

les cahiers du Développement Social Urbain

N°58 second semestre 2013

Aller, venir, bouger !
*Questions,
expérimentations,
innovations*

centre de ressources et d'échanges
pour le développement social urbain en rhône-alpes





éditorial

Si l'article 13 de la Déclaration universelle des droits de l'Homme des Nations Unies de 1948 énonce que « *Toute personne a le droit de circuler librement* », il s'avère que tous les individus ne sont pas égaux devant l'impératif de mobilité. Alors même que nous vivons dans une société de plus en plus mobile et que les distances augmentent entre les lieux de travail, de résidence, de loisirs et de consommation, des inégalités de mobilité existent, renforçant les inégalités sociales¹.

Des inégalités de mobilité qui touchent les habitants des quartiers

C'est le cas des personnes résidant dans des quartiers populaires : faible niveau de motorisation, restriction géographique des déplacements et prédominance des trajets courts, plus grande dépendance aux transports en commun, plus forte pratique de la marche à pied, faible renouvellement des itinéraires, motifs de déplacement moins nombreux, plus grande fréquentation des zones commerciales en périphérie des agglomérations, faibles ressources financières.

Des raisons à la fois physiques (formes urbaines, organisation du système de transport...), économiques (coût d'un véhicule, prix du carburant...) et cognitives (difficulté d'apprentissage de la conduite, lisibilité du réseau, capacité à se repérer dans l'espace...) expliquent ces inégalités qui touchent les habitants des quartiers et pénalisent leur accès à l'emploi.

Des liens étroits entre mobilité et insertion professionnelle

« *Aller vers l'emploi, c'est se demander comment on y va* » : cette expression, entendue à l'occasion d'une journée organisée par le CR•DSU sur les mobilités durables, pose de manière simple et précise les termes de l'équation à résoudre. En effet, d'un côté, la mobilité serait nécessaire à l'insertion professionnelle et le manque de mobilité serait un obstacle à la recherche d'emploi ; de l'autre, l'offre en transport n'est pas toujours adaptée aux besoins des habitants des quartiers, dont certains ont des emplois atypiques, aux horaires décalés. Dans ces conditions, on mesure la difficulté d'accéder à un emploi en raison de l'incapacité à se déplacer de façon autonome, et le risque que les habitants soient « assignés » à résidence dans leur quartier, par manque de mobilité. Pour autant, faut-il que la mobilité devienne une injonction ? Il s'agira de l'un des points de débat de ce numéro.

Depuis trente ans, l'action des pouvoirs publics a permis d'améliorer l'offre en transports en commun, mais elle n'est pas suffisante pour favoriser l'accès à la mobilité. S'il est important de désenclaver les quartiers, de favoriser l'accès aux zones d'emploi et de pratiquer des politiques tarifaires adaptées, il convient de prendre aussi en compte les obstacles cognitifs, psychologiques et culturels : des domaines qui relèvent des compétences des individus vis-à-vis de la mobilité.

Sur le terrain, nombre d'initiatives ont vu le jour, portées par des associations, des collectivités locales ou des entreprises. Elles portent soit sur des actions auprès des individus afin de développer leur capacité à se déplacer (auto-école sociale, apprentissage de la mobilité, prêt de voiture...), soit sur des aides en direction des entreprises et de leurs salariés, et peuvent prendre diverses formes (aides financières, offre de formation à la mobilité, transport semi-collectif ou individuel...). Si certaines de ces actions ont réussi à s'inscrire dans la durée, d'autres, en raison de leur financement non pérenne, sont fragiles et présentent souvent un caractère expérimental.

...

Ce numéro a bénéficié des apports des membres du comité d'orientation constitué de :
Jean-Paul Birchen,
chargé de projet au Certu,
Alain Blum,
chargé de mission au Grand Lyon,
Nicolas Bometon,
directeur de la mission locale de Saint-Étienne,
Laurent Cogerino,
chargé de mission à RAEE,
Johan Deleuze,
responsable du service Tout'enbus à Aubenas,
Cécile Féré,
chargée d'étude à l'agence d'urbanisme de l'agglomération lyonnaise,
Gaëlle Gonin,
développeur territorial à la Région Rhône-Alpes,
Stéphane Gusmeroli,
responsable des études mobilité transport à Grenoble Alpes Métropole,
Éric Le Breton,
maître de conférences à l'université Rennes 2,
Claire Le Franc,
chargée de mission à Uni-Est,
et Matthieu Tupin,
directeur de l'insertion et de l'emploi à Grenoble Alpes Métropole.

La mobilité, un enjeu de la politique de la ville ?

L'objectif de ce numéro des *Cahiers* est de sensibiliser les acteurs du développement social urbain, des transports et de l'insertion aux enjeux sociaux de la mobilité et aux problématiques vécues dans les quartiers, car la mobilité est l'un des instruments de la cohésion sociale. Ce numéro interroge les liens entre inégalités de mobilité et difficultés d'insertion sociale et professionnelle rencontrées par les habitants des quartiers populaires. Il se propose d'identifier les obstacles et les leviers permettant de lever les freins à la mobilité et ce à partir d'exemples rhônalpins. Il offre un espace de dialogue entre experts (par l'apport de connaissances) et acteurs (par l'apport d'expériences) des différents champs concernés.

Ce numéro a été réalisé avec l'appui d'Éric Le Breton, maître de conférences en sociologie à l'université Rennes 2 et membre de l'Institut pour la ville en mouvement. Il travaille depuis plusieurs années sur les inégalités de mobilité dans les quartiers populaires et a ainsi fait profiter le comité d'orientation de ses connaissances et analyses critiques ; qu'il en soit ici chaleureusement remercié.

