



**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

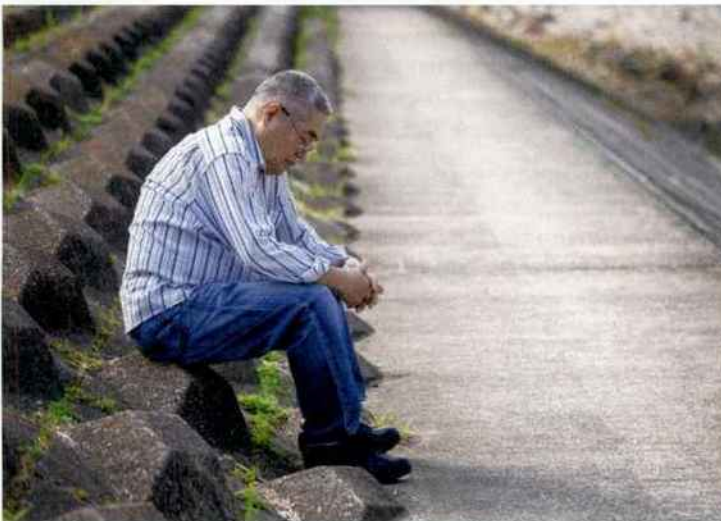
↳ « Tous les déplacements pour la santé, les loisirs, la vie familiale et sociale passent à la trappe »

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.