de services visant à rapprocher ces personnes de bénévoles disposés à rendre service avec leur véhicule personnel.

Ce type d'expérience trouve notamment toute sa pertinence en milieu rural, du fait de l'éloignement des services...

Un tel service vient souvent en complément d'offres de mobilité qui préexistent sur les territoires...

D'où l'obligation d'être vigilant face au risque de concurrence déloyale vis-à-vis des services de transport appartenant au secteur marchand.

En réalité, la finalité de ces expériences reste, avant toute chose, celle de la lutte contre l'isolement, celle de la création de liens sociaux... ; le déplacement étant peu ou prou une forme de prétexte. Une distinction doit ainsi être faite entre la question du déplacement et celle du transport de personnes. Il ne s'agit pas tant d'être transporté que de répondre à un besoin précis (aller à un rendez-vous médical, aller faire des courses, effectuer une démarche administrative, rendre visite à des proches...).

Dans le cadre de telle expérience, la MSA veille aussi à protéger le bénévole-chauffeur (en faisant en sorte par exemple que ce soit l'assurance de l'association qui fonctionne lorsque le bénévole utilise sa propre voiture).

Elle contribue également à la formation des bénévoles (par exemple pour : savoir se situer en tant que bénévole ; comprendre le besoin qu'ont certains usagers de pouvoir rendre la pareille ; savoir dire non à la demande d'un usager...).

## **Fédération des Maisons de Quartier de Saint-Nazaire (Loire-Atlantique)**

*Mélanie GACHELIN, responsable Insertion*

### **Une auto-école sociale**

La FMQ de Saint-Nazaire pilote une auto-école sociale à pédagogie adaptée.

Les difficultés d'apprentissage sont au cœur des problématiques.

Les personnes en difficulté de mobilité (majoritairement des jeunes ici) apparaissent souvent issues de familles qui elles-mêmes sont assez peu mobiles, constate la FMQ.

Parler d'apprentissage, cela veut dire aussi apprendre la citoyenneté sur la route (apprendre à ne pas être agressif par exemple), cela veut dire aussi connaître/découvrir son propre territoire puis ensuite de nouveaux territoires (il s'agit par exemple de savoir situer Pôle Emploi sur une carte et de savoir s'y rendre physiquement ensuite, de savoir où sont implantées les zones industrielles, etc.).

50% des élèves de l'auto-école n'ont jamais passé le pont.

La FMQ propose aussi des ateliers pour prendre « confiance en soi » sur la route.

Elle propose également un service de location de voitures à bas prix pour accéder à un emploi ou une formation. Les publics en emploi au sein de l'auto-école étant quasiment tous en début de contrat et donc en période d'essai, il est impératif que les véhicules mis à disposition soient en bon état...

La FMQ fait le constat que les publics les plus précaires ont souvent plus que les autres besoin de la voiture. De ce point de vue, il apparaît notamment difficile de leur demander de s'en passer au nom de l'écologie.

## **CCRPA (Conseil Consultatif Régional des Personnes Accueillies/Accompagnées)**

*Jean-François KRZYZANIAK, membre représentant*

### **Une mobilité nécessaire, mais à faciliter...**

La mobilité apparaît comme une nécessité aujourd'hui, en particulier pour accéder à l'emploi et/ou s'y maintenir.

Cela soulève le besoin de formations à la mobilité (trop peu nombreuses aujourd'hui), voire d'une éducation à la mobilité dès le plus jeune âge.

Mais cela soulève aussi le besoin de lutter contre certaines « immobilités administratives » afin de mieux aider les personnes, de les aider plus rapidement, etc. ; il s'agit d'interroger par exemple les questions d'accessibilité aux personnes en situation de handicap, de réduction des complexités administratives dans l'accès aux droits, etc.

Par ailleurs, quelles sont les réponses pour les personnes précaires ou vulnérables qui n'ont plus de points sur leur permis ? Celles qui ont encore un travail présentent alors un risque accru de le perdre... et celles qui n'en ont pas en sont encore plus éloignées...

Enfin, la mobilité c'est aussi pour aller au cinéma, sortir voire des gens, pour les loisirs, la santé, etc. Elle touche tous les domaines...

### **Parole au public de la salle : (pêle-mêle quelques questionnements et réflexions)**

- Une politique de mobilité doit être une politique transversale, doit pénétrer/croiser toutes les politiques publiques.
- Le besoin de travailler sur la confiance en soi des publics vulnérables est très important et doit s'intégrer dans le cadre des « ateliers de mobilité ».
- En matière de mobilité, on vit tous sur une « île »... dont le périmètre est plus ou moins large... Chacun développe sa propre île de déplacements.
- La question des « effets de seuil » dans les aides sociales à la mobilité est parfois un frein. A propos de mobilité, le critère de revenu ne peut être le seul à retenir...
- Les entreprises n'ont-elles pas un intérêt à prendre en compte les difficultés/besoins de mobilité de leurs salariés ? Peuvent-elles contribuer par exemple à développer le co-voiturage ?
- Les publics bénéficiaires mais aussi les professionnels accompagnants ont souvent des représentations/stéréotypes sexué(e)s autour de la mobilité (« les femmes ne savent pas lire un plan », « les cyclomoteurs sont réservés aux hommes »...). Il faut réussir à les casser...
- Plutôt que de parler de « transports gratuits », il vaut mieux dire « transports subventionnés » ; car en réalité, il y a toujours quelqu'un qui paye... (ne serait-ce que via l'impôt).
- Les personnes les plus précaires n'ont pas vraiment le choix de leur mobilité... Or, « être mobile, c'est avoir le choix de sa mobilité » (Afodil).
- ...