Dans la partie introductive, trois articles d'experts tentent d'objectiver le sujet, en définissant la notion de mobilité puis en abordant la problématique des inégalités de mobilité, en particulier pour les habitants des quartiers, et en s'intéressant à la prise en compte de la mobilité dans le cadre de la politique de la ville. Très vite est affirmé le fait que la mobilité dépasse largement les seules questions des transports, dans lesquelles s'enferment trop souvent les politiques publiques.

Pour la première partie, le pari a été de partir des pratiques et usages des habitants en interrogeant les usagers eux-mêmes et les professionnels qui les accompagnent, tout en illustrant certains propos par des données chiffrées. Différentes expériences locales témoignent de la diversité des initiatives existantes en Rhône-Alpes en faveur de la réduction des inégalités de mobilité et la multitude des acteurs impliqués.

Dans la deuxième partie, il s'agit de montrer comment les acteurs de la mobilité - qui ne se résument pas aux acteurs des transports, puisque ceux de l'insertion et de la politique de la ville sont également concernés - se mobilisent pour lever les freins à la mobilité. La parole est donnée aux élus (Région et agglomération) qui, chacun à leur manière, mettent en avant les enjeux d'une véritable politique de mobilité tout en pointant les difficultés pour y parvenir. Puis une série d'articles est consacrée aux plateformes mobilité qui, sans être la solution miracle, constituent des réponses intéressantes pour réduire les inégalités de mobilité dans l'accès à l'emploi. Encore faudrait-il pouvoir assurer leur pérennité. Un focus est également fait sur l'émergence de nouveaux métiers liés à la mobilité qui demandent à être davantage connus et valorisés.

L'objectif de la troisième partie est de proposer des pistes de réflexion et d'action possibles pour l'avenir en s'intéressant à des enjeux comme la formation (car il y a nécessité à apprendre la mobilité), le développement durable (comment concilier l'exigence de la mobilité et le respect de l'environnement) ou encore la mobilité internationale des jeunes (les bénéficiaires d'une expérience à l'international se font sentir au retour en France). Le dernier article, à visée prospective, se présente quant à lui comme un plaidoyer en faveur d'un droit à la mobilité et à la ville.

Afin que l'enjeu de la mobilité ne soit pas laissé sur le bord de la route à l'heure de la réforme de la politique de la ville, nous vous invitons à lire ce numéro... sans plus attendre !

Frédérique Bourgeois

1 - La mobilité est une notion polysémique qui recouvre différentes dimensions : physique, résidentielle et virtuelle. Nous nous intéresserons ici aux mobilités géographiques, à savoir celles liées aux déplacements des individus et plus précisément les déplacements quotidiens ou migrations journalières.

sommaire

Aller, venir, bouger !

Questions, expérimentations, innovations

 éditorial , Frédérique Bourgeois	1
La mobilité du quotidien : clés de lecture pour aujourd'hui et demain, Marie-Hélène Massot	4
Les inégalités d'accès à la mobilité, un enjeu oublié ?, Cécile Féré	7
La mobilité, dernier verrou de la géographie prioritaire, Éric Le Breton	8
 première partie	
<i>Être mobile... ou pas : pratiques et usages des habitants</i>	11
De la moyenne vallée de l'Arve à Saint-Étienne, perception des problèmes de mobilité, Anne Koenig, Véronique Prétet et Catherine Convers	12
Quel potentiel d'accès à l'emploi en transport collectif depuis les quartiers ?, Cécile Féré et Daniel Zobèle	14
L'expérience de la mobilité : parcours commenté par Véronique, de Givors à Lyon	16
Les freins à la mobilité d'une partie des jeunes des quartiers sensibles, Nicolas Oppenheim	18
Aides à la mobilité : un patchwork d'initiatives, Cécile Féré et Claire Le Franc	20
Un réseau de transport pour désenclaver le quartier, à Aubenas, Johan Deleuze	21
L'engagement d'une structure de quartier en faveur de la mobilité, à Romans-sur-Isère, Mathilde Grange	22
 deuxième partie	
<i>Soutien aux mobilités : des politiques locales au milieu du gué ?</i>	23
Développer la mobilité : une priorité de la Région au service des Rhônalpins, Jean-Jack Queyranne	24
Plateformes de mobilité : des structures et des finalités plurielles, Jean-Paul Birchen	25
La plateforme mobilité de Valence : coordonner les réponses au plus près des besoins du territoire, Marie-Chantal Sauzet	28
Quelle utilité sociale de la plateforme mobilité emploi de l'agglomération grenobloise ?, Catherine Chauveaud, Sonia Chardonnel et Philippe Warin	29
Conseiller en mobilité, un nouveau métier, Christian Moutet, Annie Poyet et Lydia Guecham	31
Lever les freins institutionnels pour réduire les inégalités de mobilité dans l'accès à l'emploi, Alain Blum et Claire Le Franc	32
Convaincre de l'enjeu social de la mobilité : le cheminement de Chambéry métropole, Henri Dupassieux	33
Pour une ville facile pour tous, Michèle Vullien	34
 troisième partie	
<i>Innover pour aller vers le droit à la mobilité pour tous</i>	35
Un nouveau chantier pour la politique de la ville : apprendre la mobilité, Éric Le Breton	36
Les quartiers prioritaires au prisme des enjeux de la mobilité durable : bouger plus, bouger mieux ? Damien Bertrand	38
Partir pour mieux revenir : la mobilité internationale, une clé pour l'insertion professionnelle des jeunes des quartiers, Emmanuelle Santelli	41
Pour un traitement prospectif des fragilités de mobilité : vers un droit à la mobilité, Silvia Rosales-Montano	44
 Bibliographie	
Muriel Salort	47

La mobilité, dernier verrou de la géographie prioritaire

État des lieux et enjeux

Partant du constat d'une double fragmentation des territoires et du travail, Éric Le Breton, maître de conférences en sociologie à l'université Rennes 2 et membre de l'Institut pour la ville en mouvement, montre l'importance de la mobilité dans la vie quotidienne des habitants des quartiers, les inégalités qui les touchent et les tentatives de remèdes apportées par la politique de la ville depuis vingt ans.

