

**Les dimensions sociales de la mobilité**  
**Journée d'études du 12 octobre 2013**  
**DREAL Nord – Pas-de-Calais**

**Synthèse de la journée : points principaux et pistes prospectives**  
**Établie par Séverine Frère – Maître de Conférences à l'ULCO (TVES)**

Réfléchir sur les dimensions sociales de la mobilité, c'est partir du constat que tous les individus ne sont pas égaux face à la mobilité. Comme l'a montré l'exposé introductif de cette journée, on peut aujourd'hui identifier des populations « fragilisées » que sont notamment les jeunes, les familles monoparentales, les populations immigrées, les personnes âgées, les personnes en recherche d'emploi, qui rencontrent un certain nombre de difficultés pour se déplacer. Les entraves à la mobilité sont souvent liées à une accumulation de barrières qu'elles soient géographiques, physiques, économiques, cognitives, psychologiques, éducatives ou encore culturelles.

### **Un questionnement des acteurs et de leurs pratiques**

Le premier apport de cette journée réside sans doute dans le questionnement des acteurs et de leurs pratiques auquel renvoient les dimensions sociales de la mobilité. Face à des enjeux de cohésion sociale, elles interrogent les acteurs, qu'ils soient publics (État, collectivités) ou privés (entreprises, exploitants) sur leur manière de travailler ensemble ou leur absence de collaboration.

Elles viennent tout d'abord interroger les politiques publiques. En effet, les composantes sociales de la mobilité mettent en exergue des lacunes des politiques publiques dans la manière d'envisager la mobilité jusqu'à présent qui ont, en quelque sorte, sous-estimées les enjeux sociaux de la mobilité. Cela s'explique sans doute par une approche très cloisonnée qui est longtemps restée la chasse gardée des acteurs du transport mobilisant une approche technique qui a souvent consisté à apporter à des problèmes de déplacements des réponses reposant sur une politique d'offre nouvelle ou renforcée. C'est ce qu'a bien mis en évidence l'exposé du CERTU : même si les premiers appels à projets du ministère dès le début des années 1990 s'intéressent à l'articulation entre déplacements et lien sociaux, il n'en demeure pas moins que les projets ont financé essentiellement de l'infrastructure et ont apporté peu de solutions spécifiques aux besoins.

Aujourd'hui, ce modèle de politiques publiques a montré ses limites et a volé en éclats dans un contexte de difficultés sociales croissantes, face à des publics fragilisés ne trouvant plus de réponses à leurs besoins de déplacements.

Les solutions apportées par les politiques ont alors évolué, passant d'une réponse infrastructurelle à une approche plus servicielle, proposant des dispositifs plus individualisés. Parallèlement, le pilotage des projets<sup>1</sup> a glissé du champ des transports à celui de l'économie et du social, s'appuyant aujourd'hui sur le secteur de l'économie sociale et solidaire, comme l'ont montré les expériences associatives « Bougez vers l'emploi » ...

De ce point de vue, les plate-formes de mobilité évoquées à différentes reprises dans la journée montrent les passerelles nécessaires entre acteurs du transport et prescripteurs relevant de l'action sociale et de l'insertion professionnelle.

Les dimensions sociales de la mobilité viennent ensuite interroger les acteurs privés et particulièrement les entreprises qui ont, à l'exception d'initiatives comme celle du réseau Alliances qui organise ateliers et formations, encore peu pris en compte la problématique de l'accès à l'emploi des salariés, comme l'a montré Nicolas Jouve. Seuls quelques entrepreneurs

---

<sup>1</sup> Voir également sur ce point de vue l'appel à projet Quartiers vers l'emploi en 2009.

sensibles au développement durable ont investi cette dimension et font encore figure d'exception. Les seules initiatives relèvent plutôt du pilier économique en ce qu'elles représentent des gains pour l'entreprise.

Enfin, les dimensions sociales de la mobilité interrogent également certains praticiens, que sont les exploitants de transport, qui sont amenés à faire évoluer leur cœur de métiers pour répondre aux problématiques de mobilité sociale. Nous l'avons vu à travers l'exemple de Transpole sur la métropole lilloise.

### **Des situations paradoxales qui interrogent les politiques publiques**

Le deuxième apport de cette journée consiste sans doute dans sa capacité à faire émerger des situations paradoxales à partir desquelles, en dépit d'une absence de réponses, il convient de s'interroger et de se projeter. On pourrait ne retenir ici que deux ou trois exemples.

Le premier exemple est issu de l'exposé de l'INSEE qui montrait les inégalités d'accès des étudiants de la région Nord – Pas-de-Calais aux lieux d'études et aux choix des filières selon leur localisation géographique et leur origine sociale ainsi que leurs effets en termes d'insertion dans l'emploi. À partir de cet exemple, on peut alors se demander si les politiques publiques doivent favoriser la proximité, en implantant des services, des écoles, des lieux de soins, ... au plus près des habitants, dans les quartiers sensibles et donc viser à mailler le territoire. Doivent-elles au contraire dans une optique de rationalisation, d'optimisation, d'amélioration des performances privilégier des pôles ? On rejoint par exemple la logique des pôles d'excellence, qui amèneraient les individus à se déplacer et, par des politiques d'accompagnement, aideraient à lever des freins parfois psychologiques à la mobilité.

