



croix-rouge française
PARTOUT OÙ VOUS AVEZ BESOIN DE NOUS



Vos idées
changent
le monde

Fondation

EXPÉRIENCES DE MOBILITÉ SOLIDAIRE

Témoignages d'usagers de la mobilité solidaire



EXPÉRIENCES DE MOBILITÉ SOLIDAIRE

Témoignages d'usagers de la mobilité solidaire



ÉDITO

Les derniers mouvements sociaux français structurants se sont illustrés par des revendications liées à la mobilité, au « pouvoir bouger ». Pour autant, ils dépassent les simples enjeux liés aux besoins de déplacement quotidien. Ils renvoient plus profondément au sentiment d'intégration sociale, économique et sociétale. C'est pourquoi la mobilité doit être appréhendée comme un fait social global, au centre des enjeux de cohésion.

Porté par la Fondation Macif, ce travail repose sur une enquête de terrain réalisée au sein des structures locales de cinq réseaux de solidarité en France : Apprentis d'Auteuil, la Croix-Rouge française, Emmaüs France, le Secours Catholique Caritas France, et l'association Territoires zéro chômeur de longue durée.

Ce recueil de témoignages illustre la variété des enjeux auxquels la mobilité renvoie (accès à l'emploi, aux droits et services, à la santé, à une vie sociale, etc.) mais également aux nombreux facteurs qui peuvent entraver la liberté de déplacement (contraintes de temps, de budget, de genre, barrières psychologiques, état de santé, sentiment de sécurité, relégation territoriale, isolement).

Il montre que les problématiques de mobilité s'inscrivent souvent dans des enjeux plus larges de vulnérabilité. Il souligne également que nul n'est à l'abri de rencontrer, un jour, des difficultés de mobilité, qui apparaissent au fur et à mesure des trajectoires de vie (construction familiale, déménagement, évolution de l'état de santé, parcours professionnel, situation économique, etc.).

L'incapacité de mobilité n'est pour autant ni une fatalité, ni une situation immuable. Des dispositifs de mobilité solidaire existent pour y répondre, mis en place par des organisations œuvrant sur le champ des solidarités. Ces dernières déploient un accompagnement sur-mesure pour chaque personne, afin de traiter leurs difficultés dans leur globalité. Leurs actions reposent essentiellement sur leurs réseaux de bénévoles, qui accompagnent les personnes avec empathie et dans la durée.

Ces dispositifs s'établissent sur la base de coopérations territoriales et nationales entre les acteurs de l'action

sociale, publiques ou privés et plus largement entre tous ceux œuvrant dans le champ de la mobilité. Ils contribuent ensemble à bâtir des solutions qui peuvent améliorer la mobilité de chacun, au-delà de celles mobilisées par les publics vulnérables.

Enfin, ils s'attachent à favoriser les solutions de déplacement partagées, respectueuses de l'environnement et créatrices de lien social.

Il est donc nécessaire que les problématiques de mobilité ne soient plus vues uniquement comme l'affaire des acteurs des solidarités, qui agiraient en « réparation ». En innovant à partir des contraintes des personnes en situation de vulnérabilité, les organisations réunies dans ce groupe de travail créent de nouveaux modèles de mobilité accessibles à tous, qui préfigurent les transformations sociétales et environnementales à porter collectivement pour demain.

**Collectivités,
opérateurs privés,
entreprises,
associations, citoyens
la mobilité
est l'affaire de tous !**

PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE DU GROUPE DE TRAVAIL MOBILITÉ SOLIDAIRE

Ce recueil a été élaboré dans le cadre d'un groupe de travail réuni par la Fondation Macif portant sur la mobilité solidaire, et qui regroupe 5 organisations historiques en France : Apprentis d'Auteuil, la Croix-Rouge française, Emmaüs France, le Secours Catholique Caritas France et Territoires zéro chômeur de longue durée.

Ce recueil repose sur les témoignages de personnes faisant face à des difficultés pour pouvoir se déplacer dans leur vie quotidienne, accompagnées par différents dispositifs de mobilité solidaire, déployés par les structures locales des cinq réseaux du groupe de travail.

L'intention est de redonner la parole à ces personnes pour comprendre ces facteurs de mobilité ou d'immobilité. Quelles sont les principales problématiques rencontrées ? Comment apparaissent-elles et s'entretiennent-elles les unes les autres ? Constituent-elles des maux isolés ou s'inscrivent-elles dans des trajectoires de vulnérabilité plus globales ?

C'est pour répondre à l'ensemble de ces questions que le groupe de travail a choisi d'analyser 11 dispositifs en allant à la rencontre d'une trentaine de personnes, soit accompagnées, soit bénévoles agissant au sein de ces dispositifs. Ce travail ambitionne plus largement d'apporter un nouveau regard sur les pratiques de déplacement afin de bâtir des coopérations en faveur de nouvelles politiques de mobilité, inclusives par nature.

Pouvoir se déplacer en toute autonomie pour aller à son travail, à une formation, pour accéder à des soins de qualité, faire ses courses ou tout simplement voir ses proches est un obstacle majeur pour bon nombre de citoyens. Les études chiffrées en la matière sont éloquentes. C'est pourquoi la Fondation Macif a décidé de consacrer 50% de ses ressources à des projets innovants sur son orientation emblématique « Mobilités et Accessibilité aux services essentiels » qu'elle portera jusqu'à fin 2021. Répondre à cet enjeu, c'est participer, avec ses partenaires, à réduire les inégalités territoriales et sociales. C'est permettre à chacun et chacune, quel que soit son âge, sa situation professionnelle, géographique, financière, de santé, un accès facile, organisé et pérenne aux services essentiels du quotidien.

Au-delà des soutiens apportés aux projets de mobilité développés dans les territoires, la Fondation Macif a souhaité, à travers ce groupe de travail, initier une collaboration inédite entre différents acteurs de la solidarité avec lesquels elle travaille, pour leur faire associer leurs expériences et leurs expertises sur ce sujet qui leur est finalement transverse.



Vos idées
changent
le monde

Fondation

Apprentis d'Auteuil

Fondation reconnue d'utilité publique, Apprentis d'Auteuil s'engage et agit depuis plus de 150 ans auprès des jeunes et des familles les plus fragiles. Protéger les enfants, soutenir les parents dans leur rôle éducatif, innover pour les jeunes en rupture familiale ou en décrochage scolaire pour contribuer à la réussite de leur insertion sociale et professionnelle dans la société sont les principales missions d'Apprentis d'Auteuil. L'accès aux transports constitue un enjeu majeur pour l'insertion sociale et professionnelle des jeunes. Pourtant, ces derniers connaissent rarement les dispositifs d'aides à la mobilité et la législation en la matière. D'autre part, le prix du permis de conduire constitue toujours un frein à la capacité d'obtenir un emploi à terme éloigné des transports publics. C'est pourquoi Apprentis d'Auteuil développe des dispositifs innovants tels que des auto-écoles sociales ou des services itinérants pour permettre à chacun de s'insérer durablement.



La Croix-Rouge française

Association d'intérêt général, plateforme d'innovation sociale et gestionnaire d'établissements, la Croix-Rouge s'adresse à tous, mais agit prioritairement pour accompagner sans condition les personnes en situation de vulnérabilité et construire, avec elles, leur résilience. Les volontaires de la Croix-Rouge française sont les témoins quotidiens des difficultés de mobilité rencontrées par les ménages français, et du manque de solutions alternatives à la voiture individuelle, notamment dans les zones à faible densité de population. À travers différents programmes tels que Croix-Rouge Mobilités ou Croix-Rouge sur Roues, la Croix-Rouge française contribue, aux côtés des collectivités, habitants, entreprises et associations locales, à une transition vers des mobilités partagées, inclusives, et solidaires.

croix-rouge française
PARTOUT OÙ VOUS AVEZ BESOIN DE NOUS



Emmaüs France

Porteur d'une vision de société où chacun a sa place, le Mouvement Emmaüs développe des solutions originales pour lutter contre l'exclusion depuis 65 ans dans le sillage de l'abbé Pierre, son fondateur. Le Mouvement Emmaüs vit une hausse de la précarité liée aux manques de moyens de mobilité : salariés en insertion ne pouvant accepter d'offres de travail, familles sollicitant une avance financière mobilité, personnes accueillies restreintes dans leurs loisirs, leur accès à la santé, ... Pour faire face à ce phénomène, les structures Emmaüs innovent : systèmes

d'autopartage et de co-voiturage, auto-écoles sociales, avances financières mobilité adaptées aux plus précaires... Des solutions nouvelles que le Mouvement souhaite développer dans un double objectif social et environnemental.



Le Secours Catholique Caritas France

Le Secours Catholique Caritas France, association loi 1901 reconnue d'utilité publique, défend le droit à la mobilité pour tous, une mobilité durable qui prenne en compte les besoins des plus précaires tout en respectant les limites de notre planète.

Les équipes locales se mobilisent depuis plusieurs années pour faciliter les déplacements des personnes à faibles revenus et sans moyen de déplacement, particulièrement dans les zones rurales dépourvues de transports publics. Les modes d'actions sont divers : aide à l'apprentissage de la conduite, ateliers vélo, plaidoyers locaux pour le développement d'infrastructures de transports, garages solidaires (à travers la fédération nationale Solidarauto), microcrédits, covoiturage et taxi solidaires, location de véhicules, ou encore service itinérant pour aller à la rencontre des personnes les plus isolées et abolir les distances.



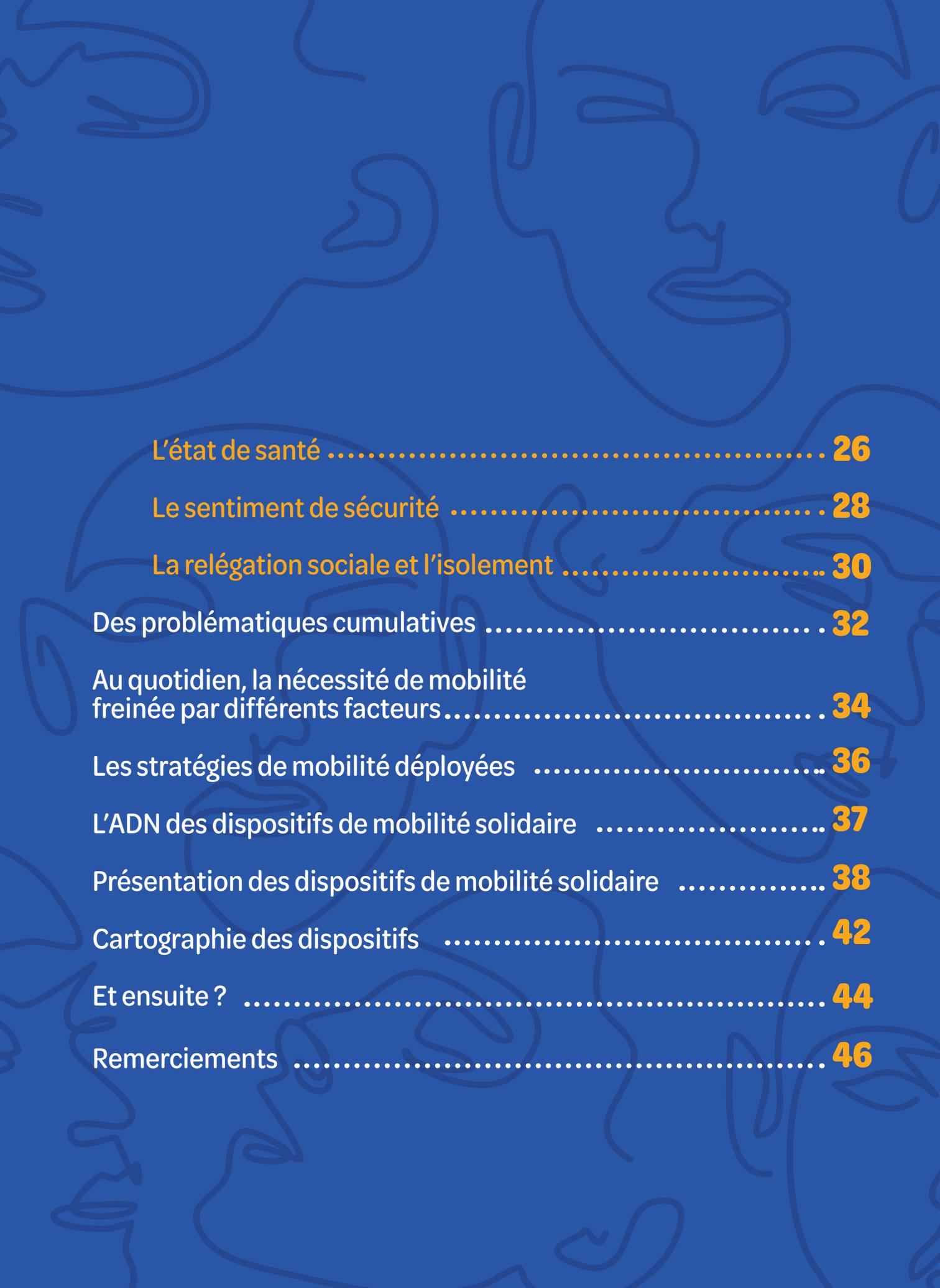
Territoire zéro chômeur longue durée

L'association Territoires zéro chômeur de longue durée (TZCLD) a été créée en 2016, suite au lancement de la première expérimentation portant le même nom sur 10 territoires. L'expérimentation TZCLD a pour but de rendre effectif le droit d'obtenir un emploi inscrit dans la Constitution. En permettant aux personnes l'accès à un CDI à temps choisi, cette logique "d'emploi d'abord" contribue à une stabilité personnelle et professionnelle qui rend possible la mobilité. Par ailleurs, le projet TZCLD vise la création d'activités utiles au territoire comme support pour des emplois supplémentaires. Or, bon nombre des besoins identifiés correspondent à des besoins en matière de mobilité mais aussi de santé et d'habitat. Ainsi, l'expérimentation propose d'agir à ces deux niveaux pour répondre aux problématiques de mobilité, comme l'illustrent les services proposés par les deux EBE de Jouques et Thiers dans ce livret.



