
**5^{ES} RENCONTRES
DE LA MOBILITE INCLUSIVE**
Mobilités en transitions : Quel choix de société ?

SYNTHESE DES ECHANGES

29 Mai 2018 – Cité Internationale Universitaire de Paris

Sommaire

(Les numéros à droite renvoient aux pages auxquelles les questions sont traitées)

Introduction	2
La mobilité et l'accès aux services de la vie quotidienne	4
Présentation des résultats du sondage commandé par le Laboratoire de la Mobilité inclusive à l'Institut Elabe	4
La mobilité inclusive au cœur du débat public	4
Les mesures portées pendant les Assises et le projet de loi d'orientation sur les mobilités (LOM)	4
Quel positionnement pour le Laboratoire de la Mobilité inclusive, quelles nouvelles pistes d'actions ? Vers des territoires à mobilité inclusive	5
Evaluation d'un dispositif de services de mobilité	6
Le défi de l'apprentissage et de la filière conseiller en mobilité	7
Start-up innovation et mobilité	7
Regard croisé : Un monde en transitions	8
Un monde en transitions	8
Transitions et innovations dans les territoires	8
Transitions et vulnérabilités	9
Transitions et emploi	9
Transitions et exemples d'expérimentations	10
La mobilité inclusive est-elle nécessairement durable ?	10
La sécurité des femmes dans les transports	10
Réflexions et prospective : quel choix de société ?	10
Regards croisés sur les mobilités d'aujourd'hui et de demain	10
Clôture des Rencontres	13

Les rencontres sont ouvertes à 10 heures 05. La journée est animée par **Francis Demoz**, journaliste et consultant éditorial du Laboratoire de la Mobilité inclusive.

INTRODUCTION

Valérie Dreyfuss, *députée générale du Laboratoire de la Mobilité inclusive (LMI)*

C'est dans un contexte inédit que nous avons la joie de vous accueillir. La mobilité inclusive, la mobilité pour tous, est au cœur des enjeux actuels. Ce sujet questionne la responsabilité de tous et de chacun, de la société, et de l'Etat. Madame la Ministre, votre présence à nos côtés est nécessaire. Pouvoir se déplacer dans nos sociétés contemporaines est un besoin et un droit fondamental, dont chaque individu doit disposer pour se construire.

Le contexte territorial est protéiforme, et les services publics de transport peinent parfois à suivre les évolutions. Les modes de déplacement ont changé, tout comme les comportements. Une précarité prive une partie peu visible de la population de la mobilité individuelle, ce qui peut exclure socialement ces personnes.

Les inégalités territoriales perdurent. De nombreuses villes, petites et moyennes, font face aux déserts médicaux et aux difficultés d'accès aux transports. Nous devons œuvrer pour que des millions d'individus cessent d'être exclus de la mobilité.

En à peine 20 ans, car fortement corrélé aux dynamiques du logement et de l'emploi, ce paysage de la mobilité s'est transformé en profondeur. La forte densité dans les villes, l'augmentation du coût de l'utilisation de son véhicule personnel, l'allongement des temps de trajets et la pollution atmosphérique ont progressivement transformé les comportements des populations et bouleversé les politiques publiques en matière de mobilité. Dans le même temps, les modes de déplacement ont, eux aussi, changé pour s'adapter au plus près des lieux d'habitation et des modes de vie tenant compte de la nature des déplacements

J'en profite pour rappeler la dimension psychosociale de la mobilité et l'importance du maintien du lien social et de l'entraide familiale. Ce sont des enjeux essentiels pour l'avenir et notamment face aux défis du vieillissement de notre population.

Nos inquiétudes d'une réduction sensible des dépenses publiques sont d'autant plus fortes que la révolution numérique comme la crise écologique vont nous obliger à remodeler en profondeur les infrastructures collectives et la nature de l'action publique sur tout le territoire national au cours des prochaines années.

Les politiques publiques réussiront-elles à empêcher le creusement des inégalités territoriales ?

Madame la Ministre, en lançant les Assises nationales de la mobilité, vous avez lancé le mouvement pour, notamment, développer un apprentissage de la mobilité, développer les outils numériques nécessaires, accompagner les innovations et rendre plus accessibles les aides à la mobilité.

Le LMI, acteur du débat public et reconnu comme structure qualifiée, a pris part à ces discussions.

La diversité des acteurs, nos cultures, nos cadres d'intervention, nos priorités, les sujets et les domaines d'actions que la mobilité interroge auront j'en suis certaine, apporté beaucoup à chacun.

Cette large concertation nous a permis de dégager les pistes d'améliorations de la mobilité au quotidien des Français et préparer les grands choix en matière de politique des mobilités qui seront traduits, nous l'espérons, dans la loi d'orientation des mobilités. Et je suis convaincue que ce qui n'aura pu être entendu maintenant viendra polliniser les débats demain.

