



Mobilités quotidiennes et exclusion sociale

Séminaire
international

**QUAND LES MOBILITÉS
NE SONT PAS
QU'UNE QUESTION
DE TRANSPORTS**

Jeudi 5 et
vendredi 6 décembre
2002

à l'Université
de Marne-la-Vallée

Auditorium
du Bâtiment Copernic
5, boulevard Descartes
Champs-sur-Marne
(RER ligne A,
gare Noisy-Champs)

Comité scientifique de la Chaire

Président :

Jean-Pierre Orfeuill,
Institut d'urbanisme de Paris (IUP), Université de Paris XII

Michel Bassand,
Ecole polytechnique fédérale de Lausanne, IREC

Alain Bourdin,
Laboratoire théories des mutations urbaines (LTMU), Institut français d'urbanisme (IFU), Université Paris VIII

Philippe Chollet,
direction Produit marketing, PSA Peugeot Citroën

Yves Crozet,
Laboratoire d'économie des transports (LET), Institut des sciences de l'homme (ISH), Lyon

Francis Godard,
Laboratoire Ville Mobilité Transport, Pôle Ville, Université de Marne-la-Vallée

Klaus Kunzmann,
Institut européen d'urbanisme à Dortmund

Jean-Loup Madre,
Département d'économie et de sociologie des transports (DEST), Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS)

Jean-Marc Offner,
Laboratoire Techniques Territoires Sociétés (LATTS), Ecole nationale des Ponts et Chaussées (ENPC)

Assistante :

Maria Basile

Institut pour la ville en mouvement

10, rue des Halles
75001 Paris
tél: +33 (0)1 53 40 95 60
fax: +33 (0)1 53 40 95 61
www.ville-en-mouvement.com
vilmouv@wanadoo.fr

Déléguée générale :
Mireille Apel-Muller

L'exclusion sociale demeure l'un des phénomènes les plus préoccupants des sociétés développées, même dans les périodes où la croissance économique est satisfaisante. Si les situations d'exclusion sont multiples, elles présentent néanmoins des points communs dont certains sont (relativement) bien étudiés, comme les difficultés d'accès au logement, tandis que d'autres le sont moins, et c'est le cas des obstacles rencontrés dans les pratiques de mobilité de la vie courante, des courses à la recherche d'emploi, de l'accès à l'emploi à la garde des enfants. Pourtant la «vie normale» se fait aujourd'hui sur des territoires plus éclatés (un adulte «inséré» parcourt plus de 30 kilomètres par jour et fréquente des lieux dont beaucoup ne sont pas desservis par les transports publics) et de plus en plus souvent selon des rythmes exigeants (horaires décalés et fractionnés). L'inaptitude à la mobilité, qu'elle résulte d'une absence d'automobile et/ou de transports publics adaptés aux besoins, de la difficulté à pratiquer les moyens de transport ou de l'espace, ou encore d'une méconnaissance des ressources offertes par certains territoires voisins, se traduit par une appropriation de l'espace très pauvre et constitue un handicap croissant pour mener (ou retrouver) une vie normale. C'est pour aider à sortir de cette «trappe d'immobilité» qu'à l'initiative de professionnels de l'insertion, des systèmes de transport adaptés aux besoins essentiels de ces populations ont depuis longtemps été mis en place aux Etats-Unis et émergent aujourd'hui en Europe. Ce séminaire s'inscrit dans la mission de l'Institut pour la ville en mouvement de défense des mobilités comme un droit générique; l'immobilité subie est un facteur d'exclusion. Il s'agira de croiser des expériences concrètes avec la recherche en facilitant les échanges entre spécialistes de l'exclusion, spécialistes des transports sensibles à la question de l'exclusion et innovateurs ayant mis en place des organisations d'aide à la mobilité notamment aux Etats-Unis, au Royaume-Uni et en France.

La Chaire de l'Institut pour la ville en mouvement a été créée dans le cadre d'un partenariat avec l'école doctorale «Ville et environnement» de la Cité Descartes à Marne-la-

Vallée (ENPC, ENSG, universités Paris VIII et de Marne-la-Vallée), l'université de Paris XII, l'école d'architecture, l'Institut national de recherche sur les transports

et leur sécurité (INRETS), l'Institut des sciences de l'homme (ISH) à Lyon, et leurs laboratoires de recherche: LATTS, LTMU-IFU, LVMT-Pôle Ville, CRETEIL-IUP, DEST, LET.

