

MOBILITÉS EN TRANSITIONS: QUELS CHOIX DE SOCIÉTÉ ?

6^{es} ÉDITION DES RENCONTRES
DE LA MOBILITÉ INCLUSIVE

#RMI2020

BOOK DES RETOMBÉES PRESSE

#TousMobiles #MobilitéInclusive #MobilitéEtTerritoires



SOMMAIRE

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

RETOMBÉES PRESSE

CHAPITRE 1 : Les 6es Rencontres de la Mobilité Inclusive

CHAPITRE 2 : Le Laboratoire de la Mobilité Inclusive

"Mobilités en transitions : quels choix de société ? »

Mercredi 5 février 2020
Cité Internationale Universitaire de Paris.

Paris, le 5 Février 2020 – La 6^e édition des Rencontres de la Mobilité Inclusive se déroulera le mercredi 5 février à la Cité Internationale universitaire de Paris, sur le thème « Mobilités en transitions : quels choix de société ? ». Cet événement annuel mobilisant l'ensemble des acteurs politiques, économiques et sociaux présents sur les territoires autour de témoignages, de présentations et de débats, permettra de décrypter les enjeux de ces transitions pour les territoires comme pour leurs habitants.

La mobilité inclusive est un sujet qui doit être traité collectivement par tous les acteurs pour que des solutions efficaces et pérennes soient mises en place. Acteurs publics et acteurs privés s'accordent tous sur la volonté de réduire la fracture existante entre centres-villes, métropoles et périphéries urbaines et rurales.

Les Rencontres de la Mobilité Inclusive, grand rendez-vous annuel organisé par le Laboratoire de la Mobilité Inclusive rassembleront experts politiques et de la société civile, startuppeurs, Grands comptes, philosophes, sociologues présenteront leurs actions et études afin de trouver des solutions autour des enjeux liés à la mobilité inclusive.

« Ces 6es Rencontres de la Mobilité inclusive sont l'occasion de mettre en avant de nouvelles solutions, en discussions avec tous les acteurs, afin de rendre la mobilité inclusive. Désormais il n'est plus concevable que certaines catégories de la population se retrouvent en marge de notre société pour des questions de mobilité », explique Valérie Dreyfuss, Déléguée générale du LMI.

Les 6es Rencontres de la Mobilité Inclusive seront marquées par quatre temps forts :

- **Un dialogue d'ouverture inédit sur l'Innovation au service des publics vulnérables**, entre **Jean-Christophe Combe**, directeur général de la Croix Rouge française et **Édouard Hénaut**, directeur général de Transdev France.
- **Deux tables-rondes** autour des solutions à mettre en place au sein des territoires peu denses et sur la mobilité durable.
- **Un état des lieux de la situation des territoires ruraux** en termes de mobilité, par **Cédric Szabo**, directeur de l'Association des maires ruraux de France (AMRF), et **la présentation de**

la recherche sur les jeunes au sein des territoires ruraux par les auteurs, Gérard Hernja, docteur en Science de l'Éducation et **Alain Mergier**, sociologue.

- **Le témoignage de Xavier Bertrand**, président du Conseil régional des Hauts-de-France, **au sujet des actions engagées au service d'une mobilité pour tous** dans la Région des Hauts de France.
- **Le village des initiatives**, rendez-vous d'échange entre les intervenants, les membres du LMI, pour découvrir **les dispositifs de projets de mobilité innovants dans les territoires**.

A propos du Laboratoire de la Mobilité Inclusive

La mobilité est un facteur clé d'insertion sociale et de développement économique. En France, 20% des personnes en âge de travailler rencontrent des difficultés de mobilité. Depuis sa création en 2013, le LMI soutient le développement d'une mobilité pour tous. Le Laboratoire se positionne comme un centre de ressources et d'expertises et comme un partenaire institutionnel, acteur incontournable du débat public. Il s'est donné pour mission de produire des données et des analyses permettant de mieux comprendre les obstacles à la mobilité ainsi que d'expérimenter et de proposer des solutions innovantes de l'apprentissage du déplacement, à sa réalisation. www.mobiliteinclusive.com

Le Laboratoire se compose de [18 membres](#) issus des sphères publiques et privées de la société, tous réunis autour de la volonté d'agir en faveur de la mobilité des publics les plus vulnérables :

Contacts médias

Agence Ozinfos

Marie-Céline Terré – Sothany Tum / 01 42 85 47 30 – 06 09 47 47 45 /
mobiliteinclusive@ozinfos.com



CHAPITRE 1

Les 6es Rencontres de la Mobilité Inclusive

Mobilité inclusive, de quoi parle-t-on ?

DÉCRYPTAGE. Comment saisir tous les enjeux d'une mobilité plus inclusive en lien avec les grandes mutations sociétales ? Comment modeler l'avenir que nous voulons ? Le droit à la mobilité est un droit générique qui régit tous les autres, mais comment faire pour ne laisser personne au bord du chemin ? Car, pour l'heure, les inégalités face à la capacité de chacun de se déplacer librement restent criantes. Le Laboratoire de la mobilité inclusive (LMI) dresse le portrait d'une France empêchée.

Face aux difficultés de déplacement, le LMI dresse un constat alarmant. Zoom sur les résultats du dernier sondage réalisé auprès d'un échantillon de 1 000 individus, représentatif des résidents de la France métropolitaine en 2018, commentés par Valérie Dreyfuss, déléguée générale.

Pour plus de 40 % des Français, les déplacements quotidiens constituent une expérience mobilité disponible

« La fracture entre les métropoles, les centres-ville, les périphéries urbaines et rurales ne cesse de croître. Des territoires entiers sont devenus, à bien des égards, de véritables déserts, où les populations se heurtent à une assignation à résidence. Un piège dangereux car, on le sait, l'ancrage géographique restreint drastiquement le champ des études et des orientations professionnelles, et l'accès aux services de la vie quotidienne. Or, au centre des inéga-

lités criantes, la mobilité quotidienne comme condition d'insertion sociale et professionnelle paraît être un des vecteurs essentiels. »

En revanche, pour la même proportion de Français, les déplacements quotidiens présentent une expérience difficile

« Être mobile suppose de disposer de moyens de transport et pouvoir s'en servir, se déplacer de façon autonome, avoir à proximité de son domicile des services, commerces ou bassins d'emploi, pouvoir faire garder ses enfants, lire un plan de transports, maîtriser le français... Lorsque l'un de ces moyens ou l'une de ces compétences manque, alors le risque d'être assigné à résidence grandit dangereusement. »

Faute de mobilité, les Français ont déjà renoncé...

- 41 % à un loisir ou une sortie culturelle;
- 36 % à faire des démarches administratives;
- 30 % à se rendre à un rendez-vous médical;
- 26 % à faire des courses alimentaires.

(Source : Sondage LMI-2018)

« Se rendre le matin au travail ou chez son médecin, faire les courses, rejoindre son école ou son université, retrouver sa famille ou ses amis... Tous ces déplacements simples de la vie quotidienne ne sont pas accessibles à tous. Force est de constater que, aujourd'hui, non seulement les offres de mobilité

sont inégalement distribuées, mais que le potentiel à se mouvoir, qu'il s'agisse d'accéder à l'emploi ou à l'organisation de la vie quotidienne, n'est pas le même pour tous les citoyens. De fait, un Français sur trois est en difficulté de mobilité et menacé d'exclusion. »

Un tiers des jeunes Français sans diplôme a déjà refusé un emploi à cause du transport

« Chez les populations les plus jeunes et socialement les plus fragiles – faible niveau de diplôme et faibles revenus –, ce constat est encore plus marquant : une personne en insertion sur deux a déjà refusé un emploi ou une formation pour des problèmes de mobilité et 28 % ont même abandonné un emploi ou une formation en cours. »

Cinq millions de seniors affirment ne pas sortir de chez eux parfois pendant vingt-quatre heures d'affilée faute de moyens de locomotion, soit une personne sur quatre

« L'inégalité en matière de mobilité est aussi un fait territorial. Selon la densité de population des communes, les temps d'accès aux commerces, services de soins de première nécessité, établissements d'enseignement, ou encore services pour les personnes âgées ou les jeunes enfants, varient du simple au triple. Les seniors sont les premiers empêchés. »

www.collectiviteslocales.fr
Pays : France



Pour certains Français, la part des transports domicile-travail dans leur budget peut s'élever jusqu'à 25 % de leurs revenus.

29 % des personnes interrogées déclarent avoir déjà « renoncé à des déplacements par crainte de se perdre » et 22 % par « incapacité à construire son itinéraire »

« La mobilité n'est pas uniquement une affaire de solutions de transports, c'est aussi la capacité à pouvoir comprendre le système de transports en place. Être autonome en matière de mobilité, c'est pouvoir être "multimodal", c'est-à-dire être en mesure de comparer les modes de transport en adoptant différents points de vue: lequel est-il le plus commode?

Le moins coûteux? Le plus rapide? Le plus responsable? Et de pouvoir choisir, en conséquence, le mode plus adapté. »

25 % du revenu, c'est la part du budget consacré à la mobilité chez les populations les plus vulnérables

« Un déplacement domicile-travail de 20 km en voiture coûte environ 250 € par mois, c'est-à-dire qu'il ampute de près d'un quart un salaire au Smic. Alors qu'un salarié francilien qui se déplace en transport en commun peut rejoindre

son travail pour moins de 40 € par mois, après la prise en charge légale par son employeur de la moitié de son abonnement de transport. Et pour de nombreux jeunes, l'accès au permis de conduire, en raison notamment de son coût, est un obstacle à la mobilité et donc à l'émancipation. Un jeune sur deux ne s'inscrit pas au passage de l'examen du permis (48 %) pour des raisons financières. Si les aides sont nombreuses, elles sont souvent méconnues des publics les plus fragiles et les "taux de non-recours" sont particulièrement importants. »

■ Danièle Licata ■

www.banquedesterritoires.fr

Pays : France

Localtis - Un média Banque des Territoires

Mobilité des jeunes en territoire rural : l'exemple d'un village vosgien

Publié le 3 décembre 2019 par Caroline Megglé pour Localtis dans JEUNESSE, ÉDUCATION ET FORMATION | TRANSPORT MOBILITÉ DURABLE | CITOYENNETÉ ET SERVICES AU PUBLIC

 VosgesFrance

A Thuillières, les jeunes dépendent de leurs parents pour se déplacer, mais ça n'est pas forcément qu'un problème. Dans une étude en cours réalisée pour le Laboratoire de la mobilité inclusive, deux chercheurs montrent comment la mobilité est vécue par des enfants, des jeunes et leurs parents, dans un village qui a perdu son école et tous ses services. Malgré la contrainte du "tout voiture", les habitants ne semblent pas prêts à renoncer à leurs habitudes, à moins peut-être d'être impliqués dans une démarche qui ne leur serait pas imposée de l'extérieur.



Réunissant des partenaires variés tels que l'Ademe, le Conseil national des missions locales, Pôle emploi ou encore des associations et fondations et des entreprises telles que Total et Transdev (1), le Laboratoire de la mobilité inclusive (LMI) a présenté le 29 novembre à la presse les premiers enseignements d'une étude qualitative sur la mobilité des jeunes en territoire rural. La recherche porte sur les enfants et jeunes de Thuillières (120 habitants en 2016) dans les Vosges. Elle est conduite par un sociologue, Alain Mergier, et un docteur en sciences de l'éducation, Gérard Hernja - ce dernier habitant le village. Alors qu'il ne reste qu'une vingtaine d'enfants et jeunes à Thuillières, les chercheurs mettent en avant l'impact de la fermeture de l'école sur la vie locale ("l'école ferme et tout le reste ferme aussi") et sur l'attractivité du village pour de jeunes couples qui "rechignent à s'installer".

Une mobilité dépendante de la voiture et des parents

www.banquedesterritoires.fr

Pays : France

Une mobilité dépendante de la voiture et des parents

L'étude est centrée sur la notion d'éducation à la mobilité dans un territoire rural, "lieu particulier" caractérisé par "l'absence de diversité dans les solutions transport mais aussi dans les métiers et les avenir sur place". "Six jeunes sur dix ont dû renoncer à une activité sociale, de loisir, à un emploi ou une formation en raison de difficultés liées aux déplacements", rappelle un [rapport](#) du Conseil d'orientation des politiques Jeunesse (COJ) de juillet 2019 consacré aux mobilités des jeunes. Un rapport qui mettait l'accent également sur le coût du transport – 18% du budget des jeunes de 18 à 30 ans – et sur les inégalités liées aux aides que les parents peuvent apporter, ou non, à leurs enfants.

A Thuillières, Gérard Hernja observe un dispositif de mobilité des plus jeunes qui repose largement sur la disponibilité des parents. En dehors du bus de ramassage scolaire qu'ils empruntent matin et soir, les enfants sont en effet véhiculés en voiture par leurs parents pour l'essentiel de leurs déplacements. Le chercheur décrit cette situation comme contraignante, mais plutôt bien vécue par les parents comme par les jeunes, comme un accompagnement progressif vers l'autonomie. Les enfants "font très tôt l'expérience de la mobilité" puisque l'école maternelle est à Vittel. Ils développent ensuite un cercle de relations sociales plus large que leur seul village et deviennent souvent internes dès le lycée à Mirecourt ou Epinal. A part ceux qui ont le projet de reprendre l'exploitation ou l'entreprise familiale, "les jeunes ont tous intégré l'idée que, à un moment ou un autre, ils devront partir", ajoute Gérard Hernja.