L'apparition dans le débat public des questions de mobilité est liée à deux changements. D'une part, le grossissement et l'étalement des agglomérations qui projettent le logement et l'emploi toujours plus loin des centres. Ce report à la périphérie des habitants et du travail est d'autant plus marqué qu'on descend dans la hiérarchie sociale. Les ménages modestes n'ont plus les capacités économiques de s'installer dans les zones denses et vont peupler les couronnes. Le même mouvement affecte les entreprises, elles aussi à la recherche de loyers et de foncier moins chers. L'emploi s'éloigne des centres d'agglomérations, spécialement dans les secteurs d'activité à faible niveau de qualification : la grande distribution et la logistique, le nettoyage industriel et le BTP.

Une combinaison de la fragmentation des territoires et de la fragmentation du travail

D'autre part, la structure du marché de l'emploi enregistre une modification aussi forte vers plus de flexibilité ou plus

de précarité, selon les préférences. Les emplois stables, typiquement le CDI à temps plein et aux horaires de bureau (8 h-12 h/14 h-17 h) régressent, alors qu'augmentent les formes d'emplois atypiques : le CDD, le travail intérimaire, le temps partiel, le travail de nuit, les journées de travail « à coupure », les plannings « glissants », etc.

Ces deux changements s'amplifient sans cesse depuis les années 1970 et vont de toute évidence se poursuivre pendant une période indéterminée. La combinaison de la fragmentation des territoires et de la fragmentation du travail fait de la mobilité une variable d'ajustement

cruciale qui se répercute dans l'augmentation des budgets temps et argent consacrés par les ménages au déplacement, mais aussi dans des complications de santé (fatigue, stress) et d'organisation de la vie quotidienne – en premier lieu la garde des enfants. Cette double contrainte concerne tous les ménages, mais elle pèse durement sur les plus modestes dont les capacités d'arbitrage sont restreintes.

C'est dans ce contexte que doit être analysée la situation des habitants des quartiers prioritaires. En raisonnant sur des données globales, qu'il conviendrait d'affiner quartier par quartier tant les situations sont différentes, on prend la mesure de leur désavantage. Les personnes à bas niveau de qualification y sont surreprésentées par rapport à la population d'ensemble. Ces quartiers sont souvent situés sur des pourtours plus ou moins éloignés de leur agglomération, ce qui renchérit les distances moyennes à l'emploi. Mais ces quartiers sont fragilisés par d'autres difficultés telles que la proportion élevée de jeunes gens et des personnes issues de la migration, alors que le marché de l'emploi est défavorable aux jeunes de moins de 25 ans et aux migrants.

La mobilité aggrave la divergence urbaine

La mobilité n'est pas le seul facteur en cause dans des situations anciennes et complexes. Mais elle devient, au regard de la double fragmentation évoquée plus haut,

un élément aggravant, voire l'élément qui « verrouille » les difficultés dans des états de non-retour potentiel. La logique de ce verrou a été décrite par plusieurs chercheurs, notamment Jean- Paul Fitoussi¹. La déconnexion entre domicile et travail frappe spécialement les zones urbaines sensibles. Restant longtemps au chômage, les personnes perdent des revenus, ce qui restreint encore leurs capacités de mobilité vers l'emploi. Dans le même temps, leur employabilité diminue. Les entreprises environnantes connaissent alors des difficultés de recrutement croissantes qui les amènent parfois à se délocaliser pour se rapprocher de bassins d'emplois plus dynamiques. Cette mécanique de la divergence urbaine ne frappe pas tous les quartiers sensibles, ou pas de la même façon. Elle est néanmoins, au plan d'ensemble, une réalité toujours plus affirmée.

Les raisons des empêchements de mobilité

En observant maintenant cette question au plan de l'individu, les empêchements de mobilité s'inscrivent dans quatre registres.

Le premier est celui des équipements publics. Les quartiers de la géographie prioritaire sont de mieux en mieux desservis par les bus, métros et tramways qui y étendent progressivement leurs lignes. Mais les services restent moins denses que dans les centres, très insuffisants le soir, la nuit et les week-ends, et les grands trajets imposent des ruptures de charge. Le film *Problèmes de mobilité, ils les vivent, ils nous en parlent*, réalisé en 2011 par Moderniser sans exclure Rhône-Alpes, raconte par le menu ces difficultés épuisantes des salariés des quartiers prioritaires travaillant dans la grande distribution ou les services à la personne. Il n'y a rien d'étonnant aux chiffres enregistrés par les « enquêtes ménages » quand elles observent que les habitants des quartiers prioritaires se déplacent moins que les habitants des centres. Et pour cause ! Ils ont accès à une offre qui n'a pas le dixième de la qualité de celle des centres.

Le second registre de difficultés renvoie aux cultures d'appartenance des habitants. Les investigations de Azouz Begag il y a vingt ans restent d'actualité². L'accès à l'espace public est encore parfois compliqué pour les femmes. L'autonomie de déplacement est une conquête pour des jeunes filles qui doivent batailler plus que les garçons pour obtenir le droit de quitter le quartier, d'aller seules « en ville »... L'usage du vélo et du scooter est toujours un interdit culturel et bien des hommes n'envisagent pas de circuler autrement qu'en voiture – ce serait déchoir.

Un autre ensemble de difficultés est désigné comme les freins cognitifs, en tant qu'ils renvoient à des limites de compréhension et de connaissances, moins du fait des personnes elles-mêmes que de la complexité de l'environnement dans lequel nous vivons. Certaines personnes ont des difficultés de lecture qui les gênent dans le face à face avec les machines du transport. D'autres sont mal à l'aise avec les plans de ville et de réseaux de transports et, plus globalement, dans l'appropriation des espaces urbains. Alors, pour dépasser ces limitations, les personnes se font accompagner, se font préparer leurs déplacements ou encore se font guider par téléphone au fil de leur chemin...