Mme Elisabeth Borne, *ministre chargée des Transports auprès du ministre d'Etat, ministre de la Transition écologique et solidaire*

Merci pour cette invitation. Ces rencontres témoignent des enjeux que vous avez supportés avec énergie et conviction. Je retrouve dans vos convictions beaucoup de miennes en faveur des transports du quotidien. Aujourd'hui, il existe une mobilité à plusieurs vitesses alors que le besoin de mobilité est en augmentation continue. Certains Français sont contraints de s'éloigner des centres urbains, et se retrouvent alors loin des transports en commun. Ces situations sont susceptibles d'assigner certains d'entre nous à résidence.

Ces situations de vulnérabilité ont été décrites lors des Assises nationales de la mobilité. Nous sommes face à des mobilités en transition, et même en révolution. Les technologies émergentes et l'apparition de nouveaux acteurs bouleversent le paysage dans lequel la frontière s'estompe entre transport individuel et collectif.

Beaucoup de citoyens se détournent des moyens de transport individuels pour préférer le covoiturage ou le vélo.

Cependant, ces transitions comportent le risque de ne pas profiter à tous, par manque de moyens ou manque d'informations. Or, la mobilité est un puissant acteur d'insertion sociale et économique. Il faut donc que cette transition profite au plus grand nombre.

Prochainement, la loi d'orientation des mobilités présentera des mesures fortes et concrètes pour mettre fin aux inégalités. Je souhaite notamment faciliter la prise en charge par les autorités organisatrices de la mobilité des enjeux sociaux de la mobilité et leur donner des outils pour l'exercer. Les autorités organisatrices de la mobilité pourront ainsi financer des services de mobilité sociale ou verser des aides individuelles à la mobilité. Je souhaite également permettre une articulation plus étroite entre les acteurs de la mobilité, de la sphère sociale, de l'emploi, et de l'insertion. Je proposerai donc la mise en place d'un plan d'action commun et pluriannuel dont la coordination sera assurée par les partenaires de la mobilité à caractère social. L'objectif est que chaque demandeur d'emploi ou de formation puisse bénéficier à proximité de chez lui d'un conseil et d'un accompagnement individualisé en mobilité.

Cette action commune devra également permettre de mieux coordonner les aides individuelles à la mobilité, variées, mais trop peu visibles, ainsi que les aides financières versées aux associations.

Ensuite, j'entends faciliter l'accès aux solutions existantes de mobilité par l'information. L'information sur les aides financières disponibles en matière de mobilité doit être, elle aussi, simplifiée et lisible. Les régions et les métropoles devront donc développer leur système d'information multimodale en ce sens. Elles devront aussi créer un portail d'information sur les différentes aides individuelles liées à la mobilité. Si les outils numériques sont indispensables à cet effet, il demeure également primordial de préserver les moyens non numériques d'accès à l'information.

Afin d'accompagner les collectivités, je souhaite également ouvrir des missions de service civique dédiées à la mobilité. Il faut aussi encourager les nouvelles solutions de mobilité, notamment dans les territoires peu denses. Je souhaite donc favoriser le développement massif des services de mobilité partagée, qu'il s'agisse de l'autopartage ou du covoiturage. Les autorités organisatrices de la mobilité verront ainsi leurs compétences élargies en matière de covoiturage. La loi leur permettra donc d'organiser elles-mêmes un service public de covoiturage, et de soutenir financièrement des opérateurs et des solutions innovantes entre particuliers. Les pouvoirs des maires seront clarifiés afin de favoriser les dispositions en faveur du covoiturage, notamment en matière de stationnement et de facilité de circulation.



Je souhaite également conforter les services de transport d'utilité sociale et encourager la mobilité des habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville et des personnes à faibles ressources. L'Etat soutient l'action des collectivités territoriales s'engageant dans la mise en œuvre de solutions de mobilité de proximité. Je proposerai également dans l'appel à projets relatif aux transports collectifs qu'une attention particulière soit portée à la desserte des quartiers prioritaires. L'Etat donnera la possibilité de distribuer des Chèques mobilité pour faciliter l'accès à des mobilités propres et durables.

Le Parlement débattera de l'ensemble de ces mesures dans les prochains mois.

Enfin, récemment, un appel collectif pour un droit à la mobilité a été publié dans la presse. Au travers de la Loi d'orientation des mobilités, nous proposons d'actualiser l'article 1 de la Loti en transformant le droit au transport en droit à la mobilité.

LA MOBILITE ET L'ACCES AUX SERVICES DE LA VIE QUOTIDIENNE

Présentation des résultats du sondage commandé par le Laboratoire de la Mobilité inclusive à l'Institut Elabe

Laurence Bedeau, directrice associée de l'Institut Elabe

La mobilité est un sujet peu traité dans les sondages d'opinion. L'étude que nous avons lancée a été réalisée au mois de mai 2018 auprès d'un échantillon représentatif de Français.

Pour 65% des sondés, la mobilité représente un prérequis indispensable à la qualité de la vie quotidienne. Entre 26 et 44% des Français ont le sentiment d'être contraints dans leurs déplacements pour l'accès aux démarches administratives, à la culture, aux soins, ou à l'alimentation. La conséquence de cet accès contraint est le renoncement ou la remise à plus tard de rendez-vous culturels, de rendez-vous médicaux, ou de courses d'alimentation.

