

# 6<sup>ES</sup> RENCONTRES DE LA MOBILITÉ INCLUSIVE

Mercredi 5 février 2020  
Cité Internationale Universitaire de Paris

“ Mobilités en transitions : Quels choix de société ?  
Focus sur les territoires ruraux, les jeunes et les perspectives ”



## COMPTE-RENDU DES ÉCHANGES



# SOMMAIRE

<b>1. Présentation des enjeux de la journée .....</b>	<b>3</b>
Valérie DREYFUSS, déléguée générale du Laboratoire de la Mobilité inclusive (LMI)	
<b>2. Ouverture : l'innovation au service des publics vulnérables.....</b>	<b>4</b>
Édouard HÉNAUT, Directeur général de Transdev France Jean-Christophe COMBE, Directeur général de la Croix Rouge française	
<b>3. Enjeux et état des lieux en territoires ruraux .....</b>	<b>5</b>
Cédric SZABO, Directeur de l'Association des Maires ruraux de France	
<b>4. Nouveaux rôles des intercommunalités pour l'organisation des mobilités .....</b>	<b>5</b>
Olivier CRÉPIN, Conseiller économie, mobilités, de l'ADCF - Intercommunalités de France	
<b>5. Quelles solutions de mobilité et pistes d'actions en territoires peu denses ? Vers des territoires à mobilité inclusive : retours d'expériences.....</b>	<b>6</b>
Odile BÉGORRE-MAIRE, Directrice du Pôle d'Équilibre Territorial et Rural du Pays du Lunévillois Mickaël HIRAUX, Maire de Fourmies Thomas CÔTE, Fondateur de Wever Bastien SYBILLE, président de Mobicoop Alain JEAN, Fondateur de Rézo Pouce Bruno Flinois, Président de Clem	
<b>6. Environnement et cohésion sociale : Impact des mesures de la loi d'orientation des mobilités.....</b>	<b>8</b>
Geneviève LAFERRÈRE, Pilote du réseau Transports et Mobilités Durables, France Nature Environnement Marie POUPONNEAU, Ingénieure qualité de l'air, Ademe Boris SURJON, Président d'Actyposes Thiers et Chargé de Mission Insertion, Pôle emploi	
<b>7. Débat avec le public : la place des jeunes dans les territoires ruraux .....</b>	<b>9</b>
Bertrand COLY, Vice-Président du Mouvement Rural de Jeunesse Chrétienne et rapporteur CESE	
<b>8. Repenser la mobilité : ancrages et inégalités.....</b>	<b>10</b>
Vincent KAUFMANN, Sociologue et économiste Gérard HERNJA, Docteur en Sciences de l'éducation	
<b>9. Quels retours d'expériences des actions engagées au service d'une mobilité pour tous ? .....</b>	<b>11</b>
Xavier BERTRAND, Président de la Région Hauts-de-France	
<b>10. Résultats de la recherche « mobilité des jeunes en territoire rural ».....</b>	<b>12</b>
Gérard HERNJA, Docteur en Sciences de l'éducation Alain MERGIER, Sociologue Philippe GÉHIN, Président de l'Association Chèvres Roches Oliver RAMOND, direction de la Prospective, Vosges	
<b>11. Débat de clôture avec le public .....</b>	<b>13</b>
<b>12. Conclusion de la journée.....</b>	<b>13</b>
Hubert JOSEPH-ANTOINE, Président du Laboratoire de la Mobilité inclusive	



## 1. PRÉSENTATION DES ENJEUX DE LA JOURNÉE

**Valérie DREYFUSS, déléguée générale du Laboratoire de la Mobilité inclusive (LMI)**

Bonjour à tous et bienvenue aux sixièmes rencontres de la mobilité inclusive. Cette journée, alternant prises de parole et débat, se donne pour ambition d'appréhender la mobilité dans sa globalité, mais également en replaçant la mobilité au croisement des grandes mutations sociétales.

Alors que nos besoins de déplacements sont grandissants, la mobilité reste inaccessible à un grand nombre de Français, et le manque de ressources nécessaires à l'acquisition d'un véhicule vient accentuer le sentiment d'isolement de la population rurale.

La voiture est devenue le symbole de la mobilité, au détriment des transports collectifs. En dehors de la ville, la voiture prend désormais trop de place, et rend inopérables les transports en commun. Nous assistons au triomphe de l'individuel sur le collectif.

Nous vous proposons aujourd'hui de voyager en France, et en particulier dans la France rurale. Les habitants restent attachés à leur territoire, mais les jeunes voient leurs perspectives restreintes.