Les habitants des quartiers prioritaires se déplacent moins que les habitants des centres

Enfin, le manque d'argent éclaire les empêchements

de mobilité. Les jeunes ne peuvent pas s'offrir le permis de conduire. Les taux d'équipement en voiture sont plus faibles que dans d'autres types de quartier, le budget essence est restreint et la voiture est utilisée avec parcimonie. Rares sont les personnes qui achètent des abonnements aux transports collectifs... Ces difficultés ne sont pas réservées à la géographie prioritaire. Nous les avons observées dans les centres-villes comme en milieu rural. Elles s'y manifestent toutefois plus nettement qu'ailleurs.

Géographie prioritaire et mobilité, vingt ans de rapprochement

La politique de la ville se préoccupe de mobilité depuis un peu plus de vingt ans. Signalons quelques étapes majeures de cette problématisation. La publication d'un rapport en 1991³ dans lequel le transport collectif est considéré comme « un vecteur d'insertion sociale », et une des préconisations principales du rapport est de « renforcer la desserte des quartiers sensibles ». En 2002, le ministère de l'Équipement publie le compte rendu du séminaire « Déplacements et inégalités » qui montre que, même s'ils ne sont pas le seul territoire d'étude, les « quartiers » sont au cœur de nombreuses recherches conduites. L'intérêt de cet ensemble de travaux est double. D'une part, les quartiers sont situés et pensés en interaction avec leurs environnements urbains ; d'autre part, les chercheurs s'intéressent aux transports collectifs mais aussi à l'ensemble des autres modes de déplacement. En mai 2008, les rencontres de la DIV sont consacrées au *Désenclavement, mobilité, transports : un enjeu prioritaire pour les*

... ↗

- *quartiers*. Le regard porté sur la mobilité est encore élargi à un ensemble d'initiatives nouvelles, portées par de « petits » opérateurs sociaux qui développent des services « de » et « à la » mobilité : centrales de mobilité, auto-école sociale, garage associatif, etc.

Un décroisement progressif du regard et des interventions

Par ailleurs, l'interface urbanisme/transport est outillée de nouveaux dispositifs. Enfin, l'appel à projets (2009-2011) « Des quartiers vers l'emploi : une nouvelle mobilité » présente à nos yeux deux intérêts. D'abord il entérine le soutien de la politique de la ville à des dispositifs

de mobilité autres que le transport collectif (vélo, covoiturage, voiture partagée, etc.). Ensuite, il soutient pour la première fois des expérimentations de formation à la mobilité.

Ces jalons marquent le décroisement progressif du regard et des interventions dans le domaine de la mobilité, peu à peu émancipés de l'approche sectorielle et technique où ils ont longtemps été cantonnés.

En Rhône-Alpes et ailleurs les territoires de la politique de la ville sont aujourd'hui des espaces d'innovation. Des démarches y sont initiées par des missions locales, des centres sociaux, des régies de quartier, des associations intermédiaires, des chantiers écoles et de nombreuses autres associations. Ces structures proposent aux habitants une large gamme de services : préparation du permis de conduire avec des pédagogies adaptées, transport à la demande, voiture partagée, location de vélos, de scooters, de voitures à bas prix, atelier mobilité...

Soutenir la montée en puissance des innovations

Ces initiatives se comptent par centaines. Mais elles restent fragiles parce qu'elles sont mises en place par des travailleurs sociaux qui ne sont pas des spécialistes des transports et de la mobilité. Dès que les dispositifs atteignent un certain seuil de développement, les limites des compétences apparaissent. Ces initiatives sont également fragiles parce qu'elles se développent dans un *no man's land* juridique. Il existe en France un droit précis du transport collectif, un droit du taxi, un marché et une réglementation de la location de voiture, un marché de l'assurance... Les dispositifs d'aide à la mobilité passent entre les mailles du filet, mais c'est inconfortable et cela engendre des difficultés de fonctionnement et de développement.

Un autre élément éclaire le fonctionnement aléatoire des innovations : le fossé entre les politiques territoriales d'un côté, les politiques sociales de l'autre. Ce partage est moins prononcé sur la géographie prioritaire, comparativement au reste des agglomérations. Il reste néanmoins bloquant.

Quoi qu'il en soit, l'état des lieux est encourageant. En quelques années, des innovations nombreuses ont vu le jour et le milieu professionnel s'est organisé. L'enjeu est de soutenir les dispositifs pour qu'ils montent en puissance et atteignent l'échelle à laquelle ils constitueront des offres complémentaires de la voiture et du transport collectif. Sur quels points majeurs porter l'effort ?

Il faut clarifier les conditions de fonctionnement des dispositifs d'aide à la mobilité sur les plans financiers et juridiques. Sur le plan juridique, il s'agit d'inscrire dans le droit des systèmes qui fonctionnent déjà : le covoiturage, le transport à la demande, la location sociale de voiture... Le droit aux transports de la Loi d'orientation des transports intérieurs de 1982 doit devenir une loi d'orientation de la mobilité. La lisibilité juridique des aides à la mobilité faciliterait l'accès à des ressources financières plus sûres en lieu et place du système de la subvention qui reste incertaine.

Deuxième piste d'action : mutualiser les efforts. Il faut réunir les porteurs de projets dans des structures qui leur donneraient de la visibilité institutionnelle et plus d'efficacité au profit des utilisateurs. C'est le cas à Lyon et à Grenoble où existent, sous des formes différentes, des plateformes « mobilité pour l'insertion ». Ces structures fédératives gagneraient à être développées dans toutes les agglomérations mais aussi, pour les réunir entre elles, à une échelle régionale.