Penser les dispositifs multimodaux avec les habitants

Le chercheur habitant le village et père d'une jeune fille de onze ans se sent directement concerné par le rapport ambivalent à la mobilité qu'il observe à Thuillières. "On nous a rendus dépendants de la voiture et maintenant on nous dit 'il faut rouler moins, vous êtes des pollueurs'", témoigne-t-il, se faisant l'écho d'expressions beaucoup entendues au moment de la crise des gilets jaunes. Gérard Hernja décrit ainsi une grande méfiance à Thuillières, voire une hostilité vis-à-vis de toute autorité publique, notamment de la communauté de communes ; seul le maire y échapperait. "Les personnes dans le village ne croient pas beaucoup aux solutions qu'on cherche à nous imposer de l'extérieur, telles que le covoiturage", poursuit-il. Et, lorsqu'on interroge les habitants sur leurs besoins, "de façon très paradoxale, ils ne savent pas répondre". "Il y a eu des lignes de bus, mais personne ne les prenait", constate l'habitant-chercheur, avant d'estimer que la "revitalisation" du village passera d'abord par sa vie associative, avec notamment une association culturelle qui "ouvre le village vers l'extérieur".

D'autres monographies de ce type devraient être réalisées, pour mettre en avant des phénomènes liés aux spécificités d'autres territoires. En attendant, le LMI a porté dans le cadre des assises de la mobilité et de la loi d'orientation sur les mobilités (LOM) des propositions sur l'apprentissage de la mobilité, avec la notion de "continuum éducatif" global intégrant les questions de sécurité routière et d'acquisition d'une "compétence mobilité" – propositions notamment détaillées dans le rapport du COJ.

Pour Valérie Dreyfus, déléguée générale du LMI, il importe plus globalement de s'intéresser prioritairement à la "capacité des populations à accéder aux offres". Selon elle, si des dispositifs multimodaux "ont du mal à passer à l'échelle", c'est qu'ils sont rarement "pensés avec les habitants". Sur les démarches visant les territoires ruraux (voir nos articles des 20 septembre et 21 novembre 2019) comme sur les mesures destinées à promouvoir une "mobilité solidaire" à l'article 6 de la LOM, Valérie Dreyfus plaide pour des démarches "qui partent du terrain et captent le 'système D' de chaque territoire", ou encore pour des projets de "mobilité inversée". Le LMI tiendra ses 6es Rencontres de la mobilité inclusive le 5 février 2020, sur le thème de la mobilité dans les territoires ruraux.

(1) Créé initialement par l'association Wimoov et Total, le Laboratoire de la mobilité inclusive compte aujourd'hui 18 partenaires (Wimoov n'en faisant plus partie) : l'Ademe, AG2R La Mondiale, le Réseau Apreva, la Croix-Rouge française, l'Ecole d'urbanisme de Paris, Face, Fastt, la fondation Macif, le groupe La Poste, Keolis, la fondation Michelin, Mob'in, Pôle emploi, la fondation PSA, le Secours catholique, Total, Transdev et la SNCF.

www.lagazettedescommunes.com

Pays : France

[ACCUEIL](#) > [ACTUALITÉ](#) > [FRANCE](#) > [Mobilité : comment la jeunesse rurale se déplace-t-elle ?](#)

MOBILITÉ INCLUSIVE

Mobilité : comment la jeunesse rurale se déplace-t-elle ?

Publié le 03/12/2019 • Par [Emeline Le Naour](#) • dans : [France](#)

Phovoir

Le Laboratoire de la mobilité inclusive s'est penché sur la mobilité des jeunes dans les territoires isolés à travers une étude menée dans un village des Vosges de 126 habitants.



MA GAZETTE

Sélectionnez vos thèmes et créez votre newsletter personnalisée

[Lutte contre l'exclusion](#)[Mobilité - transports](#)[Tous les thèmes](#)

Si en 2018 le Laboratoire de la mobilité inclusive (LMI) s'était attaché aux problèmes de déplacements quotidiens des Français, les chercheurs se sont penchés cette année sur les habitudes de déplacement de la jeunesse des campagnes. Les premières conclusions de l'étude intitulée « Jeunes ruraux et mobilité » ont été présentées vendredi 29 novembre.

Thuillières, village des Vosges situé à quelques encablures de Vittel a été choisi comme terrain de recherche. C'est aussi le lieu de vie de Gérard Hernja, docteur en sciences de l'éducation, membre du LMI et co-auteur de cette enquête au côté du sociologue Alain Merquier

www.leparisien.fr

Pays : France

Périodicité : quotidien



A

A



Contenu proposé par MACIF

L'équipe éditoriale du Parisien / Aujourd'hui en France n'a pas participé à sa rédaction.

Déléguée générale du Laboratoire de la mobilité inclusive, Valérie Dreyfuss souhaite que les débats dépassent la seule question des transports, pour s'attacher au développement d'une vraie mobilité pour tous.

Créé en 2013, le Laboratoire de la mobilité inclusive soutient le développement d'une mobilité pour tous. Il se positionne non seulement comme un centre de ressources et d'expertises, mais également comme un acteur du débat public et un partenaire institutionnel. Les sixièmes Rencontres de la mobilité inclusive auront lieu à la Cité universitaire, à Paris (14e arr.), le 5 février 2020. Valérie Dreyfuss évoque les enjeux de ces assises.

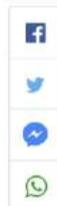
Nouvelles Mobilités : Qui est concerné par la mobilité inclusive ?

Valérie Dreyfuss : Aujourd'hui, ce sujet est entré dans le débat public, ce n'était pas le cas auparavant. Le Laboratoire de la mobilité inclusive porte un regard social sur les mobilités. Nous avons une connaissance fine des publics les plus empêchés, c'est-à-dire les personnes en situation de handicap ou d'isolement, les personnes âgées, les publics qui se trouvent dans une situation financière délicate, mais aussi les jeunes vulnérables. Aujourd'hui, on parle de mobilité pour tous, selon le principe du design universel qui veut que les offres travaillées sous contraintes des publics vulnérables permettent a posteriori de créer des offres qui bénéficient à

www.leparisien.fr

Pays : France

Périodicité : quotidien



tous. C'est le principe de l'accessibilité. L'utilisateur de mobilité est placé au centre de la réflexion, car la mobilité est le vecteur cardinal de notre vie en société. Sans mobilité, une personne est privée du recours à ses droits. Sans mobilité, pas de liberté.

NM : La mobilité est en effet importante pour trouver un travail...



V.D. : Oui, mais il faut voir les choses plus largement. Une absence de mobilité a un impact sur la santé, l'éducation, les relations familiales, la culture, autant d'éléments qui paraissent secondaires, mais qui sont pourtant essentiels pour une vie équilibrée. Le Laboratoire de la mobilité inclusive souhaite dépasser la simple question du transport, pour porter le débat sur la mobilité comme vecteur d'accès à des services, des biens, et du vivre ensemble.

>>> Lire aussi : [Le permis « boîte auto », un raccourci vers la mobilité?](#)

NM : Cette mobilité pour tous sera-t-elle réalisable dans un monde futur où se pose la question climatique ?

V.D. : Elle nous oblige à faire des projections, à nous demander si nous ne sommes pas arrivés au moment où le scénario « zéro voiture individuelle » est envisageable pour 2030 ou 2040. Les transports en commun du futur pourraient être bon marché, accessibles à tous, et ainsi garants de la mobilité pour tous et donc de l'égalité des chances. Comment peut-on construire un monde plus frugal quant à ses consommations et ses émissions ? Qui soit plus porté sur le lien social ? Qui penche plus pour le partage que pour la propriété ? En réalité, la mission du laboratoire est de proposer, à travers le prisme de la mobilité, des éclairages sur les grandes transitions sociétales qu'il nous faut opérer.

NM : Quels sujets seront spécifiquement évoqués dans le cadre des 6e Rencontres de la mobilité inclusive ?

V.D. : Nous allons dévoiler les résultats d'une recherche-action menée par un sociologue et un docteur en sciences de l'éducation et de l'apprentissage dans un petit village des Vosges. C'est une étude très qualitative, qui interroge les formes de vie des enfants issus d'un territoire rural, et leurs projections dans l'avenir, à travers le déterminant de la mobilité. Il y a un vrai impact culturel et familial de l'expérience de mobilité, car un enfant qui grandit dans un village isolé est dépendant de la mobilité de ses parents. L'inertie contrainte d'une famille, notamment pour des raisons financières, a tendance à se transmettre aux enfants, qui ne s'autoriseront pas – une fois devenus adultes – à se déplacer pour des activités culturelles ou de loisirs, jugées secondaires. Il y a un lien important entre l'expérience vécue d'un enfant, et la pratique de la mobilité qu'il opérera pour lui-même une fois devenu adulte.



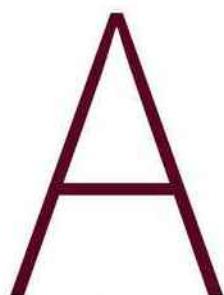
>>> Aller plus loin : [Ils vont travailler à vélo](#)



TERRITOIRES ■ MOBILITÉ

Déplacements des jeunes ruraux : à **Thuillières**, le **tout-voiture** a la peau dure

TENDANCE. Le LMI s'est penché sur la mobilité des jeunes dans les territoires isolés à travers une étude que mènent deux chercheurs dans un village des Vosges de 126 habitants. Premiers résultats.



Aujourd'hui, l'avenir de notre pays se construit avec les jeunes. Pourtant, les inégalités entre eux, selon qu'ils habitent à la ville ou à la campagne, qu'il s'agisse d'accès à l'emploi, aux besoins primaires du quotidien, à la culture et, de facto, aux transports sont tenaces, comme le prouve le dernier sondage mené par la Fondation Jean-Jaurès. « Or, le droit à la mobilité et donc à l'autonomie est un droit générique qui régit tous les autres », rappelle Valérie Dreyfuss, déléguée générale du Laboratoire de la mobilité inclusive (LMI). C'est pourquoi celui-ci a choisi de mettre le focus sur ces jeunes des territoires peu

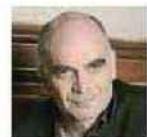
denses, les grands oubliés des politiques publiques, à travers une étude *Jeunes Ruraux et mobilité*, menée conjointement par le docteur en sciences de l'éducation Gérard Hernja et le sociologue Alain Mergier, en préambule des 6^e Rencontres de la mobilité inclusive, qui se tiendront le 5 février 2020.

Thuillières, situé à quelques encablures de Vittelet (88), a été choisi comme terrain de recherche. C'est aussi le lieu de vie de Gérard Hernja. « Thuillières est un village qui reste rural, mais qui n'est plus paysan. Ceux qui sont partis ont d'abord été remplacés par des citadins, travaillant à Vittelet ou à Contrexéville puis, lorsque les effectifs des usines ont baissé, par des personnes revenant à la campagne, une fois leur carrière terminée, mais sans enfants. Ce phénomène a entraîné la fermeture de l'école et renforcé le désenchantement des familles. »

Et Gérard Hernja d'ajouter : « La ruralité, telle qu'observée à Thuillières, est donc celle où les jeunes couples rechignent à s'installer. Quant aux jeunes, ils ne choisissent ni de naître dans le rural ni d'y vivre. Ces choix sont ceux des parents. Ici, les enfants ne sont plus que deux à la maternelle, deux à la primaire et huit au collège. »

Le cadre est posé pour cette « recherche action », comme précisent les auteurs plutôt que d'étude, puisqu'elle met en avant la dimension prospective et qualitative. « Nous avons croisé les regards de deux chercheurs, à partir de leurs expériences dans le champ de la sociologie et des sciences de l'éducation », explique Valérie Dreyfuss. Et pour mener leur re-

ALAIN MERGIER
Sociologue, sémiologue,
directeur de l'Institut WEI,
membre de la Fondation
Jean-Jaurès



Sociologue consultant, Alain Mergier a enseigné la sémiologie aux universités de la Tadeo-Lazano et Javeriana à Bogota, en Colombie. Il est aujourd'hui expert associé à la Fondation Jean-Jaurès. Il intervient sur les grandes problématiques des sociétés contemporaines : rupture sociale des milieux populaires, perception des risques, solitude, incivilité, mobilité en milieu rural, santé en milieu désindustrialisé, culture numérique des jeunes...

cherche Gérard Hernja et Alain Mergier ont abordé la question de la mobilité en la reliant avec le concept d'autonomie. « Nous avons observé et suivi les jeunes du village, répartis a priori en fonction de leurs âges afin de comprendre le déroulement de leur vie ordinaire dans le village. Nous avons mené des entretiens réflexifs avec ces jeunes en les réunissant autour d'un objectif commun en partant des éléments d'observation issus lors de l'immersion, mais aussi des entretiens semi-directifs avec l'ensemble des parents, avec les personnes en couple dans le village et en âge d'avoir des enfants, et plus largement avec les habitants du village, pour apporter un éclairage complémentaire », détaille Gérard Hernja.

PRIORITÉ AU VÉHICULE PARTICULIER

À Thuillières, Gérard Hernja observe un dispositif de mobilité des plus jeunes qui repose largement sur la disponibilité des parents. En dehors du bus de ramassage scolaire qu'ils empruntent matin et soir, les enfants sont, en effet, véhiculés en voiture par leurs parents pour l'essentiel de leurs déplacements. « Une situation,



GÉRARD HERNJA Docteur en sciences de l'éducation

Gérard Hernja est coordinateur de formation et de recherche pédagogique à l'École de conduite française (ECF). Il a été chercheur associé au Laboratoire interrégional des sciences de l'éducation et de la communication (Lisec Lorraine), entre 2005 et 2014. À ce titre, il a pu mener des travaux de recherche sur les problématiques du risque routier, de l'Éducation à la sécurité routière (ESR) et du permis de conduire.

certes contraignante, mais qui est vécue par les parents et les jeunes comme un accompagnement progressif vers l'autonomie, et qui donne l'occasion de renforcer les liens familiaux. Et fréquentant d'autres communes, les enfants développent ainsi un cercle de relations sociales plus large que le seul village», explique le chercheur. À part ceux qui ont le projet de reprendre l'exploitation ou l'entreprise familiale, « les jeunes ont tous intégré l'idée que, à un moment ou un autre, ils devront partir », ajoute Gérard Hernja.

VERS D'AUTRES DISPOSITIFS MULTIMODAUX ?