Le manque de mobilité représente également une entrave au lien social. Un tiers des Français a déjà renoncé à rendre visite à sa famille et à ses amis par manque de moyens de transport. En outre, par manque d'accès aux transports, par peur de se perdre, ou parce qu'ils n'arrivaient pas à programmer leur itinéraire, entre 22% et 35% des Français ont déjà renoncé à se rendre dans un lieu qu'ils ne connaissaient pas. La solution est donc également dans l'accompagnement de la compétence à se déplacer.

Pour des raisons de mobilité, 30% des Français ont déjà pensé à changer de travail ou à changer de mode de vie. 23% ont déjà envisagé de déménager.

Les solutions proposées par les sondés portent d'abord sur un coût des transports moins élevé, un réseau mieux adapté en termes d'horaires et de fréquence, et un réseau qui dessert mieux le domicile et les lieux fréquentés.

➔ Pour aller plus loin, téléchargez les résultats du sondage en cliquant [ici](#)

LA MOBILITE INCLUSIVE AU CŒUR DU DEBAT PUBLIC

Les mesures portées pendant les Assises et le projet de loi d'orientation sur les mobilités (LOM)



Michel Neugnot, vice-président de la Région Bourgogne-Franche-Comté et Président du GT Mobilités Solidaires des Assises de la mobilité

Dans les mesures annoncées par Elisabeth Borne, nous retrouvons l'essentiel des recommandations du groupe de travail Mobilités solidaires des Assises de la mobilité. La méthode employée pour déterminer des solutions s'appuie sur les besoins et favorise une démarche de co-construction. Il ne faut pas opposer les moyens de transport, qui tous sont pertinents en fonction des nécessités.

Madame la Ministre espère que le projet de loi soit présenté au Conseil des ministres avant l'été 2018 pour une discussion à l'automne au Parlement.

Valérie Dreyfuss, *déléguée générale du LMI*

Le LMI a apporté au groupe de travail toute la connaissance du laboratoire concernant l'usager et ses pratiques, au travers notamment des actions expérimentées et des dispositifs existants. Il n'existe pas seulement un enjeu de création, mais aussi d'optimisation. Il existe également un enjeu d'information et de guichet unique pour tous afin que chacun soit informé des solutions de mobilité existantes et de ses droits aux aides à la mobilité. Nous avons porté la parole de 7 millions de Français exclus de la mobilité. Nous avons effectivement retrouvé nos recommandations dans les propos de la ministre, et nous espérons les retrouver également dans la loi LOM.

Annabelle FERRY, *experte politiques de mobilité et transports au Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET)*

Notre travail est de favoriser la cohésion et d'anticiper l'avenir afin d'éviter d'accentuer et de recréer des fractures dans l'accès aux services de mobilité sur le territoire. 1.200 maisons de service public doivent mailler le territoire et proposer divers services, notamment des plateformes de mobilité et du conseil à la mobilité au sein de Pôle emploi. Un travail est également mené dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville sur l'accès au numérique et sur l'accès aux soins, entre autres.

Par ailleurs, il ne faut pas oublier l'interaction entre tous ces sujets. En effet, pendant les Assises, nous avons surtout défendu la nécessité de renforcer l'interaction entre les acteurs afin de pouvoir créer de la mobilité inclusive.

Valérie Lacroute, *députée de Seine-et-Marne*

J'ai piloté le groupe de travail sur les mobilités intermodales. Nos conclusions sont proches de celles des autres groupes. Nous constatons des fractures au sein des territoires et le nonaccès pour beaucoup aux transports de masse. Même en Ile-de-France, des difficultés d'accès au transport peuvent apparaître, en particulier lors des grèves, et certains habitants passent 3 à 4 heures dans les transports quotidiennement.

Il semble donc important de maintenir les petites lignes de train dans les territoires ruraux. En outre, le droit à la mobilité signifie offrir un moyen de déplacement à tous, qu'il s'agisse d'un transport collectif, d'un transport individuel, de covoiturage, d'autopartage, ou de facilités d'accès à vélo ou à pied.

Il ne faut pas également négliger l'information. A titre d'exemple, de nombreux Français n'ont jamais pris le train. Un apprentissage à la mobilité est donc nécessaire.

Cécile Clément, *cheffe de groupe systèmes de transport et services de mobilité, Cerema territoires et ville*

En participant au groupe de travail, nous avons constaté que plus de 19 millions de Français vivaient dans des « zones blanches » de la mobilité. Ces territoires spécifiques ne rencontrent pas les mêmes problématiques que les zones urbaines. Ils n'ont également pas les mêmes besoins et les mêmes moyens. Il faut donc permettre une réflexion autour de l'aménagement des territoires. Une approche globale est nécessaire. Des outils sont en train d'être créés afin de mieux répondre aux besoins de se déplacer. Dans ces territoires, les offres de mobilité sont nombreuses, mais artisanales. Les autorités organisatrices de mobilité doivent prendre en charge ces sujets.