Une réflexion sur les métiers s'impose. La conception et la mise en œuvre des systèmes d'aides à la mobilité sont assurées par des travailleurs sociaux qui se forment « sur le tas ». L'organisation d'un métier de développeur en mobilité paraît désormais incontournable. Donc le droit, le portage institutionnel, les compétences. ■

Éric Le Breton

1 - *Ségrégation urbaine et intégration sociale, La Documentation française, 2004.*

2 - *Espace et exclusion. Mobilité dans les quartiers périphériques d'Avignon, L'Harmattan, 1995.*

3 - *Conseil national des transports, Transports urbains et exclusion sociale, 1991.*

deuxième partie

*Soutien aux mobilités :
des politiques locales
au milieu du gué ?*



Développer la mobilité : une priorité de la Région au service des Rhônalpins

Dans la mise en œuvre des politiques régionales comme dans le soutien à des initiatives locales, la Région Rhône-Alpes entend faire de la politique de mobilité un enjeu de solidarité territoriale. Jean-Jack Queyranne, Président de la Région Rhône-Alpes et ancien ministre, en témoigne.

En sa qualité d'autorité organisatrice de transports, le Conseil régional est pleinement engagé pour faciliter les déplacements des Rhônalpins. Son ambition première est de permettre la mobilité de tous les publics, réalisant ainsi son exigence de l'égalité des chances. Dans le même temps, dans une logique de développement durable des territoires, il entend mettre en œuvre cette ambition tout en faisant en sorte que cette mobilité soit respectueuse de l'environnement.

La mobilité, une exigence pour les populations...

Ainsi, la Région apporte une attention toute particulière à l'organisation de la mobilité pour les personnes en situation de précarité. Je pense notamment aux jeunes en voie d'insertion professionnelle ou encore aux demandeurs d'emploi. Ils sont des publics privilégiés de l'institution régionale tant au regard des compétences de cette dernière qu'en raison des difficultés grandissantes qu'ils peuvent aujourd'hui éprouver. Afin d'éviter leur décrochage, il faut à tout prix lever les freins qui peuvent se poser à leur insertion sociale et professionnelle. La mobilité est à ce titre un enjeu majeur.

... et les territoires

Dans le même temps, ces questions de mobilité ne peuvent être appréhendées de manière identique sur le territoire très contrasté qui constitue notre région. Les déplacements et les moyens de transport utilisés ne sont pas les mêmes, selon que les Rhônalpins habitent

en milieu rural, dans un territoire périurbain ou dans une aire fortement urbanisée. C'est là que réside l'enjeu de la solidarité des territoires qui est une préoccupation majeure du Conseil régional, en vertu du rôle d'ensemble qu'il doit jouer. C'est en répondant simultanément à ces deux problématiques que nous ferons un grand pas vers une mobilité pour tous. Ce numéro des *cahiers du Développement Social Urbain* s'inscrit pleinement dans ce double défi. En effet, on sait que les difficultés d'accès à la formation et à l'emploi sont fortement accentuées pour les personnes résidant dans les quartiers les plus fragilisés. À travers les contrats urbains de cohésion sociale et les futurs contrats de ville, l'État et les collectivités entendent apporter des solutions. Pour autant, ils ne sauraient constituer le seul moyen d'intervention. La mobilisation des dispositifs relevant des politiques thématiques des collectivités est indispensable.

Ainsi, dans le domaine des transports, la Région entend actionner différents leviers pour répondre à cet enjeu. Il s'agit en premier lieu de la tarification ILLICO'SOLIDAIRE qui donne droit pour les publics éligibles à des réductions de 90% sur les trajets avec les cars et Trains Express Régionaux (TER) de Rhône-Alpes. Mais, au-delà des dispositifs dont elle est à l'origine, la Région encourage et accompagne chaque territoire à proposer des initiatives locales permettant de répondre aux besoins spécifiques de mobilité de ses habitants. C'est le cas notamment en ce qui concerne les modes doux. Enfin, il faut encore mentionner des expériences plus originales auxquelles la Région participe tant qu'elles peuvent apporter des solutions réelles à ces enjeux de mobilité. Je pense, par exemple, à la création d'auto-écoles d'insertion sociale ou aux actions spécifiques d'accompagnement à la mobilité géographique.

Faciliter les transports journaliers des Rhônalpins est une priorité de notre collectivité. Priorité encore renforcée quand il s'agit de s'adresser aux personnes en insertion sociale et professionnelle. En effet, nous connaissons le caractère indissoluble du lien entre mobilité et insertion. Que ce soit en mettant en œuvre des actions spécifiques ou en accompagnant les territoires dans leur diversité, la Région entend être au rendez-vous de ce défi majeur. ■

Jean-Jack Queyranne

La plateforme mobilité de Valence : coordonner les réponses au plus près des besoins du territoire

Impulsée dans le cadre du Plie du Valentinois, la plateforme mobilité a permis depuis 2011 de proposer et coordonner une palette de services à la mobilité adaptés aux besoins du territoire, comme l'explique Marie-Chantal Sauzet, directrice de l'association DIEDAC-Plie du Valentinois.

Fin 2009, l'association DIEDAC-Plie (Développement Insertion Emploi Drôme Ardèche Centre – Plan Local pour l'Insertion et l'Emploi) du Valentinois engage une étude de besoins sur les problématiques de mobilité. Alors qu'il existe sur le territoire un panel d'aides à la mobilité, l'étude fait état d'un manque d'informations, que ce soit du côté des demandeurs d'emploi ou des professionnels. Il est alors décidé, d'une part, d'éditer un annuaire de la mobilité Drôme-Ardèche qui recense toutes les aides et, d'autre part, de créer, au sein de l'association, un service appelé « plateforme mobilité », un guichet unique d'information et de coordination des services à la mobilité, qui voit le jour début 2011 et recrute une chargée de mission mobilité en juillet 2011.