La loi des mobilités met à disposition une boîte à outils, mais sera-t-elle suffisante, pour le choix de société que nous voulons ? Le droit à la mobilité est un droit générique, et la mobilité inclusive doit répondre aux enjeux de cohésion sociale, ainsi qu'aux enjeux économiques. La lutte contre le réchauffement climatique est également un enjeu majeur, et deux Français sur trois s'estiment préoccupés par l'impact de leur déplacement sur l'environnement, en particulier les moins de 25 ans.

La réflexion sur le lien social peut être structurée autour de la notion de confiance qu'il faut redonner aux jeunes, très nombreux dans les zones à dominance rurales. En effet, leur confiance dans les institutions a diminué, même si le bénévolat reste plus fréquent que dans les zones urbaines.

Est donc venu le temps de la mise en action. De nombreux acteurs ont émergé, et ont bouleversé le comportement de chacun. Cependant, si ses transitions ne sont pas accompagnées, elles ne bénéficieront pas aux plus vulnérables.

Depuis maintenant sept ans, les 18 acteurs du laboratoire de la mobilité inclusive sont réunis par une volonté d'agir pour la mobilité des publics les plus vulnérables.

Cette mobilité passe par la mobilisation et la coordination des acteurs locaux, pour reconnecter la ruralité avec les villes. Nous construisons cette mobilité avec vous, et forts de vos expériences.

## 2. OUVERTURE : L'INNOVATION AU SERVICE DES PUBLICS VULNÉRABLES

**Édouard HÉNAUT**, *Directeur général de Transdev France*

Transdev est une société spécialisée dans la mobilité, qui emploie 34.000 salariés en France. Les Français, selon leur territoire, sont inégaux face à la mobilité. Un grand nombre renoncent donc à leurs activités, faute de moyens de déplacement. Face à ce constat, Transdev a donc choisi de rejoindre le LMI en 2015.

**Jean-Christophe COMBE**, *Directeur général de la Croix Rouge française*

La question de la mobilité est au cœur de la stratégie de la Croix Rouge française. Nous travaillons avec 18.000 salariés et 60.000 bénévoles, et notre stratégie s'inscrit dans l'accompagnement des parcours de vie dans les territoires. Nous nous sommes associés au laboratoire de la mobilité inclusive, car nous croyons que c'est en mobilisant nos savoir-faire que nous pourrions trouver des solutions à la hauteur des défis et des enjeux actuels.

**Édouard HÉNAUT** : L'inclusion consiste avant tout à proposer des solutions pour tous, en utilisant l'intelligence territoriale et par le biais d'échanges et de partenariats. Nous essayons de comprendre les contraintes du passager, et les solutions envisageables. Notre rôle est d'intégrer ces éléments pour être pertinents avec l'ensemble de l'économie sociale et ainsi créer des solutions complémentaires. Selon les territoires, nous devons être capables de proposer du sur mesure, en adaptant les transports collectifs aux besoins individuels notamment. L'un des grands enjeux est également de rapprocher les personnes de l'emploi, non seulement grâce à la mise à disposition de moyens de transport, mais également par le biais d'un accompagnement au retour à l'emploi.

**Jean-Christophe COMBE** : La mobilité doit permettre à l'ensemble de la population d'accéder aux services du quotidien, et les services de transports doivent également être vecteurs de lien social. Nous avons donc mis en place le service Croix rouge sur roues, qui permet d'apporter le service au plus près des personnes, et nous réalisons également du transport social.



La Croix Rouge française innove également grâce à Croix Rouge mobilité. Ce dispositif permet la mise à disposition des véhicules de l'association de manière à optimiser leur utilisation, et nous favorisons une nouvelle forme d'engagement autour de l'Auto-partage. En tant qu'organisation à échelle nationale, nous avons une véritable visibilité sur les inégalités au sein des territoires, et nous souhaitons offrir un accès équitable à nos services.

**Édouard HÉNAUT** : Entre 1.500 et 8.000 acteurs de Transdev sont présents selon les territoires, et nous avons le souci d'offrir des solutions de mobilités, de réfléchir et de co-construire.

Au sein du LMI, nous mettons à disposition nos expertises. Nous travaillons sur la mobilité, l'accès à l'emploi, ou encore les populations âgées. Nous avons à cœur d'être engagés, et toutes les expériences territoriales renforcent nos travaux.