SOMMAIRE

Édito	5
Présentation de la démarche du Groupe de Travail Mobilité Solidaire	6
Sommaire	8
Des enjeux et problématiques multiples et interconnectés	10
Avoir le choix de sa mobilité	12
Parcours et facteurs de mobilité	14
La qualité des infrastructures de transport	16
La gestion du temps	18
Le coût de la mobilité	20
Les trajectoires et pratiques de mobilité influencées par le genre	22
Les facteurs psychologiques et culturels	24



L'état de santé	26
Le sentiment de sécurité	28
La relégation sociale et l'isolement	30
Des problématiques cumulatives	32
Au quotidien, la nécessité de mobilité freinée par différents facteurs	34
Les stratégies de mobilité déployées	36
L'ADN des dispositifs de mobilité solidaire	37
Présentation des dispositifs de mobilité solidaire	38
Cartographie des dispositifs	42
Et ensuite ?	44
Remerciements	46

DES ENJEUX ET PROBLÉMATIQUES MULTIPLES ET INTERCONNECTÉS



Si les enjeux de mobilité sont souvent analysés par le prisme de l'accès à l'emploi, la rencontre avec les principaux acteurs des dispositifs de mobilité solidaire révèle qu'ils revêtent des dimensions plus larges. La mobilité est en réalité au cœur de la « capacitation des individus », c'est-à-dire l'augmentation de leurs capacités d'agir. Elle constitue la clef de voûte de l'émancipation individuelle et de la cohésion sociale, en permettant l'intégration sociale et économique des personnes.



L'accès à l'emploi et à la formation

Les problématiques de mobilité sont partiellement intégrées dans les politiques publiques d'accès à l'emploi et à la formation. Perçue comme un frein « périphérique » à l'insertion professionnelle, la capacité de se déplacer pour un entretien d'embauche, de respecter des horaires de travail ou de formation est pourtant essentielle. Cet enjeu est particulièrement fort pour les personnes disposant de contrats de travail de courte durée, en intérim ou cumulant plusieurs contrats. En effet, leurs besoins de mobilité sont exacerbés par les cadres de leurs contrats, impliquant souvent plusieurs allers-retours sur une même journée et des destinations différentes (là où un emploi à temps complet dit « classique » se déroule généralement sur un même lieu avec des horaires 9h-17h sur 5 jours ouvrés). L'accès à un emploi, permettant d'assurer notamment la stabilité économique des personnes rencontrées et celles de leurs familles, est apparu de manière quasi-systématique durant les entretiens menés.

L'accès aux droits, aux services et aux biens

La mobilité est par ailleurs un facteur clef de l'accès aux droits et aux services, notamment publics. Si on sait que le non-recours est renforcé par la difficulté que peuvent avoir des personnes à avoir un contact facile avec l'institution qui délivre un droit, ce phénomène est particulièrement présent dans les zones en dynamique de dépeuplement, qui peinent à préserver leurs services publics (comme dans les territoires ruraux par exemple). Concernant les services et les biens, leurs accès renvoient également aux possibilités d'intégration des personnes à leur environnement social : avoir la possibilité de consommer de la même manière, d'avoir accès aux mêmes loisirs (culture, sport, etc.) ou d'accéder aux mêmes prestations que ses concitoyens est vecteur d'intégration sociale.

L'accès aux soins

De l'accès aux soins dépend en partie la qualité de la santé mentale et physique des personnes. Pouvoir se déplacer à l'hôpital, ou dans le cadre d'un suivi lié à une maladie chronique, peut s'avérer complexe. Là aussi, les territoires

ruraux ou enclavés doivent faire face à la raréfaction des services de santé et à l'apparition de déserts médicaux, impliquant des trajets plus longs et une augmentation du budget lié à la mobilité. Cette problématique de mobilité entraîne également un coût pour la puissance publique qui compense par des prestations de transports (taxis médicalisés, ambulances, etc).

« J'ai un budget de 506 euros par mois, je dédie 80 euros pour la mobilité. Le médecin est à 15 Km. Là ça faisait un an que je n'avais pas été le voir. Je repousse autant que possible. »

Pierre, 53 ans

Une vie sociale épanouie

Une mobilité entravée limite enfin la capacité pour les personnes d'avoir des interactions sociales, provoquant ou accentuant une situation d'isolement. Ce délitement de la vie sociale impacte le bien-être et la santé mentale des personnes. Bénéficiaire pleinement d'une capacité de mobilité permet de pouvoir tisser plus facilement des liens personnels et familiaux, renforçant l'intégration sociale, ayant des aspects bénéfiques sur d'autres aspects de la vie, tels que l'insertion professionnelle par exemple. Par ailleurs, c'est cette intégration sociale qui permet aux personnes de mobiliser des ressources supplémentaires pour pouvoir se déplacer, par des mécanismes d'entraide.

« Avoir une voiture c'est la liberté ! »

Safia, 22 ans

Si ces enjeux sont présentés de manière distincte, pour faciliter leur identification et analyse, ils sont intrinsèquement liés les uns aux autres, pouvant produire des effets en cascade, positifs ou négatifs. L'accès à un travail durable, garantissant un revenu stable, permet d'augmenter la proportion du budget dédié à la mobilité, et donc de pouvoir se déplacer plus souvent. Cette mobilité améliore l'accès aux biens et aux services, aux soins de santé, et permet de participer plus facilement à des événements publics ou privés. Ainsi, elle contribue à augmenter la qualité de la vie sociale, renforçant le bien-être et donc la santé mentale.

Le lien entre ces différents enjeux montre par ailleurs qu'une problématique de mobilité n'est pas un fait figé mais s'inscrit avant tout comme une dynamique. Les enjeux cités ci-dessus sont des facteurs qui expliquent et illustrent les capacités ou incapacités de mobilité. Tout au long de ce livret, ces liens seront soulignés.

AVOIR LE CHOIX DE SA MOBILITÉ



Pour analyser la trentaine de témoignages intégrés dans ce travail, il est essentiel de comprendre les territoires dans lesquels les personnes résident ainsi que leur nature. L'ensemble des personnes interrogées sont accompagnées dans le cadre d'un dispositif de mobilité solidaire, présupposant des difficultés de déplacement, et pour la grande majorité d'entre elles, une situation de précarité économique et sociale. Pourtant, elles vivent dans des territoires différents. La diversité de ces zones d'habitation implique donc des niveaux et des types d'infrastructures de mobilité variés, ainsi que des représentations des pratiques de mobilité différentes.

Ces facteurs peuvent être catégorisés grâce à la notion d'infrastructure, qui renvoie elle-même à deux ordres : les infrastructures matérielles et immatérielles. **La notion d'infrastructure est alors fondamentale pour comprendre les expériences de mobilité des personnes, parce qu'elle contribue à les déterminer, à définir leurs choix.**

Les infrastructures peuvent être tout d'abord d'ordre matériel. Dans ce cas, elles renvoient aux routes, aux réseaux de transport en commun, mais aussi aux services publics tels que les écoles ou les hôpitaux. Elles correspondent en ce sens aux équipements qui fondent les sociétés contemporaines et qui s'inscrivent dans le cadre de politiques d'aménagement du territoire et de service public. Par définition, les infrastructures sont mises en place par des institutions, ici publiques.

Les infrastructures peuvent également être d'ordre immatériel et renvoient dans ce cadre aux pratiques et représentations de mobilité encouragées par les institutions :

incitation à la mobilité, usage d'un véhicule personnel ou partagé, choix des transports en commun ou de la voiture, pratique des mobilités douces. Les infrastructures immatérielles peuvent être largement influencées par les aspects matériels. Par exemple, dans un territoire peu dense et qui ne dispose pas d'un réseau de transport en commun, l'usage du véhicule, personnel ou partagé, est indispensable. Les infrastructures immatérielles visent à modifier les représentations sociales du déplacement, certaines modalités étant associées à différents « habitus », comme par exemple l'usage du vélo en centre-ville, associé aux populations « bobos ». Beaucoup de personnes interrogées dans ce travail formulent ainsi la demande d'une voiture personnelle pour effectuer leurs déplacements, quand bien même cela ne correspond pas toujours à leur besoin réel de mobilité.

Cette notion d'infrastructure est fondamentale car elle détermine **la notion de choix des personnes lorsqu'il s'agit de leurs pratiques de mobilité (moyen de mobilité individuel, collectif ou partagé, mobilité douce, etc.)** La majorité des personnes rencontrées dans le cadre de ce travail ont à leur disposition un faible niveau d'infrastructures, matérielles comme immatérielles, ce qui diminue leurs capacités de déplacement. Face à ces contraintes, renforcées par des ressources matérielles très limitées, **la capacité des personnes à choisir leur mobilité propre est restreinte.**

En ce sens, le travail des organisations de solidarité et des dispositifs de mobilité qu'elles proposent, a pour objectif de **renforcer l'autonomisation des populations, leurs capacités de choix tout au long de leurs parcours de vie.**



PARCOURS ET FACTEURS DE MOBILITÉ

Cette analyse se base sur un vaste travail de terrain, mené durant plusieurs mois auprès de **11 dispositifs de mobilité solidaire**, répartis partout en France métropolitaine.

Les dispositifs de mobilité solidaire détaillés à la fin de ce livrable, ont été sélectionnés avec les représentants nationaux des cinq organisations de solidarité participant au groupe de travail. Ce dernier a veillé à ce qu'ils puissent être représentatifs en termes de solution déployée (transports solidaires, auto-école sociale, système d'auto-partage, atelier vélo, etc.), de localisation et de type de territoire (rural, urbain ou péri-urbain) et de type de public (jeunes, personnes âgées, familles monoparentales, femmes, hommes, personnes en situation d'emploi ou de recherche d'emploi etc.). Cette diversité était essentielle pour permettre d'identifier les différents besoins et contraintes de mobilité pouvant exister. Cependant, cette étude ne propose pas un panorama exhaustif du profil des personnes pouvant rencontrer des problématiques de mobilité et bénéficiaires de dispositifs de mobilité solidaire.

Des entretiens semi-directifs ont été menés avec les cadres des structures, les salariés, les bénévoles et les personnes bénéficiaires. Cette approche globale a permis d'analyser les principales contraintes de mobilité auxquelles font face les personnes, à travers des témoignages croisés. C'est là-dessus que se base la classification retenue. Pour autant, il est important de rappeler que les personnes accompagnées sont majoritairement dans des situations de précarité, justifiant leur accompagnement par des organisations de solidarité.



33 personnes accompagnées rencontrées

11 dispositifs de mobilité solidaire

5 réseaux nationaux proposant des dispositifs de mobilité solidaire



1 - La qualité des infrastructures de transport

2 - La gestion du temps

3 - Le coût de la mobilité

4 - Les trajectoires et pratiques de mobilité influencées par le genre

5 - Les facteurs psychologiques et culturels

6 - L'évolution de l'état de santé

7 - Le sentiment de sécurité, frein et levier des capacités de mobilité

8 - La relégation sociale et l'isolement

Comme pour les enjeux de mobilité, ces contraintes sont intrinsèquement liées les unes aux autres. Pour faciliter leur identification et comprendre leurs mécanismes, une lecture simplifiée en est ici proposée. Chaque chapitre met en avant le témoignage d'une personne accompagnée, qui illustre particulièrement la difficulté rencontrée. Ils sont complétés par les analyses des situations d'autres personnes interrogées. Quand les personnes l'ont souhaité, leurs témoignages ont été anonymisés et les portraits photos n'ont pas été inclus.