Le rapport à la mobilité que l'on observe à Thuillières est ambivalent. « On rend les habitants dépendants de la voiture et aujourd'hui on leur demande de moins rouler les accusant d'être des pollueurs. » Et d'ajouter: « Les habitants se montrent très hostiles vis-à-vis de toute autorité publique, notamment de la communauté de communes; seul le maire semble y échapper. Car ils ne croient pas aux solutions que l'on essaie de leur imposer comme le covoiturage. » Quant aux lignes de bus, elles ont été fermées, car personne ne les empruntait.

Face à ces premiers résultats de recherche, dont l'ensemble sera délivré en février prochain, Valérie Dreyfuss riposte: « Il importe plus globalement de s'intéresser prioritairement à la capacité des populations à accéder à l'ensemble des dispositifs. D'où les propositions sur l'apprentissage de la mobilité, avec la notion de "continuum éducatif" global intégrant les questions de sécurité routière et d'acquisition d'une "compétence mobilité", que nous avons portées dans le cadre des Assises de la mobilité et de la Loi d'orientation des mobilités (LOM). »

Et de conclure: si les dispositifs multimodaux ont du mal à se démocratiser, c'est qu'ils sont rarement pensés avec les habitants, d'où l'intérêt de mettre en place des dispositifs qui partent du terrain et captent le « système D » de chaque territoire. C'est finalement ce que souhaitent les habitants de Thuillières.

■ Danièle Licata ■



« L'injonction climatique est notre chance, avec cette optimisation nécessaire des déplacements »



Le 5 février prochain, se dérouleront à Paris les rencontres de la mobilité inclusive. Organisées par le Laboratoire éponyme, cette journée de débats entre élus locaux, associations et professionnels des transports doit permettre d'approfondir les enjeux qui sous-tendent le travail d'élaboration des plans mobilités dans les collectivités, afin qu'ils soient le plus pertinents et inclusifs possibles... dans un monde qui change. Entretien avec Valérie Dreyfuss, déléguée générale du Laboratoire de la mobilité inclusive.

Courrier des maires : Comment le Laboratoire accompagne-t-il les collectivités au quotidien ?

Valérie Dreyfuss : Nous le faisons concrètement, notamment avec les régions, dans leur stratégie « mobilités » en leur fournissant des outils de diagnostics pour penser leurs plans mais aussi des outils permettant de les évaluer. Nous voulons également les accompagner dans la montée en compétence de leurs services, d'où l'idée de créer un mook pour les directeurs « Mobilités » afin qu'ils puissent enrichir leurs connaissances sur ces questions.

On a souvent tendance à réduire les questions de mobilités à la question des transports...

Oui, mais c'est réducteur car la vraie question à se poser est en fait : de la mobilité pour quoi faire ? Pour accéder à des services et à des biens ! Donc la question centrale n'est pas celle des transports à proprement parler, mais bien celle de la distribution des offres de services et des biens sur les territoires. Il s'agit donc ici d'aménagement du territoire avec des constats de retrait des services publics, de digitalisation croissante qui conduit à une désertification. Ce phénomène laisse aujourd'hui des personnes au bord de la route.

www.courrierdesmaires.fr

Pays : France

Dynamisme : 1



[Visualiser l'article](#)



Que dites-vous aux élus ?

Valérie Dreyfuss, DG du Laboratoire des mobilités inclusives

Nous leurs disons : attention ! A-t-on vraiment envie d'une France qui se sépare avec un énorme mouvement d'hyper-métropolisation d'un côté et de désertification des campagnes de l'autre ? Le laboratoire va rendre publique une étude sur les jeunes ruraux et la mobilité. Et ce qui ressort de ce travail – mené à Thuillières dans les Vosges – c'est que le village se vide de ses habitants ! Avant, les jeunes ruraux quittaient leurs villages pour avoir un avenir meilleur, avec du rêve, aujourd'hui, ce qu'ils nous disent c'est qu'ils partent car ils savent qu'ils ne peuvent pas y rester...

Quelle approche préconisez-vous ?

Lorsque l'on fait un diagnostic de mobilité sur un territoire, il ne faut pas regarder uniquement les flux et les lieux de congestion. Si vous faites cela, vous ne percevrez que les intentions de déplacements vers la ville, avec des points qui convergent vers les lieux de culture et/ ou de consommation, et pire vous resterez « otage » de l'offre disponible en reproduisant les mêmes schémas. En revanche, se reposer la question des besoins des habitants des territoires, cela permet de faire des arbitrages différents ! Aussi nous invitons les élus à penser l'aménagement de leur territoire en termes d'attractivité mais surtout de créer avec les habitants des projets communs. Il faut remettre des lieux d'échanges dans la ruralité, des « agoras » pour que les personnes se rencontrent et s'expriment. Mais sur ce type de projets, il est essentiel à nos yeux d'embarquer la population dans une logique de « co-design ». C'est vraiment cette question d'acceptabilité, par les habitants, des projets territoriaux qui se joue ici, c'est à dire « faire avec » et non pas « faire pour » ou « faire à la place de ».

Lire aussi : Des communes rurales donnent un coup de pouce à l'auto-stop

Mais faire marche arrière n'est-il pas utopique ? Est-ce encore possible de ramener des services dans les territoires ruraux ?

www.courrierdesmaires.fr

Pays : France

Dynamisme : 1



[Visualiser l'article](#)

Cela fait des années que l'on parle des fractures territoriale, sociale... Je ne sais pas si c'est utopique mais le futur souhaitable est bien pour moi la reconnexion de tout cela. La liberté de pouvoir vivre à la campagne, d'accéder à des offres de services dans des centre-bourg de proximité, tout en consommant en ville lorsque c'est nécessaire.

Et il est temps dans notre société de faire aussi l'éloge de l'immobilité ! Aujourd'hui, et c'est ce que l'étude sur les jeunes ruraux montre, il y a une injonction permanente à la mobilité ! Les jeunes ruraux sont lucides, ils savent – même si ce n'est pas leur volonté première – qu'ils devront quitter leur village pour faire des études supérieures, ou trouver un travail. La question de pouvoir rester sur un territoire, si on le souhaite, devient centrale ! Cela passe aussi par la valorisation de l'apprentissage et des métiers manuels mais aussi par la valorisation des métiers d'aide à la personne, dont on a déjà terriblement besoin et dont on va avoir de plus en plus besoin sur les territoires.

Notre chance est peut-être l'injonction climatique avec cette optimisation nécessaire des déplacements. Les transports émettent beaucoup de pollutions. Si le but est d'en émettre moins, on peut tous collectivement se reposer la question de la proximité, d'en faire un choix de société et de retrouver ainsi des services aux plus près.

A voir, à entendre :

7h12 - France Culture : "Sécurité routière : pourquoi revenir sur les 80 km/h ?"

Guillaume Erner reçoit **Gérard Hernja** docteur en sciences de l'éducation, chargé de recherche pédagogique à l'Ecole de Conduite Française (ECF), et co-auteur avec Alain Mergier du rapport « **La mobilité des jeunes dans un territoire rural** », pour le Laboratoire de la Mobilité Inclusive, en janvier 2020.

La mortalité routière en 2019 a baissé. Est-il possible de mesurer les raisons objectives de cette baisse, à l'heure où la loi d'orientation des mobilités publiée fin 2019, redonne la possibilité aux présidents de conseils départementaux de repasser certaines routes à 90km.h au lieu de 80km.h ?

PODCAST : <https://www.franceculture.fr/emissions/la-question-du-jour/securite-routiere-pourquoi-revenir-sur-les-80kmh>



Photo prise à WITTENHEIM en France le 29 juin 2018. • Crédits : *SEBASTIEN BOZON - AFP*

En termes de sécurité routière, les chiffres qui viennent d'être publiés confirment une légère baisse de la mortalité en 2019 par rapport à l'année précédente. 3 239, c'est le nombre de personnes qui sont décédées sur les routes de France en 2019.

Une légère baisse commentée par le ministre de l'intérieur qui a défendu les 80km/h, estimant que cette limitation de vitesse sur les routes dites secondaires mise en place durant l'été 2018 avait permis de sauver des vies. Pourtant, aujourd'hui, les présidents de conseils départementaux peuvent revenir sur ces 80 km/h. Pourquoi ?

<https://radioterritoria.fr/broadcast/3395-Lutter-contre-l-exclusion-c-est-primordial>

Pays : France



LUTTER CONTRE L'EXCLUSION, C'EST PRIMORDIAL !

Mobilité, santé, finance solidaire, habitat et lutte contre l'exclusion sont les thématiques des projets sur lesquels intervient la Fondation d'entreprise du Groupe MACIF, présidée par Françoise LAREUR.

Radio Territoria, partenaire média des 6èmes Rencontres de la Mobilité Inclusive.

Animé par : Sylvain NOBILE

Invité(s) : Françoise LAREUR

<https://radioterritoria.fr/broadcast/3395-Lutter-contre-l-exclusion-c-est-primordial>

Pays : France



TOUT COMMENCE PAR DES RENCONTRES !

Focus cette année sur la ruralité et les jeunes. "Pour comprendre les besoins et apporter des réponses, il nous faut entrer dans la vie concrète de ces jeunes dans les petits villages", pour Hubert Joseph-Antoine, Président du Laboratoire de la Mobilité Inclusive.

Radio Territoria, partenaire média des 6èmes Rencontres de la Mobilité Inclusive.

Animé par : Sylvain NOBILE

Invité(s) : Hubert JOSEPH-ANTOINE

<https://radioterritoria.fr/broadcast/3395-Lutter-contre-l-exclusion-c-est-primordial>

Pays : France



TÉLÉTRAVAIL : LES MAIRES RURAUX DE FRANCE INNOVENT

Proposer aux télétravailleurs et professionnels de bénéficier d'un espace de travail au sein de bureaux et salles de réunion inoccupés dans les communes rurales est l'offre innovante de l'Association des Maires Ruraux de France, racontée par son directeur, Cédric Szabo.

Radio Territoria, partenaire média des 6èmes Rencontres de la Mobilité Inclusive.

Animé par : Sylvain NOBILE

Invité(s) : Cédric SZABO

<https://radioterritoria.fr/broadcast/3395-Lutter-contre-l-exclusion-c-est-primordial>

Pays : France



MOBILITÉ : LEVIER D'INSERTION À L'EMPLOI

Les intercommunalités s'engagent en matière d'organisation de la mobilité, "notamment en direction des publics fragiles pour que la mobilité soit un levier de l'insertion par le retour à l'emploi" précise Olivier Crépin, conseiller économie, Mobilités, de l'AdCF-Intercommunalités de France.

Radio Territoria, partenaire média des 6èmes Rencontres de la Mobilité Inclusive.

Animé par : Sylvain NOBILE

Invité(s) : Olivier CREPIN

<https://radioterritoria.fr/broadcast/3395-Lutter-contre-l-exclusion-c-est-primordial>

Pays : France



MOBILITÉ : DES SOLUTIONS DE DÉPLACEMENT POUR LES 12-25 ANS

Un conseiller de la mobilité présent dans les stations services pour proposer aux 12-25 ans des solutions de déplacement dans les zones rurales ? Éléments de réponse par Yohana PIGLA, Responsable Innovations Sociales chez Total.

Radio Territoria, partenaire média des 6èmes Rencontres de la Mobilité Inclusive.

Animé par : Sylvain NOBILE

Invité(s) : Yohana PIGLA

<https://radioterritoria.fr/broadcast/3395-Lutter-contre-l-exclusion-c-est-primordial>

Pays : France



EXPRIMER SON EXPÉRIENCE DE MOBILITÉ

Qualifier l'offre de transport pour co-construire la mobilité de demain grâce à une plateforme numérique inclusive est la solution innovante racontée par Thomas Côte, fondateur de WEVER.

Radio Territoria, partenaire média des 6èmes Rencontres de la Mobilité Inclusive.

Animé par : Sylvain NOBILE

Invité(s) : Thomas COTE



Mobilité inclusive : des rencontres pour desserrer les freins

Les sixièmes rencontres de la mobilité inclusive, qui se sont déroulées le 5 février à Paris, ont été l'occasion de faire le point sur des solutions testées dans les territoires où les enjeux de transport sont à la charnière avec d'autres problématiques : difficultés à relier les lieux de vie et de services, accès à l'emploi et intégration sociale.



M. Boedec

Conçues pour échanger sur un enjeu transversal, ces rencontres ont fait du chemin depuis leur première édition lancée en 2013 par une poignée d'acteurs dont Wimoov, qui assoit en parallèle son modèle (voir notre article du 23 juillet 2019) de plateforme traitant autant de déplacements, de moyens de locomotion que d'accès aux bassins et à la recherche d'emploi. L'association fut d'ailleurs à l'initiative, avec Total, du laboratoire de la mobilité inclusive (LMI) qui porte aujourd'hui cet événement où l'on croise des élus locaux - le président de la région Hauts-de-France, Xavier Bertrand, a fait le déplacement - des experts, des jeunes pousses, des acteurs de l'insertion sociale et des opérateurs de transport public.

www.banquedesterritoires.fr

Pays : France

Dynamisme : 5



Page 2/2

[Visualiser l'article](#)

Décloisonner et repartir des besoins

Pour ouvrir le bal, les directeurs généraux de la Croix-Rouge française (qui déploie un programme Mobilités avec la Fondation PSA) et Transdev ont croisé leurs réflexions. Actions et synergies se développent sans empêcher une liberté de ton. "La mobilité, contrairement à ce que l'on peut croire, ne s'améliore pas, les freins à lever restent nombreux", souligne ainsi Thomas Côte, fondateur de Wever. Cette start-up, qui a accueilli Transdev dans son capital, a changé de business model en passant du court-voiturage à l'accompagnement d'employeurs ayant besoin d'un plan de mobilité, grâce aux données recueillies auprès d'usagers. Elle sonde les entreprises en Nouvelle-Aquitaine, Île-de-France et Hauts-de-France pour le compte de Pôle emploi (en partenariat avec Transdev et le LMI). En Meurthe-et-Moselle, le pôle d'équilibre territorial et rural (PETR, projet Mobilis) du Pays du Lunévillois expérimente aussi, en complément des transports existants, des services solidaires en "repartant des besoins de ceux qui ont des problèmes pour se déplacer et des employeurs que nous rencontrons, l'hôpital par exemple, car chacun doit jouer le jeu", explique Odile Bégorre-Maire, directrice du pays. Le covoiturage domicile-travail testé par des habitants (avec Klaxit) y décolle un peu.