La plateforme propose à la fois un accompagnement personnalisé dans un parcours de mobilité et une mise à disposition de services, accessibles sur prescription. Si la plateforme offre un certain nombre de prestations, l'objectif reste cependant de coordonner l'ensemble des actions mobilité existantes sur le territoire, parmi lesquelles :

- une « vélo-école », financée par le Conseil général de la Drôme, et portée par l'association « Roule en Ville à Vélo » : les participants bénéficient pour 5 euros (montant de l'adhésion à l'association) de 12 séances d'apprentissage au vélo et d'un vélo neuf pliant contre la somme de 20 euros ;
- une auto-école sociale qui bénéficie du soutien de trois financeurs (Plie, Conseil général de la

Drôme et Région Rhône-Alpes) et fonctionne grâce à un partenariat avec un organisme de formation (qui accompagne les bénéficiaires durant leur parcours d'obtention du permis) et des auto-écoles classiques.

Outre des aides financières destinées aux personnes en insertion (aide au réapprentissage du permis de conduire, heures complémentaires de conduite, mise à disposition de cartes de transport...), la plateforme propose des bilans de compétence mobilité qui permettent de faire le point sur les besoins et freins en matière de mobilité.

Elle a également initié un atelier intitulé « Organiser un déplacement et savoir utiliser les transports collectifs », sur deux demi-journées. Lors de la première demi-journée, les participants apprennent à lire un plan de bus, un plan de ville et à construire un trajet qu'ils ne connaissent pas. Lors de la seconde demi-journée, il leur est proposé de faire le trajet en bus.

La plateforme a également mis en place un atelier « Informatique et déplacement », qui consiste à initier des personnes à l'utilisation de sites Internet de transport interurbain (territoire, SNCF) ou encore de *google map*, sachant qu'aucun prérequis en informatique n'est utile pour participer à cet atelier.

Enfin, partant du constat que certaines personnes n'osent pas sortir de leur quartier, que d'autres ne parviennent pas à gérer leur stress en voiture, ou que d'autres encore ont peur de prendre le bus, la plateforme propose un atelier de gestion du stress qui vise à vaincre les appréhensions et améliorer les compétences en mobilité.

En offrant et en mettant en place des interventions pratiques et réalistes, la plateforme est un outil de sensibilisation aux problématiques de mobilité sur le territoire. ■

Marie-Chantal Sauzet

Faire le point sur les besoins et freins en matière de mobilité

Pour aller plus loin...

Ces éléments bibliographiques viennent en complément des références citées dans les articles de ce numéro. Les documents signalés sont consultables au CR•DSU.

● Inégalités de mobilité

Mobilité quotidienne et équité sociale

Actes du séminaire du Grand Lyon, 11 octobre 2013

Ce séminaire avait pour objectif de présenter des services innovants de mobilité qui répondent aux enjeux d'équité sociale et de débattre des façons d'assembler et d'intégrer ces services.

➤ www.espacedestemps.grandlyon.com

CHARDONNEL Sonia,
PAULHIAC SCHERRER Florence
et SCHERRER Franck

La prise en compte des inégalités socio-spatiales dans les politiques de mobilité. Vers de nouvelles catégories de pensée et d'action

VertigO [En ligne], Hors-série n°11, 05/2012

Cette note présente la recherche-action GLAMOUR. Elle analyse les actions innovantes conduites à Lyon dans le champ de la mobilité par l'instance de gouvernement métropolitain, et travaille sur une expérimentation menée dans le but de produire un outil de connaissance des disparités de mobilité pour l'accès à l'emploi.

➤ <http://vertigo.revues.org/11738>

FÉRÉ Cécile

Concilier accès à la mobilité pour tous et mobilité durable. La prise en compte des inégalités d'accès à la mobilité dans les politiques urbaines de l'agglomération lyonnaise

Institut d'urbanisme de Lyon, 11/2011, 445 p.

Cette thèse interroge la conciliation des enjeux d'accès à la mobilité pour tous et de mobilité durable, en analysant la prise en compte des inégalités d'accès à la mobilité dans les politiques urbaines de la

Communauté urbaine de Lyon. Les résultats montrent que les enjeux sociaux n'ont jamais fait l'objet d'une attention aussi grande. Mais concilier accès à la mobilité pour tous et mobilité durable est difficile à l'échelle d'agglomération, la stratégie politique étant orientée vers l'attractivité économique et l'exemplarité en matière de développement durable.

➤ <http://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00738281>

ORFEUIL Jean-Pierre

La mobilité, nouvelle question sociale ?

SociologieS [En ligne], Dossier « Frontières sociales, frontières culturelles, frontières techniques », 2010

Cet article porte sur les principales difficultés de mobilité au quotidien qui ont pu être repérées. Après avoir présenté les pistes sur lesquelles travaillent des innovateurs sociaux, en France et à l'étranger, pour tenter de pallier certaines de ces difficultés, il soumet à la réflexion six pistes d'action principales pour une mobilisation pour la mobilité vers l'emploi.

➤ <http://sociologies.revues.org/3321>

BACQUÉ Marie-Hélène,
FOL Sylvie

L'inégalité face à la mobilité, du constat à l'injonction

Revue suisse de sociologie n°33, 1, 2007, pp. 89-104

Cet article analyse la mobilité comme facteur de renforcement des inégalités sociales. L'accès inégal à la mobilité engendre, pour les individus qui en sont victimes, des processus d'enfermement spatial et social liés à la fois aux difficultés d'accès à l'emploi et à une inscription faible dans des réseaux sociaux « efficaces » en termes d'insertion sociale.