Ces entretiens ont enfin permis de comprendre la manière dont ces dispositifs viennent répondre aux besoins des personnes, d'estimer leurs impacts auprès des bénéficiaires mais aussi de révéler parfois leurs limites. Ces éléments ne constituent pas notre clef de lecture principale, mais sont intégrés de manière transversale dans chacun des chapitres, ainsi qu'à la fin de ce livrable.

LA QUALITÉ DES INFRA-STRUCTURES DE TRANSPORT



L'un des aspects essentiels impactant les pratiques de mobilité des personnes est la qualité des infrastructures de transports, notamment celle des axes routiers et du réseau de transports en commun. Sans infrastructure matérielle permettant de se déplacer facilement, la mobilité des personnes est entravée.

Les zones urbaines présentent généralement des infrastructures de transports importantes. Densément peuplées et attractives sur le plan économique et en termes de bassin d'emploi, elles offrent des possibilités facilitées de mobilité : optimisation des axes routiers, réseau de transports en commun diversifié (bus, tram, métro et trains), encouragement de l'intermodalité (utilisation de plusieurs modules de mobilité au cours d'un même déplacement).

En zone semi urbaine ou rurale, les axes routiers constituent les principales infrastructures, par rapport aux réseaux de transports en commun, qui présentent rapidement des limites. Les zones rurales, étendues et peu denses, nécessitent une couverture importante en termes de transports collectifs, au regard du nombre d'habitants pouvant en bénéficier. La seule solution apparente aux usagers pour pouvoir se déplacer est alors la voiture. Les lignes de bus ne sont en effet pas en mesure de couvrir l'ensemble des besoins en déplacement, et les horaires peuvent ne pas correspondre aux besoins journaliers des personnes (aller au travail, faire les courses, s'occuper des enfants, etc.)

À Bressuire, dans les Deux-Sèvres (79), les Ateliers du Bocage, entreprise d'insertion du mouvement Emmaüs France, propose un service d'auto-partage pour les salariés en insertion. Dans un territoire rural où les infrastructures de transport en commun manquent, la voiture est le seul moyen de se déplacer. Axel, qui accompagne les salariés dans leurs problématiques de mobilité, nous expliquait « **Ici on est sur un bassin d'emploi assez dynamique, avec un territoire en plein boom depuis l'ouverture des deux fois deux voies. Beaucoup d'entreprises se sont installées, mais elles ont du mal à recruter des salariés, c'est seulement accessible en voiture** ». À Thiers, en zone rurale et montagnaise (63), Nadia est salariée de l'Entreprise à but d'emploi Actypoles et coordonne notamment le service de mobilité solidaire. L'EBE propose ainsi de transporter des personnes, notamment dans le cadre de leurs trajets quotidiens domicile-travail. Cette solution partagée répond à l'inadéquation des horaires de transport en commun dans le territoire « **Dans ce bassin d'emploi, les gens vont au travail entre 5h et 21h. Maintenant ils ont des bus mis à 21h, mais ça ne fait pas tout le territoire. Sans véhicule les gens ne peuvent pas aller travailler** ».

« Avant j'étais à Vitry le François dans la Marne, c'était impeccable, j'ai toujours circulé en vélo, c'était très facile, ici ce n'est pas aménagé, et c'est une zone montagneuse ». Nicola



Nicola a 51 ans, elle est salariée de l'EBE Elan, située à Jouques (13), qui propose notamment un atelier de réparation de vélo. Nicola vit à Jouques même, dans une zone rurale et vallonnée. Après une pause professionnelle de plusieurs années, elle s'est mise en recherche d'un poste sur Aix, Pertuis ou Manosque, mais ces villes sont mal desservies par les lignes de bus, rendant compliqué d'effectuer les allers-retours quotidiens entre le travail et le domicile. Ce manque d'infrastructure de transports en commun n'a pas pu être comblé par l'utilisation d'un véhicule personnel, son époux l'utilisant quotidiennement pour ses propres déplacements professionnels. Le coût d'achat et d'entretien d'un nouveau véhicule ne pouvait pas être financé « J'ai sérieusement pensé à acheter une deuxième voiture, j'ai renoncé. Ce que je vais gagner en plus je vais le dépenser en voiture ». Maintenant qu'elle a pu trouver un emploi à Jouques même, Nicola peut se déplacer en vélo, même si elle reconnaît que le réseau de piste cyclable n'est pas très complet « Il y a un itinéraire plus rapide mais il passe par une nationale où les voitures circulent à 90 Km/heure, du coup j'ai adapté mon trajet et je prends les petits chemins »



LA GESTION DU TEMPS



La mobilité répond en partie au besoin de conjuguer des contraintes de temps : être à l'heure pour se rendre sur son lieu de travail, emmener ses enfants à l'école, se rendre à un rendez-vous médical, à un cours de sport, etc.

Face à ces contraintes, les individus mettent en place des stratégies de gestion du temps : anticipation de la durée de trajet, optimisation du parcours pour éviter les allers-retours, adaptation de l'emploi du temps. Cette gestion du temps va être fortement impactée par la manière dont ils vont se déplacer : voiture, marche, utilisation des transports en commun, etc.

En zone urbaine ou péri-urbaine, les transports en commun facilitent une gestion satisfaisante des contraintes de temps. En utilisant le bus, le métro, on peut se rendre à l'Université, au travail, ou à la crèche aux heures indues. De nombreuses personnes interrogées ont évoqué les limites de ces transports. D'une part, ils peuvent devenir rapidement inadaptés lorsque les horaires, notamment de travail, sont en décalé des horaires classiques. Antoine, rencontré à Villeurbanne (69) dans le cadre d'une auto-école sociale portée par les Apprentis d'Auteuil, déclarait ainsi : **« Il y a deux trois ans je travaillais dans un café, je devais y être à 6h le matin. Avec plus d'une heure quinze en transport en commun de chez moi, je devais partir à 4h45 du matin. Des fois le bus était en retard, ou je le ralais. On m'a demandé de passer mon permis, en voiture il y en avait pour 10, 15 minutes ».**

D'autre part, l'usage des transports en commun est perçu comme davantage soumis aux aléas techniques. Les bus qui ne viennent pas, les retards de train, les pannes de métro ont régulièrement été évoquées par les personnes rencontrées, ils renforcent les contraintes de gestion du temps et diminuent la perception de fiabilité de cette solution par ses usagers.

En zone rurale également, les transports en commun ne permettent que rarement de répondre aux besoins des individus. Leurs fréquences et leurs usages ne répondent pas aux besoins liés aux trajectoires pendulaires. Les horaires sont peu adaptés à des déplacements quotidiens et qui se répètent à minima 5 jours sur 7. Le témoignage de Baddredine, ci-contre, l'illustre bien. De nombreuses personnes se reportent donc sur l'usage d'un véhicule individuel, la plupart du temps scooter ou voiture, pour gérer ces contraintes.

« Je prenais le bus tôt le matin depuis Bressuire. Ça me faisait arriver au travail une heure avant le début réel de la journée. Les bus suivants me faisaient arriver trop tard. »

« Le soir je devais attendre le bus plus de 40 minutes ! »

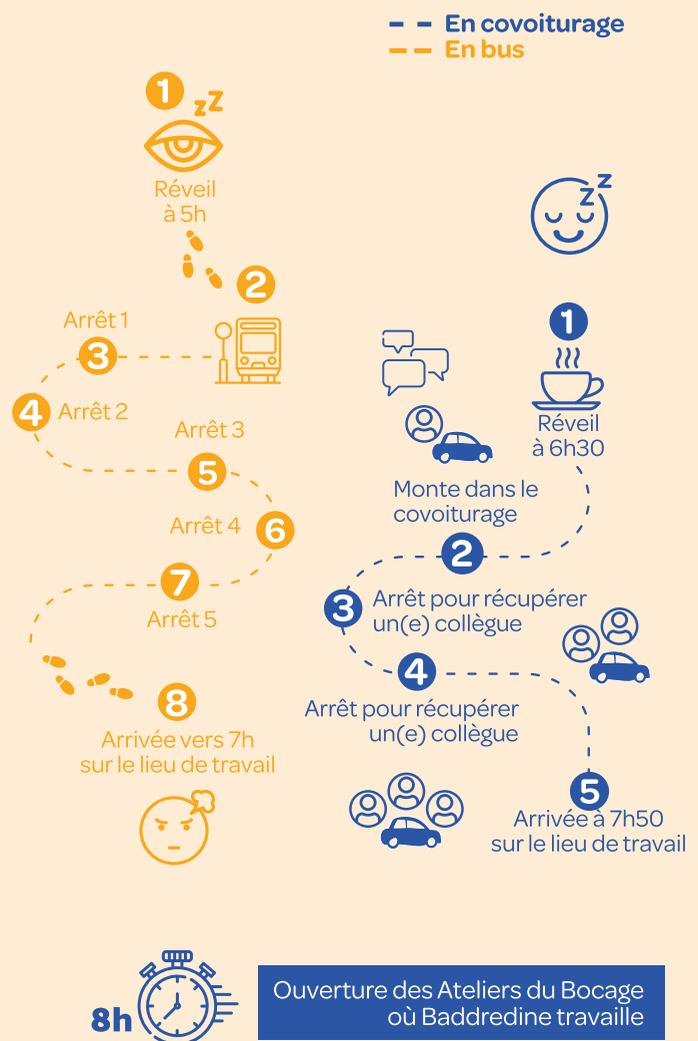
Baddredine



Baddredine a 32 ans. Originaire du Soudan il est arrivé en France il y a quelques temps maintenant. À ce jour il est employé aux Ateliers du Bocage, entreprise d'insertion du Mouvement Emmaüs, située au Pin (79), village situé à une dizaine de kilomètres de la ville de Bressuire, en zone rurale. Il est dans l'attente d'une réponse de l'Ambassade pour recevoir son permis de conduire qu'il a déjà obtenu dans son pays d'origine. Il lui faut désormais le faire traduire pour pouvoir en jouir sur le territoire français. En attendant de pouvoir conduire sa propre voiture, qu'il souhaite acheter dès qu'il aura reçu son permis, Baddredine s'en sort comme il peut. Résidant à Bressuire, il a dans un premier temps utilisé le réseau de transports en commun local. Les horaires peu adaptés le faisaient arriver trop tôt sur le site de travail le matin, et repartir trop tard le soir, renforçant son sentiment de fatigue et de démotivation.

Grâce à la solution d'auto-partage « La mobilité en partage » mise en place par les Ateliers du Bocage, Baddredine se rend dorénavant sur son lieu de travail avec ses collègues. Ceux-ci se sont en effet portés volontaires pour être conducteurs et aller chercher leurs collègues se trouvant sur leur route le matin puis les ramener chez eux le soir. Grâce à cette solution Baddredine se rend plus rapidement sur son lieu de travail et arrive plus rapidement le soir chez lui. Le bénéfice est double : il gagne en temps et en confort.

Le parcours de Baddredine chaque matin pour se rendre sur son lieu de travail



LE COÛT DE LA MOBILITÉ



La mobilité est un besoin essentiel, mais n'en est pas pour autant bon marché. Le coût de l'usage des transports en commun, objectivé par le prix d'achat du billet ou de l'abonnement, est facilement identifié et appropriable par les personnes. A contrario, l'usage d'un véhicule personnel, dont on a vu qu'il était souvent préféré par les personnes interrogées pour répondre aux contraintes de temps, comporte une chaîne de coûts, parfois cachés ou mal anticipés par les personnes.

Tout d'abord, le passage du permis de conduire nécessite des ressources financières suffisantes. Le coût moyen d'obtention du permis de conduire a été évalué en moyenne à 1800 euros, mais ce tarif varie fortement entre les régions, pouvant monter à plus de 2100 euros en région parisienne. Pour contourner cette contrainte, les personnes interrogées substituent régulièrement l'usage du deux roues, qui ne nécessite pas toujours de permis, à celui de la voiture. Il est cependant peu adapté à la vie familiale. Dans d'autres cas, comme dans celui de Mélody (voir encart), l'investissement dans une voiturette est perçu comme une solution. Christine, Directrice de l'auto-école sociale portée par Emmaüs à Ruffec (16), témoignait que cette solution était effectivement souvent choisie par les personnes sans permis. Pour autant, ces véhicules sont aussi coûteux à l'achat qu'un véhicule classique, tombent régulièrement en panne et impliquent des frais de réparation très importants, peu de garages acceptant de les prendre en charge.