**Jean-Christophe COMBE** : Le LMI est une mise en commun ouverte de l'ensemble des expertises, pour relever les défis actuels. Ces dernières années, nous avons montré que nous étions en capacité de travailler ensemble pour mieux connaître et promouvoir la mobilité, et mobiliser autour de ces questions. Tous les acteurs territoriaux doivent se rassembler pour apporter des réponses concrètes, car le manque de mobilité peut être un frein à l'inclusion sociale.

### 3. ENJEUX ET ETAT DES LIEUX EN TERRITOIRES RURAUX

**Cédric SZABO, Directeur de l'Association des Maires ruraux de France**



Le principal enjeu des territoires ruraux est de se faire connaître des acteurs de la mobilité. Il y a un an, nos responsables nationaux ont remis une contribution involontaire, celles de toutes les personnes invitées à s'exprimer en mairie. Ces personnes ont fait le constat d'un quotidien marqué par la question de la mobilité, ou plutôt de la non-mobilité.

Le 25 avril 2019, le Président a demandé la mise en place d'un agenda rural, et a déclaré qu'aucun habitant du territoire ne devait se trouver à plus de trente minutes d'un service public. Notre travail est donc de suivre l'avancée des engagements pris. Cependant, nous en sommes toujours au début des travaux, et nous éprouvons une réelle difficulté à faire comprendre la gravité de la situation.

Nous devons faire un appel à la responsabilité de tous. A ce jour, les élus ont un rôle à jouer, mais de nombreux acteurs tentent également de mettre en place des solutions, sans disposer des ressources suf-

fisantes. Les populations rurales doivent donc être considérées de manière équitable, et nous devons donner aux acteurs locaux les moyens d'agir. Nous devons également nous interroger sur la relocalisation de l'emploi.

A la veille des élections municipales, la mobilité est au cœur des préoccupations des élus municipaux.

### 4. NOUVEAUX RÔLES DES INTERCOMMUNALITÉS POUR L'ORGANISATION DES MOBILITÉS

**Olivier CRÉPIN, Conseiller économie, mobilités, de l'ADCF - Intercommunalités de France**



La LOM offrira aux intercommunalités de se positionner dans l'organisation des mobilités. La France environ 1.260 intercommunalités, et nombre d'entre elles exerçaient déjà des responsabilités en la matière. 900 intercommunalités sont appelées à se positionner sur cette compétence, et la LOM permettra de redistribuer les responsabilités et d'adapter les solutions en tenant compte des spécificités territoriales. Cette compétence donnera une légitimité nouvelle pour coordonner, et pour réunir les différents acteurs. Un comité des partenaires devra notamment être mis en place. Cette instance sera consultative, et nous espérons qu'elle sera l'occasion de décloisonner les univers professionnels.

Par ailleurs, une étude sera publiée en partenariat avec Transdev sur la mobilité des zones de faibles densités. Les solutions apportées ne seront pas les mêmes en fonction de la densité de population.

Il serait par exemple contre-productif de contraindre une communauté de communes à mettre en place des transports réguliers et à arrêter fixe dans une zone à faible densité, et la LOM accorde une certaine souplesse aux intercommunalités.

730 intercommunalités ont déjà été fédérées, et nous ressentons un besoin de professionnalisation des acteurs de la mobilité. Les communes n'auront pas vocation à internaliser le conseil en mobilité au sein de ses services, et nous sommes prêts à accompagner nos adhérents, et à mutualiser notre ingénierie.

## 5. QUELLES SOLUTIONS DE MOBILITÉ ET PISTES D' ACTIONS EN TERRITOIRES PEU DENSES ?

### VERS DES TERRITOIRES À MOBILITÉ INCLUSIVE : RETOURS D' EXPERIENCES

**Odile BÉGORRE-MAIRE, Directrice du Pôle d'Équilibre Territorial et Rural du Pays du Lunévillois**

Le Lunévillois a la particularité d'être le regroupement de quatre communautés de communes, et nous sommes déjà organisateurs de mobilités. En 2016, les discussions ont permis de proposer une solidarité de territoire.

Dans le pays du Lunévillois, certains foyers ne disposent d'aucun véhicule personnel, et les transports sont rares. Notre enjeu était donc d'offrir des solutions, en déployant de la solidarité et en offrant une alternative au véhicule personnel.

**Mickaël HIRAUX, Maire de Fourmies**

33% de la population de Fourmies n'est pas mobile. Dès 2015, la ville a donc mis en place un programme composé d'ateliers de co-construction, ainsi qu'un travail sur l'énergie, la mobilité, et les nouveaux modèles économiques. Nous avons également créé une école de conduite sociale, un service de location de véhicules à bas prix, nous avons développé les liaisons de bus, et créé des bornes de recherches électriques, et des salles de réunions connectées.