Jeudi 5 décembre 9h30

Jean-Pierre Orfeuil

président de la Chaire, professeur à l'Institut d'urbanisme de Paris

Yves Lichtenberger

président de l'Université de Marne-la-Vallée

Diagnostic sur les mobilités quotidiennes des personnes en difficulté au Royaume-Uni, aux Etats-Unis et en France

10h

Karen Lucas

chargée de mission à
l'Unité contre l'exclusion
sociale, Bureau du
Premier ministre adjoint,
Royaume-Uni

Ils roulent

à vide :

politique

des transports

et exclusion

sociale au

Royaume-Uni

Au Royaume-Uni, près de 30 % des ménages n'utilisent pas d'automobile. Ce pourcentage s'élève à 69 % dans le quintile correspondant aux plus bas revenus. La plupart de ces ménages habitent en périphérie des villes, très mal reliée aux principaux secteurs d'activité, notamment aux zones d'emplois, aux établissements

d'enseignement et de formation, aux services de santé, aux magasins et aux lieux de loisirs. Cet état de fait provient à la fois de l'insuffisance du réseau de transports publics qui n'a pas su s'adapter aux nouveaux schémas d'utilisation des sols, et de l'absence des prestataires de services locaux qui ne se sont pas implantés dans ces quartiers périphériques d'habitation. Ces dix dernières années, le prix des tickets des transports publics a proportionnellement augmenté nettement plus que les coûts liés au transport automobile, excluant ainsi totalement les ménages aux plus bas revenus du « marché des transports ». La réticence, manifestée à titre divers, par les personnes en situation d'exclusion à s'éloigner de leur quartier de résidence, participe également au problème. A partir d'études de cas et d'analyses de données provenant d'enquêtes menées au niveau national, cet exposé se propose

d'explicitier les corrélations entre l'insuffisance des transports et les principaux facteurs qui contribuent à l'exclusion sociale au Royaume-Uni. Nous examinerons ensuite les grandes lignes des politiques qui pourraient être envisagées pour s'attaquer à certains de ces problèmes et décrirons brièvement les principaux obstacles et les risques susceptibles de gêner leur mise en œuvre.

10h30

Jean-Pierre Orfeuil

président de la Chaire,
professeur
à l'Institut d'urbanisme
de Paris

**Accessibilité,
mobilité,
inégalités :
la question en
France
aujourd'hui**

L'amélioration de l'efficacité des systèmes de transport (transports individuels comme transport public) et l'accès d'une proportion croissante de la population à l'automobile se traduisent, en France comme dans la plupart des pays, par une amélioration de *l'accessibilité aux lieux*, notamment en termes de temps de parcours. Le

diagnostic peut être plus réservé en termes d'acceptabilité des coûts correspondants, notamment pour les emplois à faible qualification, voire d'aptitude culturelle à la mobilité spatiale. Il peut l'être d'autant plus que, dans le même temps, les grands acteurs de l'urbain (employeurs, grand commerce, etc.) intègrent cette accessibilité croissante dans leurs stratégies de maillage du territoire et de localisation, une part grandissante des familles intègrent ces opportunités dans leur

choix de localisation résidentielle, si bien que *l'accessibilité aux fonctions urbaines* ne suit pas nécessairement, et pas pour tous de la même façon, celle de l'accessibilité aux lieux. C'est évidemment le cas pour les personnes vivant dans les ménages sans voiture, ça l'est aussi en partie pour les ménages disposant de ressources trop faibles pour utiliser de façon extensive l'automobile, dont les coûts d'acquisition et d'entretien restent élevés en France, comme dans la plupart des pays européens, par comparaison avec les États-Unis.

Une première partie de l'exposé rappellera l'évolution spectaculaire des normes de mobilité dans différents domaines (mobilité quotidienne, rapport à l'employeur, etc.) en France au cours des vingt dernières années. Ensuite seront présentés des éléments de

diagnostic relatifs au redéploiement des fonctions sur le territoire (rôle relativement moindre de la centralité, échelles de maillage, développement des périphéries et des échanges correspondants) d'une part et aux inégalités d'accès, de pratiques et de coûts de mobilité sur les échelles sociale et territoriale. On s'interrogera enfin sur les enjeux, politiques et les moyens susceptibles de réduire ces inégalités dans le contexte de la France d'aujourd'hui.