Après l'obtention du permis, vient le coût lié à l'achat d'un véhicule, dans le cas où les personnes ne partageraient pas de voiture avec la famille notamment. Face à des ressources financières contraintes, les personnes rencontrées font souvent le choix de l'achat de véhicule d'occasion, dont l'usage avancé implique des réparations

fréquentes et coûteuses. À Corre, village de Haute – Saône (70), une mère de famille accompagnée dans le cadre du dispositif Croix-Rouge sur Roues témoignait : « **J'avais une voiture, mais elle est tombée en panne, et le prix des réparations était de 1500 euros ! Avant cela, j'avais acheté un autre véhicule d'occasion, mais la jauge d'huile fonctionnait mal, j'ai mis trop d'huile et elle est tombée aussi en panne** ». Le report des réparations en raison de leurs coûts vient alors freiner les déplacements des personnes, quand ils ne les mettent pas en danger. À Thiers (63), Sébastien est salarié de l'Entreprise à but d'emploi Actyroles. Mécanicien de formation, il y a un temps tenu une activité de garage solidaire « **On a mis beaucoup de voitures à la casse. Ce sont des cercueils ambulants. Voilà, parfois on enlevait aux personnes leurs voitures, qui étaient dans des états pitoyables** »

Outre les réparations, la propriété d'un véhicule implique des frais d'assurance. Ils sont d'autant plus importants pour les jeunes conducteurs ou les personnes ayant déjà eu des accidents responsables. Enfin, le coût de l'usage du véhicule est fonction croissante du prix du carburant, qui fluctue régulièrement. Ces différents éléments soulignent bien les coûts induits par la possession d'un véhicule personnel. En Vendée (85), l'association SOS Familles Emmaüs, qui fournit des micro-crédits et des avances sans frais aux familles en situation de précarité économique, indiquait que les prêts pour l'achat ou la réparation d'un véhicule étaient croissants, et représentent aujourd'hui près de 90 % des demandes des familles.

¹<https://www.ouest-france.fr/societe/securite-routiere/permis-de-conduire/permis-de-conduire-code-heures-de-conduite-examens-combien-ca-coute-6219402>

² En cas de changement d'auto-école au cours de l'apprentissage, ou suite à l'échec de l'examen du permis de conduire, venait également se rajouter des frais de transfert de dossier. Ils ont été interdits par la Loi Hamon en 2014. <https://www.economie.gouv.fr/particuliers/permis-conduire-frais>

« Les réparations de ma voiturette étaient trop coûteuses, j'ai dû m'en séparer. »

Méloody



Méloody a 28 ans. Elle vivait auparavant chez ses parents, de ses propres mots « le fin fond de la campagne », à 25 km de Ruffec. Elle s'est toujours déplacée en scooter, mais à l'arrivée de sa petite fille, le deux-roues a montré ses limites. Elle a alors acheté une voiture sans permis, qui s'est révélée coûteuse à l'achat, et qui est tombée de nombreuses fois en panne, impliquant des frais de réparation importants. Elle l'a alors échangée gratuitement sur un site d'occasion contre un scooter, avant de découvrir, trop tard, que celui-ci avait été volé et devait être restitué. Privée de moyen de transport pendant un temps, elle a dû se débrouiller pour trouver des solutions pour entre autres, aller faire les courses pour le mois. Elle a alors compté sur ses proches, la famille, les amis, les voisins qui la transportaient à l'occasion. Elle est passée par quatre auto-écoles depuis ses 18 ans, sans succès et en réglant à chaque fois de nouveaux frais d'inscription et de réalisation des heures. Son assistante sociale l'a finalement dirigée vers la solution de l'auto-école sociale proposée par Emmaüs à Ruffec, grâce à laquelle elle a réussi l'examen. 3 mois avant d'avoir le permis, sa famille lui a offert une voiture d'occasion, là aussi avec quelques réparations à faire.

Les changements de moyens de transport de Méloody



LES TRAJECTOIRES ET PRATIQUES DE MOBILITÉ INFLUENCÉES PAR LE GENRE



Les rôles sociaux traditionnellement attribués aux hommes et aux femmes impactent leur occupation de l'espace public et privé ainsi que leurs trajectoires de mobilité.

Dans le cadre de cette étude, le groupe de travail a constaté que les femmes avaient tendance à être plus nombreuses à être accompagnées par des dispositifs d'aide à la mobilité. Les entretiens menés ont révélé des parcours de mobilité plus tardifs et plus accidentés que ceux des hommes interrogés. Plusieurs facteurs semblent expliquer ce phénomène.

D'une part, les femmes rencontrées ont souvent développé leurs capacités de mobilité plus tardivement que les hommes. En cas de ressources limitées, les familles peuvent avoir tendance à investir davantage dans la mobilité du garçon que de la fille. Plusieurs femmes interrogées, ont ainsi rapporté que leurs frères avaient pu suivre des cours de conduite, voire conduire avec leurs parents dans le cadre de la conduite accompagnée, mais pas elles. Les clichés liés aux difficultés de conduite des femmes par rapport aux hommes jouent également dans cet apprentissage. Moira, accompagnée par le Secours Catholique à Saint Chamond (42), rapportait ainsi « **Nous sommes quatre sœurs, mais ma mère n'a jamais voulu conduire avec nous. Elle préfère prêter la voiture à mon beau-frère, parce que c'est un homme !** ».

Par conséquent, l'apprentissage de la conduite est apparu, pour de nombreuses femmes rencontrées, suite à un

« accident » de la vie, par exemple la séparation avec le père de leurs enfants, renforçant leurs contraintes de gestion du temps, entre leur travail et leur vie familiale. Ces « ruptures » de parcours impactent les besoins de mobilité.

Cet aspect est renforcé par le rôle d'aidant, davantage attribué aux femmes qu'aux hommes. À l'instar de la garde des enfants après une séparation, la nécessité de s'occuper d'un parent malade ou celle de l'aide dans ses tâches quotidiennes, pèse plus sur les mères, les filles ou les sœurs.

Enfin, le rapport des femmes à la mobilité ne saurait être dissocié du niveau d'occupation de l'espace public, plus restreint pour les femmes. Le témoignage de Lina, mis en lumière dans ce chapitre (voir encart), en est une bonne illustration. Plusieurs femmes rencontrées confiaient également se sentir vulnérables dans les transports en commun, ou même à vélo.

« Je me suis occupée de maman quand elle est tombée malade. Il y avait tout à faire, la vie de la maison quoi. J'allais faire les courses en bus. C'était fatigant, c'était des gros sacs de courses. C'est un petit truc le permis, mais ça m'aurait tellement aidé ! » Lina



La trajectoire de mobilité des hommes rencontrés dans cette étude semble également impactée par leur genre. Plusieurs d'entre eux étaient ainsi la seule personne du couple à travailler. Alors que leurs femmes s'occupaient de la gestion du foyer ou de l'éducation des enfants, ils s'étaient - ou on leur avait - attribués le rôle de « pater familias » : celui de nourrir la famille en travaillant et assurant les ressources économiques du ménage. De fait, cette responsabilité implique de trouver un travail, quitte à devoir se déplacer loin et de manière régulière pour le faire, renforçant ainsi la contrainte de mobilité. À Loches (37), Geffrey, utilisateur d'un service d'auto-partage mis à disposition par la Croix-Rouge dans le cadre de sa recherche d'emploi, racontait sa situation **« Je suis à la recherche d'un emploi, c'est compliqué car je n'ai pas de voiture, donc j'utilise le service d'auto-partage. Ça devient vraiment urgent car ma copine est enceinte. Peut-être qu'elle aussi elle cherchera après »**. Les hommes peuvent être associés à des qualités de conduite liées aux représentations de virilité, ce qui pourrait expliquer leur sous-représentation au sein des dispositifs de mobilité analysés dans ce travail. Plusieurs bénévoles estiment que les hommes ont plus de difficulté à accepter cette situation et donc à demander de l'aide, notamment pour l'apprentissage de la conduite.

Il y a deux ans, Lina a débuté des études de sociologie à Saint Etienne, qu'elle a dû stopper pour s'occuper de sa mère qui était malade. Durant cette période, elle a tout assuré à la maison : les courses, les papiers, entretenir l'appartement, s'occuper de ses frères et sœurs, faire à manger pour son père qui travaille de nuit. Elle s'est ensuite mise en quête d'un travail, mais sans pouvoir conduire, il était difficile de trouver un emploi stable. Elle a travaillé en usine, dans le secteur de l'aide à la personne, elle a fait des ménages. Elle devait être recrutée dans un laboratoire, mais l'employeur s'inquiétait de la laisser seule dans la rue, tard le soir, car le quartier était réputé mal fréquenté et qu'elle n'avait pas de voiture. Elle n'a finalement pas eu le poste.

Lina a par la suite été accompagnée par la Mission locale dans le cadre de la Garantie Jeune. La mission locale est partenaire du Secours Catholique qui porte le dispositif « Permis de Réussir ». Cette solution propose aux personnes s'étant déjà présentées à l'examen du permis de conduire de prendre des heures de conduite supervisées, sur le même principe que la conduite accompagnée, un bénévole formé emmène la personne conduire.

LES FACTEURS PSYCHOLOGIQUES ETCULTURELS



Certains facteurs de mobilité se traduisent de manière moins visible. Les entretiens menés ont permis de constater que les aspects psychologiques et culturels peuvent constituer de puissantes barrières à la mobilité.

Le manque d'estime de soi est apparu comme une situation très fréquente chez les personnes interrogées. Cette situation est en partie explicable par les difficultés économiques ou sociales rencontrées par les personnes accompagnées par des associations de solidarité. Le manque de confiance en soi vient jouer un rôle fort dans les capacités de déplacement des personnes, par exemple pour se rendre dans des zones perçues comme complexes. À Ruffec, en Charente (16), Sarah, qui venait d'avoir son permis, appréhendait de conduire jusqu'à Angoulême, agglomération où le trafic est plus dense qu'à la campagne. À Villeurbanne (69), Marthe, 60 ans, en cours d'apprentissage de la conduite avec Apprentis d'Auteuil, craignait particulièrement les abords des giratoires. Elle déclarait **« Quand j'arrive aux gros ronds-points, je panique ! Avec Sylvette, ma monitrice, on s'arrête et on regarde l'espace pour mieux l'appréhender par la suite »**.

L'apprentissage de la conduite, et plus particulièrement l'examen du permis de conduire, ont été cités par la majorité des personnes rencontrées comme des épreuves redoutées. Le jour de l'examen, beaucoup avouent avoir perdu totalement leurs moyens, malgré une maîtrise de la conduite en temps normal. Face à ce stress, la pédagogie adaptée des auto-écoles sociales semble tenir ses promesses. À l'auto-école « Mob and Go » portée par Apprentis d'Auteuil à Villeurbanne (69), Etienne, moniteur de conduite, rappelait l'importance de mettre en confiance les personnes **« Ce sont des gens qui ont été brusqués, apprendre à conduire c'est compliqué donc on rajoute des choses protectrices, humaines, bienveillantes. Qu'ils**

en gardent un bon souvenir ». Mireille, 56 ans, qui a pris des cours dans cette auto-école et a depuis obtenu son permis, confirme **« Ici, c'est zen, on nous met à l'aise »**.

La mobilité étant une pratique sociale, elle est associée à des représentations du même ordre. À l'instar des dimensions de genre, qui viennent influencer la manière de se déplacer, et la représentation des hommes et des femmes dans l'espace public, les moyens utilisés pour se déplacer sont perçus différemment selon les milieux sociaux. Dans ce cadre, l'acquisition d'un véhicule personnel est perçue comme un symbole de réussite sociale, comme le montre le témoignage de Lina, à Villeurbanne (69) **« Quand on voit la société aujourd'hui, tous les jeunes maintenant ils travaillent, ils ont leur voiture. On a envie d'être comme ça »**. A contrario, l'utilisation du vélo dans le cadre des déplacements professionnels est associée à une pratique à destination des jeunes urbains. Le témoignage d'Antonin, 22 ans, accompagné par Apprentis d'Auteuil à Brignoles (83) en est l'illustration **« Utiliser un vélo ? Oui pourquoi pas, pour le plaisir. Mais pas pour aller au travail, c'est un truc de bobo »**. Le travail de sensibilisation autour de l'utilisation du vélo à des fins professionnelles, et non seulement en loisir, a également été souligné par l'entreprise Elan, Entreprise à but d'emploi à Jouques, qui propose à ses salariés d'effectuer les déplacements domicile-travail en pédalant, en mettant notamment à leur disposition un atelier vélo. Comme en témoignait Alimata, 45 ans **« Le fait que les autres personnes dans l'EBE aient aussi un vélo et le fait qu'il y ait un atelier c'est motivant pour s'y mettre »**.