Un projet a également été lancé, en partenariat avec Transdev.

**Odile BÉGORRE-MAIRE :** Pour répondre aux besoins de nos habitants, nous avons lancé l'expérimentation Mobilis. Nous avons fait le choix de cibler la mobilité, le travail, ainsi que l'Auto-partage.

Le territoire compte 159 communes, et il était important de répondre à la problématique du trajet domicile-travail. Nous devons également proposer des solutions aux employeurs. Nous avons donc lancé une première expérimentation autour du covoiturage, en partenariat avec Klaxit et sur l'ensemble du territoire.



La majorité des employeurs du territoire ont accepté d'aider à la communication vis-à-vis de leurs employés ou agents. En effet, ils y trouvent également leur intérêt.

Par ailleurs, le territoire est émaillé de lignes virtuelles, qui symbolisent les trajets quotidiens des particuliers. Identifier ces lignes permet de mettre en lien les personnes qui souhaitent pratiquer le covoiturage. Sur la question de la mobilité, nous nous rendons compte que la société a été plus rapide que la vision d'un certain nombre d'élus. 80% des personnes ne savent pas ce qu'englobe la notion de mobilité, et nous devons en être conscients.

### **Thomas CÔTE, Fondateur de Wever**

Wever est un principe de mobilité participative, permettant aux personnes de contribuer concrètement. Nous ne pouvons plus nous contenter d'annonces politiques et de chiffres, alors que la population souffre. Le premier enjeu est donc de prouver le changement, et de faire en sorte que l'ensemble des parties prenantes puissent s'approprier les outils technologiques pour réaliser leurs missions. Notre plateforme permet donc à chacun de s'exprimer, et de réaliser son diagnostic de mobilité.

Nous menons une opération avec Pôle Emploi et Transdev, accompagnés du laboratoire de la mobilité inclusive, qui nous permet de construire des solutions pilotes au sein d'un bassin d'emploi.

### **Bastien SYBILLE, président de Mobicoop**

Mobicoop réunit 400.000 utilisateurs autour d'une coopérative de mobilité partagée. Le covoiturage est un acte de solidarité, qui ne doit pas être privatisé et doit rester un bien commun. Cette solidarité engage également les territoires, qui sont invités à partager une vision de la mobilité.

Le service cible les territoires peu denses. Le covoiturage solidaire et le transport à la demande solidaire doivent être développés. Nous travaillons donc avec diverses associations, et nous nous inscrivons dans un rôle de médiation entre les collectivités territoriales et les associations. Les collectivités financent cette mobilité, en finançant nos actions et une partie des trajets.

### **Alain JEAN, Fondateur de Rézo Pouce**

Rézo Pouce existe depuis 2010, et a pour objectif la réhabilitation de la pratique de l'auto-stop. Nos actions sont ciblées en direction des petites villes, et le service s'est enrichi d'outils digitaux et d'un service de déplacement à destination des seniors. A ce jour, nous travaillons donc avec toute une série d'outils, et il est important d'accompagner les personnes dans le changement. C'est dans ce but qu'un nouveau métier d'animateur en transition a été créé, qui permet de mieux amener les populations à pratiquer l'auto-stop et nous place au cœur de l'humain. Nous travaillons notamment avec des sociologues, des urbanistes et des anthropologues pour développer des outils spécifiques. Il reste cependant de la responsabilité des collectivités de porter ces initiatives, aidées par notre expertise.

### **Bruno FLINOIS, Président de Clem**

Clem est un service d'autopartage de véhicules électriques. L'intérêt de l'autopartage est de permettre une mobilité pour les personnes qui en sont exclues. De plus, la notion de solidarité est prépondérante. Le dispositif a été déployé dans de nombreuses villes et fonctionne à moindre coût, car la flotte de véhicules est déjà à disposition. Les maires des collectivités créent deux prix pour ce service, et le plus bas et réservé aux jeunes et aux personnes à très faibles revenus.

**Mickaël HIRAUX :** En 2018, notre expérimentation a été très concluante. Elle a donc été reconduite en 2019 et 2020. De nombreux emplois saisonniers ont été créés grâce au transport à la demande, mais ce dispositif a engendré un coût de 175.000 euros pour notre commune. De plus, le covoiturage a du mal à se développer.