11h00
Pause café

11h15

**Eric
Le Breton**
maître de conférences
à l'Université
de Rennes II,
Laboratoire de
recherches en sciences
humaines et sociales
(LARES)

**La mobilité
quotidienne
dans la vie
précaire**

Les observateurs de la ville contemporaine montrent que les distances entre zones résidentielles et zones d'emplois ne cessent de croître. Dans ce contexte, la capacité de mobilité des individus devient discriminante de leur insertion sociale. Certains individus et groupes sociaux ayant de fortes capacités de mobilité auraient accès à toute l'offre urbaine

dans toute sa diversité, notamment aux offres d'emplois. Mais d'autres individus et groupes sociaux, désavantagés sur le plan des moyens économiques et des niveaux de qualification, n'auraient pas de capacités de mobilité suffisantes et seraient alors privés de l'accès au travail. Pour eux, cette difficulté est amplifiée par les transformations actuelles du

quatre

système productif, qui recourt aux contrats à temps partiel, aux horaires décalés et fractionnés, au travail intérimaire. Le «travail en miettes» et les difficultés de l'accès à l'emploi se conjuguent alors pour assigner des populations à une double exclusion du travail et de la ville. Sur la base d'enquêtes conduites auprès de personnes en insertion et de professionnels du travail social, nous proposons de montrer que ces difficultés ne relèvent pas seulement d'un manque d'équipements (réseaux routiers et de transports collectifs), mais aussi de cultures particulières de la mobilité.

11h45
Discussion

12h30
Déjeuner

14h

Les politiques et les expériences mises en œuvre en France et à l'étranger : la mobilité comme un droit ?

Les politiques et expériences mises en œuvre dans différents pays montrent que l'aptitude à la mobilité, implicitement considérée comme acquise avec la démocratisation de l'automobile, demeure une condition nécessaire à la sortie de situations d'exclusion. Or cette aptitude est rarement prise en compte en tant que telle, d'où l'intérêt d'un échange entre chercheurs sensibilisés à l'approche par la mobilité et experts de la précarité, qui devrait permettre de mieux comprendre l'articulation entre ce qui pourrait être un droit à la mobilité et les autres mécanismes en jeu dans la sortie des situations d'exclusion.

En présence de grands témoins :

Serge Paugam

directeur de recherches
CNRS au Centre de
recherche en économie et
statistique (CREST)

Julien Damon

Recherche et prospective,
Département de
l'animation de la
recherche et du réseau des
chargés d'études,
Direction des statistiques,
des études et de la
recherche, Caisse
nationale pour les
allocations familiales

14h15

Robert Cervero

professeur à l'IURD,
Université de Californie,
Berkeley, Etats-Unis

Inversement des trajets domicile-lieu de travail et accès à l'emploi aux Etats-Unis

En Amérique, l'une des principales causes d'exclusion, qui implique la politique des transports, réside dans l'inadéquation de la desserte des lieux d'habitation et de travail. L'isolement géographique des résidents du centre-ville, souvent peu qualifiés et empêchés d'accéder aux emplois qui se créent majoritairement dans les régions périphériques,

contribue à la montée du chômage et à la ségrégation sociale. Pour pallier ces

difficultés, des programmes spécifiques destinés à promouvoir la mise en place de transports facilitant les trajets inverses domicile-lieu de travail, et ainsi l'accès à l'emploi, ont été mis en place ces dernières années dans de nombreuses régions des Etats-Unis. Un grand nombre de ces programmes était destiné à améliorer le réseau des transports en commun, alors que d'autres s'attachaient à promouvoir le transport automobile individuel.

