



## La ville lisible pour tous

Une recherche-action visant à concevoir  
des outils et des dispositifs de formation à la mobilité  
(février 2012-janvier 2013)

### Présentation de la démarche d'enquête

#### *1/ Les freins à la mobilité*

L'Institut pour la ville en mouvement, Innovation et développement et ADL mènent pour le compte du Grand Lyon une recherche-action sur la formation à la mobilité des personnes inscrites dans des parcours d'insertion professionnelle.

Certaines personnes sont bridées dans leurs déplacements vers l'emploi et la formation, la santé et l'ensemble des ressources urbaines. Cette limitation des déplacements éclaire le chômage, voire la précarité. Ce fait est bien établi et largement partagé. Notre démarche explore l'hypothèse selon laquelle les limitations de déplacement s'expliquent par des « freins » à la mobilité.

Ces freins sont multiples :

- certains relèvent de dimensions affectives de l'expérience des personnes. Les territoires sont affectivement qualifiés par les événements que les personnes y vivent. Des événements tels que le divorce, les violences ou le licenciement « colorent » négativement des territoires qui se présentent ensuite comme des « zones interdites ».
- des freins sont inscrits dans des frontières sociales. La ségrégation urbaine constitue une limite aux mobilités. Des parties de ville sont évitées ou refusées car des personnes considèrent ne pas y être à « leur place », en fonction de leur niveau de revenu, de leurs âge, genre ou origine ethnique...
- les freins à la mobilité ont une dimension économique. Le déplacement, en voiture comme en transport collectif, coûte cher.
- les freins à la mobilité sont également liés aux insuffisances et inadaptations des offres de transport. Les services sont rares tôt le matin, tard le soir, le week-end, ainsi que dans la desserte des zones d'activités et de logement périphériques. Les aides à la mobilité spécialement destinées aux personnes en insertion posent des problèmes particuliers : ils sont conditionnés à la prescription, n'ont que des couvertures territoriales réduites...
- d'autres freins renvoient à la « lisibilité de la ville » : difficultés de compréhension des cartes et des plans de villes et de réseaux, difficultés d'usage des dispositifs techniques tels que les distributeurs de titre, les valideurs, difficultés dans la conception d'un trajet, etc.
- des freins procèdent de sentiment d'illégitimité sociale, qui peut être renchéri par une maîtrise partielle de la langue. Si certaines populations n'hésitent pas à se renseigner auprès de commerçants, de passants ou de policiers, il arrive que des personnes en insertion craignent de demander de l'aide. Ce frein renvoie plus globalement à l'idée de cultures urbaines.

- freins encore dans la non disposition des « sésames » de la mobilité : tout le monde n'a pas le permis de conduire, la carte d'abonnement aux transports collectifs, la carte bleue, etc.

Ces multiples freins sont connus... dans leurs grandes lignes. Il n'en n'existe pas d'exploration précise qui permettrait de mettre au point un process et des outils de formation à la mobilité, lesquels process et outils n'existent pas non plus.

## ***2/ Objectif de la recherche-action***

L'objectif de notre enquête de terrain est de produire une connaissance précise des « freins » à la mobilité, dans leur diversité mais aussi de comprendre quelles sont les ressources, les techniques, les « bricolages » que les personnes inventent pour parvenir à se déplacer.

## ***3/ Le dispositif d'enquête***

La mobilité ne se raconte pas ; elle est inscrite dans des gestes, des postures, des automatismes dont les individus n'ont pas conscience. Saisir le détail des pratiques concrètes de la mobilité suppose une méthode particulière.

Nous souhaitons réaliser des parcours commentés avec des personnes volontaires. La méthode se décline en trois temps :

- Une discussion préalable de l'enquêteur et des personnes volontaires soit seules soit en groupe selon les possibilités.
- La réalisation du parcours à proprement parler. Un rendez-vous est donné à un point de départ choisi par le tandem enquêteur/enquêté(e) ; le trajet a un point de destination précis ; le tandem effectue le trajet de concert, la personne enquêtée expliquant, commentant, montrant ses manières de faire, ses ressentis, ses choix, etc. Ses propos sont enregistrés ; des éléments du trajet sont photo- et vidéographiés. Le trajet peut durer de une heure à quelques heures. Il s'effectue dans une ambiance très décontractée, ludique ; il s'agit aussi de passer un moment agréable, le tandem peut s'arrêter prendre un café....
- Le troisième temps intervient dans la restitution des éléments d'analyse de l'enquêteur, au cours d'une réunion collective des personnes qui ont joué le jeu du parcours ; elles valident, précisent ou réfutent ce qui leur est exposé.

Tous les éléments d'enquête sont dépouillés de ce qui permettrait l'identification des personnes.

## ***4/ La constitution du groupe des personnes***

Il compte de 10 à 12 personnes d'âges, de genre, de statuts différents.

Les lieux de résidence sont indifférents

Idéalement, le groupe peut se partager en une moitié de personnes qui se déplacent sans difficulté à l'échelle de l'agglomération et une autre moitié de personnes pour qui la mobilité est plus compliquée.

Le plus important est que les personnes soient volontaires, s'engagent dans l'expérience sur la base d'une parfaite compréhension de ce qui leur est proposé et soient désireuses de partager leurs manières de s'approprier la ville.

## ***5/ Calendrier***

Mars-avril 2012

## **6/ Eléments de bibliographie**

Allemand S., *Apprendre la mobilité*, Le Cavalier bleu, 2008

Depeau S. et Ramadier Th. (dir.), *Se déplacer pour se situer*, PUR, 2011

Juan S. et al., *Les sentiers du quotidien*, L'Harmattan, 1997.

Le Breton E., *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale* Armand Colin, 2005.

Lévy J.- P. et Dureau F. (dir.) *L'accès à la ville. Les mobilités spatiales en question*, L'Harmattan, 2002.

## **7/ Les porteurs du projet**

Eric Le Breton, sociologue, université Rennes 2 et Institut pour la ville en mouvement

10, rue des halles, 75001 Paris

[eric.lebreton@uhb.fr](mailto:eric.lebreton@uhb.fr) - 06 20 18 25 55

Valérie Najjarian, directrice de Innovation et développement

3, allée du Merle rouge, 69190 Saint-Fons

[v.najjarian@innov.fr](mailto:v.najjarian@innov.fr) – 06 85 56 97 56

Dominique Martin, directrice de ADL

13, rue du docteur Ollier, 69100 Villeurbanne

[d.martin@asso-adl.fr](mailto:d.martin@asso-adl.fr) – 06 63 23 22 98