Difficultés du covoiturage

C'est moins le cas dans le sud-Avesnois (Nord) où six solutions - transport de proximité à la demande, location de vélos électriques, maison de la mobilité (offrant des services de garage solidaire et de prêt de véhicules), covoiturage, etc. - sont là aussi mises en place en partenariat avec Transdev, les collectivités (région, communauté de communes), les entreprises et Pôle emploi. "C'est le covoiturage qui prend le moins vite. Il nécessite un temps d'acculturation. Mais l'action dans son ensemble est bien pérennisée pour toute l'année", rassure Mickaël Hiraux, maire de Fourmies, siège de cette communauté de communes. Des comcom qui, c'est l'un des apports de la loi d'orientation des mobilités (LOM), ont la possibilité de prendre la compétence mobilité. Les conseils communautaires ont jusqu'au 31 décembre prochain pour délibérer à ce sujet. "En mobilité solidaire, certaines exercent déjà des responsabilités sans être forcément AOM", précise Olivier Crépin, conseiller mobilité de l'Assemblée des communautés de France (ADCF). Un besoin remonte des comcom fédérées par ce réseau. "Celles qui récupéreront la compétence mobilité vont devoir monter en expertise et attirer de bons chefs de projets", poursuit-il. De l'ingénierie pourra être mutualisée au sein des pôles territoriaux. Et du conseil en mobilité en s'appuyant sur les groupements d'employeurs.

Adapter les solutions aux territoires peu denses

Dans la continuité d'un outil d'aide à cette prise de compétence (voir notre article du 24 janvier 2020), l'ADCF mène par ailleurs avec Transdev une étude sur les mobilités du quotidien dans les espaces de faible densité. Dans les territoires ruraux, malgré l'éclosion des plans de mobilité rurale, les progrès sont jugés lents par Cédric Szabo. Le directeur de l'Association des maires ruraux de France (AMRF) estime que les propositions faites dans le cadre de la mission Agenda rural ont été peu suivies d'effets. Il invite à réfléchir à l'intérêt d'y générer de la dé-mobilité "pour y relocaliser de l'activité, ce que le télétravail contribue à faire même s'il ne sauvera bien sûr pas la ruralité".

Un dernier dispositif facilement transposable a été mis en avant. Née dans le Tarn-et-Garonne, la solution Rézo Pouce revisite l'auto-stop et cible les zones peu denses, où les transports en commun sont quasi inexistantes. L'abonnement varie, selon le profil de l'adhérent, de 2.500 à 10.000 euros. Issue de l'économie sociale et solidaire (ESS), elle essaime un peu partout : "Nous franchirons en fin d'année le cap des 2.000 communes adhérentes", conclut son fondateur Alain Jean.



Les laissés pour compte de la mobilité

Visuel indisponible

Créée en 2013, l'Association de la Mobilité Inclusive s'est commuée en Fondation depuis deux ans. La vocation de ce laboratoire d'idées (think-tank) est de proposer des solutions et des outils aux laissés pour compte des mobilités. C'est ce qui a été développé lors des sixièmes rencontres, le 5 février 2020 à la Cité Universitaire Internationale de Paris

Que ce soit pour des questions de moyens, d'âge, de santé ou de localisation... il existe toute une partie de la population française qui est tenue à l'écart des principaux moyens de communication.

L'inégalité en matière de mobilité est un fait territorial et souvent, certains cumulent les handicaps, particulièrement dans les zones rurales. C'est ainsi que 78% des habitants des communes rurales déclarent ne disposer que de leur véhicule individuel pour se déplacer, contre 36% dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

De ce fait, chez les plus vulnérables, c'est 25% de la part du revenu qui est consacré à la mobilité. La Fondation de la Mobilité Inclusive a fait partie des forces vives ayant contribué aux propositions inscrites dans la LOM. L'une de ses dernières préconisations présentée est la définition du Territoire à Mobilité Inclusive (Tami).

Mobiliser les AO

Mener une telle démarche consiste à mobiliser et coordonner les acteurs locaux, avec l'objectif partagé d'une mobilité accessible à tous sur la base d'un diagnostic, de la mise en place d'un plan d'action, et d'outils en vue d'évaluer les résultats.

Visuel indisponible

www.mobilitesmagazine.com

Pays : France

Dynamisme : 3



Page 2/2

[Visualiser l'article](#)

« Nous proposons à toutes les Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM) concernées à s'engager dans une telle action », déclare Valérie Dreyfus, délégué générale de la Fondation.

Elle fournira même certaines ressources : une formation, des informations, la mise en relation avec les plateformes de mobilité...

Pour la financer, cette structure accueille aujourd'hui en son conseil 18 partenaires : acteurs de la mobilité (Keolis, Transdev...), industriels (Michelin, Total, PSA... et divers entreprises (La Poste, Pôle Emploi...)). Elle est présidée actuellement par Hubert Antoine Joseph, de Transdev.

Libres d'aller et venir : émission du 12.02.20

Réflexion ce soir sur les mobilités inclusives, toujours trop peu présentes ou encore inadaptées, avec **Valérie Dreyfuss**, déléguée générale du Laboratoire de la mobilité inclusive.

Podcast : <https://www.franceculture.fr/emissions/matieres-a-penser/mobilites-35-libres-daller-et-venir>



Jeune homme en skateboard qui accompagne un vieil homme en vélo • Crédits : © Westend61 - Getty

La suite de notre série de cette semaine sur les mobilités, contraintes ou choisies, en voie de disparition ou à venir, motorisées ou pas. Tout cela existe en ce début de XXIème siècle et suscite de nombreuses réflexions tant politiques et sociales que philosophiques ou esthétiques.

Nous parlons ce soir de mobilités inclusives, celles qui du fait de leur absence, de leur inadaptation ou de leur irrégularité contraignent nombre de nos concitoyens à renoncer à toutes sortes d'activités de la vie quotidienne, des plus essentielles comme le travail, l'accès à la culture et aux loisirs, aux plus anodines. Toutes comptent ! Question d'égalité et de dignité. Et un bel enjeu pour les élections municipales à venir.

Favoriser une mobilité inclusive, c'est avoir pour objectif de satisfaire le bien commun, en donnant l'accès aux biens et services essentiels : l'emploi, les services, les loisirs, la santé. La mobilité n'est pas qu'une question

[Visualiser l'article](#)

de transports. C'est un ensemble de choix, d'habitudes, d'apprentissages, de contraintes et, in fine, la capacité qu'a chacun à se déplacer.

Ce qui est intéressant, c'est que ce sont les personnes les plus empêchées qui ont toujours porté l'innovation sociale : elle vient d'elles puisque ce sont les premières victimes de ce qui se passe. Ces personnes-là s'organisent dans des dispositifs de solidarité.

Il y a de plus en plus de dispositifs qui favorisent la sortie des aînés. Il y a de plus en plus d'entreprises qui s'occupent aujourd'hui de cette mobilité inversée, c'est à dire d'apporter des biens et des services à ces personnes. Et beaucoup, beaucoup de villages organisent ces sorties culturelles, ces sorties au marché, essayent de remettre du lien. [...] Je pense qu'il faut recréer des lieux d'échange et de partage et l'intergénérationnel fonctionne plutôt bien.

Il y a un vrai enjeu de relocalisation d'activités dans tous les territoires. Il y a cet enjeu du respect de l'environnement, de cette durabilité des solutions à construire, de la lutte contre les inégalités de chances. Si je reviens sur cette recherche, ce qu'elle dit aussi, c'est ce que des jeunes ruraux ont le même choix que de jeunes urbains, juste dans l'information et la compréhension de ce qui peut s'offrir à eux.

Extrait musical : A bicyclette, Yves Montant – interprété par Pierre Barouh



« Le monde, ce n'est pas que du mouvement »

Les deux chercheurs concluent leur étude par des préconisations. Parmi lesquelles : mettre en place une aide spécifique aux parents par rapport aux déplacements, repenser le rôle de l'automobile, s'appuyer sur le tissu associatif local ou encore faire venir les citoyens à la campagne. « Les gens des villes auraient beaucoup à apprendre en vivant dans la ruralité pour comprendre que le monde ce n'est pas que du mouvement », estime Gérard Hernja.

QUESTIONS À

Gérard Hernja, Docteur en sciences de l'éducation.

« La mobilité ne va pas de soi pour tout le monde »

Vous avez fait cette étude avec Alain Mergier, qui êtes-vous ?

« Alain Mergier est sociologue, en région parisienne. Il est membre de la fondation Jean-Jaurès. C'était le regard externe sur la recherche parce que lui n'est jamais venu à Thuillères. Moi je suis un peu le régional de l'étape car j'habite dans le village depuis une quinzaine d'années. Et en même temps j'ai toujours habité dans la ruralité, même si c'était ailleurs (en Moselle). Je suis docteur en science de l'éducation. »



Gérard Hernja. Photo VM/M.D.

Comment en êtes-vous venu à réaliser cette étude ?

« Le laboratoire de la mobilité inclusive me sollicite depuis plusieurs années. La mobilité est de plus en plus envisagée comme une question liée à l'apprentissage et à l'éducation parce que ça ne va pas de soi pour tout le monde. C'était un peu l'idée, d'aller voir comment ça se passe dans les territoires ruraux, au-delà des clichés, sur une ruralité qui serait fermée avec des habitants repliés sur eux-mêmes. Le laboratoire s'est dit : "Est-ce qu'on pourrait aller voir comment ça se passe dans un territoire rural ?" Ils m'ont posé la question. Et comme j'y habitais je me suis dit que j'allais le faire sur mon lieu d'habitation. »

N'y a-t-il pas un risque de biais ?

« Il y a toujours des biais. Il y a plusieurs méthodes d'investigation sur un territoire. On peut venir en externe, donc on pense voir les choses de façon très objective mais ce n'est pas vrai parce qu'on a des idées préconçues et parce que la présence change les comportements de ceux qui sont observés. Le biais existe quoi que vous fassiez. L'idée d'être impliquée dans le territoire, c'était une idée forte de décrire aussi ce que je vis. L'accès aussi est plus facile. Si on avait dû véritablement travailler pour s'intégrer dans le village, ça aurait pu durer deux ou trois ans. C'était une question de commodité mais aussi méthodologique. »

Propos recueillis par Maya DIAB



6es Rencontres de la Mobilité inclusive

du 05/02/2020 - 00:00 au 05/02/2020 - 00:00

Colloque

<https://www.mobiliteinclusive.com/inscription-5-fevrier-2020/>

Contact

Mme Tum Sothany
sothany@ozinfos.com
Tel : 0627264965

Organisateur





Agir pour une mobilité inclusive

Les acteurs de la mobilité se sont retrouvés lors de la 6e édition des Rencontres de la mobilité inclusive à Paris avec pour objectif de faire émerger des solutions efficaces et pérennes pour la mobilité de demain et ainsi réduire la fracture existante entre centres-villes, métropoles et périphéries urbaines et rurales.

Vidéo : <http://www.leparisien.fr/economie/nouvelles-mobilites/agir-pour-une-mobilite-inclusive-27-02-2020-8264178.php>

Contenu proposé par MACIF

L'équipe éditoriale du Parisien / Aujourd'hui en France n'a pas participé à sa rédaction.

Il était aussi question des publics qui ont des difficultés d'accès aux services de mobilité de la vie quotidienne, comme les seniors, les jeunes et les personnes en situation de handicap. [Valérie Dreyfuss](#), déléguée générale du Laboratoire de la mobilité inclusive fait le point avec nous sur les enjeux de ces [rencontres](#) autour de la mobilité.



VOSGES Jeunesse

Réparer un territoire vosgien en manque d'attractivité

Le Conseil départemental a récemment organisé une réunion sur le thème de la jeunesse dans les Vosges. Et le manque d'attractivité du département pour les moins de 25 ans a été largement évoqué. Une douzaine d'eux ont pu donner leur ressenti sur leurs conditions de vie dans les Vosges.

« La ruralité ne doit pas être un repoussoir. » Ces mots, de François Vannson, traduisent bien la difficulté actuelle du département à garder voire à attirer des jeunes à cause d'un manque d'attractivité encore trop important. Les chiffres étaient d'ailleurs là pour le confirmer lors de ce cinquième volet des mardis du futur du Conseil départemental sur la thématique de la jeunesse : 50 % des 18-24 ans ne sont ni étudiant ni travailleur (deuxième



Salomé Bertlioux, présidente de l'association Chemins d'avenir, a évoqué les problématiques liées à la jeunesse dans les Vosges. Photo VM/Philippe BRIQUELEUR

taux le plus élevé du Grand Est), 18 % des 16-25 ans sont suivis par une Mission locale, 5 500 jeunes de moins de 25 ans ont quitté le territoire en 2015 contre 4 000 venus s'y installer. Sans oublier

qu'un Vosgien sur deux vit encore chez ses parents entre 20 et 24 ans. Le défi s'annonce donc de taille pour redynamiser 30 % de la population vosgienne, un pourcentage en dessous des moyennes

Grand Est et France métropolitaine, toutes les deux à 34 %. Des chiffres qui caractérisent aussi un fossé entre jeunes issus de territoires ruraux et ceux des milieux urbains. « Il faut combattre le défi de l'autocensure avec des jeunes qui ne s'autorisent pas certains projets professionnels en expliquant que c'est parce qu'ils viennent de la campagne », affirme Salomé Bertlioux, présidente de l'association Chemins d'avenir qui agit pour les jeunes des milieux ruraux.