Cet exposé présente, à partir de l'examen des expériences en cours dans les nouvelles zones urbanisées californiennes, les caractéristiques du « marché des trajets inverses », et dresse le bilan de tous les programmes qui ont tenté de résoudre ces problèmes d'inadéquation de la mobilité urbaine. Il s'avère que l'insuffisance des trajets inverses, bien que principalement utilisés par les travailleurs les moins qualifiés

et aux plus bas revenus, entraîne une augmentation importante du nombre des trajets parcourus en automobile. Aux Etats-Unis, cette tendance est donc en partie due à la mauvaise qualité et à l'insuffisance du réseau des transports publics effectuant les trajets inverses. Souvent, les services ne fonctionnent pas aux heures où les personnes à bas revenus doivent se rendre sur leur lieu de travail, et sont par ailleurs inadaptés à des trajets non directs ou comportant plusieurs étapes, notamment les trajets domicile – lieu de garde des enfants – lieu de travail. L'analyse des expériences menées en Californie a montré que les programmes entrepris par les services publics en matière de trajets inverses se concentraient sur les cinq objectifs suivants, à savoir : mises en vigueur de nouveaux horaires, de nouveaux itinéraires de bus et de services de navette, et mise en place de programmes d'aide à l'usager et de prêt d'automobiles. Les horaires supplémentaires améliorent de façon notable la mobilité des personnes défavorisées, mais leur application coûte cher. Les nouveaux itinéraires de bus se révèlent très performants sur de longues distances pour assurer les liaisons entre centre-ville et zones d'emplois. Les services de navettes porte-à-porte, principalement destinés à compléter les itinéraires des bus, ont, dans certains cas, fourni l'occasion à des bénéficiaires de l'aide sociale de se former et de devenir chauffeurs. Certaines régions mettent également en place des programmes optionnels, susceptibles d'être adaptés en fonction des zones d'emplois à desservir. Quant aux programmes de prêt de véhicules légers, ils ont été très controversés, mais les résultats des études statistiques et les expériences sur le terrain ont montré que l'usage de l'automobile a facilité la réinsertion professionnelle. Cependant, malgré ces efforts et les possibilités offertes par les services existants, il ressort des enquêtes menées auprès de chômeurs californiens, que la demande demeure latente et incomplètement satisfaite.

14h45

Murray Grant

chargé principal de mission à Merseytravel (organisme de transport public à Liverpool), Royaume-Uni

Les trajets urbains à la portée de tous : assurer l'accès et la participation dans la zone urbaine de Liverpool

Merseytravel est la dénomination de la région générale des transports voyageurs de la région de Merseyside, au Royaume-Uni. Cette région comprend la ville de Liverpool et ses environs et compte 1,4 million d'habitants. En récession économique, depuis les années 70, en raison principalement d'une importante chute de la production industrielle liée en grande partie aux activités portuaires, elles-mêmes très ralenties, cette région a été classée zone

prioritaire en 1994. Son déclin économique s'était accompagné d'une baisse démographique majeure et avait vu l'émergence d'une importante population de travailleurs non qualifiés et de très faible niveau d'instruction.

Ces dernières années, certains signes encourageants ont montré que l'économie reprenait, que la baisse démographique s'était stabilisée, aussi les autorités et acteurs concernés s'accordent-ils à penser que la politique prioritaire est en passe d'améliorer les performances économiques et de créer de nouveaux emplois. On s'attend en effet à ce que les programmes d'investissements prioritaires, concentrés sur la ville de Liverpool et sur sept autres zones stratégiques, soient créateurs d'un grand nombre d'emplois. Or, le moteur essentiel de la politique locale des transports est précisément de relier ces nouvelles zones d'emplois aux 38 sillons géographiques les plus défavorisés. La réalisation de ce projet se heurte cependant encore à des difficultés liées à la déréglementation des transports dans la région de Londres.

Cet exposé présente les mesures concrètes

prises par Merseytravel depuis 1994, d'une part pour offrir à tous les habitants de la région une « chance égale d'effectuer des trajets » et d'accéder ainsi à l'emploi et aux services, et d'autre part pour lever l'obstacle que la carence des transports opposait à la participation. A l'aide d'exemples, nous verrons comment la mise en place d'un réseau de transports publics s'inscrit très étroitement dans une plus vaste politique sociale, qui n'est elle-même possible que grâce à la participation concertée de nombreux intervenants.