**Odile BÉGORRE-MAIRE :** Le principal défi est l'accompagnement des populations vers ces nouveaux dispositifs, et vers les changements de comportement. L'accompagnement doit venir de personnes physiques, et le délai d'adaptation doit être pris en compte.

## 6. ENVIRONNEMENT ET COHÉSION SOCIALE : IMPACT DES MESURES DE LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS

**Geneviève LAFERRÈRE, *Pilote du réseau Transports et Mobilités Durables, France Nature Environnement***

Les enjeux environnementaux sont une préoccupation globale, mais qui n'est pas équitable. La population la plus riche produit le plus d'émissions polluantes, et les populations précaires y sont le plus soumises. Elles ont également un accès plus restreint aux services de santé. L'environnement est donc en lien avec la question de l'équité sociale, et les solutions doivent en partie venir des territoires.

Des efforts de primes à la conversion ont été réalisés, mais les mesures ne sont pas suffisamment abouties. Les collectivités doivent disposer de moyens nouveaux, et la solidarité territoriale est importante. La LOM est insuffisante, car les délais sont trop lointains étant donné les changements importants constatés sur les territoires.

Il est important de former les jeunes, et les enseignants doivent donc être formés en premier lieu. Ils manifestent d'ailleurs un grand intérêt pour ce sujet, et il est nécessaire de mettre à leur disposition des outils pédagogiques concrets. Un guide de la mobilité durable a donc été créé, et a été validé par l'Education Nationale.

**Marie POUPONNEAU, *Ingénieure qualité de l'air, Ademe***

La véritable préoccupation est de redonner accès à la mobilité. Cependant, les aspects pratiques du coût et de l'utilisation de la solution sont prépondérants, et le critère environnemental n'est actuellement pas au cœur de la discussion.

Les ZFE sont actuellement au nombre de trois, et 19 agglomérations ont été retenues dans le cadre d'un appel à projets. La mesure vise à limiter les quantités de polluants rejetées par les véhicules, et l'objectif premier est d'améliorer la qualité de l'air pour améliorer la santé. En Europe, 231 ZFE existent.

En ce qui concerne l'impact social, très peu de données sont disponibles après la mise en place du dispositif. Une partie de la population la plus fragile n'a pas de véhicule, ou se trouve en situation précaire vis-à-vis de ce véhicule. L'enjeu d'accompagnement est donc important, et le dispositif doit être expliqué aux populations. Une consultation publique est donc nécessaire, et 3 mois d'informations sont désormais obligatoires. De plus, les communes environnantes doivent être tenues au courant de la mise en place de cette mesure. Il est également important de connaître la population qui utilise ces véhicules non aux normes, et pour quel usage.



### **Boris SURJON, Président d'Actypoles Thiers et Chargé de Mission Insertion, Pôle emploi**

Actypoles propose des CDI à temps choisi, rémunérés au SMIC, et utiles au territoire. Notre objectif est d'associer les personnes privées d'emplois. A ce jour, nous employons 82 salariés, répartis entre deux entreprises. Nous menons un projet de territoire, co-construit avec les personnes, et en fonction du besoin du territoire. Nous nous sommes donc basés sur les compétences des personnes que nous salarions. Nous nous sommes également fixé un objectif de formation, et notamment pour l'obtention du permis de conduire.

Nous souhaitons par ailleurs intégrer la plateforme de mobilité du Puy-de-Dôme, mais le territoire a la charge du financement de la mobilité solidaire. Actuellement, 10 territoires disposent d'une plateforme de mobilité et une seconde loi d'expérimentation devrait étendre le projet en 2020. Il n'est cependant pas souhaitable d'opérer une généralisation à l'ensemble du territoire national, car les besoins diffèrent.

**Geneviève LAFERRÈRE :** Une mobilité dite « douce » est instaurée au sein des quartiers écologiques. Cependant, cette forme de mobilité ne prend pas en compte les liaisons avec l'environnement extérieur au quartier. Nous avons donc réalisé des fiches pratiques, et nous avons proposé de renaturer les villes et les villages, pour encourager la marche et le cyclisme, et créer des îlots de fraîcheur. La mobilité est également marquée par un enjeu de sécurité, de gestion des déchets, mais également de proximité de l'approvisionnement et de disparition des services.