Des contraintes de mobilité

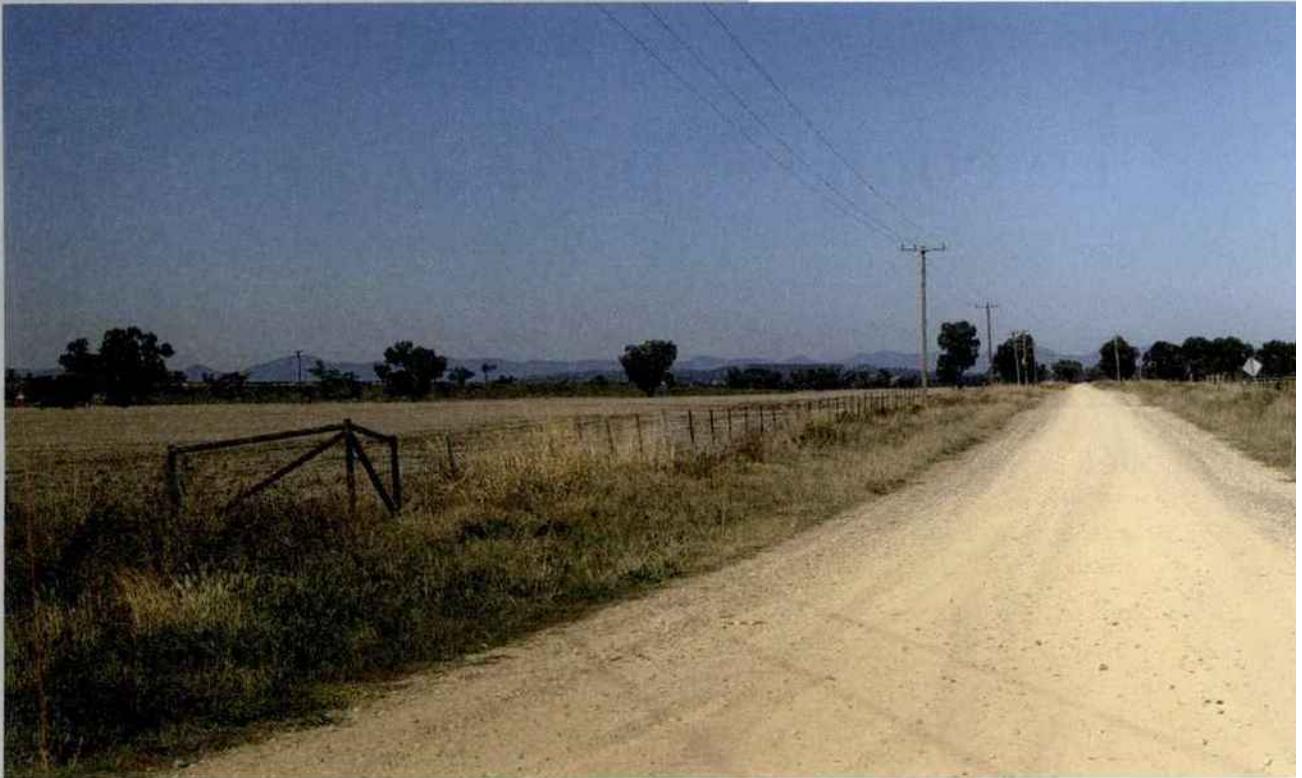
Missionnée par le ministre de l'Éducation, Jean-Michel Blanquer, sur l'orientation et l'égalité des chances dans les zones rurales et petites villes, elle a aussi souligné le manque d'information concernant les différentes possibilités d'orientation professionnelles de proximité pour ceux

qui souhaiteraient rester près de chez eux. « S'il y a autant de jeunes qui préfèrent partir dans les grandes villes, c'est parce qu'ils se rendent compte d'une offre limitée dans leur territoire d'origine, qu'ils ne veulent pas forcément quitter », assure la présidente de Chemins d'avenir. Une réalité qu'a notamment étudiée Gérard Hernja, chercheur associé au Laboratoire de la mobilité inclusive, dans le village de Thuillières, près de Vittel. Un village qui ne parvient pas à garder ses jeunes qui doivent « bouger de façon contrainte pour s'en sortir ». « Ils vont au collège à Vittel ; au lycée, ils sont internes et vont ensuite aller travailler ailleurs », explique le docteur en sciences de l'éducation. Autant de problématiques évoquées lors du débat auquel le Conseil départemental a aussi convié une douzaine de jeunes.

Ludovic CLOTAGATIDE



DÉCRYPTAGE



TRANSPORTS ET TERRITOIRES

Inégaux face à la mobilité

La mobilité inclusive est-elle un mirage ? Dans les territoires périurbains, ruraux et certains quartiers prioritaires, les populations socialement les plus fragiles rencontrent encore de nombreux freins économiques, matériels, sociaux, psychosociaux, organisationnels et géographiques pour accéder à la mobilité au quotidien. La nouvelle loi d'orientation des mobilités changera-t-elle la donne ?





FIELDVISION / ADOBE STOCK

« LA MOBILITÉ EST UN ENJEU ENVIRONNEMENTAL MAIS AUSSI SOCIAL. Aujourd'hui,

en France, 12 millions de personnes rencontrent des difficultés quotidiennes pour se déplacer. Nous devons répondre à ces enjeux simultanément, par des solutions écologiques et inclusives : permettre d'accéder à une mobilité plus durable afin de moins polluer, mais également de moins dépenser, sans exclure les plus modestes », insiste Florence Gilbert, directrice générale de Wimoov, association développant une plateforme de mobilité inclusive. Plus d'un an après le mouvement social des « gilets jaunes » contre la hausse de la taxe carbone sur les carburants, quelques semaines après la promulgation de la d'orientation des mobilités (LOM), le 26 décembre 2019, et en pleine campagne des municipales, cette association spécialisée dans l'accompagnement vers la mobilité et la Fondation Nicolas-Hulot ont publié, le 28 janvier, leur premier baromètre des mobilités du quotidien. Selon cette enquête nationale réalisée auprès de

4000 ménages, la mobilité est le deuxième frein au retour à l'emploi, après la formation. Selon une précédente étude, menée en 2014 à l'initiative de Wimoov, un Français sur quatre avait déjà refusé un emploi, à défaut de pouvoir s'y rendre. Un cas de figure qui atteignait même le ratio de un sur deux parmi les personnes en insertion.

L'étude met également en évidence que le coût des déplacements constitue le premier obstacle à la mobilité pour 50 % des Français, tous territoires confondus, et pèse en premier sur les plus modestes. Le budget mensuel alloué aux déplacements est de 109 €, une somme qui exclut le coût d'acquisition ainsi que toutes les dépenses non récurrentes d'entretien des véhicules. « Ce budget [...] est considéré comme "élevé" pour deux tiers d'entre eux, en particulier pour les habitants des communes rurales, pour qui il est en moyenne 50 % plus élevé (une moyenne de 90 € pour les urbains, contre 141 € mensuels pour les ruraux). »

« OTAGES » DE TERRITOIRES

La « fracture mobilité », pour reprendre la formule du Secours catholique en 2015, est toujours présente, et tend même à s'accroître. Personnes en situation de handicap, personnes âgées, jeunes non qualifiés, migrants ou encore individus en non-recours aux aides sociales : ceux qu'Eric Le Breton, maître de conférences en sociologie à l'université Rennes 2, baptise les « insulaires », demeurent encore les « otages » de territoires périurbains, ruraux et de certains quartiers prioritaires (1). « La disparition des ressources de proximité a fait de leur sédentarité un handicap. Largement invisible, cette condition est mal reconnue. Les insulaires ne sont pas une minorité. Le décompte précis de cette population n'existe pas. Nous évaluons de deux à trois Français sur dix (soit de 14 à 19 millions de personnes) ceux qui relèvent de ces injustices économiques et culturelles combinées en une injustice mobilité », explique le sociologue. Et de poursuivre : « Cette injustice prend deux formes. D'abord, celle de l'invisibilité de populations en marge des dispositifs d'intervention sociale et mal prises en compte par les opérateurs publics et/ou privés. Ensuite, celle de l'enclavement. Il s'agit de groupes sociaux vivant dans des "zones blanches" connues et identifiées par les collectivités locales et les services de l'Etat comme étant éloignées de tout, mais dont la situation demeure inchangée, faute de moyens suffisants. »

Dans un avis intitulé « Travail, emploi et mobilités », adopté le 13 novembre 2019, le Conseil économique, social et environnemental (Cese) pointe également du doigt le poids des mobilités sur des ménages parmi les plus pauvres. « La métropolisation a accentué la concentration géographique des emplois, tandis que la hausse des prix du logement dans les territoires les plus dynamiques a provoqué le déplacement de la partie économiquement la plus fragile de la population vers les espaces périphériques, où l'offre de

➔ « Une personne en insertion sur deux refuse un emploi faute de pouvoir s'y rendre »

↳ *transports collectifs est faible*», rappelle l'avis. Ainsi, en l'absence d'un accès aisé à des moyens de transport, le permis de conduire et la possibilité de disposer d'un véhicule conditionnent souvent l'exercice d'une activité professionnelle. « *Les emplois proposés aux personnes peu qualifiées, souvent fractionnés, à temps partiel et répartis sur plusieurs sites, accroissent encore cette dépendance à l'automobile. Sans aide ni accompagnement adaptés, l'obtention du permis, l'achat et l'entretien d'une voiture sont des objectifs hors d'atteinte pour des actifs et actives qui ne disposent que de faibles revenus et d'un soutien familial limité ou inexistant* », note le Cese.

INITIATIVES DE MOBILITÉ SOLIDAIRE

Sur le terrain, depuis des années, les initiatives de mobilité solidaire se multiplient. Le Secours catholique encourage les solutions d'échange et d'entraide mutuelle telles que le covoiturage, le taxi solidaire ou la location solidaire (vélo, scooter, voiture). L'association développe également un réseau de garages, Solidarauto, qui permettent de faire réparer sa voiture ou d'en acheter une à moindre coût.

Grâce au soutien de la Fondation PSA, la Croix-Rouge française déploie depuis 2012 un programme national « Mobilités » qui bénéficie à 40 000 personnes par an. Dispositif itinérant, la « Croix-Rouge sur roues » va au-devant des personnes les plus isolées en zones

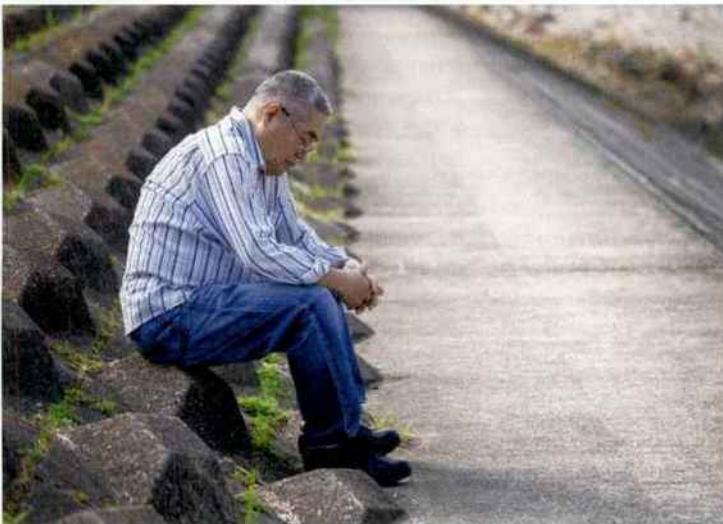
↳ « Tous les déplacements pour la santé, les loisirs, la vie familiale et sociale passent à la trappe »

rurales, périurbaines et certaines zones urbaines, dont les quartiers prioritaires de la politique de la ville. Chargé de mission « mobilités » à la Croix-Rouge française, Cyprien Noble décrit « *des populations de plus en plus éloignées de tout, qui doivent faire 40 km pour une démarche d'accès aux droits, 30 km pour consulter un médecin ou pour un emploi* ». Des populations prises en tenailles, contraintes à une dépendance à l'automobile liée à leur lieu d'habitation et qui doivent se déplacer toujours plus loin pour accéder à des services ou à l'emploi. « *Les personnes que les équipes Croix-Rouge rencontrent sont en précarité énergétique de mobilité*, précise-t-il. *Elles sont contraintes de faire des sacrifices sur d'autres postes de dépense (le chauffage, la qualité de l'alimentation...) pour pouvoir continuer à mettre du carburant, ou de limiter leurs déplacements aux courses ou au transport des enfants à l'école. Dès lors, tous les déplacements pour la santé, les loisirs, la vie familiale et sociale passent à la trappe.* »

TRANSITION ÉCOLOGIQUE VERSUS JUSTICE SOCIALE

Le sociologue Eric Le Breton pointe : « *La montée en puissance des préoccupations écologiques s'effectue en contradiction avec les enjeux de la mobilité inclusive. La hausse significative, ces dernières années, du prix du litre du carburant pèse dans les budgets des ménages modestes et des ménages plus éloignés des ressources quotidiennes. Si l'on ajoute à cela que les voitures diesel seront bientôt interdites d'entrée dans les villes, on mesure qu'une partie de la population est marginalisée.* » Quand, pour sa part, Cyprien Noble souligne : « *Comme d'autres, la Croix-Rouge considère qu'il ne peut pas y avoir de transition écologique sans justice sociale. Il faut proposer aux personnes des solutions autres que d'acheter un véhicule ou de conserver leur véhicule vieillissant qui coûte cher. Il faut les accompagner vers des solutions de mobilité qui répondent à leurs besoins tout en n'étant pas hyper-impactantes pour l'environnement.* »

En juillet 2019, Emmaüs France et la Fondation PSA ont lancé le projet « La mobilité en partage ». Objectif : définir, au plus près des besoins exprimés, les solutions de mobilité pour lever les freins à l'insertion des personnes en situation de précarité en zone rurale ou périurbaine. La première expérimentation a démarré aux Ateliers du bocage, entreprise d'insertion et entreprise adaptée, membre du mouvement Emmaüs, localisée dans les Deux-Sèvres. Autopartage, court-voiturage, auto-stop organisé, vélo à assistance électrique... Plusieurs solutions sont à l'étude.