15h15

Bart

Desmedt

président de Traject
Mobility Management,
Belgique

**Mobilité de
base et emploi
en Belgique**

Bien que s'inscrivant dans une tradition qui a entre autres provoqué la naissance des « centrales des personnes à mobilité réduite » (centrales de covoiturage avec des chauffeurs volontaires) opérées par les Centres publics de l'aide sociale (CPAS), la relation entre mobilité et exclusion

sociale est vraiment à l'ordre du jour en Belgique depuis quelques années. L'importance du thème est illustrée en premier lieu par des initiatives publiques, dont la plus parlante est probablement l'introduction par décret, dans le nord du pays, de la « mobilité de base », c'est-à-dire le droit pour chaque habitant de disposer d'un service de transports en commun minimal. D'autres initiatives publiques existent, en Flandre et au niveau fédéral, telles que l'introduction de transports en commun gratuits, de façon générale pour les personnes âgées et les enfants jusqu'à 6 ans. Par ailleurs, dans certaines villes, des abonnements bon marché pour les autres groupes ont été introduits. En Wallonie, ont été tentées des expériences avec le covoiturage et la mise à disposition d'autobus publics dans le cadre d'une politique sociale de mobilité. De nombreuses études et projets pilotes, lancées par des instances publiques et le secteur de l'emploi (et dernièrement aussi le secteur culturel), illustrent également le fait que la mobilité n'est pas qu'une question de fluidité du trafic ou d'émissions polluantes. Bart Desmedt donnera quelques résultats d'études ainsi que des exemples concrets de réalisations sur le terrain.

15h45

Eric

Le Breton

maître de conférences à
l'Université de Rennes II,
Laboratoire de recherches
en sciences humaines et
sociales (LARES)

**Quand
la mobilité
devient
un outil
d'insertion**

Eric Le Breton a réalisé, avec l'Institut pour la ville en mouvement, une enquête auprès des associations françaises d'insertion qui sont amenées à imaginer des systèmes d'aide aux mobilités pour leur public. Il a également accompagné et évalué la mise en place du système de transport à la demande de l'association Abeilles

Aide et Entraide dans l'Essonne, en région parisienne. Il rendra compte des obstacles et des difficultés rencontrés par ces associations, ainsi que des perspectives que peuvent ouvrir ces expériences originales.

16h15

Réaction

**des grands témoins
et débat**

Vendredi 6 décembre 9h30

Acteurs et actions d'aide aux mobilités pour les personnes en difficulté : expériences et politiques publiques mises en œuvre en France

Christian Harzo
Observatoire social de Lyon
Les politiques tarifaires dans les transports publics urbains

Cette intervention reposera sur des travaux réalisés depuis près d'une dizaine d'années sur la question des politiques tarifaires des réseaux de transports publics urbains et plus largement sur les aides destinées à faciliter les déplacements des populations en situation de précarité financière ou de pauvreté.

C'est le rapport du

Conseil national des transports sur *Transports urbains et exclusion sociale*, publié en 1991, qui le premier posa les termes du rapport entre déplacements et exclusion sociale. A la même époque et dans un contexte de crise structurelle de l'emploi commençant à être évoquée la question de l'effet ségrégatif du coût des déplacements : plus le budget d'un ménage est faible, plus la part des dépenses consacrées aux transports y est importante ; cette réalité a un impact évident sur la mobilité, l'accès à l'emploi et plus largement l'accessibilité à la ville et à ses ressources. Cet effet ségrégatif du coût des déplacements tend à être en partie compensé par les politiques tarifaires pratiquée par certaines autorités organisatrices des transports urbains, politiques fondées sur des tarifs discriminant (positivement) certaines catégories de populations. Une première étude que nous avons réalisée en 1993/1994, portant sur l'ensemble des réseaux de transports collectifs urbains de province, a mis en évidence la très grande diversité de ces politiques et leur caractère souvent inadapté à la réalité sociale. Les travaux que nous avons menés régulièrement par la suite, soit sur des

dispositifs tarifaires spécifiques (Dunkerque, Nantes), soit à travers des approches nationales, permettent de saisir les évolutions des pratiques dans ce domaine. L'intervention tentera de présenter une synthèse de ces évolutions.

Dominique Laousse
Mobilité et temps des villes, Délégation interministérielle à la ville (DIV) et RATP
La mobilité dans les quartiers : une politique spécifique ?

Depuis longtemps déjà (Banlieues 89), la politique de la ville cherche par tous les moyens à mieux intégrer la dimension transport dans ses problématiques. Elle s'appuie sur diverses études et rapports qui ont souligné l'importance des transports pour « renforcer l'urbanité », « désenclaver les

quartiers », « améliorer l'intégration urbaine », « limiter l'immobilité subite ». Dans cette perspective, des appels à projet nationaux (« Transports publics et intégration urbaine » en 1996 et « Mobilité urbaine pour tous » en 2002) ont été lancés.