Le deuxième exemple revient sur le passage du permis de conduire qui a été mentionné à plusieurs reprises au cours de la journée comme une solution permettant de résoudre les problèmes de mobilité. Or doit-on favoriser le passage du permis de conduire à des publics en difficulté quand on sait que le retour vers d'autres modes alternatifs à la voiture est ensuite presque impossible, que l'achat d'un véhicule souvent trop coûteux reste difficile, qu'il existe un décalage temporel entre le délai d'obtention du permis et le besoin d'emploi immédiat et que des publics plus aisés ont déjà intégré de nouvelles formes de mobilité plus orientée vers les modes doux (vélos libre services...)?

Le troisième exemple part de l'exposé de Joël Meissonnier qui abordait l'anticipation des effets de la transition énergétique sur les ménages. Comment les politiques publiques peuvent-elles anticiper ce phénomène ? Doivent-elles privilégier la densification des centres et y poursuivre la diversification du panel des solutions alternatives à la voiture alors que parallèlement l'offre de logements et d'aménités ne permet pas de répondre aux attentes de tous ? Doivent-elles plutôt prévoir dès à présent, de manière à éviter un accroissement des inégalités, des solutions de transport alternatives au tout automobile pour des ménages fragilisés, résidents du périurbain, dont la part du budget consacrée aux transports est amené à croître du fait de la transition énergétique ?

### **Des pistes de réflexion et d'actions**

Enfin, à l'issue de cette journée, quelques pistes de réflexions et d'actions peuvent être dégagées.

La première piste repose sur la nécessité d'avoir une approche décloisonnée et d'adopter une logique de coproduction dans laquelle chacun des acteurs, qu'il soit du secteur du transport, de l'action sociale ou de l'insertion professionnelle, apporte sa compétence à travers un service

fourni au bénéficiaire. Cela renvoie à la notion d'articulation des cultures professionnelles face à des interactions encore difficiles au niveau opérationnel. La présentation de la DDTM et de la mairie de Tourcoing sur la prise en compte de la mobilité dans les opérations de relogements montre la nécessité de professionnaliser le lien et l'articulation entre mobilité et relogement par exemple. Cela renvoie plus généralement à la nécessité de mettre en partage la question de la mobilité qui, pour n'être jamais posée en tant que telle, n'en est pas moins présente dans la déclinaison des diverses politiques portées par les services déconcentrés de l'État que sont l'emploi, l'accès aux soins, aux études... Cela rejoint aussi l'idée de créer un espace d'échange et de dialogue entre les différentes cultures professionnelles permettant de capitaliser les expériences.

La deuxième piste concerne l'éducation à la mobilité qui peut permettre de lever les freins psychologiques et cognitifs à la mobilité. C'est ici la notion de motilité développée par V. Kaufmann qui est en jeu et qui désigne la capacité à être mobile et renvoie à la fois à l'accessibilité matérielle, physique, économique, prenant aussi en compte les ressources et potentiels. Cette éducation à la mobilité renvoie à de multiples formes et dispositifs d'apprentissage que ce soit pour l'offre, la tarification ou encore la billettique. Elle représente sans doute un défi social beaucoup plus fondamental que celui de la mobilité au sens où elle participe à un apprentissage plus général en termes de savoir-être qui est une des conditions de socialisation des individus qui en sont bénéficiaires. C'est ce qu'ont bien illustré les exposés des missions locales. La dimension de l'apprentissage concerne aussi ceux que l'on appelle les référents mobilité qui seraient au sein des services prescripteurs (CCAS, assistantes sociales, pôle emploi, conseil général,...) les interlocuteurs qui pourraient ensuite diffuser les informations nécessaires à la mobilité aux publics concernés. Cette idée a été mise en application par LMCU et Transpole sur le territoire lillois.

La troisième piste concerne la mesure et l'insuffisante évaluation des résultats et des effets des actions mises en place ces dernières années auprès des publics bénéficiaires. On note encore une insuffisance de diagnostic partagé par les différents acteurs (prescripteurs et opérateurs) et en l'absence d'outils et de retour qualitatifs, un manque de suivi des individus ayant bénéficié d'une aide.

Enfin, en termes de piste de réflexion, il est sans doute une qualité à rechercher dans la manière de travailler et de projeter ensemble si on souhaite atténuer les effets inégalitaires de la mobilité, qui a été abordée de façon sous-jacente dans presque tous les exposés, c'est la capacité d'anticipation : qu'il s'agisse des individus pour planifier leur déplacement, des ménages, comme l'a montré Joël Meissonnier, en vue de l'achat d'un logement pour anticiper l'impact de la transition énergétique, des entreprises dans le choix de localisation de leur site, des institutions dans les politiques de relogement ou encore des collectivités qui affichent leur exemplarité et souhaitent aller de l'avant.

## **Conclusion**

Pour conclure, il a été mentionné à différentes reprises le fait que le sujet des composantes sociales de la mobilité apparaissait encore comme étant à la marge. On peut aisément envisager qu'il le sera de moins en moins et que sa prise en compte sera sans doute plus importante dans les futures politiques, ne serait-ce que si les Autorités Organisatrices de Transports deviennent des Autorités Organisatrices de Mobilité Durable, elles auront alors nécessairement à prendre en charge cette dimension sociale dans leurs réflexions. Sans doute aussi parce que cette prise en compte des inégalités rejoint les défis sociétaux que s'est fixée l'Europe, puis la France, dans son cadre stratégique à l'horizon 2020, parmi lesquelles se trouve celui de sociétés plus inclusives, plus intégratives, faisant alors appel à l'idée de solidarités renforcées.