➤ <http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00250102/fr/>

● Mobilités et insertion

« Kit mobilité & insertion », un outil unique et innovant

ARENE Île-de-France, Chantier École Île de-France, FARE, 2013

La mobilité constitue un véritable levier d'intégration sociale et économique. Ce kit méthodologique et pratique permet aux professionnels de l'insertion de bâtir une stratégie et un plan d'actions adaptés pour accompagner les personnes fragiles vers une mobilité durable.

➤ www.arenidf.org

Des quartiers vers l'emploi : une nouvelle mobilité

Les Éditions du CIV, 2011, 172 p.

Cet ouvrage met en exergue des projets lauréats de l'appel à projets « Des quartiers vers l'emploi », qui facilitent l'accès à l'emploi en proposant une offre de mobilité innovante ; par exemple la mise en place d'une plateforme mobilité emploi à l'échelle de l'agglomération lyonnaise, en Rhône-Alpes.

➤ www.ville.gouv.fr/?des-quartiers-vers-l-emploi-une,1377

Mobilité(s)/Exclusion(s)

Urbanisme n°347, 04/2006, pp. 41-74

Ce dossier rend compte des échanges qui ont marqué le forum « Mobilités pour l'insertion » qui s'est tenu à Saint-Nazaire les 6 et 7 octobre 2005. Il propose des regards croisés d'urbanistes, d'élus, de responsables de services de l'emploi et des transports, de chercheurs et de professionnels de l'action sociale et expose des pratiques innovantes mises en œuvre par des associations : taxi social, auto-école associative, transport à la demande...

LE BRETON Éric

Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale

Armand Colin, 2005, 248 p.

La mobilité est présentée ici comme une condition de l'intégration sociale. Cet ouvrage propose une description



...

des difficultés de mobilité rencontrées par les femmes isolées, les personnes issues de l'immigration, les jeunes et les moins jeunes sans qualification, dresse un bilan et ouvre des pistes, à travers l'examen de démarches innovantes engagées dans le chantier des aides à la mobilité.

Pratiques de mobilité

GUY Fleur,
CASEY Cécile

Favoriser la mobilité et l'accès aux ressources urbaines : la transmission de compétences spatiales dans le cadre de l'accompagnement individualisé de jeunes en difficulté

Communication au 11^e colloque du groupe de travail « Mobilités spatiales et fluidité sociale », Grenoble, 24 et 25 mars 2011, 14 p.

Ce texte revient sur le concept de mobilité et sur le dispositif d'accompagnement individualisé des jeunes, proposé par l'Association de la fondation étudiante pour la ville.

➤ <http://halshs.archives-ouvertes.fr/docs/00/62/65/88/PDF/Guy-Casey-MSFS2011.pdf>

BERTHET Jean-Marc

Jeunesse périphérique en centre-ville : l'exemple de Lyon. Penser la ville comme ressource et la mobilité comme apprentissage

Sociétés et jeunesses en difficulté [En ligne] n°4, automne 2007

L'article présente un travail de recherche consacré aux pratiques du centre-ville des « jeunes de banlieue » de l'agglomération lyonnaise. La déambulation, dans ces espaces jonchés d'épreuves, fait figure de ressource (faculté de se mouvoir à sa guise, capacité à contrôler les conduites) et d'enjeu (rapprochements, drague, mise à distance) tant pour les filles que pour les garçons.

➤ <http://sejed.revues.org/index2153.html>

Documents officiels

Convention d'objectifs pour les quartiers prioritaires de la politique de la ville 2013-2015 entre le ministre délégué chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche et le ministre délégué chargé de la Ville, signée le 7 juin 2013

Cette convention concrétise la décision du comité interministériel des villes du 19 février 2013 pour qui le développement des transports publics est indispensable pour mobiliser efficacement les autres volets d'action de la politique de la ville, particulièrement ceux en faveur de l'insertion professionnelle des habitants des quartiers populaires.

➤ www.ville.gouv.fr

Secrétariat général du CIV

➤ <http://www.ville.gouv.fr/?renovation-urbaine-transports-et>

Détail des mesures prises par le gouvernement sur le désenclavement des quartiers et le soutien à la mobilité des habitants.

Circulaire « Encouragement à la mobilité des jeunes des quartiers de la politique de la ville »

Délégation interministérielle à la ville, Délégation interministérielle à l'insertion professionnelle et sociale des jeunes en difficulté, 04/2002, 6 p.

Ce texte encadre une expérimentation ouverte à 2 000 jeunes de 16 à 25 ans, en 2002, favorisant les échanges nationaux et internationaux. Le but : développer les opportunités de mobilité physique des jeunes.

Sites Internet

Site de l'Institut pour la ville en mouvement

• Panorama des initiatives menées par des structures de travail social pour aider les personnes en insertion dans l'accès à l'emploi et à la formation : « Mobilités pour l'insertion ».

• Vidéo « La ville lisible », un projet de recherche et d'expérimentation sur les apprentissages de la mobilité.

➤ www.ville-en-mouvement.com/fr/theme/apprentissage-de-la-ville-et-de-la-mobilite

➤ www.ville-en-mouvement.com/plateforme_insertion/

Site du Certu

• Mobilité et transports : fiches présentant des expériences et pratiques des collectivités territoriales sur des sujets innovants dans le domaine des déplacements, et des outils et méthodes préconisés par le Certu.

• Politique de la ville et déplacements : 13 fiches, rédigées entre 2005 et 2008, relatives à la mise en œuvre de projets de déplacements et d'expériences de services afin de faciliter les déplacements dans les quartiers prioritaires.