**« Dès que je suis rentrée l'inspectrice m'a dit :
« Dépêchez-vous Monsieur je n'ai pas que vous
aujourd'hui ! ». Et là c'était fini. »**

« Je n'ai pas eu le permis car j'étais trop stressé. Je perds tous mes moyens. »

Ilyas

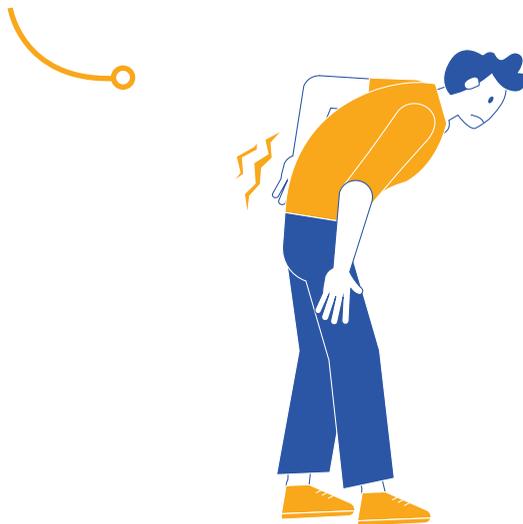
Ilyas a 25 ans. Il a quitté la Syrie il y a plusieurs années et s'est installé avec ses parents à Saint Etienne puis à Saint-Chamond. Il travaille dans un hypermarché de la ville, en CDI. Ilyas souhaite passer le permis afin de pouvoir se rendre à Saint Etienne plus facilement, pour y pratiquer ses loisirs : sorties entre amis, aller à la salle de sport. À terme, il souhaite y déménager, mais veut pouvoir retourner à Saint-Chamond de temps en temps pour s'occuper de ses parents.

Ilyas avait déjà le permis en Syrie, mais il n'a pas été validé à son arrivée en France. Il l'a repassé une première fois mais confie que son stress l'a paralysé. Ilyas a par la suite été accompagné par le dispositif « Permis de Réussir », proposé par le Secours Catholique en partenariat avec la Mission locale. Ce dispositif propose à des personnes ayant raté l'examen du permis des séances de conduite supervisées, qui reposent sur le même principe que la conduite accompagnée, mais qui sont réalisées par des bénévoles formés et à partir du moment où la personne s'est déjà présentée à l'examen de conduite. Grâce à ces heures de conduite, qu'il a réalisées avec Patrick, bénévole au Secours Catholique et avec lequel il s'est lié d'amitié, Ilyas a repris confiance en lui et a finalement réussi son examen. Son objectif est maintenant d'acquérir son propre véhicule.

L'importance du cadre bienveillant



L'ÉTAT DE SANTÉ



On a vu au début de ce recueil que l'état de santé était un enjeu de mobilité, par la problématique de l'accès aux soins. Pourtant, l'état de santé peut, s'il se dégrade de manière ponctuelle ou sur le long terme, affecter les capacités des personnes, à utiliser les transports en commun, faire du vélo, marcher ou même conduire un véhicule.

Le handicap physique ou psychique peut venir entraver les capacités de déplacement des personnes. Si l'image du fauteuil roulant est souvent évoquée pour démontrer l'inadaptation des infrastructures, et des transports en commun, d'autres formes de handicap peuvent réduire les capacités de mobilité. Estelle, salariée d'une Entreprise à but d'emploi à Jouques (13) et malentendante racontait **« L'usage du vélo est compliqué avec mon handicap. Si je mets un casque, s'il pleut ou que je dois mettre un bonnet, ça produit des larsens avec mon appareil auditif, c'est désagréable. C'est aussi parfois dangereux de rouler car on n'entend pas bien les voitures »**. Par ailleurs, une blessure bénigne, impliquant un bras en écharpe, une jambe dans le plâtre, l'utilisation d'une canne ou de béquilles, rend difficile la circulation dans l'espace public, ainsi que le recours aux mobilités douces : le vélo, la marche, etc. L'injonction à la mobilité peut donc être très rapidement contrainte par des événements ordinaires.

Au-delà du handicap, l'évolution de l'état de santé tout au long de la vie vient impacter les pratiques de mobilité. Aucune femme enceinte n'a été rencontrée durant ce travail, mais on peut penser que la fatigue liée à une grossesse limite le recours au vélo, de même que la conduite peut être déconseillée à partir d'un certain stade d'avancement de la grossesse.

La fatigue liée à l'âge a souvent été évoquée par les personnes rencontrées comme un frein à l'utilisation des transports en commun, de la marche ou du vélo. À Villeurbanne (69), Marthe évoquait le besoin de passer le permis de conduire car les déplacements en métro étaient devenus trop fatigants (voir encart). À Loches (37), Christian, 60 ans, constate que l'utilisation du 2 roues n'est pas appropriée **« J'ai 60 balais. Tu te vois toi, à 60 ans, en plein hiver. Et puis c'est dangereux. Dis ce que tu veux, c'est dangereux. Et moi à l'âge que j'ai, je n'ai plus envie de faire du scooter ou de la mobylette. Après voilà, je suis allé 3 semaines au boulot à pied... voilà, ça m'a claqué. T'arrives au travail et t'es mort. Tu viens de faire 1H de marche. Bon l'été ça va, mais l'hiver... »**. À Orange (84), Sauveur, 70 ans, rencontré à l'Atelier Vélo Solidaire porté par le Secours Catholique, racontait **« Ma nièce m'a offert un vélo, mais j'ai la flemme, je me déplace à pied surtout. À deux pourquoi pas, mais seul, je ne me vois pas en faire. Et puis je suis fatigué, j'ai arrêté de travailler seulement l'année dernière »**.

« Avec l'âge ça devient plus grave de ne pas avoir de voiture : les transports en commun c'est fatigant, ça prend des heures et des heures pour se déplacer. »

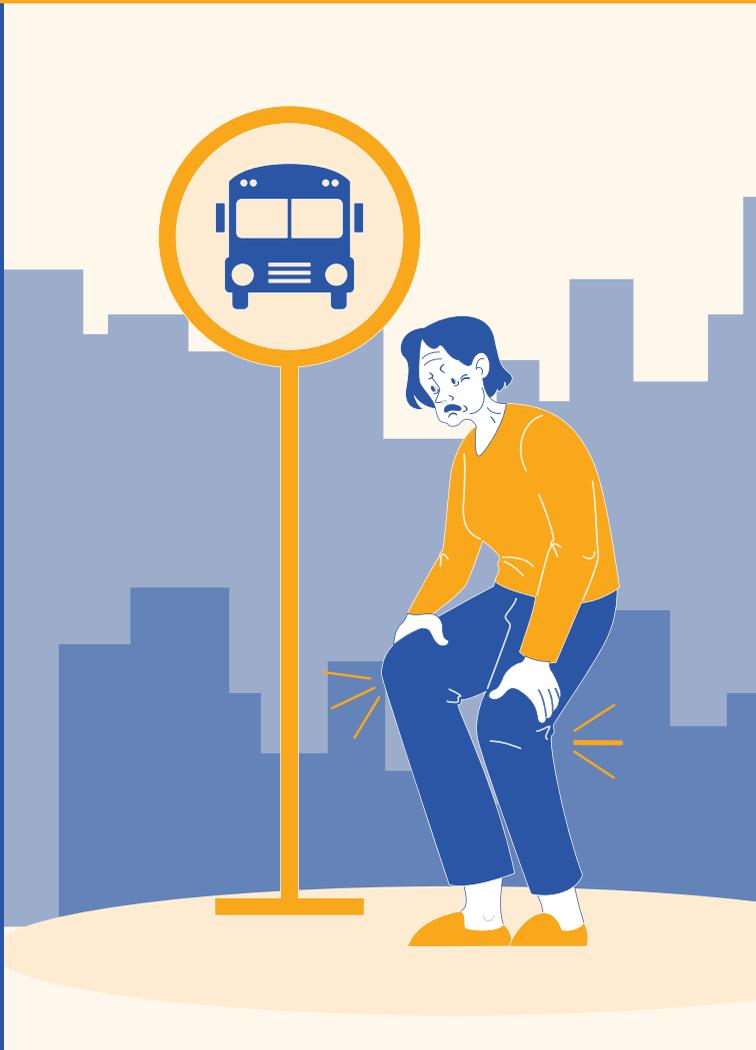
Marthe

« Attendre à 6h du matin sous un abri bus, j'ai passé l'âge ! »

Marthe

La fatigue liée à l'âge comme frein à l'utilisation des transports en commun

Marthe a 60 ans. Elle habite en banlieue lyonnaise. Dans le cadre de sa recherche d'emploi, elle a pu intégrer Mob And Go, une auto-école sociale portée par Apprentis d'Auteuil qui permet de passer le code et de prendre des cours de conduite à moindre coût. Marthe est en recherche d'un emploi dans l'assistantat et l'administratif. Plusieurs conseillers emplois ou recruteurs lui ont indiqué qu'elle trouverait plus facilement un emploi dans les zones industrielles ou commerciales autour de Lyon, situées assez loin de son domicile. Marthe s'y rend donc en transports en commun, mais avec le temps et l'âge avançant, ces déplacements lui sont de plus en plus pénibles.



LE SENTIMENT DE SÉCURITÉ, FREIN ET LEVIER DES CAPA- CITÉS DE MOBILITÉ

Le sentiment de sécurité est apparu au fil de nos entretiens à la fois comme un frein aux déplacements mais également comme un enjeu, notamment par l'usage de la voiture personnelle.

Les témoignages collectés durant ce travail ont apporté des éléments d'éclairages quant à la préférence de certaines personnes pour l'usage, et même la propriété, de la voiture. Parmi ces éléments, la notion de sentiment de sécurité apparaît comme particulièrement forte. Le véhicule individuel paraît ainsi plus sécurisé que l'usage des transports en commun. Les personnes contraintes au recours aux bus, métros, a fortiori quand elles doivent utiliser plusieurs modes de transport à la suite, multipliant les fortes contraintes horaires, revendiquent l'aspiration au véhicule personnel. Ce sentiment est particulièrement évoqué par les femmes, pour qui la promiscuité avec d'autres personnes dans le métro ou le bus peut être mal vécu, renvoyant à la notion de présence dans l'espace public, développé dans le chapitre 3 de ce livret. À Saint-Chamond (42), Safia, qui venait d'avoir son permis racontait combien l'usage de la voiture avait changé sa vie « **Je prenais le bus et je déteste prendre le bus. Je n'aime pas être entourée de gens. Ce n'est pas agréable. Je l'ai pris toute ma vie. Là c'est plus possible. Même si j'ai plus la voiture demain, jamais je ne reprendrai le bus de ma vie. C'est terminé. Je peux plus. Le dimanche, fallait attendre une heure. Sous la pluie. Dans le froid. Non, c'est fini je ne prends plus le bus** ».

Le sentiment de sécurité se traduit également par la recherche d'un espace privé, dans lequel on se sent à l'aise et soi-même. Pour certaines personnes rencontrées,



venant de milieux aux ressources contraintes et devant partager leur espace de vie avec des frères et sœurs, l'acquisition d'un véhicule est associée à la perspective de posséder d'un espace intime, à soi. À Orange (84), Florent, 25 ans, apprend à réparer des vélos dans l'atelier porté par le Secours Catholique. Il confiait sa hâte de pouvoir acquérir son propre véhicule, pour avoir un peu d'air et quitter le domicile familial où il réside avec ses parents, sa sœur et ses enfants, 7 personnes en tout. À Villeurbanne (69), Antoine aspirait à « **avoir sa propre voiture, pouvoir mettre la musique à fond** ». À Saint-Chamond (42), Moira résumait bien la recherche d'un espace à soi « **Je préfère galérer dans les bouchons, que dans les transports en commun. J'ai mon petit espace, c'est cocooning, je suis dans ma bulle** ».

« Je préfère galérer dans les bouchons que dans les transports en commun. J'ai mon petit espace, c'est cocooning, je suis dans ma bulle. Dans les transports, trop de monde, les gens ne sont pas sympas. »

Moira



Le sentiment d'insécurité peut également agir comme un frein aux capacités de déplacement des personnes : dans l'utilisation des transports en commun, dans l'usage de l'espace public, notamment pour les femmes, et dans la conduite d'une voiture. On l'a vu, l'apprentissage de la conduite est source de stress pour les personnes rencontrées. C'est notamment le cas lorsqu'elles ont été victimes d'accident de la route, comme Moira (voir encart).

La pratique du vélo est également freinée par le sentiment d'insécurité. Pour certaines femmes rencontrées, il ne permet pas de protéger d'un sentiment de vulnérabilité. Pour d'autres personnes, le déplacement en vélo est limité par la peur des voitures, et par un manque d'infrastructures routières (par exemple des pistes cyclables) sécurisant la pratique. À Orange (84), Emmanuelle racontait **« La sécurité en vélo n'est pas super à Orange : il n'y a pas beaucoup de pistes et surtout il y a des ronds-points partout. Les voitures ne voient pas les vélos, elles n'en ont pas conscience. Tout va très vite aujourd'hui, et le vélo va à rebours de cela, il n'est pas compris »**.