Quel positionnement pour le Laboratoire de la Mobilité inclusive, quelles nouvelles pistes d'actions ? Vers des territoires à mobilité inclusive



Pierre Taillant, ingénieur économiste à l'ADEME

Le fait de s'orienter vers des territoires à mobilité inclusive nécessite de faire dialoguer entre eux les différents acteurs du territoire, en les identifiant et en les coordonnant. Il convient également de faire connaître les initiatives développées sur le territoire, en apportant de la lisibilité sur les offres. Il faut également imaginer de nouvelles solutions avec de nouveaux acteurs, en attirant de nouveaux acteurs et en sécurisant les financements. Nous avons besoin d'un engagement marqué de ces territoires. Le LMI travaille sur ces notions et est disponible pour apporter son expertise et jouer un rôle de facilitateur à travers les appels à projets.

Thomas Bobillot, directeur régional Ile-de-France chez Wimoov

Wimoov gère 25 plateformes de mobilité, avec un objectif de convergence entre les publics et les acteurs du territoire. L'objectif de ces dispositifs territoriaux est d'identifier chaque public en difficulté de mobilité et de construire des solutions en concertation. A titre d'exemples, nous avons étendu l'accompagnement à la mobilité aux seniors, nous avons également créé un test sur la mobilité afin de mieux qualifier les besoins de mobilité.

Didier Luces, président de Mob'In Grand Est

Mob'In est un acteur de la mobilité sociale. Nous favorisons l'émergence de solutions co construites au travers de deux leviers. Le premier est le « pouvoir bouger ». Il représente l'accès aux modes de transport disponibles et aux solutions locales pour une offre de service adéquate, un service de location solidaire, par exemple.

Le second levier est le « savoir bouger », qui consiste à accompagner l'acquisition de compétences pour l'accès à une mobilité durable.

Kathy David, responsable Projets et Développement au Pôle Régional Transdev Hauts-de-France,

En zone peu dense, il faut fédérer les volontés autour de la mobilité et expérimenter de façon collaborative des solutions. Ainsi, la co-construction et l'agilité collaborative sont nécessaires. Six solutions ont été expérimentées depuis le début de l'année, notamment les vélos électriques, le covoiturage rural, et le transport de proximité. L'idée est également de reconnecter les habitants au territoire régional. Les collectivités locales ont été chargées de diffuser l'information auprès des habitants sur les solutions de mobilité existantes. En outre, un partenariat a été conclu avec Pôle emploi.

Les expérimentations se termineront en juillet pour être ensuite évaluées.

Mickaël Hiraux, maire de Fourmies et président du CCAS et de la Caisse des Ecoles,

La ville de Fourmies, dans le nord, enregistre 34% de chômage, et 35% de ses habitants n'ont pas de moyen de transport. Nous avons envie d'engager la troisième révolution industrielle, en travaillant sur tous ses piliers : la gouvernance partagée, l'énergie, et la mobilité. Pour ce dernier point, l'ambition est le développement des liaisons douces, des bornes pour véhicules électriques, d'un garage solidaire, d'ateliers de location et réparation de vélos, d'une auto-école sociale, et de plateformes de location de véhicules à prix réduit.

A titre d'exemple, en quatre mois, le transport à la demande a représenté un véritable succès. 50% des utilisateurs de ce service s'en servent pour l'emploi.

➔ Pour aller plus loin, consultez notre article sur l'expérimentation Avesnois Mobilité en cliquant [ici](#)

Evaluation d'un dispositif de services de mobilité

Gérard Hernja, docteur en Sciences de l'Education, responsable formation ECF et enseignant DIU Conseiller Mobilité

La question essentielle est de savoir pourquoi évaluer un service de mobilité. L'objectif est de rendre compte de l'action, mais aussi vérifier la cohérence du dispositif et son impact sur les personnes.

Le dispositif d'accompagnement au permis de conduire a été sollicité par 900 personnes, dont un tiers n'est venu qu'une fois et un tiers plus régulièrement. Il a représenté une réussite pour les bénéficiaires réguliers. Néanmoins, même pour les utilisateurs uniques, ce dispositif a permis une prise de conscience dans le nécessité d'être mobile.

Quelques préconisations ont été émises et le dispositif a évolué. Par exemple, il a été recommandé de « filtrer » les entrées au dispositif, afin de consacrer cet accompagnement aux personnes vraiment prêtes. En outre, le dispositif s'est accentué en nouant des relations avec d'autres dispositifs tels que la conduite accompagnée ou la conduite supervisée.

Il est difficile de trouver des indicateurs qualitatifs. L'évaluation doit donc se bâtir dès la construction du dispositif.

➔ Pour aller plus loin, téléchargez la restitution de l'évaluation en cliquant [ici](#)

Le défi de l'apprentissage et de la filière conseiller en mobilité



Gérard Hernja, docteur en Sciences de l'Éducation, responsable formation ECF et enseignant DIU Conseiller Mobilité

Souvent, la mobilité s'apprend tout seul. En revanche, la question de l'apprentissage devient cruciale face aux publics en difficulté. Ainsi, les métiers de l'éducation doivent avoir des dispositifs d'entrée qui puissent accueillir tout le monde. Parler de mobilité sans parler d'éducation, c'est se tromper de cible.