## 7. DÉBAT AVEC LE PUBLIC : LA PLACE DES JEUNES DANS LES TERRITOIRES RURAUX

### **Bertrand COLY, Vice-Président du Mouvement Rural de Jeunesse Chrétienne et rapporteur CESE**

1,6 million de jeunes vivent dans les territoires ruraux, et les caractéristiques sont différentes d'un territoire à un autre. Les principales questions qui se posent vis-à-vis de cette population sont celles du parcours scolaire et de l'entrée dans la vie active, de l'inégalité femme et homme, et de la mobilité.

Jusqu'à la classe de 3<sup>e</sup>, les élèves des territoires ruraux obtiennent de meilleurs résultats que pour le reste du territoire, ce qui démontre une forme d'excellence de l'enseignement rural. A la suite de la 3<sup>e</sup>, ils se dirigent majoritairement vers la voie professionnelle, et font des études plus courtes que la moyenne française. Les déterminismes sociaux et l'accessibilité sont deux facteurs déterminants dans ces choix.

Alors qu'ils entrent tôt dans la vie active, le taux de chômage de ces jeunes est à peine plus faible qu'en milieu urbain, et masque la question des jeunes qui ne sont ni en emploi ni en formation.

La jeunesse souhaite vivre dans ces territoires ruraux et s'y investit, par le biais du bénévolat notamment. Malgré tout, les jeunes restent peu pris en compte par les politiques publiques, ce qui crée une véritable crise de confiance des jeunes ruraux dans la politique. Dès 2012, une étude de la NSA pointait une radicalisation des jeunes plus accentuée dans les territoires ruraux.

Nous nous sommes aperçus que les jeunes sont les plus impactés par la question de la mobilité, du fait de leurs besoins. 1/3 des jeunes n'ont pas pu accéder à un entretien en raison d'un manque de mobilité.

Par ailleurs, certains territoires peuvent répondre aux appels à projets, mais une grande partie ne dispose pas des ressources nécessaires. Les territoires ont besoin d'outil d'accompagnement des acteurs publics. 92% des jeunes n'ont pas confiance en la vie politique. Le milieu rural, historiquement, a la capacité de mobiliser les jeunes, mais les outils démocratiques n'ont pas été utilisés, alors qu'ils permettaient l'implication d'un grand nombre de personnes.

Le milieu associatif est également un sujet d'inquiétude. En effet, il est particulièrement asséché, et le rôle d'animation social est en grande faiblesse.



## 8. REPENSER LA MOBILITÉ : ANCRAGES ET INÉGALITÉS

### **Vincent KAUFMANN, Sociologue et économiste**

Du point de vue de la sociologie, le terme de mobilité renvoie essentiellement au changement qui se construit avec l'espace. Il est important de considérer trois ensembles : l'offre et l'accessibilité attachées au territoire, les aptitudes des personnes à se saisir de ces offres, la motivation, et la rencontre du territoire avec les aptitudes à se mouvoir des personnes.

Le grand enjeu est de savoir comment offrir des alternatives à l'autosolisme, de façon égalitaire. Une part importante de la population n'a pas accès à la voiture. L'offre de transports est donc importante, mais cet aspect n'est pas le seul. La question renvoie à la politique du logement, mais également à l'aménagement du territoire, et à la question d'organisation du temps.

N'oublions pas que se déplacer n'est que le moyen de réaliser une activité. L'aptitude à se mouvoir ne doit pas se limiter à une question d'accès. En effet, il est également question des compétences et de l'appropriation des projets.

Les inégalités sociales sont structurantes des inégalités de mobilité, et des inégalités dans l'aptitude à se mouvoir.

A l'inverse, les mobilités sont à l'origine d'un certain nombre d'inégalités. La mobilité est donc à la fois produit et producteur d'inégalité. Une recherche à ce sujet a été menée en partenariat avec le réseau d'association Mouvance.

La mobilité est une question d'éducation, et pas uniquement d'apprentissage.

### **Gérard HERNJA, Docteur en Sciences de l'éducation**

La science de l'éducation consiste en l'étude des processus éducatifs, la formation, mais également la recherche. Elle est par essence transdisciplinaire.

L'apprentissage et l'éducation sont deux notions différentes. L'éducation permet d'apprendre et de changer. La mobilité est un chemin éducatif, qui pose la question de l'accompagnement.

**Vincent KAUFMANN :** Le rapport à l'inconnu est également un point à soulever. Dans certains cas c'est la destination, plus que la capacité à utiliser les transports, qui est un frein à la mobilité.



## 9. QUELS RETOURS D'EXPÉRIENCES DES ACTIONS ENGAGÉES AU SERVICE D'UNE MOBILITÉ POUR TOUS ?



### **Xavier BERTRAND, Président de la Région Hauts-de-France**

Le premier engagement de la région est l'emploi, et englobe la question de la mobilité. Nous faisons le constat d'une disparité, entre les grands centres urbains qui vont très bien, et les territoires ruraux.