➤ www.certu.fr

Site du PUCA, programme « Déplacements et inégalités »

➤ http://rp.urbanisme.equipement.gouv.fr/puca/activites/actions_deplacmt_inegalites.htm

Muriel Salort

Pour recevoir les cahiers du Développement Social Urbain, 2 possibilités s'offrent à vous :

Abonnez-vous à la revue

Bordereau d'abonnement

aux cahiers du Développement Social
Urbain si vous n'êtes pas adhérent

Oui je m'abonne pour un an (soit deux numéros)
aux cahiers du Développement Social Urbain
à partir du n° soit 30 € (frais de port compris)

Je souhaite commander exemplaire(s)
du n° soit 17 € (frais de port compris)

Nom
Prénom
Structure
Adresse
Code postal
Ville
Tél
Mail

Mode de règlement

Sur présentation d'une facture
 Joint au bulletin
Règlement à l'ordre du CR•DSU

Si l'adresse de facturation est différente de l'adresse
ci-dessus, nous l'indiquer :

.....
.....
.....

Formulaire à retourner à :

CR•DSU - 4 rue de Narvik BP 8054
69351 Lyon cedex 08

Adhérez au CR•DSU

Barème des adhésions

- Individuels et associations locales : 30 €
- Associations têtes de réseau, bureaux d'études, organismes HLM : 150 €
- Associations régionales et fédérations : 750 €
- Collectivités territoriales
 - moins de 10 000 habitants : 250 €
 - de 10 000 à 50 000 habitants : 500 €
 - de 50 000 à 100 000 habitants : 1 000 €
 - plus de 100 000 habitants : 2 000 €

Bordereau d'adhésion

Nom, Prénom
Fonction
Organisme
Adresse
Code postal
Ville
Tél
Mail

Cotisation 2013 au CR•DSU Rhône-Alpes :€

(Pour un règlement par virement, veuillez préciser
votre nom ou celui de l'organisme, l'intitulé de l'opération.)

Mode de règlement

Sur présentation d'une facture
 Joint au bulletin
Règlement à l'ordre du CR•DSU

Si l'adresse de facturation est différente de l'adresse
ci-dessus, nous l'indiquer :

.....
.....
.....

Formulaire à retourner à :

CR•DSU - 4 rue de Narvik BP 8054
69351 Lyon cedex 08



Le CR•DSU, un lieu ressource et de mise en réseau sur le développement social urbain

Le centre de ressources pour le développement social urbain (CR•DSU) en Rhône-Alpes est destiné aux acteurs s'inscrivant dans un objectif de cohésion sociale dans un territoire. Créée en 1993, l'association s'adresse à l'ensemble des acteurs (professionnels ou non) de la politique de la ville et de la cohésion sociale : professionnels, élus, institutionnels, partenaires locaux, réseaux associatifs, chercheurs, formateurs...

Le CR•DSU est une association loi 1901 dont le conseil d'administration comprend des personnes morales (collectivités territoriales, associations régionales ou locales, bureaux d'études...) et des personnes physiques (professionnels du secteur). Le fonctionnement de l'association est assuré par le soutien de plusieurs partenaires : État, conseil régional, conseil général de l'Isère, Grand Lyon (agglomération lyonnaise), La Métro (agglomération grenobloise), Caf de Lyon, l'Europe.

Qualifier, accompagner et mettre en réseau les acteurs

Différents espaces de travail collectifs permettent aux acteurs, qu'ils soient professionnels ou non, de partager leurs questionnements, leurs expériences, et rechercher des réponses pertinentes pour conduire des démarches de développement social et urbain. Ils permettent de construire le débat sur la politique de la ville et son évolution. Soutenus par des experts, ils contribuent à la qualification des professionnels et à l'adaptation de leurs interventions. Le centre de ressources facilite ainsi la mise en réseau pour une meilleure coopération et complémentarité des différentes familles d'acteurs.

Nos actions : des rencontres régulières d'échanges, des ateliers thématiques, des appuis techniques et méthodologiques, des réponses individuelles via un service questions-réponses.

Valoriser et capitaliser des pratiques locales

Le centre de ressources apporte des informations, des références, des fiches d'expériences, des éléments de connaissance fondés sur la mémoire de la politique de la ville en Rhône-Alpes et son actualité. Il est en veille permanente sur les pratiques locales et sur les questions émergentes. Le recueil et la synthèse de l'information sont au cœur de nos métiers. Les relations avec les chercheurs constituent un mode de travail privilégié.

Nos supports de diffusion : Sites et Cités (la lettre d'information du CR•DSU), deux publications thématiques (Les cahiers du Développement Social Urbain, Les Échos des ateliers permanents du CR•DSU), des fiches d'expérience, l'alimentation en continu du site Internet, une sélection mensuelle des articles, revues et ouvrages indispensables, un fonds documentaire comprenant plus de 7 700 références.

Adhérez au CR•DSU

Pourquoi adhérer ?

- Soutenir le développement de l'association et marquer son attachement aux enjeux du développement social et urbain.
- Bénéficier des services, du savoir-faire du CR•DSU :
 - Réception gratuite des revues semestrielles *les cahiers du Développement Social Urbain*, *Les Échos des ateliers permanents du CR•DSU* et de la lettre bimestrielle *Sites & Cités*,
 - Invitation en priorité aux manifestations organisées par l'association,
 - Service documentaire à votre disposition, avec le prêt d'ouvrages et la sélection documentaire mensuelle,
 - Accès à la fonction de conseil et de mise en relation avec des personnes ressources, en appui à vos projets locaux.
- Profiter du potentiel du réseau du CR•DSU, pour faciliter entre autres vos contacts et échanges entre acteurs.
- Participer à la définition des orientations de l'association : vous êtes un relais privilégié pour ajuster nos propositions.

Barème des adhésions

- Individuels et associations locales : 30 €
- Associations têtes de réseau, bureaux d'études, organismes HLM : 150 €
- Associations régionales et fédérations : 750 €
- Collectivités territoriales
 - moins de 10 000 habitants : 250 €
 - de 10 000 à 50 000 habitants : 500 €
 - de 50 000 à 100 000 habitants : 1 000 €
 - plus de 100 000 habitants : 2 000 €