Je suis intervenant au sein de la formation interuniversitaire de conseiller en mobilité. J'essaie d'y apporter mon expérience de terrain, puisque j'ai été en contact avec des publics en difficulté, et mon expérience universitaire. La première année, ce cursus accueillait 13 élèves. J'intervenais en particulier sur les problématiques d'outils du conseiller mobilité.

Olivier Portet, conseiller mobilité, AFODIL Cholet

J'ai suivi cette formation de conseiller en mobilité qui représentait une suite logique d'une longue expérience dans le milieu de l'insertion, notamment auprès de publics en difficulté. Cette formation m'a ainsi permis d'étayer plusieurs années de pratique.

La formation de conseiller en mobilité permet également un rapport différent à l'utilisateur, grâce à une approche plus ouverte. Ainsi, nous appréhendons mieux les désirs de mobilité.

Florian Quaebeur, conseiller mobilité professionnelle, La Poste

La formation de conseiller en mobilité m'a permis de découvrir le métier de conseiller mobilité professionnelle, un métier toujours en mouvement. Elle m'a permis de développer de nouvelles idées et compétences et ainsi de découvrir de nouvelles opportunités.

Start-up innovation et mobilité

Clément Barbe, responsable utilisateurs, Ecov

Ecov voiture propose un transport collectif. Nous avons fait la promotion du service auprès des publics qui en avaient le plus besoin. Des réseaux ont ouvert et de nouveaux partenariats ont été conclus. En outre, un service d'assistance a été créé en complément afin d'adapter l'outil aux besoins et de proposer une interface humaine.

Audrey Sovignet, fondatrice, I Wheel Share

I Wheel Share est une application de mobilité inclusive à destination de la population handicapée. Aujourd'hui, cette application s'est transformée en chatbot, Wilson le majordome des bons plans handicap. Celui-ci rassemble des données et des bons plans s'adressant aux populations handicapées.

Le combat actuel est de pousser les acteurs du handicap à rendre accessible l'information sur les services aux handicapés, notamment en les encourageant à inscrire leurs données sur le cloud.

Mathieu Ribeil, directeur du développement, Bip Pop

Le principe de Bip Pop est de permettre aux personnes isolées d'accéder à des services de mobilité inversée, tels que des visites de courtoisie, et de mobilité accompagnée, notamment pour des balades ou des courses. Il s'appuie sur un réseau de bénévoles et des partenariats avec les collectivités.

Regard croisé : Un monde en transitions

Eric Le Breton, sociologue spécialiste de la mobilité

Cela fait 20 ans que nous parlons de mobilité et d'inclusion. Aujourd'hui, le paysage a beaucoup changé. J'ai identifié trois changements souhaitables. Le premier vise à implanter la mobilité inclusive dans les territoires où il n'y a rien. Le deuxième est d'identifier les structures qui porteront les solutions de mobilité sur ces territoires. Ces structures permettront de monter en compétences et d'innover à plusieurs. Le troisième est, à terme, d'envisager de mettre au point des services universels. En effet, la mobilité inclusive n'est pas utile que pour les allocataires des minima sociaux, mais aussi pour les personnes âgées, les handicapés, et les actifs étran­glés par les coûts de mobilité.



En faveur du droit à la mobilité, le travail législatif a été engagé, mais nous sommes encore loin d'actions concrètes. La concrétisation de ces objectifs sur le terrain ne sera pas simple.

UN MONDE EN TRANSITIONS

Transitions et innovations dans les territoires

Jean-Marc Zulesi, député des Bouches-du-Rhône et président des ateliers de l'innovation French Mobility

Il faut débiter les transitions par la gouvernance. En effet, il faut faire confiance aux territoires pour déployer des solutions pertinentes. Les innovations doivent profiter à tous, et pas seulement aux grandes villes. Par exemple, la navette autonome est une solution innovante qui s'applique parfaitement aux territoires peu denses.

Je crois beaucoup en l'expérimentation. Les collectivités doivent avoir de l'agilité et la possibilité d'innover. Les pouvoirs publics doivent le permettre. Je crois aussi beaucoup dans la data. Les solutions de mobilité doivent être enrichies des données de mobilité afin de donner la liberté aux start-up de créer de nouvelles offres de mobilité.

En matière d'innovation et de mobilité, la loi ne peut pas tout. Nous avons lancé le French mobility en continuité des Assises, afin de mettre en lumière l'innovation. Ainsi, pour favoriser l'innovation, il faut un cadre législatif agile et simple, une expérimentation à la portée de tous, et une communication forte sur les solutions innovantes et aptes à être déployées. L'objectif est que les start-up se transforment en grandes entreprises en passant de l'expérimental à la grande échelle.

Transitions et vulnérabilités

Simon Cahen, directeur adjoint, direction des Activités Bénévoles et de l'Engagement, Croix-Rouge française

Certains besoins sont plus criants sur le terrain, notamment les besoins primaires, alimentaires et vestimentaires. Encore beaucoup de personnes ont du mal à accéder à l'aide alimentaire. Il existe également une question sur l'isolement social, en particulier chez les personnes âgées, mais également chez les travailleurs pauvres ou les familles monoparentales. Il existe aussi une fracture numérique. En effet, toute une partie de la population n'a pas accès à la 4G, à internet, ou aux outils numériques.