Une aide au transport a été mise en place rapidement, pour apporter une réponse en termes de pouvoir d'achat aux personnes qui sont obligées d'utiliser leur voiture. A ce jour, 100.000 aides ont été versées. En revanche, le covoiturage ne fonctionne pas.

Nous avons créé un service de mise à disposition de voiture pour les personnes au chômage, pour deux euros par jour. Les transports interurbains sont également accessibles au prix symbolique d'un euro.

Certaines régions ont mis en place la gratuité des transports, mais les coûts sont rebasculés sur les contribuables, et la question du renouvellement des équipements se pose également. Il s'agit d'un choix politique, et je préfère faire le choix d'un paiement symbolique, qui permet d'investir et de renouveler les équipements. Les solutions ainsi proposées peuvent contribuer au sentiment de désenclavement. Je propose également aux élus d'organiser du covoiturage, avec des véhicules fournis par la mairie.

Par ailleurs, je refuse la fermeture des gares et des lignes de trains, qui accentuerait l'isolement des populations rurales.

Nous proposons aux jeunes un prêt à taux zéro de 1.000 euros pour aider au financement de leur permis de conduire, mais l'utilisation de cette offre reste limitée, car ils éprouvent des difficultés à se projeter. Leur première préoccupation est malgré tout la possibilité de déplacement.

La question du coût et de sa répartition se pose, et constitue le fond du problème. Les collectivités organisatrices devront consacrer davantage de moyens aux transports collectifs, et il est nécessaire d'innover. Le véritable défi sera de réussir à proposer une offre sur mesure, en fonction des populations. La région peut agir, mais doit nouer des partenariats. Le maire dispose de la connaissance de sa ville, mais la compétence est détenue par l'intercommunalité. Le rôle des collectivités et de jouer la carte de la proximité, et de rechercher des partenariats.

La question de la mobilité doit être abordée, non uniquement au niveau local, mais national. De plus, les fractures sociales ne doivent pas être diminuées, mais réparées, et les actions doivent être réalisées à hauteur d'hommes et de femmes.

## 10. RÉSULTATS DE LA RECHERCHE

### « MOBILITE DES JEUNES EN TERRITOIRE RURAL »

#### **Gérard HERNJA, Docteur en Sciences de l'éducation**

La recherche a été menée à la demande du laboratoire de la mobilité inclusive, dans le but de comprendre la question de la mobilité des jeunes en territoire rural. Elle s'appuie sur la triple question de la mobilité, de la jeunesse rurale, et du territoire. Nous avons fait le choix d'une recherche de terrain qualitative, avec l'idée que nous ne sommes pas face à des sujets, mais à des acteurs. Cette recherche a duré neuf mois, et elle a été menée à Thuillières, dans les Vosges.

#### **Alain MERGIER, Sociologue**

En tant que sociologue, je me suis intéressé à la manière dont les gens organisent leur forme de vie, et à la place de la mobilité dans leur quotidien.

**Gérard HERNJA :** Thuillières est un village de 120 habitants, qui est aujourd'hui déserté des commerces et des transports. La population des jeunes entre 10 et 24 ans est limitée à 20 individus. Le village est presque exclusivement habité par des personnes qui ont choisi d'y être, et qui y vivent bien. Nous ne constatons pas de récrimination particulière des habitants par rapport à l'abandon des commerces et transports, ils adoptent en réalité une attitude fataliste face à ce phénomène. Dans ces villages, le covoiturage peut être une solution, mais il est nécessaire de prendre en compte le rapport des habitants à leur voiture. En effet, celle-ci représente une liberté qu'ils ne sont pas toujours prêts à partager.

Les populations rurales voient les citadins avec méfiance, voire hostilité, et la politique est pour eux incarnée par l'image du maire. Il faut donc reconstruire une relation entre la population et les politiques.

Pour mener à bien notre recherche, la population d'enfants a été décomposée en trois groupes d'âge. Nous avons fait le constat que les jeunes bougent beaucoup, mais pas forcément de leur plein gré.

**Alain MERGIER :** Les jeunes ruraux sont en effet très mobiles, à la fois dans et hors de leur village. L'espace est donc, pour eux et par définition, un mouvement. Ils se projettent dans le détachement, mais sont attachés par l'aspect de l'expérience. Trois dimensions doivent être prises en compte : la filiation, le relationnel très particulier induit par le peu de population, et le rapport à l'environnement et à la nature.