Moira a 23 ans, elle vit à côté de Saint-Chamond, en banlieue de Saint Etienne. Elle a obtenu son permis de conduire il y a un an, suite à l'accompagnement du Secours Catholique. Avant cela, Moira avait déjà tenté de passer son permis de conduire, mais a eu une mauvaise expérience dans une auto-sociale, notamment avec un moniteur d'auto-école, ayant eu des gestes déplacés. Moira a souhaité changer d'auto-école mais les frais de dossier étaient trop importants. Elle a donc abandonné son apprentissage. Fatiguée par les temps de transports en commun pour se rendre à l'Université (2 heures par trajet aller), elle se motive de nouveau à passer le permis de conduire. Malheureusement, quelques mois après avoir réussi à l'examen, elle est victime d'un important accident de voiture. Outre les blessures physiques, elle appréhende de prendre de nouveau le volant : **« J'ai eu très peur de reprendre la voiture après mon accident, même en tant que passager. Je paniquais dès que je prenais un virage, je n'osais pas accélérer »**. Moira a finalement réussi à dépasser cette peur en reprenant quelques heures de conduite. Pour elle, avoir une voiture, c'est vital.

LA RELÉGATION SOCIALE ET L'ISOLEMENT



Parmi les personnes interrogées, beaucoup n'étaient pas originaires de la ville ou du village dans lequel ils ont été rencontrés. Les entretiens menés, axés sur leurs parcours de vie, révèlent que pour bon nombre d'entre elles, les problématiques de mobilité s'étaient posées à la suite de leur déménagement.

Ce déménagement avait pu être lié à divers événements : le suivi d'un ou d'une conjointe, une séparation, un parcours de migration... Mais le facteur de déménagement le plus régulièrement mentionné par les personnes est le besoin de pouvoir se loger à moindre coût.

Le dispositif « Croix-Rouge sur Roues » propose des tournées de bénévoles de la Croix-Rouge dans les villages de Haute-Saône trop éloignés de la Préfecture. Colette, Présidente de la Croix-Rouge et en charge de ce dispositif, décrit le processus de relégation territoriale à l'œuvre : « ...Il y a aussi un véritable phénomène de migration, poussé par la pression financière, des personnes depuis Vesoul qui s'enfoncent dans la campagne car les loyers sont moins chers. Sauf qu'après il n'y a plus de travail et la voiture est indispensable ». À Loches (37), Geoffrey, originaire de Martinique, accompagné par la Croix-Rouge dans le cadre du service d'auto-partage, a déménagé successivement de Paris, puis Tours, avant de se retrouver en zone rurale. C'est à partir de ce moment qu'il a eu des difficultés à se déplacer (voir encart).

Dans ce contexte, les problématiques de mobilité se trouvent renforcées : collectivités de petites tailles faiblement peuplées, avec peu de commerces ou de services de première nécessité (alimentation, médecin), avec seulement quelques bus reliant les plus grandes villes entre elles en début et fin de journée, mais ne permettant pas des trajets réguliers. Dans la petite ville de Jussey (70), Ryan, 21 ans, père de deux enfants, sans permis et accompagné par le dispositif « Croix-Rouge sur Roues », racontait partir faire les courses une fois par mois dans un hypermarché de Vésoul, à plus de 50 Km de là, accompagné de sa voisine. La voiture apparaît donc comme un bien indispensable.

Ce phénomène n'est pas seulement imputable aux zones rurales, il est également perceptible dans les zones à forte densité de population. À Villeurbanne, Mireille, 56 ans, qui a eu son permis grâce aux cours pris dans l'auto-école sociale d'Apprentis d'Auteuil, racontait son projet de déménagement imminent et l'importance de la voiture dans ce cadre « **Je déménage bientôt à Givors, c'est plus excentré, mais je passe d'un appartement à une maison. Ça aurait été plus compliqué d'aller à Givors sans voiture, c'est vrai que c'est mieux, c'est tout un cheminement qui fait que j'ai déménagé** ». À Saint-Chamond, ville annexe à Saint Etienne, et qui s'inscrit dans un espace géographique très dense autour de la métropole Lyonnaise, les transports en commun semblent également montrer leurs limites pour les utilisateurs quotidiens, comme le raconte Moira « **Avant j'habitais sur Givors. Mon père est décédé et on est venu habiter dans le 42, c'était moins cher. Entre Saint Etienne et Lyon, il y a une série de villes en ligne droite. Tout se touche, et on change de département. Il y a des bus tout le long, mais pour me rendre à l'université, c'est super long** ».

On voit que les contraintes de mobilité sont renforcées par la dynamique de relégation territoriale. Cette contrainte est donc plus forte pour les personnes aux ressources financières limitées, notamment celles en situation de précarité sur le marché de l'emploi. Pour les personnes en contrat d'intérim, cumulant plusieurs emplois ou à temps partiel, les déplacements sont démultipliés, et ne suivent pas le rythme des horaires « classiques » : un aller-retour par jour pour se rendre au travail, et qui couvre la journée entière. Pour ces personnes, ce sont parfois pour des durées de travail courtes, de deux heures, qu'il faudra se déplacer, et ce plusieurs fois dans la semaine. La situation professionnelle de Gilliane, 64 ans, à Loches, faite d'une multitude de missions d'intérim, permet d'imaginer les nombreux déplacements à opérer pour s'assurer un revenu suffisant : « **Je travaille dans la grande distribution, ils changent les rayons à peu près une fois par an. C'est une mission de 3/4h à chaque fois, le matin de bonne heure ou le soir à partir de 19h quand les clients sont partis. Ce n'est pas toujours le même employeur : je travaille pour 20 boîtes !** »

« À Paris j'avais toujours un véhicule ou de la famille pour m'emmener. »

Geffrey

Dans le cadre de processus de relégation territoriale, le lien social peut être affecté. Un nouvel arrivant dans un territoire ne peut faire appel à des connaissances familiales ou amicales pour le dépanner, renforçant son isolement. On l'a vu, le maintien du lien social est l'un des enjeux de la capacité de mobilité des personnes : voir ses amis, sa famille, rencontrer de nouvelles personnes, n'est pas facile si on ne peut pas bouger de chez soi. À Villeurbanne (69), Antoine souhaite en partie passer son permis pour « **s'occuper de ses parents, qui ont du diabète** », mais également pour « **emmener ses potes en vacances à Marseille** ». À Brignoles (83), Antonin, accompagné par Apprentis d'Auteuil, âgé de 22 ans, témoigne « **Y a pas grand-chose à faire quand t'es adolescent dans ce type de village** ». Dans ce cadre, les dispositifs de mobilité solidaire peuvent permettre de maintenir un lieu de vie « choisi ». À Thiers (63), dans le Puy de Dôme, le foyer de jeunes travailleurs de la ville a créé un partenariat avec l'Entreprise à but d'emploi Actyposes, pour que les jeunes travailleurs et apprentis puissent bénéficier d'un moyen de transport de la ville jusque dans les entreprises, situées dans les zones rurales aux alentours. L'EBE met à disposition des chauffeurs qui viennent assurer le trajet domicile – travail quotidiennement.

L'isolement n'est pas seulement imputable aux processus de relégation territoriale. C'est une situation également connue de personnes qui ne « bougent pas » : originaires et résidants dans des zones très rurales, et qui connaissent une disparition progressive des commerces dans les villes et villages attenants, ainsi qu'un départ de leurs proches, dans le cadre de phénomènes de migration vers les plus grandes agglomérations.

L'isolement peut être également présent en zone urbaine, notamment par les personnes âgées, dont la famille ne réside plus à proximité, qui ne reçoivent plus de visites régulières et voient alors leur vie sociale dégradée.

De manière globale, l'isolement est accentué par l'impossibilité de pouvoir se déplacer, et présente un risque majeur pour toutes les personnes rencontrées dans le cadre de cette enquête.



Geffrey a 27 ans. Il vit à Loches, en Indre et Loire (37), depuis quelques mois. Dans cet environnement rural, avoir une voiture est indispensable pour se déplacer. Geffrey est donc accompagné dans le cadre du programme Croix-Rouge Mobilités, et peut louer des voitures ponctuellement, dans le cadre d'un service d'autopartage proposé par la Croix-Rouge française : pour chercher un travail, effectuer des missions le cas échéant, ou dans le cadre de ses loisirs ou de sa santé. Geffrey est plutôt nouveau à Loches. Originaire de la Martinique, il est arrivé à Paris il y a quelques années pour travailler. Puis, avec sa compagne, il a déménagé à Tours, puis à Loches, pour, selon ses mots, « se mettre au vert ». En Martinique, Geffrey disposait d'une voiture ; à Paris ou à Tours, il utilisait les transports en commun ou faisait appel à de la famille pour lui prêter un véhicule. Ici, il ne connaît personne, et se débrouille donc entre le service d'auto-partage et la marche à pied. Cette situation est très handicapante pour trouver un travail, et dans le cadre de sa vie personnelle : sa femme accouchera bientôt, et un moyen de locomotion sera indispensable dans ce nouveau contexte. »

DES PROBLÉMATIQUES CUMULATIVES

Si ces différents focus présentent les problématiques de mobilité de manière distinctes, elles sont en réalité intrinsèquement liées les unes aux autres. Voici quelques illustrations de ces rapports :



On l'a vu, **les contraintes de gestion de temps** n'encouragent pas le recours des personnes aux transports communs, notamment dans les zones rurales ou péri-urbaines. Le mode de déplacement individuel, a fortiori **la propriété et l'usage d'un véhicule personnel est souvent perçu comme apportant plus de liberté et de flexibilité**. Cette flexibilité est particulièrement recherchée par **les personnes en recherche d'emploi, ou avec des situations professionnelles précaires**, par ailleurs **victimes de dynamiques de relégation territoriale, augmentant leurs besoins en mobilité**.

Cette contrainte de mobilité augmente d'autant plus **les coûts qui lui sont liés**, le passage du permis de conduire, l'achat d'un véhicule et son entretien représentant des frais importants, parfois sous-estimés par les personnes. La contrainte occasionnée par les déplacements répétés pèse enfin sur **la consommation de carburant et le budget afférant**.

Outre les aspects matériels, les parcours et pratiques de mobilité sont également **influencés par les problématiques de confiance en soi, de représentation culturelle de la mobilité et par le genre**. Ici aussi, ces effets sont liés les uns aux autres. On a pu voir que le public féminin, majoritaire parmi les dispositifs de mobilité analysés, peut avoir un accès plus tardif aux pratiques de mobilité.

Ce phénomène a donc un **impact sur la représentation culturelle des femmes**, notamment au volant, **impliquant une confiance en ses capacités de conduite restreinte**. Pour les hommes, l'injonction à la figure du pater familias augmente le devoir de mobilité. Les difficultés à accéder à cette mobilité sont donc potentiellement plus mal vécues. Si le **sentiment de sécurité est en partie lié au sentiment de confiance**, il est également impacté par le manque d'infrastructures routières sécurisant les parcours et par **l'état de santé de personnes**. Dans ce cadre, **l'âge avançant, un handicap durable ou temporaire contribue à insécuriser la personne dans ses déplacements quotidiens**. Les solutions mobilisées par les personnes peuvent être alors de **modifier les modalités de mobilité (vers un type de déplacement plus sécurisant, comme la voiture)**, ou tout simplement de **moins se déplacer**.

La conséquence de ce dernier point, mais qui pourrait aussi bien être celle de tous les freins énoncés, est celle de **l'isolement**. Synonyme d'une perte du lien social, l'isolement peut être causé par l'exclusion du marché du travail, des ressources financières trop limitées, un repli sur soi-même, une dégradation de son état de santé physique ou mental. **Il montre que l'enjeu de mobilité est au cœur de ce qui unit les individus les uns aux autres et fait société**.

LE COÛT DE LA MOBILITÉ

LA GESTION DU TEMPS

LA RELÉGATION SOCIALE ET L'ISOLEMENT

LE GENRE

LE SENTIMENT DE SÉCURITÉ

LA QUALITÉ DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

LES FREINS PSYCHOLOGIQUES ET CULTURELS

L'ÉTAT DE SANTÉ



AU QUOTIDIEN, LA NÉCESSITÉ DE MOBILITÉ FREINÉE PAR DIFFÉRENTS FACTEURS

Les problématiques de mobilité doivent être comprises de manière systémique. Les nécessités de déplacement quotidien (les enjeux) sont contraintes par un ensemble de freins (les facteurs). Les chapitres précédents ont permis d'explorer ces différentes dynamiques, dont nous proposons ci-contre une synthèse.



La relégation sociale et l'isolement



Le sentiment de sécurité, frein et levier des capacités de mobilité



Les trajectoires et pratiques de mobilité influencées par genre



LES ENJEUX DE LA MOBILITÉ

La mobilité constitue la clef de voûte de l'émancipation individuelle et de la cohésion sociale en permettant l'intégration sociale et économique des personnes.