Parmi les actions d'accompagnement de la Croix-Rouge, très rapidement se sont développées des solutions de transport social. Des solutions de mobilité inversée se sont également construites, notamment avec des actions itinérantes. Il faut que la mobilité inclusive soit un virage, mais pas une fin. L'important est le service de proximité à la personne. La mobilité inclusive doit être construite pour, mais aussi avec, les personnes les plus fragiles.



Transitions et emploi

Cécile Mathivet, directrice du Lab'Ho d'Adecco

Sous l'effet de la mondialisation, de la robotisation, mais aussi des aspirations, le paysage de l'emploi se diversifie en voyant apparaître de nouvelles formes d'emploi. Les CDD sont de plus en plus courts et offrent de moins en moins la garantie d'un emploi pérenne. La façon d'exercer l'emploi évolue également, notamment via la robotisation. Les compétences sont de plus en plus techniques et les entreprises peinent à recruter.

Un quart des Français a déjà renoncé à suivre une formation en raison d'un manque de transport, et un cinquième a déjà renoncé à participer à un entretien d'embauche.

- ➔ Pour aller plus loin, consultez les études « Penser l'emploi autrement » et « Technologie et capital humain » du Lab'Ho en cliquant [ici](#)

Nicole Bréjou, adjointe à la directrice des partenariats, Pôle Emploi

Faire face aux évolutions c'est faire preuve d'anticipation, d'accompagnement des innovations, et ne pas laisser à l'écart les plus fragiles. Pôle emploi a développé des services en ligne, dont Emploi store développement qui réunit 1.300 entreprises travaillant avec nous sur les API (le partage des données). Ensuite, nous accompagnons les évolutions technologiques et les innovations au travers de leurs besoins de compétences. Ainsi, nous avons mis à disposition des demandeurs d'emploi un bilan de compétences. En juin, ce bilan sera accessible aux organismes.

Nous avons également engagé une concertation autour de la mobilité afin de renforcer notre diagnostic.

Transitions et exemples d'expérimentations

Olivier Paul-Dubois-Taine, président du Comité transports Société des ingénieurs et scientifiques de France, projet BMA

Le projet Bretagne mobilité augmentée s'inspire d'un service de partage des courses à destination des personnes âgées dans une petite ville des Côte d'Armor. Après avoir évolué en réunissant des acteurs du territoire, ce service s'est étendu aux communes voisines. L'objectif ensuite était de rendre cette expérience reproductible sur tout le territoire. Enfin, le projet d'avenir est la co-construction de solutions pour d'autres populations.

➔ Pour aller plus loin, téléchargez la note « Manager la mobilité pour créer de la valeur » en cliquant [ici](#)

Nathalie Racineux, chargée d'études Département des Transitions Territoriales au Cerema Ouest, « de l'approche sociale de la mobilité à l'animation d'un réseau régional des acteurs de la mobilité durable » : l'initiative de la DREAL Pays-de-la-Loire

La Dreal est une initiative qui a engagé une démarche pour le développement durable, dont un chantier sur la mobilité sociale. Le but est de mieux connaître la mobilité dans les territoires pour un questionnement plus global ensuite. Le débat a révélé des enjeux transversaux avec la construction de défis et premières pistes d'action. Il faut ainsi changer le regard sur la vulnérabilité, sensibiliser les élus, sensibiliser les usagers du transport, accompagner les publics, et coopérer.

➔ Pour aller plus loin, consultez la page dédiée sur le site de la DREAL Pays de la Loire en cliquant [ici](#)

La mobilité inclusive est-elle nécessairement durable ?

Jérémie Almosni, chef du service Transports Mobilité à l'ADEME

L'objectif de la mobilité pour tous est d'augmenter le nombre de personnes bénéficiant de la mobilité, ce qui a un effet social, un effet économique, mais provoque aussi une augmentation du flux des déplacements. Cependant, les initiatives participent à une mobilité inclusive et durable. En effet, l'accompagnement individualisé singularisé permet d'offrir un bouquet de solutions, avec des modes de transport vertueux.

La sécurité des femmes dans les transports

Alma Guirao, fondatrice, Handsaway

L'application Handsaway (« Bas les pattes ») doit permettre à une femme qui a été agressée dans les transports d'alerter, mais également d'être soutenue. Lancée fin 2016, cette application compte des milliers de témoignages et plus de 16.000 utilisateurs, dont 40% d'hommes. L'idée est d'impliquer les hommes dans le combat contre le harcèlement de rue et les agressions sexistes et sexuelles dans les transports.

Fabien Boyaval, fondateur, Mon Chaperon

Mon Chaperon est une application qui permet aux utilisateurs de partager ensemble un trajet en transport en commun ou à pied. L'objectif est de remplacer ces moments de stress par des moments de convivialité générant du lien social. Les proches de l'utilisateur peuvent aussi suivre le trajet de ce dernier en temps réel. En outre, un bouton d'urgence est disponible en cas de danger.