BEBBOYS / ADOBE STOCK

↳ ISOLEMENT RELATIONNEL ET MOBILITÉ RESTREINTE

Dans l'enquête nationale Solitudes 2019, l'Observatoire de la philanthropie fait un focus sur la question de la mobilité et montre notamment un lien entre isolement et accès limité aux moyens de transport : 53 % des personnes isolées n'ont pas de transport en commun à proximité (contre 44 % de l'ensemble de la population), 21 % n'ont pas de voiture (contre 15 % de l'ensemble de la population) et 24 % estiment que se déplacer est une source d'angoisse (contre 19 % de l'ensemble de la population générale), qu'il s'agisse d'agoraphobie ou de claustrophobie, ou d'une crainte face à l'inconnu.



« Si l'on veut avoir une mobilité plus logique, il faut la partager, la rendre plus démocratique. L'auto-partage fonctionne, mais pas dans tous les cas. Il n'y a pas une solution miracle mais plusieurs, qu'il faut tester, expérimenter. Pour que la mobilité soit réussie sur tous les territoires, il faut d'abord que les publics les plus fragiles puissent y avoir accès et puissent se déplacer le plus facilement possible. Il faut travailler avec les plus fragiles et développer, en lien avec leurs problématiques et avec eux, des solutions », estime Axel Gourdon, chargé de mission « mobilités » aux Ateliers du bocage.

UN ACCOMPAGNEMENT PERSONNALISÉ

Enfin, comme le rappelle le Laboratoire de mobilité inclusive, l'inégalité en matière de mobilité est également cognitive. *« La mobilité n'est pas uniquement une affaire de solutions de transports, c'est aussi la capacité à pouvoir comprendre le système des transports en place. »* Or les populations fragiles qui rencontrent des problèmes d'insertion ont très souvent des carences en matière de mobilité. Les problèmes d'illettrisme peuvent entraîner chez certains des difficultés pour obtenir le permis de conduire, lire un plan, se déplacer en transport collectif, se repérer dans la ville.

Directeur régional Wimoov Occitanie, Pierre Garcia insiste sur l'importance de l'accompagnement individualisé à la mobilité. Une centaine de plateformes de mobilité sont déjà actives sur le territoire. Certaines, ouvertes à l'initiative de l'association, sont principalement à destination des publics en insertion et parfois des personnes âgées.

« L'intégralité des publics viennent par orientation de partenaires socio-professionnels, les travailleurs sociaux du département, Pôle emploi, les missions locales, Cap emploi, les structures d'insertion par l'activité économique, les organismes de formation, détaille Pierre Garcia. Ces publics sont déjà dans un accompagnement social plus global. Présent dans 9 régions sur 13 à travers des dispositifs de plateformes de mobilité et sur une cinquantaine de bassins d'emploi, Wimoov travaille sur le développement de la compétence "mobilité" des personnes accompagnées. Cela suppose un travail de diagnostic individuel et un état des lieux des pratiques de mobilité des individus pour les amener à réfléchir sur leur propre mobilité, les freins et ensuite leur permettre d'avoir une vision à 360° des alternatives de mobilité à leur portée. »

Selon Eric Le Breton, on est toutefois encore loin du compte, les besoins de mobilité inclusive étant *« considérables, de l'ordre de 15 millions de personnes à l'échelle nationale »*. Estimant que les dispositifs actuels de plateformes de mobilité n'accueillent que 150 000 personnes par an, le sociologue évalue la proportion des personnes prises en charge à... seulement 1 %. ●

NADIA GRARADJI

(1) Mobilité, la fin du rêve ? - Eric Le Breton - Ed. Apogée.

Q DÉCRYPTAGE

VALÉRIE DREYFUSS, DÉLÉGUÉE GÉNÉRALE
DU LABORATOIRE DE LA MOBILITÉ INCLUSIVE (LMI)

« La mobilité devient le dégât collatéral des politiques publiques »

A travers ses nombreux travaux, le Laboratoire de la mobilité inclusive analyse les difficultés rencontrées par les publics les plus fragiles et propose des solutions. Pour Valérie Dreyfuss, la transition écologique ne pourra se faire sans des solutions adaptées à ces populations.



L. GUICHARDON/GRAPHIX-IMAGES

REPÈRES

Diplômée de l'École des nouveaux métiers de la communication (Efnap) et titulaire d'une maîtrise en marketing et communication, Valérie Dreyfuss est déléguée générale du Laboratoire de la mobilité inclusive (LMI) depuis juillet 2017.

QUELLE EST VOTRE DÉFINITION DE LA MOBILITÉ INCLUSIVE ?

C'est une mobilité accessible à tous, tenant compte des contraintes des plus empêchés, dans une logique de coconstruction et de codesign avec les usagers. Le laboratoire promeut une approche sociale des mobilités, qui sort de la seule question du transport et du déplacement. Cette approche regarde les capacités des habitants, des usagers à se saisir des offres disponibles sur un territoire et des grands enjeux contemporains comme ceux des mobilités partagées et de l'effort à faire compte tenu de la pollution du transport. Le laboratoire a caractérisé durant des années quels étaient les grands empêchés et quelles étaient les grandes inégalités de mobilité. Désormais, et à plus long terme, l'injonction climatique pourrait réconcilier tout le monde. Mais cet effort de transition écologique et énergétique ne pourra se faire sans ces millions de Français qui sont empêchés dans leur mobilité.

COMMENT MIEUX LES IDENTIFIER ?

La connaissance fine d'un territoire s'exerce au niveau d'une commune. Il y a aujourd'hui des outils de diagnostic territorial qui permettent d'entrer en relation avec tous les habitants et de les interroger sur leurs empêchements, les pénibilités, les problèmes rencontrés au quotidien pour coconstruire des offres. Très souvent, on fait l'économie de tout ce qui relève de l'accompagnement des personnes aux changements d'usage, de l'accès à l'information sur les solutions de mobilité disponibles sur le territoire, et de la question de l'animation de ces mobilités. On ne décrète pas le changement de comportement, il s'accompagne.

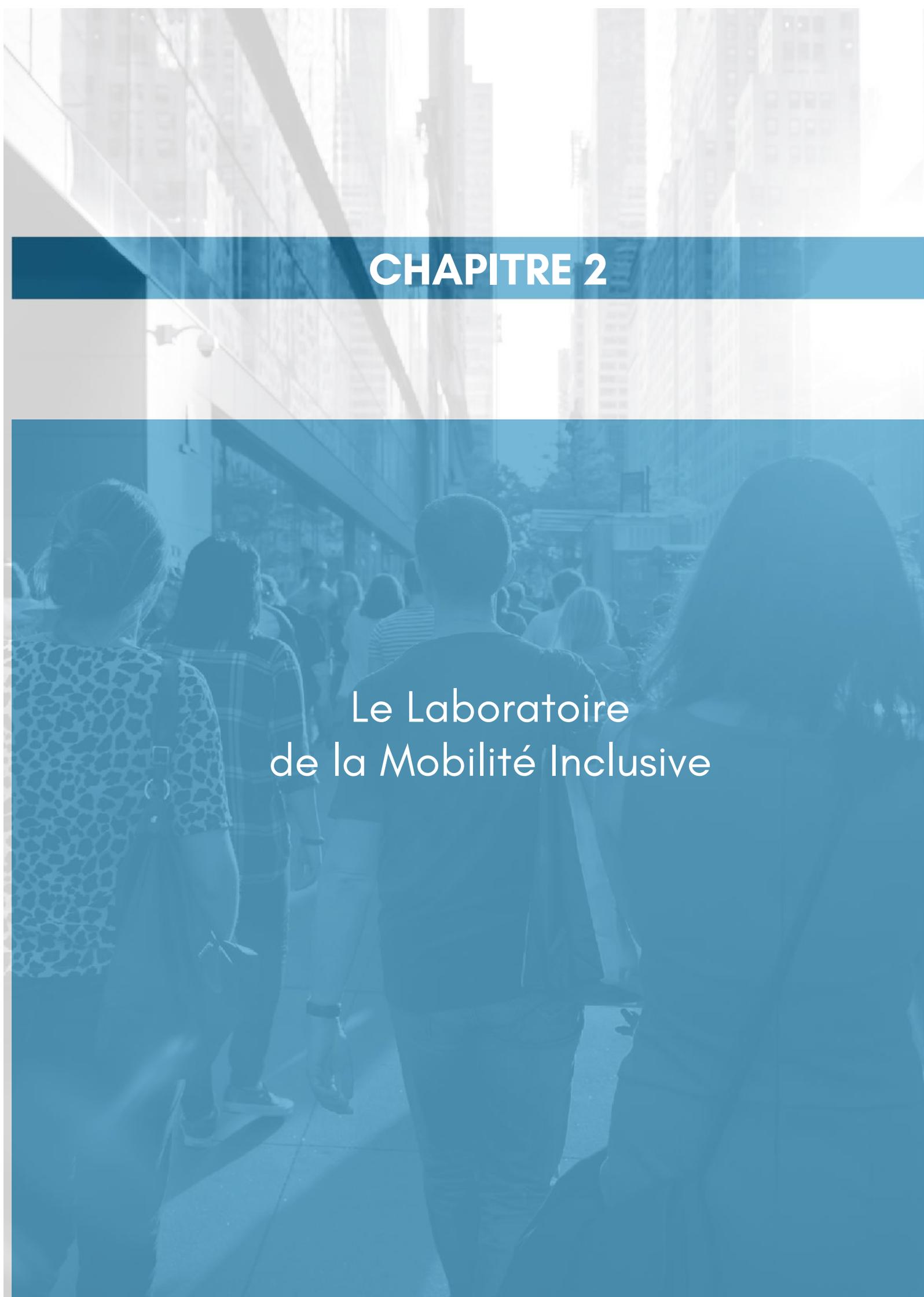
ATTENDEZ-VOUS DES CHANGEMENTS AVEC LA LOI « LOM » ?

Dans le cadre des Assises nationales de la mobilité de 2017, nous avons porté 15 mesures au titre de l'accompagnement social dans le cadre du groupe de travail « Mobilités solidaires ». Pourtant, on ne les retrouve pas dans la loi, qui reste axée sur les transports et qui ne traverse pas les autres ministères. La mobilité devient le dégât collatéral des politiques publiques. Le ministère de la Transition écologique et solidaire nous a demandé de travailler avec lui sur le plan d'action commun en matière de mobilité solidaire à l'accompagnement de la loi d'orientation des mobilités.

EN QUOI CONSISTERONT CES TRAVAUX ?

L'objectif est de produire des outils et des livrables pour soutenir ceux qui prendront la compétence d'autorité d'organisation de la mobilité (AOM). Nous sommes en train de produire un kit de mobilité inclusive qui permettra d'améliorer la connaissance des territoires, d'accompagner des solutions de mobilité qui sont à coconstruire avec les habitants et, *in fine*, d'évaluer ces dispositifs. Pendant un an, une opération pilote – « A l'écoute des territoires » – sera expérimentée auprès de trois directions régionales de Pôle emploi (Nouvelle-Aquitaine, Ile-de-France et Hauts-de-France), sous l'égide de la start-up Wever, en partenariat avec Transdev et le laboratoire de la mobilité inclusive. Les pouvoirs publics sont toujours dans un paradigme de temps très court, alors que l'enjeu veut que l'on y travaille longuement. Si l'on considère l'impact sociétal des mobilités partagées, ce sera sur des années qu'il faudra la mesurer.

PROPOS RECUEILLIS PAR N. G.



CHAPITRE 2

Le Laboratoire de la Mobilité Inclusive



“ Citoyenneté et autonomie

DOSSIER MOBILITÉ

ACCESSIBILITE ET MOBILITE



DES VILLES ET DES VILLAGES ACCESSIBLES

De nombreuses communes du Val d'Oise ont signé la « Charte du Bien Vieillir en Val d'Oise » proposée depuis 2015 par le CODERPA. Le CDCA continue à promouvoir avec le Conseil départemental cet engagement au bénéfice des seniors, auquel adhèrent régulièrement de nouvelles villes. Cette initiative a permis de décliner dans ces communes de nombreuses actions qui facilitent et améliorent la vie des personnes âgées, les tiennent informées et leur offrent des possibilités de rencontres et d'activités sportives, culturelles ou autres, de manière extrêmement enrichissante.

Dans le domaine de l'accessibilité également, de nombreux aménagements commencent à être mis en place. Selon le Laboratoire de la Mobilité Inclusive, 60 % des personnes âgées de plus de 80 ans résident dans des pavillons périurbains. La moitié ne savent pas ou ne peuvent plus conduire. Après 75 ans, le « rayon de vie » des aînés se trouve réduit de manière significative puisque, de 17 km parcourus par jour en moyenne, il passe à 8 km, augmentant en ce sens les risques d'isolement. Il est donc fondamental de réfléchir et d'aménager les accès de nos villes et villages du point de vue des seniors.

Idéalement, les aménagements devraient partout offrir de multiples services (commerces de proximité, activités de loisirs, services de soins...) et en faciliter l'accès grâce à des systèmes de transport ou de

voirie piétonne efficaces. L'accès à ces services reste hétérogène, mais de nombreuses municipalités ou agglomérations du Val d'Oise ont entrepris des travaux dans ce sens.

Ainsi, il est important de rechercher des cheminements piétons favorables, car souvent les seniors évoquent la crainte des accidents, la peur des chutes, d'être bousculés, ou de devoir affronter un espace public avec des déchets sur leur passage. Ces cheminements doivent être droits, les plus directs possibles, sans détour inutile, sans dénivellation. Un marquage au sol (couleurs contrastées) aidera à mieux les percevoir. Un jalonnement peut donner des points de repères supplémentaires sur les directions des lieux d'intérêt et les distances.