**Gérard HERNJA :** Le groupe des jeunes adultes est en partance, en premier lieu en raison des perspectives professionnelles, mais également, car les personnes de leur âge sont peu nombreuses. De plus, rester en ruralité est associé à l'échec. Il est donc important de cesser de dénigrer la ruralité. Au contraire, nous devons travailler avec elle, et tenir compte de ses spécificités.

#### **Philippe GÉHIN, Président de l'Association Chèvres Roches**

L'association Chèvres Roches regroupe 42 familles. Nous organisons des manifestations traditionnelles, et des ateliers de partage de la compétence. Certains ateliers sont réservés aux jeunes, et nous proposons également des ateliers parents/enfants.

#### **Oliver RAMOND, direction de la Prospective, Vosges**

Le conseil départemental a lancé l'action Vosges 2030. L'objectif est de trouver une vision partagée avec tous les acteurs du territoire, et l'action s'articule autour de cinq défis : la mutation économique, le changement climatique, le lien social, l'organisation du territoire, mais également la jeunesse. Les jeunes ont un avenir au sein du territoire, mais il faut étudier les barrières qui se posent.

## 11. DÉBAT DE CLÔTURE AVEC LE PUBLIC

### **Bertrand COLY, Vice-Président du Mouvement Rural de Jeunesse Chrétienne et rapporteur CESE**

J'ai été sensible aux questions de compétences et de groupes abordées. Il manque cependant une vision géographique, qui démontre que la mobilité permet de changer la vision du territoire. La question de l'inégalité femmes hommes a également été peu abordée. Pourtant, l'espace rural est essentiellement pensé pour les hommes.

### **Valérie DREYFUSS, déléguée générale du Laboratoire de la Mobilité inclusive (LMI)**

Les résultats sont très récents, et très riches. Cette recherche met la population au centre du débat, et nous permet d'appréhender les territoires en partant des habitants. Nous portons l'accompagnement humain depuis sept ans, et la recherche vient renforcer nos propos, de façon très humaine et sur un petit territoire.

La synthèse de la recherche peut être consultée en ligne.

### **Vincent KAUFMANN, Sociologue et économiste**

La question de la mobilité n'apparaît pas comme totalement liée aux transports, il est important d'avoir une vision large de la mobilité inclusive. Il est également important de travailler à la fois le territoire, et les aptitudes individuelles.

### **Geneviève LAFERRÈRE, Pilote du réseau Transports et Mobilités Durables, France Nature Environnement**

J'ai été sensible au contact direct avec la nature évoqué dans cette recherche.

### **Vincent KAUFMANN : Sociologue et économiste**

Il me semble important de souligner cinq points, qui ont été abordés au cours de cette journée : en premier lieu, la question de la mobilité inclusive renvoie à l'aménagement du territoire et à la formation, et il est important de valoriser l'emploi rural. La mobilité en lien avec la vie quotidienne a également été beaucoup abordée, et renvoie également aux parcours de vie et à la migration interrégionale. Le troisième point est le constat de mobilité des jeunes dans le monde rural.

La mobilité permet ensuite de faire le lien entre les territoires qui se portent plus ou moins bien. Enfin, j'ai ressenti un enthousiasme et une volonté de partage au cours de cette journée, en lien avec la nouvelle loi d'orientation des mobilités.

## 12. CONCLUSION DE LA JOURNÉE

### **Hubert JOSEPH-ANTOINE, Président du Laboratoire de la Mobilité inclusive**

Le laboratoire de la mobilité inclusive s'est fixé quatre objectifs, qui ont été illustrés tout au long de cette journée : nous avons en effet un rôle d'éclaireur, mais également d'accompagnement des territoires. L'apprentissage et l'éducation sont notre troisième objectif, et le dernier est le soutien de l'innovation. Les projets menés par les membres du laboratoire sont multiples, et nous souhaitons continuer à mener des projets individuels, mais également conjoints. Nous vous avons remis aujourd'hui le rapport d'activité du laboratoire, vous y trouverez un certain nombre d'actions menées, accompagnées et soutenues par ses membres. L'engagement et l'action des organisations membres valorisés dans ce rapport donnent à voir la capacité d'action de chacun et la force du collectif.

Je remercie l'ensemble des participants et des intervenants, les organisateurs, les membres du laboratoire, et en particulier Valérie Dreyfuss pour la préparation de cette rencontre.