REFLEXIONS ET PROSPECTIVE : QUEL CHOIX DE SOCIÉTÉ ?

Regards croisés sur les mobilités d'aujourd'hui et de demain

Eric Le Breton, sociologue

En France, la mobilité est systématiquement associée au transport. En effet, notre culture reste très fortement indexée aux enjeux de la planification urbaine et territoriale.

Par ailleurs, il y a 30 ans, les chercheurs ont constaté qu'à partir du XVII^{ème} siècle, les individus s'étaient émancipés de leur territoire de naissance et se dispersaient plus ou moins loin, en raison de l'industrialisation et de l'urbanisation. En quoi ces mobilités généralisées marquent-elles le fonctionnement quotidien des sociétés ? A partir de cette question, certains ténors des sciences humaines et sociales, tels que Manuel Castells, ont commencé à parler de sociétés des réseaux. Ils font de la mobilité un moteur central de la transformation de nos sociétés.

Je propose donc que nous considérions les questions de mobilité comme une clé de lecture des enjeux auxquels fait face la société française actuellement. Ces enjeux sont : la bipolarisation de nos territoires, avec des centres de plus en plus riches et des périphéries de plus en plus pauvres, la mise à mal de la cohésion sociale par les différentiels de mobilité, la transformation profonde des mondes du travail avec des salariés qui se déplacent beaucoup plus, la démocratie, l'écologie et la globalisation économique et culturelle.

Cynthia Fleury, *philosophe politique*

La mobilité est un principe matriciel, une dynamique qui rend possible d'autres possibles. Il convient de s'interroger sur comment un Etat de droit rend capotaires les citoyens. La mobilité est ainsi une des grandes capacités à développer.

La mobilité est également une métaphorisation du sujet. En effet, un sujet se sent agent de sa vie lorsqu'il est capable de passer d'un espace à un autre. D'ailleurs, passer d'un espace à un autre signifie symboliquement évoluer.

La mobilité est l'une des grandes manières dont la modernité fait récit. La modernité est d'abord une manière d'être mobile et donc une manière de maîtriser les espaces temps.

La mondialisation permet un grand récit dans les mobilités techniques. Toutefois, dans les faits, cette mobilité technique ne se fait pas nécessairement avec les moyens d'appropriation nécessaires. En outre, très souvent, c'est une injonction à la mobilité avec un discours sur un certain type de performance. En effet, telle mobilité sera valorisée, notamment lorsqu'elle apporte une reconnaissance sociale, tandis qu'une autre ne le sera pas. Il existe donc une typologie des mobilités.

Par ailleurs, nous avons une tendance trop techniciste de penser la mobilité. Nous créons des équipements des espaces fonctionnels, tels que le prévoit la Charte d'Athènes. Cependant, aujourd'hui, la Charte d'Athènes n'a plus aucun sens. Elle donne même le sentiment d'être enfermé. Les individus souhaitent des lieux et des espaces temps polyvalents. Il ne faut donc repenser les espaces eux-mêmes mobiles dans leur définition.

Par ailleurs, l'offre de mobilité va à ceux qui sont déjà les plus intégrés et les plus capotaires. Ce système de boucle implique alors que la vulnérabilité des plus vulnérable est renforcée et l'intégration des plus intégrés l'est également.

Eric Le Breton, *sociologue*

Pendant les trente glorieuses, la mobilité fait partie d'un pacte de progrès social, avec l'urbanisation, la construction de la société salariale, l'émergence de la classe moyenne, et la libération de l'individu de ses collectifs d'appartenance. La mobilité prend place autour des navettes qui structurent la vie quotidienne de tous les actifs. Dans les années 50 à 70, c'est la conquête joyeuse de la mobilité. En effet, il y a beaucoup de joie pour les travailleurs à accéder à la voiture, à la possibilité de partir en week-end, et de s'approprier le territoire.

En même temps, la mobilité représente aussi une aliénation pour la première fois. En effet, beaucoup doivent faire deux ou trois heures de trajet. En 1972, le livre noir des transports parisiens constitue un réquisitoire très violent contre cette aliénation de la mobilité.

Lors de la période suivante, les territoires se sont fragmentés et bipolarisés fortement. Plus personne ne sait ce qu'est la classe moyenne et la société salariale est mise à mal. La croissance est à 0 et le chômage a monté en flèche. Dans ce contexte, l'image de la mobilité a évolué. Pour la moitié de la société, la mobilité reste la possibilité d'aller au travail et de partir en vacances. En revanche, pour une autre grande partie de la société, la mobilité se traduit par des trajets domicile-travail très longs, des embouteillages, une catastrophe écologique, une catastrophe démocratique et une catastrophe sociale.



Cynthia Fleury, *philosophe politique*

La mobilité représente une dynamique de transformation. L'homme a besoin d'avoir le sentiment qu'il peut transformer sa vie et la société. C'est dans le travail qu'il trouve toute cette puissance de transformation, et la mobilité en est une donnée essentielle.

La mobilité encensée est celle qui est choisie et économiquement génératrice de bénéfices. En revanche, la mobilité de migration est, elle, très dévalorisée.