Une pente faible limitera la fatigue et sollicitera moins les articulations. Des mains courantes constituent également des aides à la marche complémentaires qui peuvent éviter des chutes, notamment avant les traversées sur les abaissés de trottoirs à pente forte, dans les cheminements en pente, le long des escaliers. Un revêtement confortable, stable et non glissant évite les difficultés. En cas de revêtement modulaire, les joints sont à soigner particulièrement. En effet, rien n'est plus dangereux que des dalles disjointes par exemple. Les racines d'arbres sont parfois sources de déformation des revêtements : le choix d'espèces à faible développement racinaire est à étudier !



Quand les pentes ou escaliers sont inévitables, il importe de bien les signaler et d'y installer des barres d'appui, voire des garde-corps.

L'équipement avec une bande d'éveil de vigilance contrastée est nécessaire aux carrefours en bord de trottoir pour que le piéton mal-voyant détecte qu'il arrive sur un endroit avec circulation.

Remarquons que les passages piétons surélevés sont plus sécurisés et plus accessibles. La traversée à niveau évite d'avoir à gérer son équilibre à la transition trottoir / chaussée. De plus, cet aménagement limite, de fait, la vitesse des véhicules qui ont à franchir le dénivelé.

Des refuges pour fractionner les traversées sont recommandés. Les seniors peuvent y faire une pause et prendre les informations pour le deuxième sens de traversée de la rue.

La présence de feux piétons rassure. Ceux-ci peuvent être également équipés d'un signal sonore. Des durées de « vert piéton » généreuses sont nécessaires aux seniors pour limiter le stress induit par la traversée.

La présence de bancs ou de sièges à intervalles réguliers le long des cheminements permettent d'éviter la fatigue lors des déplacements. Pour certains, c'est même une nécessité absolue. Attention : retirer un banc dans l'espace public revient peut-être à empêcher quelqu'un de continuer à aller faire son marché ou acheter son pain tout seul !

Des espaces de repos sont également à implanter aux abords des pôles attractifs et lieux d'attente comme les arrêts de transports en commun, les places et parvis.

Le manque de toilettes est aussi un élément souvent cité comme obstacle à la mobilité des seniors. Ces toilettes publiques doivent être en nombre suffisant, propres, bien situées, signalées, accessibles, assez grandes et faciles d'utilisation.

Avant d'aménager les espaces, il est utile de les observer, de relever les trajets les plus empruntés et surtout de consulter les personnes âgées qui pratiquent ces cheminements : elles sauront mieux que quiconque ce qui les incommode ou ce qui les stresse, où elles désirent s'asseoir et par où il est plus agréable de passer...

D'après les dossiers du site « Villes Amies des Aînés » et l'étude du CEREMA (Centre d'Etudes sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement) « Mieux accueillir les piétons âgés dans l'espace public » (2016)

Michèle SINGER
Membre du CDCA
Formation Personnes Agées

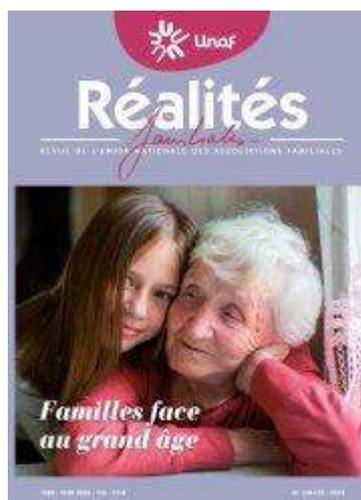


www.unaf.fr
Pays : France
Dynamisme : 1



[Visualiser l'article](#)

Sommaire : Réalités Familiales « Familles et grand âge »



Alors qu'une loi Grand âge est prévue en 2020 pour apporter des réponses aux enjeux grandissants de la prise en charge du vieillissement et la perte d'autonomie, le nouveau numéro de Réalités Familiales donne la parole à une trentaine de contributeurs : experts, professionnels et politiques. Leurs éclairages mettent en lumière le rôle central de l'entourage familial et analysent l'impact du grand âge sur la vie des familles.



Mobilité : les aides des CCAS comblent le manque

La vulnérabilité énergétique par les mobilités reste peu combattue. La campagne 2015-2017 des certificats d'économie d'énergie n'a compris qu'un quart de programmes dédiés à cette question. Pourtant, selon le Laboratoire de la mobilité inclusive, sept millions de personnes en âge de travailler connaissent des problèmes de mobilité. 28 % des personnes en âge de travailler ont perdu un emploi ou une formation faute de transports et la moitié des personnes en insertion ont dû refuser un emploi ou une formation faute de pouvoir s'y rendre. 41 % des employeurs peinent à pourvoir un emploi pour des questions de mobilité.

Dans les secteurs rural et périurbain où les alternatives à la voiture sont rares, les aides « carburant » des CCAS/CIAS comblent le manque d'outils spécifiques.



Mobilités : les métropoles « vivent un moment critique », alerte Emmanuel Couet



Maire (PS) de Saint-Jacques-de-la-Lande depuis 2007, président de Rennes Métropole depuis 2014, Emmanuel Couet s'apprête à quitter la vie politique en mars 2020. Acceptant de jeter un bref coup d'œil dans le rétroviseur pour le *Courrier des Maires*, il anticipe un avenir résolument tourné vers l'écologie, gage selon lui du développement continu des métropoles françaises.

A quelques semaines de la fin de ses mandats locaux, l'élu rennais Emmanuel Couet livre son regard sur les campagnes municipales et métropolitaines. Se félicitant que les candidats ne masquent plus le caractère intercommunal des politiques locales les plus stratégiques, il estime que le débat sur les enjeux métropolitains montra en puissance au fil des semaines. Pour autant, le vice-président de la Fédération nationale des agences d'urbanisme (FNAU) assure que l'avenir des métropoles passe par la consolidation d'une gouvernance la plus décentralisée et partagée possible.

Les enjeux métropolitains sont-ils suffisamment débattus dans ce début de campagne des municipales 2020 ?

N'étant pas moi-même candidat, je ne me poserai pas en juge des propositions entendues ici ou là, que ce soit sur le territoire rennais ou au niveau national. Mais je distingue déjà un élément commun à toutes les métropoles : la place centrale qu'occupe la question des mobilités et des déplacements dans les discours et les programmes. Il s'agit d'une priorité stratégique pour les années à venir. Et les différents candidats l'ont bien compris, qu'ils visent une élection dans la ville-centre ou en périphérie.

Pourquoi faire d'une compétence métropolitaine sur laquelle ils n'auront pas forcément la main un axe stratégique de leurs campagnes municipales ?

Le fort développement et l'attractivité sans faille des métropoles s'est partout accompagnée, ces dernières années, d'une intensification des flux de déplacements. Les risques de congestion sont devenus réels, aux heures de pointe du matin comme du soir. Nous vivons aujourd'hui un moment critique : les embouteillages et la pollution menacent de pénaliser les trajectoires de développement des métropoles, sans



réponses puissantes apportées par les pouvoirs publics. Les élus des grandes villes devront garantir leur accessibilité depuis l'extérieur, mais aussi développer les alternatives à la voiture individuelle au sein de leur périmètre.

La très grande majorité des candidats assume que la question relève de l'intercommunalité et non de leurs communes. C'est dans ce cadre également que la question de la tarification des transports collectifs est posée. C'est un débat à la fois légitime et nécessaire pour le territoire.

Lire aussi notre entretien avec Valérie Dreyfuss, DG du **Laboratoire de la mobilité inclusive** « L'injonction climatique est notre chance »

Sur d'autres thèmes tels que l'urbanisme ou le logement, les candidats ont-ils pris le pli métropolitain ou municipalisent-ils encore leurs campagnes ?

Les campagnes électorales viennent tout juste de débiter. Les thèmes municipaux prévalent légitimement car la loi prévoit que les candidats soient élus au sein de conseils municipaux. Ce n'est pas étonnant, et même assez cohérent. Mais il y a déjà, et il y aura encore davantage d'échanges sur les enjeux métropolitains, dans les semaines à venir, qu'il s'agisse de mobilités donc mais aussi de développement économique, de rayonnement international ou d'attractivité économique. Distinguer ce qui relève des compétences municipales ou métropolitaines n'a guère de sens dans la dynamique d'une campagne. Les électeurs ne se posent pas ces questions de périmètres institutionnels mais plutôt d'efficacité du service public.

Que vous inspire la phase de maturation démocratique des métropoles : comment leur gouvernance évoluera-t-elle au cours du prochain mandat ?

Plus les métropoles se renforcent, plus elles doivent construire une gouvernance décentralisée. Intégration et proximité vont de pair. A Rennes Métropole, nous sommes parvenus à équilibrer notre montée en puissance tant en termes de compétences que de moyens budgétaires par l'association accrue des maires et des communes aux processus de décision, via une conférence des maires. C'est une très bonne chose que la loi engagement & proximité institutionnalise cette procédure.

La confiance dont j'ai pu bénéficier de la part des autres maires à Rennes Métropole vient de loin : nous avons ici une longue tradition de coopération intercommunale. Et je suis fier d'avoir pu à mon tour consolider cette gouvernance partagée mise en place par Edmond Hervé puis Daniel Delaveau à l'occasion de notre passage d'agglomération à métropole de plein exercice. D'ailleurs, l'ensemble des documents stratégiques examinés au cours de mon mandat ont pu être adoptés à la quasi-unanimité.

A force de concertation avec les maires, n'y-a-t-il pas un risque que les arrangements opaques entre maires prennent le pas sur la qualité du débat public ?



N'oublions pas que les métropoles, les intercommunalités sont avant tout des associations de communes faisant le choix de se regrouper pour mener un projet commun et des politiques publiques. Il est important, et normal, de respecter la parole des maires et le principe de collégialité.

Pour autant, trouver des consensus autour de projets permettant d'embarquer une très large majorité de maires ne doit pas être synonyme de consensus mou. Notre PLH et notre Scot sont extrêmement ambitieux ; ils ont été votés avec une approche extrêmement volontariste sur la limitation de la consommation d'espaces et donc la densité de la ville. Mais, justement, c'est le travail politique engagé par mes prédécesseurs et poursuivi au cours du dernier mandat qui a mis la métropole rennaise à l'abri des arrangements entre maires et des égoïsmes communaux.



Arrageois-Ternois

Six véhicules offerts par Enedis au garage solidaire pour favoriser l'aide à l'emploi

Vendredi, le président Pascal Deloo et l'équipe du garage solidaire Access'Auto, ont reçu une dotation de six véhicules électriques, offerts par Enedis pour favoriser l'insertion socio-professionnelle, et accompagner les demandeurs d'emploi dans leurs démarches.

PAR DAVID DERIEUX
arras@lavoixdunord.fr

AUCHY-LÈS-HESDIN.

Selon une étude menée par le laboratoire de la mobilité inclusive, près d'un Français sur quatre aurait déjà renoncé à un travail, faute de moyen pour se déplacer. Cette proportion s'élève même à un jeune sur deux qui déclare avoir renoncé à un entretien d'embauche et avoir refusé un travail ou une formation, faute de pouvoir s'y rendre. Une problématique malheureusement bien identifiée et récurrente en milieu rural, où différentes actions sont mises en place pour y répondre.

PRIX SOLIDAIRES

Acteur majeur dans ce domaine de l'insertion et de la mobilité depuis sa création il y a six ans, le garage solidaire Access'Auto est engagé sur plusieurs fronts. Il propose des prix raisonnables et des facilités de paiement à ses clients, sur justificatif de leurs ressources. Il remet des demandeurs d'emploi dans le circuit professionnel, en s'engageant pour la formation et l'insertion, y compris dans son atelier. Et désormais, il sera en mesure de louer aux demandeurs d'emploi, à des prix solidaires, des voitures leur permettant de faciliter leur retour à l'emploi durable.

Ceci en partenariat avec Pole emploi, et grâce au don de six véhicules que vient de consentir Enedis. « Ces six véhicules, cinq voitures et un utilitaire, sont en bon état, et étaient destinés à être renouvelés, a témoigné Jérôme Markiewicz, directeur territorial d'Enedis pour le Pas-de-Calais. Avec ce partenariat, nous confirmons notre rôle social et sociétal, pour lutter contre l'isolement et la paupérisation. »

“ Avec ce partenariat, nous confirmons notre rôle social et sociétal, pour lutter contre l'isolement et la paupérisation. ”

La sous-préfète Marie Baille a rappelé que « la mobilité est l'un des sujets traités par le biais de l'Agenda rural », et qu'« il est important d'y travailler tous ». Ceci dans un contexte où « malgré les bons chiffres dans le Montreuillois, une population reste éloignée de l'emploi ».

Le conseiller régional Ghislain Têtard a attiré l'attention sur « le souci des dix derniers kilomètres » qui restera d'actualité quand la ligne TER Arras – Saint-Pol – Étaples rouvrira. L'action du garage solidaire prend tout son sens et justifie toute son utilité à la lu-



**Le président du garage solidaire
Access'Auto, Pascal Deloo.**

**Enedis a remis cinq voitures et
un véhicule utilitaire
au garage solidaire.**

mière de ces témoignages.
D'autres défis attendent encore
Pascal Deloo et son équipe, actifs
au quotidien pour apporter de
nouvelles solutions. ■



Quels enjeux pour la mobilité des seniors ?

Être mobile suppose de disposer de moyens de transport, mais surtout d'être en capacité de pouvoir s'en servir. Savoir lire un plan, se repérer dans l'espace public, savoir utiliser une application de moyen de paiement, à l'aide de son smartphone ou tout simplement demander son chemin, n'a rien d'inné, mais relève de compétences acquises.

