

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.