Accès à l'emploi et à la formation

Accès aux droits, aux services et aux biens

Accès aux soins

Vie sociale épanouie

Le coût de la mobilité

Les facteurs psychologiques et culturels



La gestion du temps



La qualité des infrastructures de transport



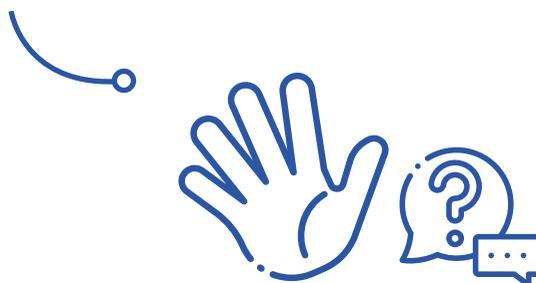
L'état de santé



LES FACTEURS DE LA MOBILITÉ

La nécessité de mobilité est quotidiennement contrainte par un ensemble de freins

LES STRATÉGIES DE MOBILITÉ DÉPLOYÉES



Les chapitres précédents ont permis d'éclairer les principales problématiques de mobilité des personnes rencontrées, leur caractère possiblement cumulatif. De façon transversale, cela a permis d'introduire les solutions mobilisées pour y répondre, notamment celles apportées par les organisations de solidarité.

Pour autant, il est essentiel de mettre en valeur les ressources propres mobilisées par les personnes. D'une part, elles dévoilent les stratégies mises en place, les efforts prodigués et montrent ainsi que les personnes ne sont pas passives face aux problématiques de mobilité qu'elles rencontrent. D'autres part, elles constituent des éléments à prendre en compte et sur lesquels s'appuyer dans le cadre de l'élaboration de nouvelles solutions de mobilité.

La gestion du budget de mobilité

Les personnes rencontrées, ont pour la plupart des ressources économiques limitées. Dans ce cadre, la mobilité constitue un budget en soi, contraint, calculé et maîtrisé. La gestion de ce budget s'illustre par la limitation des déplacements, le report de ceux jugés « non essentiels », ou la mise en place de solutions de partage de véhicule. À Corre, en Haute-Saône, Pierre indiquait dédier 80 euros en moyenne à la mobilité par mois (sur un budget de 506 euros au total), et repousser depuis plus d'un an les rendez-vous chez le médecin. À Loches (37), Gilliane expliquait favoriser les missions d'intérim sur lesquelles sa fille était également mobilisée, afin de partager le coût de location de voiture pour s'y rendre. À Joucques (83), Nicola avait renoncé à prendre un emploi à temps partiel, qui ne couvrait pas les frais liés à la voiture, nécessaire pour effectuer sa mission.

Les systèmes d'entraide entre familles, amis, pairs

Outre la ressource financière, les ressources personnelles semblent essentielles dans les stratégies de mobilité déployées par les personnes. Nombreux évoquent les coups de mains données par des amis, des voisins ou de la famille. À Ruffec (16), Mélody s'est appuyée un temps sur ses voisins pour l'emmener faire les courses une fois par mois, tout comme Ryan, à Jussey (70). Le lien social est

donc une variable essentielle des pratiques de mobilité, pourtant, il est fragilisé lors des situations de relégation territoriale ou des situations d'isolement des personnes. Si cette notion sera développée dans la partie suivante, il est à noter que les dispositifs de solidarité jouent un rôle essentiel dans le développement de ce lien social.

L'intermodalité « forcée »

La notion d'intermodalité est régulièrement évoquée dans les politiques publiques, et se définit par l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement. Dans les pratiques de mobilité des personnes rencontrées, cette intermodalité est souvent évoquée, et est vécue comme un « jonglage ». Elles passent parfois, pour un même trajet, de l'utilisation du co-voiturage, puis des transports en commun, de la marche, du vélo ou même du stop. Si l'intermodalité est une solution pertinente pour limiter l'utilisation du transport individuel, il n'en reste pas moins que ces solutions sont « bricolées » et ne sont pas facilement coordonnables entre elles. Sur-tout, elles peuvent sur le long terme dégrader le quotidien de ces personnes (fatigue physique et psychologique, repli sur soi).

L'adaptation en permanence

La débrouille mobilisée par les personnes accompagnées et interrogées s'illustre également par leur adaptation permanente à des situations en évolution. Pour les personnes sans emploi stable, en mission d'intérim, une solution de mobilité peut être mise en place pour une période de quelques mois, avant de devenir inadaptée. Parfois même, l'adaptation doit être beaucoup plus fréquente, dans le cadre de mission d'intérim ou ponctuelle. Cette agilité alourdit la charge mentale des personnes, et est potentiellement plus coûteuse que la mise en place d'une stratégie ou d'un outil pérenne de déplacement.

L'ADN DES DISPOSITIFS DE MOBILITÉ SOLIDAIRE

Quand les solutions mobilisées par les personnes ne suffisent pas, **les dispositifs de mobilité solidaire constituent le dernier recours pour leur permettre de se déplacer et répondre à leurs besoins essentiels.**

Dans le cadre de ce travail, nous sommes allés à la rencontre de 11 dispositifs de mobilité solidaire complémentaires entre eux par les réseaux et les territoires dans lesquels ils s'inscrivent, s'adressant à des typologies de public différents.

Ces solutions ont **un ADN commun**, qui contribue à **définir la plus-value des dispositifs de mobilité solidaire**. Ces organisations proposent ici de mettre en lumière ces principales composantes : par essence, ces dispositifs ciblent des **personnes en situation de vulnérabilité sociale ou économique**. Cette situation précaire englobe en conséquence leurs pratiques de mobilité.

Dans ce contexte, le traitement des problématiques de mobilité, appréhendé comme un frein à l'inclusion ou un symptôme d'un processus d'exclusion, s'inscrit dans **un cœur de métier plus large pour les organisations qui les portent** : solidarité, logement, santé, emploi. La mobilité n'est pas traitée en tant que telle, mais comme un des facteurs clefs de l'intégration de la personne dans la société. La perception de la mobilité va donc au-delà de la capacité de se déplacer. Elle est intégrée comme un support d'inclusion. La personne accompagnée est appréhendée dans sa globalité, **son autonomisation pensée sur le long terme et au-delà du champ de la mobilité.**

Les modalités d'accompagnement sont fondées sur une logique de **relation humaine**, fondée sur l'empathie, et le non-jugement de la personne. **Cette dimension est fortement portée par les bénévoles**, qui agissent principalement de manière désintéressée et qui sont parfois eux-mêmes des bénéficiaires ou d'anciens bénéficiaires. Elle



est ressentie par les personnes accompagnées comme opposée aux services soumis à des contraintes de rentabilité, ou qui ne peuvent suivre de manière individuelle et personnelle les individus en difficulté. L'individu est reconnu en tant que tel, et non comme un chiffre.

Au-delà de cette posture empathique, les organisations de solidarité de ce groupe de travail proposent une nouvelle façon de construire les communs et de penser les interdépendances entre les acteurs, notamment en associant les personnes accompagnées, qui ne **bénéficient pas seulement des services proposés, mais sont également actrices d'autres façons de penser la société, et sont ainsi mises dans une situation d'égalité.**

Cette manière de faire se traduit également par l'élaboration de **solutions collectives et partenariales, à partir de situations individuelles**. Concevoir un nouveau standard à partir de situations de fortes vulnérabilités, pour penser des **modalités de mobilités inclusives par nature**. Si elles naissent face aux contraintes sociales, elles sont porteuses de solutions **transformatrices pour la Société dans son ensemble.**

Enfin, ce concept fondateur du partage se traduit dans les solutions techniques mises en place, qui promeuvent des solutions de mobilité partagées respectueuses de l'environnement et créatrices de lien social.

PRÉSENTATION DES DISPOSITIFS DE MOBILITÉ SOLIDAIRES





Le bus des possibles

Brignoles (83)

Dans le Var, Apprentis d'Auteuil souhaite développer le programme du Bus des Possibles. Il consiste en un bus de services, se déplaçant dans les différentes villes de cette zone rurale. Le Bus s'adresse en particulier aux jeunes dit « invisibles », sans emploi, sans formation ou projet professionnel défini. Il permettra d'aller vers ces publics qui ne peuvent pas se déplacer, faute de moyen de mobilité, ou ne veulent pas se déplacer, faute de perspective d'avenir, en leur proposant des services numériques et un coaching personnel et professionnel pour les rendre acteurs de leur orientation.



La Mobilité en partage

Bressuire (79)

À Bressuire, en territoire rural, l'entreprise d'insertion des Ateliers du Bocage a construit, en partenariat avec la Fondation PSA, un service d'auto-partage et de co-voiturage à destination des salariés. Plusieurs conducteurs bénévoles viennent chercher leurs collègues à leurs domiciles le matin et les ramènent le soir. Ils peuvent pour cela emprunter un des véhicules mis à disposition par les Ateliers du Bocage. Les véhicules non utilisés sont également mis à disposition des entreprises locales pour leurs déplacements professionnels et à disposition des salariés et habitants du territoire pour leurs déplacements personnels les week-ends. Cette solution permet de réduire les temps et coûts de transport dans une zone très peu desservie en transports en commun, et renforce le lien entre les salariés.



Auto-école Sociale Mob And Go

Villeurbane (69)

À Villeurbane, en métropole Lyonnaise, Apprentis d'Auteuil a développé une auto-école sociale, dans le cadre du programme Mob And Go. L'accompagnement vers le permis de conduire est proposé aux jeunes entre 16 et 30 ans, notamment les « invisibles », ainsi qu'aux bénéficiaires du RSA, pour qui un projet professionnel a été identifié et dans le cadre duquel la mobilité est un frein. L'auto-école sociale permet de passer son permis à un coût moindre (entre 500 et 1000 euros de reste à charge par personne), mais contribue également à redonner confiance aux personnes en apprentissage, qui changent de posture.



Auto-école sociale

Ruffec (16)

L'Auto-école sociale portée par le Comité d'Amis d'Emmaüs à Ruffec accompagne des personnes en recherche d'emploi, principalement des personnes bénéficiaires du RSA, au chômage de longue durée ou des jeunes de moins de 26 ans, dans le passage du permis de conduire. Les personnes accompagnées bénéficient de tarifs préférentiels, pour un coût moyen total de 550 euros, le tiers des prix du marché. Au-delà de l'obtention du permis de conduire, cet accompagnement permet à ses bénéficiaires de débiter un nouveau parcours de formation, de s'inscrire dans une démarche de réussite et de sortir d'une situation d'isolement.





SOS Familles Emmaüs Vendée

La-Roche-sur-Yon (85)

En Vendée, l'association SOS Familles Emmaüs Vendée propose aux familles précaires des micro-crédits destinés notamment à l'achat d'un véhicule. Dans ce territoire dynamique sur le plan économique mais rural, la mobilité est un frein important, particulièrement concernant l'accès à l'emploi. Pour preuve, les demandes concernant les financements d'achat de véhicule ont explosé ces dernières années, et représentent aujourd'hui 90 % des demandes de crédit de l'association. Pour proposer des solutions aux ménages précaires trop éloignés du dispositif du micro-crédit social, l'association propose également des avances financières sans frais ni intérêts. Si les remboursements réguliers des familles permettent à l'association de maintenir son équilibre budgétaire, elle souhaiterait un engagement plus fort des politiques publiques locales dans ce domaine, permettant notamment de mieux coordonner les actions portées par les différents acteurs.



Croix-Rouge sur roues

Vesoul (70)

Le Dispositif Croix-Rouge sur Roues consiste à proposer des tournées des équipes de la Croix-Rouge française dans les zones rurales éloignées de Vésoul (jusque 50 KM), afin de proposer aux habitants une aide alimentaire, vestimentaire, un suivi de leur situation et des aides ponctuelles à la mobilité, par exemple des chèques essence. Au-delà des biens et services apportés à des populations précaires et aux solutions de mobilité limitée, le dispositif contribue à recréer du lien social entre les personnes dans des territoires isolés.



Croix-Rouge Mobilités

Loches (37)

À Loches, en Indre et Loire, la Croix-Rouge française propose un service d'auto-partage, intégré au programme Croix-Rouge Mobilités. Le service est accessible à toutes les personnes entravées dans leurs déplacements et non véhiculées, sans distinction d'âge, de situation professionnelle ou personnelle. En contrepartie de la participation financière, les personnes peuvent louer ponctuellement une voiture parmi le parc de l'antenne locale de la Croix-Rouge française. Cette solution permet aux personnes de répondre à leurs besoins, de retrouver de la liberté dans leurs déplacements, contribuant à leur inclusion sociale.