Ensuite, il faut affronter nos contradictions. Nous demandons une extrême mobilité, et en même temps, les externalités négatives de cette mobilité sont peu interrogées. Or, nous avons les moyens de les interroger et même de proposer des solutions alternatives plus bénéfiques en termes d'écologie et de santé mentale.

Eric Le Breton, *sociologue*

Il existe un lien intrinsèque entre la mobilité et la démocratie, car la mobilité permet de rencontrer l'autre. A partir de ce point, se met en place le civisme. Or, le civisme est l'une des briques essentielles de la démocratie.

Ensuite, j'ai l'impression que notre démocratie est en train d'être en décalage avec son historique de construction. En France, le droit électoral, qui institue le citoyen, est basé sur le droit fiscal qui ne reconnaît que l'habitant ayant une seule adresse. Or, nous sommes souvent éloignés de notre commune de résidence. En effet, nous travaillons dans d'autres communes, avons des loisirs dans d'autres villes, visitons des amis habitant dans une autre commune, etc. Cette multi territorialité n'a pourtant aucune prise sur notre système démocratique.

Par exemple, à la Défense, 20.000 habitants vivent dans ce quartier, mais n'y travaillent pas, tandis que 200.000 salariés y travaillent, mais n'y vivent pas. Il existe alors un chassé-croisé entre ces deux populations. Or, les travailleurs, qui passent pourtant beaucoup de temps sur leur lieu de travail, ne sont jamais consultés à propos des projets de transformation de ce territoire. Seuls les habitants sont sondés.

Enfin, nous pourrions considérer que la mobilité met à mal la démocratie, qu'elle la fragilise. En effet, depuis 25 ans, la mobilité se développe considérablement et en même temps, les taux d'abstention lors des élections se développent également de façon considérable. La généralisation des pratiques de sécession urbaine isole les individus. A titre d'exemple, à Marseille, un tiers des logements sont dans des résidences fermées.

Enfin, nous observons dans le domaine de la mobilité, des mobilisations collectives autour du vélo, des mobilisations contre le tourisme, ou contre de grands équipements de déplacement ou de transport tels que l'aéroport de Notre Dame des Landes.

Cynthia Fleury, *philosophe politique*

Mon travail a été de montrer que individuation et individualisme ne se recoupaient pas. D'une certaine manière, l'individualisme est une pathologie de l'individuation. Pour se construire, le rapport à l'autre, à la communauté, est nécessaire. Nous sommes également conscients que le développement du sujet dépend de son engagement public et du lien avec la communauté. Toutefois, dans un rapport individualiste, nous allons plutôt penser que le seul repli sur la sphère privée est ce qui protégera au mieux l'individu. En réalité, le souci de soi et le souci des autres ne s'opposent pas.

Notre Etat de droit sous influence néolibérale forte et de rationalisation économique fait du mal aux individus qui se sentent déconsidérés et dévalorisés. Un des hauts lieux de cette dévalorisation est le monde du travail. Quand l'Etat de droit agit de cette façon, il se rend aussi malade lui-même. Or, l'Etat de droit ne se revitalise que par l'implication de ses sujets qui se pensent émancipés. Le vote est une manière pour les citoyens d'exprimer leur attachement à l'Etat de droit. Un sujet déprimé ne vote pas pour un Etat de droit, mais pour un régime populiste. Dans notre choix de société, nous devons travailler sur différents éléments, notamment la multi territorialité, la multifonctionnalité des espaces et des temps, et l'intégration des usagers dans les process de définition des mobilités.

Eric Le Breton, *sociologue*

La puissance publique doit construire l'avenir uniquement si le tiers secteur reste vigilant et mobilisé dans un rapport de force positif.

CLOTURE DES RENCONTRES

Jean-Marc FONTAINE, *vice-président opérations & expertises, Groupe Total*

J'étais présent lors des premières rencontres de la mobilité inclusive. Je mesure le chemin parcouru et celui qui reste à parcourir. Ces rencontres ont réuni des acteurs très diversifiés. Il s'agit également du but du laboratoire de rassembler les volontés.

Le devoir de l'entreprise est de s'engager auprès de la société civile, notamment en matière d'innovation. Ainsi, Total s'engage particulièrement auprès des jeunes pour favoriser leur accès à l'emploi. Or, un de leur premier besoin est l'accès à la mobilité via le permis de conduire et la voiture.

Frédéric BADINA, *président Wimoov*

La loi doit nous donner les outils pour que chaque structure, telle que Wimoov, puisse travailler avec les collectivités pour porter les solutions de mobilité inclusive. Nous devons pouvoir accompagner nos environnements, approfondir nos connaissances, et ancrer les solutions dans les territoires.

Valérie Dreyfuss, *déléguée générale du LMI*

Chaque jour, vous inventez et portez des dispositifs de mobilité inclusive. Par ces rencontres, je voulais vous montrer ce qu'est capable d'entreprendre le collectif dans un monde en transitions et pour une société plus juste. Merci à tous.

→ Pour aller plus loin, téléchargez le livre blanc LMI en cliquant [ici](#)