Maitriser sa mobilité, c'est devenir autonome. Les exemples de jeunes n'étant jamais sortis de leur quartier ou habitant sur le littoral, mais n'ayant jamais vu la mer sont nombreux. Chez les seniors, prendre le bus suppose de savoir l'utiliser, de disposer d'un titre de transport, de savoir où se trouve le bon arrêt, ou de connaître les horaires, et cette seule activité relève parfois d'une véritable mission de survie. La mobilité relève ainsi de l'apprentissage, à tout âge et pour tous. Être tous mobile est un enjeu d'apprentissage collectif.

Nous n'avons pas tous le même âge ni la même santé : l'inégalité en matière de mobilité pénalise les personnes les plus fragiles. Les seniors doivent faire face à des questions de santé : pour les plus de 75 ans la perte d'autonomie devient ainsi une problématique essentielle. Ils sont également confrontés à l'isolement lié à une précarité des relations sociales et des équilibres physiologiques, psychologiques et cognitifs, mais aussi une diminution de leur ressource économique liée à la faiblesse de leurs revenus. 5 millions de seniors affirment ne pas sortir de chez eux, parfois pendant 24 heures d'affilée. Un Français sur quatre a aujourd'hui plus de 60 ans. Ils seront un tiers en 2060. Face à ce constat, le Laboratoire de la Mobilité inclusive propose des solutions concrètes aux pou-

voirs publics et aux acteurs locaux.

Alors que 16 % des personnes âgées de 56 à 74 ans et 44 % des plus de 75 ans déclarent être gênés pour se déplacer, le Laboratoire de la Mobilité inclusive a conduit une étude sur les freins à la mobilité des seniors et la façon dont les futurs seniors se projettent dans l'évolution de leur mobilité.

Il ressort que si 21 % des futurs seniors n'ont jamais réfléchi à la question de leur mobilité, 31 % d'entre eux anticipent de devoir renoncer à leurs déplacements. 32 % envisagent quant à eux un report sur les transports en commun alors même que, actuellement, seuls 5,5 % des plus de 65 ans en font usage. S'agissant des plus de 60 ans, c'est le niveau de vie qui influe le plus sur la mobilité :

36 % des plus fragiles renoncent à se déplacer contre 15 % pour les plus aisés.

Les futurs seniors et la mobilité

Si 21 % des plus de 60 ans n'ont jamais réfléchi à la question, demain, lorsque leurs capacités de mobilité diminueront, les seniors privilégieront :

- Les transports en commun : 32 %
- La réduction des déplacements : 31 %
- Le recours à la mobilité inversée (achats en ligne, télémédecine, livraisons...) : 30 %
- Le recours à un proche (famille, amis) : 29 % – ou à

un tiers (bénévole, professionnel) : 17 % – pour être accompagné(e).

- Un véhicule personnel adapté : 9 %
- Le covoiturage : 5,5 %

Pour anticiper la diminution de leurs capacités à se déplacer, les seniors plébiscitent le maintien d'une activité physique quotidienne adaptée (76 %), imaginent un autre aménagement de leur domicile (25 %) et ou un déménagement (20 %).

« 37 % des Français renoncent à rendre visite à leur famille par manque de moyens de transports. Dans une société vieillissante où le lien familial constitue une ressource essentielle pour les plus fragiles, il est temps de se poser la question du choix de société vers laquelle nous souhaitons aller. »

Valérie Dreyfuss



Valérie DREYFUSS

Déléguée générale, Laboratoire de la mobilité inclusive

Les difficultés des seniors pour se déplacer

Les seniors rencontrent différents types de difficultés pour se déplacer, parmi lesquelles :

- Des difficultés financières : 50 % des plus de 75 ans au revenu individuel inférieur à 958 euros par mois et 25 % des 60-64 ans au revenu individuel inférieur à 958 euros par mois n'effectuent aucun déplacement.
- Des difficultés géographiques et territoriales : insuffisance ou inadéquation du mobilier



urbain, difficulté de cheminement sur les trottoirs, complexification de l'espace urbain, accessibilité des transports publics...

- Des difficultés sociales et familiales : isolement, perte d'autonomie
- Des difficultés physiologiques et cognitives : marche, lecture des panneaux et des plans, projection dans l'espace et le temps...

C'est pour permettre aux séniors de dépasser ces difficultés que le Laboratoire de la mobilité inclusive s'attache à proposer des solutions concrètes aux pouvoirs publics et acteurs locaux. Il a ainsi fortement contribué aux Assises Nationales de la Mobilité apportant un éclairage pour des mobilités plus solidaires dans la loi la Loi d'orientation des mobilités ●



Ils s'engagent...

Exemples d'actions mises en place par des membres du Laboratoire de la Mobilité inclusive en faveur de la mobilité des séniors.

LE RÉSEAU MOB IN FRANCE est présent sur **10 grandes régions qui fédèrent en leur sein plus de 125 opérateurs de mobilité**. Essentiellement orientés sur les publics en insertion sociale et professionnelle, certains de ces opérateurs élargissent leur cadre d'intervention, à la demande de leurs partenaires territoriaux, à destination des séniors. Voici quelques exemples d'actions mis en place depuis plusieurs années sur les territoires :

- « Transport à la demande séniors » : ces dispositifs sont réalisés soit à la demande de Conseils Départementaux, soit dans le cadre des dispositifs « Sortir Plus » proposés par les caisses AGIRC / ARCCO
- « Séniors au volant » : ce type d'action est mis en œuvre soit dans le cadre des conférences des financeurs, soit avec le soutien de Fondations. Ces actions sont proposées plusieurs fois par an auprès de séniors désireux de maintenir une activité de conduite de leur voiture et sont composés d'ateliers théoriques (connaissance du code, nouvelle connectivité...) et pratiques (conduite « supervisée »)

En savoir + : mobiin-solutions.jimdo.com

Nos 5 propositions

1. Mieux informer séniors et aidants sur les offres, services et aides existants en matière de mobilité

Création d'un « guide de la mobilité » sur tous supports. Fondé sur des informations et des données à l'échelle nationale, il sera fourni sous format adaptable aux collectivités et à leurs partenaires qui pourront y intégrer des informations et des données locales. Intégration d'un chapitre « mobilité » dans le Guide national de l'aidant familial.

2. Développer les solutions offertes par la « mobilité inversée »

Développer et mutualiser les solutions d'aide et de portage à domicile au sens large pour élargir la palette de réponses proposées aux Séniors les moins mobiles. Y intégrer une aide en termes de maintien de l'activité physique et de petits déplacements de proximité, ou encore d'accompagnement dans l'apprentissage et la maîtrise des outils dématérialisés et supports numériques.

3. Développer et adapter les nouveaux services à la mobilité aux séniors

Repenser les potentialités de partage des véhicules en milieux peu denses et peu équipés en transports publics :

- Expérimenter des solutions inclusives, mutualisant par exemple les véhicules issus de flottes professionnelles non utilisées à certaines heures (le soir, le week-end).
- Accompagner l'accès aux systèmes en libre-service (voitures, vélos) pour une meilleure appropriation de ces services par les Séniors.

4. Développer le transport accompagné sous toutes ses formes

Décloisonner l'accès aux services de transport accompagné existants et faciliter le développement de ces services y compris par de nouveaux opérateurs.

- Mutualiser les besoins de micro-transport en ciblant un large public précaire (Séniors, personnes en insertion, personnes à mobilité réduite, etc.); adapter les services aux horaires d'usage et les dessertes aux lieux d'usage des Séniors et de ces populations fragiles.
- Développer des solutions complémentaires à partir de dessertes et services existants (métiers de distribution du courrier, de l'eau, de l'électricité par exemple).
- Développer un service de covoiturage de type « auto-stop social », dédié aux besoins des Séniors et autres publics fragiles face à la mobilité.
- Développer le complément d'activité en encourageant les personnes en capacité de conduire à proposer des solutions de transport accompagné individualisé ou micro-collectif.

5. Co-construire le territoire avec les séniors pour encourager une gouvernance inclusive

- Inclure les séniors dans les projets d'aménagement pour adapter l'environnement à leurs besoins : construire le territoire avec les Séniors à l'image du dispositif « Villes amies des aînés ».
- Développer un dispositif d'information unique, en concertation avec les Séniors et autres publics fragiles, pour tous les modes de transports sur un même territoire.
- Auditer l'universalité des services de transport actuellement proposés (accessibilité physique et tarifaire).

AG2R LA MONDIALE s'engage pour la qualité de vie des seniors au travers d'initiatives qui favorisent leur mobilité et leurs sorties.

Avec l'association Wimoov, AG2R LA MONDIALE s'est engagé depuis 2015 en faveur d'une meilleure mobilité et inclusion des seniors dans la société. Ce partenariat permet aux seniors les plus isolés d'être accueillis et accompagnés grâce à une offre de services adaptée à leurs besoins. Ensemble, Wimoov et AG2R LA MONDIALE :

- Ont mené une enquête sur la mobilité des seniors afin de mieux comprendre leurs pratiques et leurs freins.
- Proposent également un diagnostic mobilité pour faire le point sur sa mobilité et bénéficier d'un accompagnement individuel personnalisé et collectif.

Par ailleurs, AG2R LA MONDIALE propose à ses retraités de plus de 75 ans le **Service Sortir Plus de la fédération Agirc-Arrco**, qui permet d'accompagner les seniors lors de leurs sorties.

En savoir + :
www.ag2rlamondiale.fr

GRUPE MACIF : La Macif met en place des actions de prévention routière pour ses sociétaires, et soutient également des initiatives de terrain pour favoriser la mobilité des seniors.

• Axe Prévention

Mise en place de stages seniors pour les sociétaires à partir de 60 ans. Atelier 1 : remise à niveau des connaissances en sécurité routière et une mise en pratique grâce à des tests, possibilité de test visuel sur place. Atelier 2 : révision des distances de sécurité et distances de freinage : évaluation visuelle des distances, temps de réaction, possibilité de mise en pratique sur piste ou simulateur de conduite

• Initiatives soutenues par la Fondation Macif

→ **A vélo sans âge.** Objectif : offrir aux personnes âgées et aux personnes ayant un handicap de petites sorties en vélo au grand air, en toute sécurité, pour redécouvrir la ville sans contrainte, grâce à des pilotes bénévoles. A travers ces sorties, le but est de leur redonner de la mobilité, de rétablir des liens entre les générations, de leur redonner une place visible dans la communauté. On compte aujourd'hui en France 7 antennes ayant fait l'acquisition d'un ou plusieurs triporteur(s) et proposant de belles promenades aux personnes âgées. Une dizaine d'antennes se mobilisent pour offrir à leur tour des sorties en triporteur.

→ **Partenariat avec Rézo Pouce :** Rézo Pouce est le 1^{er} dispositif d'autostop au quotidien en France. Ce dispositif se veut un moyen de déplacement complémentaire sur des territoires ruraux et péri-urbains. A la demande de la communauté de communes du Plateau Picard, Rézo Pouce met en place depuis 2018 Rézo Seniors, un service qui met en relation des conducteurs choisis par la collectivité et des personnes âgées valides, mais sans solution de mobilité. Pour Rézo Pouce, il s'agit d'un territoire test qui pourrait ensuite s'étendre à d'autres collectivités abonnées.

En savoir + :
lessentiel.macif.fr/mobilites

APREVA : L'association d'insertion améliore son offre (service de location, réparation et vente de véhicules) en proposant à titre expérimental un service de transports individuels ou collectifs avec chauffeur.

Pour faciliter la mobilité des seniors, le groupement associatif GIC du Confluent a mis sur un pied un système de micro-transport social à la demande. Orientés par des organismes sociaux, les seniors les plus en difficulté peuvent solliciter un service de navette depuis leur domicile à l'endroit qu'ils souhaitent sur la communauté de commune : démarches administratives, santé, marché, cinéma... Prix : 5€ A/R par personne. Le reste est pris en charge par les communes et institutions qui soutiennent le projet. La particularité du projet : les navettes sont conduites par des chauffeurs sous contrat d'insertion et entretenues au sein du garage social APREVA, une structure d'insertion qui emploie des personnes en difficulté ; le service est également ouvert aux personnes malvoyantes, orientées par l'association UNADEV.

En savoir + :
mobilite-accompagnee@apreva47.fr



LABORATOIRE
DE LA MOBILITÉ
INCLUSIVE

Le Laboratoire de la Mobilité inclusive

Le Laboratoire de la Mobilité inclusive fait de l'apprentissage de la mobilité tout au long de la vie une priorité. Il soutient le développement d'une mobilité pour tous et conçue avec tous. Il se compose de 18 membres issus des sphères publiques et privées et de la société civile. Fort de son expertise acquise sur la mobilité des personnes les plus vulnérables et sur les solutions les plus inclusives, le Laboratoire de la mobilité inclusive agit aujourd'hui sur tous les facteurs d'inégalité de mobilité avec pour mission de :

→ **Rassembler** les acteurs publics, privés et la société civile, concernés par le sujet, pour réfléchir et partager des expériences concrètes, dans une démarche de co-construction. Le Laboratoire s'inscrit dans une approche ascendante replaçant l'usager et ses besoins au centre de sa réflexion. Il s'adresse avant tout :

- Aux usagers, afin de mieux cerner leurs problématiques et leur apporter les solutions les plus adaptées. Le Laboratoire se donne comme mission de porter et de veiller au « droit à la mobilité », un droit générique qui régit tous les autres droits.
- Aux collectivités territoriales, qui jouent un rôle déterminant, afin de les aider à mieux cerner leurs problématiques, de connaître les dispositifs de mobilités inclusifs pouvant y répondre, les adaptant aux particularités locales et en tenant compte de leurs particularités.
- A l'État, en proposant, des retours d'expériences, des évolutions à opérer et des recommandations en tant que partenaire institutionnel.

→ **Produire** et fournir des données et analyses objectives pour développer une meilleure compréhension du frein que peut représenter la mobilité.

→ **Valoriser** et soutenir des solutions de mobilité innovantes, des expérimentations locales et des dispositifs particuliers.

→ **Favoriser** les conditions d'accès à une mobilité plus inclusive.