Atelier vélo solidaire

Orange (84)

Situé dans le cœur d'Orange, l'atelier Vélo Solidaire est porté par les bénévoles du Secours Catholique Caritas France en proposant aux personnes démunies (personnes en recherche d'emplois, précaires, sans domiciliation fixe, etc.) un service de réparation et d'achat de vélo. Ouvert 2 jours par semaine, l'atelier Vélo Solidaire se veut être un lieu d'accueil et de vie. Il permet avant tout de créer du lien social entre les personnes bénéficiaires et les bénévoles : les personnes participent à la réparation de leurs cycles, et des temps conviviaux sont régulièrement organisés. Plus largement, il permet au Secours Catholique d'identifier les publics ayant besoin d'un accompagnement social et de les rediriger vers les structures de solidarité.





Permis de réussir

Saint-Chamond (42)

L'action Permis de Réussir a été initiée par le Secours Catholique Caritas France de la Loire et est portée en partenariat avec la Mission locale. Elle s'adresse à tous les jeunes entre 18 et 25 ans en recherche d'emploi, ayant échoué au permis de conduire et ne pouvant bénéficier d'un dispositif de conduite accompagnée. Ce dispositif consiste en la réalisation d'heures de conduite supervisée entre des jeunes et des bénévoles formés du Secours Catholique. Ces heures de conduite permettent aux jeunes de reprendre confiance en eux, et de réussir l'examen final (100 % de taux de réussite !). Au-delà, elles permettent aux jeunes de tisser de nouveaux liens sociaux avec les moniteurs qui les accompagnent.



Atelier vélo, Entreprise à but d'emploi Elan

Jouques (13)

À Jouques, l'Entreprise à but d'emploi Elan propose un service de réparation et de location de vélo, à destination des habitants du territoire et des personnes en vacances. Cette solution vise notamment à améliorer l'attractivité touristique de cette petite ville située dans l'arrière-pays Aixois. Des vélos sont également mis à disposition des salariés de l'EBE, qu'ils peuvent utiliser dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail et personnels. Au-delà d'une solution de mobilité peu coûteuse, la pratique du vélo contribue à l'amélioration de leur santé physique et s'inscrit dans une démarche plus globale de transition écologique.



Mobilité Solidaire, Entreprise à but d'emploi Actypoles

Thiers (63)



À Thiers, dans le Puy de Dôme, l'EBE Actypoles propose parmi ses services une activité de transport solidaire, à destination des personnes sans véhicule et devant se déplacer pour aller au travail, faire leurs courses, se rendre à des rendez-vous médicaux, etc. Un partenariat a notamment été structuré avec le Foyer de jeunes travailleurs Atrium pour permettre à des jeunes en apprentissage de pouvoir accéder aux entreprises, situées dans les zones montagneuses autour de la ville, et inaccessibles sans véhicule. Cette action facilite les démarches de recrutement des entreprises du territoire, permet d'offrir des opportunités professionnelles à la population, et contribue à renforcer la cohésion sociale par les liens tissés entre les chauffeurs et les passagers.



CARTOGRAPHIE DES DISPOSITIFS



**SOS Familles
Emmaüs Vendée**
La-Roche-sur-Yon (85)



Croix-Rouge Mobilités
Loches (37)



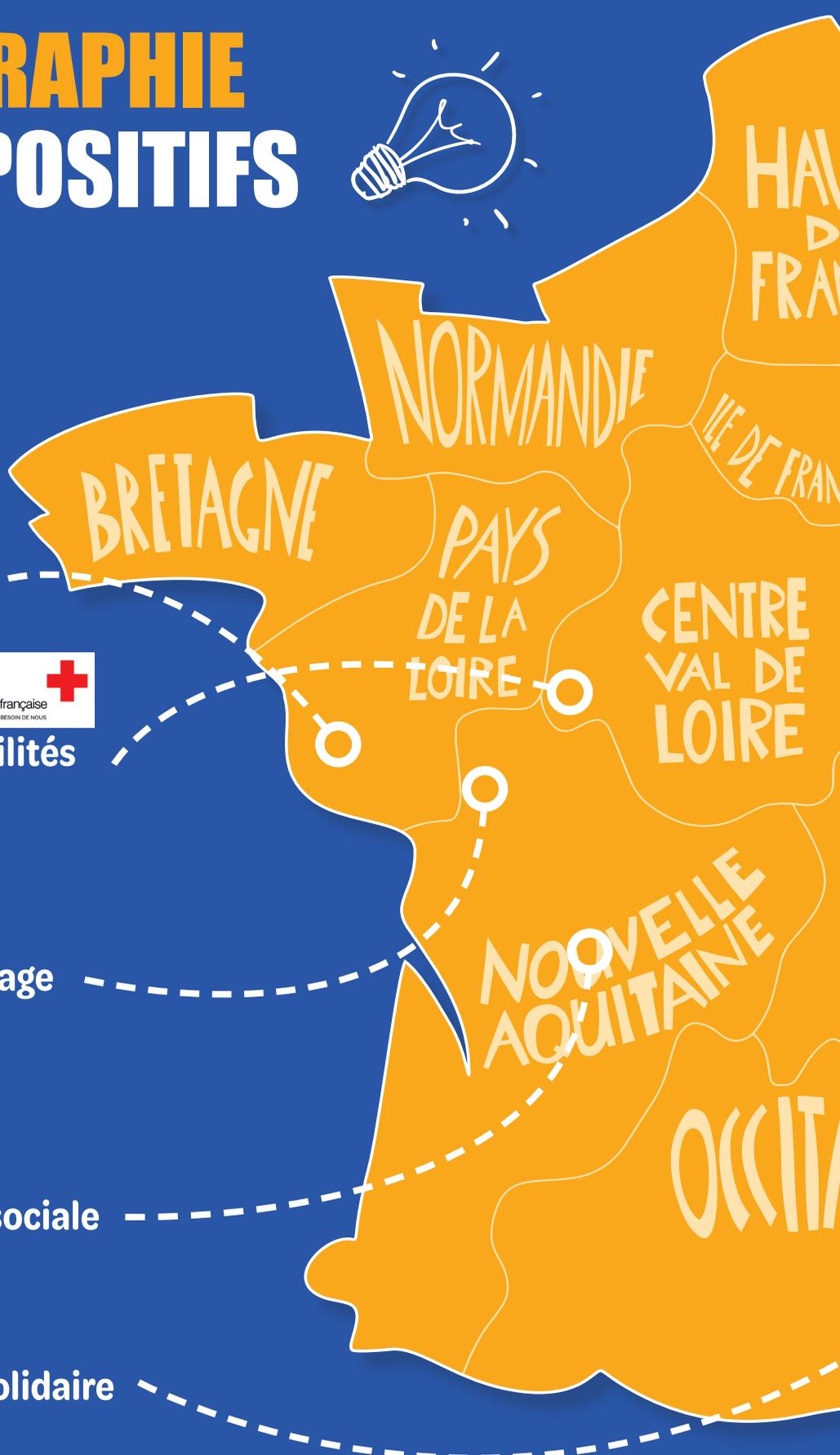
La Mobilité en partage
Bressuire (79)



Auto-école sociale
Ruffec (16)



Atelier vélo solidaire
Orange (84)





Croix-Rouge sur roues
Vesoul (70)

**Auto-école sociale
Mob and go** Villeurbane (69)



Permis de réussir
Saint-Chamond (42)



**Mobilité solidaire,
Entreprise à but d'emploi Actypoles**
Thiers (63)



**Atelier Vélo,
Entreprise à but d'emploi Elan**
Jouques (13)

Le bus des possibles
Brignoles (83)



ET ENSUITE ?

Ce recueil s'inscrit dans une démarche globale de plaidoyer, ayant pour objectif de montrer les freins à l'existence et au déploiement d'une mobilité inclusive par essence et d'imaginer de nouvelles solutions communes.

Cet objectif implique de donner à voir et de faire reconnaître l'expertise développée par les organisations de solidarité en matière de mobilité, afin de porter leur parole commune. Il implique également de pouvoir co-construire de nouvelles solutions de mobilité avec les partenaires publics et privés, et ainsi de changer la relation des acteurs publics et privés intervenant sur la mobilité vis-à-vis des acteurs de la solidarité.

Ce plaidoyer sera donc adressé aux acteurs impliqués dans les questions de mobilité de manière transversale :

- Acteurs des collectivités territoriales désireux de mener une action volontaire en matière de mobilité solidaire : élus, techniciens...
- Autres acteurs de la mobilité solidaire
- Entrepreneurs, professionnels, acteurs menant des initiatives en matière de mobilité
- Experts, praticiens de la mobilité
- Parlementaires particulièrement engagés sur les enjeux de mobilité

Dans ce cadre, le présent livrable constitue un premier manifeste permettant de s'appuyer autant sur une bonne compréhension des besoins des personnes (et basée sur la « parole des gens ») que sur la mise en avant des dispositifs déjà mis en place par les associations de solidarité.

Il doit aboutir à la réalisation d'un second manifeste de plaidoyer, nourri par un travail de dialogue avec les acteurs publics et privés, et qui permette également d'éclairer des leviers innovants à mettre en place pour engager une mobilité structurellement inclusive.

Pour construire ce plaidoyer, le groupe de travail proposera un événement destiné à présenter les résultats de ce travail et qui permettra d'amorcer un dialogue fructueux avec les acteurs publics et privés. Les résultats de ce temps de co-construction serviront de base à la formalisation d'un plaidoyer.

**Vers une mobilité
structurellement
inclusive !**

REMERCIEMENTS

Dans le cadre de cette étude, le Groupe de travail a échangé avec les acteurs porteurs de 11 dispositifs, ainsi qu'avec les bénévoles agissant quotidiennement auprès des personnes, et 33 personnes accompagnées. Nos organisations ont veillé à retranscrire honnêtement leurs parcours, sans trahir leurs paroles. Nous tenons à remercier ici l'ensemble de ces personnes :



Février 2021

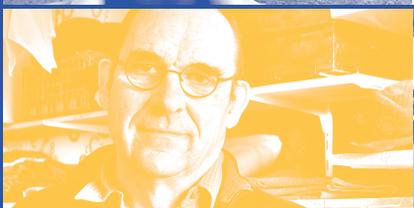
Conception : Fondation Macif (Charlotte Tollis), la Croix-Rouge française (Cyprien Noble), Emmaüs France (Laure Vicard), le Secours Catholique Caritas France (Daphné Chamard Theirlinck), Association Territoires zéro chômeur longue durée (Victoria Bazurto), Ellyx (Alice Le Dret et Olivier Palluault)

Mise en page : Ellyx (Laura Vidoni)

Sarah, Nadine,
Mélodie, Baddredine,
Etienne, Nicolas,
Mimoune, Christian,
Geffrey, Giliane, Ryan,
Emilie, Pierre, Antoine,
Mireille, Marthe,
Thomas, Anthony,
Antonin, Marwann,
Antonin, Florent,
Emmanuelle, Sauveur,
Maira, Ilias, Lina, Elssy,
Safia, Estelle, Nicola,
Aminata, Johnny,
,Nadia, Sebastien,
Axel, Christine,
Colette, Ewald,
Christine, Pascale,
Patrick, Marie-Helène,
Emmanuelle, Etienne,
Sylvette, Adrienne,
Ludwig, Gabriel, la
Mission locale de Saint
Chamond, le Foyer de
Jeune travailleurs de
Thiers Atrium, Jean-
Philippe, Jean-Claude,
Xavier, Jacques, Jaime,
Annick...



MERCI



EXPÉRIENCES DE MOBILITÉ SOLIDAIRE

Témoignages d'usagers de la mobilité solidaire

Ce recueil a été élaboré dans le cadre d'un groupe de travail réuni par la Fondation Macif portant sur les mobilités solidaires, et qui regroupe 5 organisations historiques en France : Apprentis d'Auteuil, la Croix-Rouge française, Emmaüs France, le Secours Catholique Caritas France, et Territoires zéro chômeur de longue durée.

Il repose sur les témoignages de personnes en difficultés de mobilité dans leur vie quotidienne, pour lesquelles elles sont accompagnées par les différents « dispositifs de mobilité solidaire » portés par les 5 organisations membres de ce groupe de travail.

Il semblait alors essentiel de redonner la parole à ces personnes pour comprendre ces facteurs de mobilité ou d'immobilité. Quelles sont les principales problématiques rencontrées ? Comment apparaissent-elles et s'entretiennent-elles les unes aux autres ? Constituent-elles des maux isolés ou s'inscrivent-elles dans des trajectoires de vulnérabilité plus globales ?

C'est pour répondre à l'ensemble de ces questions que le groupe de travail a choisi d'analyser 11 dispositifs et de rencontrer une trentaine de personnes, qu'elles y soient accompagnées ou qu'elles y contribuent en tant que bénévoles.

Ce travail ambitionne plus largement d'apporter un nouveau regard sur les pratiques de mobilité afin de bâtir de nouvelles coopérations en faveur de politiques de mobilité inclusive par nature.