Leur évaluation met notamment en évidence l'importance des problématiques d'articulation des interventions des différents acteurs, de structuration des contenus d'opérations et de management des projets pour améliorer la vie quotidienne des habitants. En contrepoint, l'expérience des entreprises de transport en matière d'action dans les « quartiers » soulève des questions qui peuvent contribuer à approfondir les débats.

Maryse Leghlid

Direction générale
de l'Agence nationale
pour l'emploi

Aides de l'Etat à la mobilité

critères d'attribution et les publics
bénéficiaires.

La refonte des aides existantes et l'intégration
de nouvelles aides ont été mises en place en
janvier 2002. Deux facteurs ont influé sur
cette évolution :

- l'un, politique, à travers le plan national
d'action français contre la pauvreté et
l'exclusion sociale de 1998,
- l'autre, conjoncturel, lié aux difficultés de

L'attribution par l'ANPE
d'aides de l'Etat à la
mobilité en faveur des
demandeurs d'emploi les
moins indemnisés
remonte à plus de vingt
ans.

C'est le conseil
d'administration de
l'ANPE qui définit les

recrutement de certains secteurs économiques.
Rappelons que le dispositif d'aides à la
mobilité est complété par des conventions
signées depuis très longtemps avec la SNCF et
plus récemment avec Air France. Elles
permettent à certains bénéficiaires d'être
transportés gratuitement dans le cadre de leur
recherche d'emploi ou à tous les autres de
bénéficier de tarifs préférentiels extrêmement
avantageux.

A l'issue de ces dix premiers mois nous
constatons une forte augmentation de
l'ensemble des prescriptions.

11h

Pause café

11h15

Expériences associatives en France

Partout en France, les structures d'insertion
par l'économique multiplient les innovations
dans le domaine de l'aide à la mobilité en
faveur des publics accueillis. Les intervenants
sollicités aujourd'hui ont tous mis en place
des systèmes originaux dont l'intérêt, dans le
cadre de ce séminaire, est d'aider à évaluer la
pertinence des solutions ainsi qu'à
diagnostiquer les diverses difficultés
rencontrées.

Avec :

Allobus, Corine Breyton

Le système Allobus met
en œuvre des minibus
permettant aux habitants
de communes modestes

d'accéder aux 50 000 emplois de la plate-
forme aéroportuaire de Roissy-Charles-de-
Gaulle. Il s'agit donc bien d'un système
d'aide à la mobilité à finalité d'insertion.
Mais par ailleurs, tout distingue Allobus des
expériences précédentes : l'importance du
montage institutionnel (syndicat des
transports d'Ile-de-France, plusieurs

départements, plusieurs communes), le fait
que ce soit un professionnel du transport qui
ait conçu le projet (les Courriers d'Ile-de-
France), enfin la conception du service lui-
même, accessible – et utilisé ! – 24 heures sur 24,
365 jours sur 365, y compris la nuit de Noël.

Roul'Vert, Bernard Long

En 2002, l'association
Roul'Vert, à Montdidier
dans la Somme, dispose

de trois voitures et de cinq chauffeurs
médiateurs. Elle offre un service de transport
aux demandeurs d'emplois, les amenant vers
les lieux de formation et de travail. Des
tensions entre les porteurs du projet remettent
aujourd'hui en cause l'existence de ce
système. Cette situation permet de mettre en
évidence les difficultés du portage politique,
administratif et financier de telles innovations.

12h30

Déjeuner

14h

Expériences associatives en France [suite]

En présence de

Dominique Versini

secrétaire d'Etat à la Lutte contre la précarité et l'exclusion

**Abeilles
Aide
et Entraide,
Olivier Cailhau**

Le système mis en œuvre début 2002 par l'association intermédiaire Abeilles Aide et Entraide (Essonne), avec l'aide de

l'Institut pour la ville en mouvement, compte parmi les expériences d'aide à la mobilité les plus fortement « dimensionnées » : deux minibus de 9 places desservent un territoire de 12 communes avec l'aide d'un logiciel de conception de trajets. Olivier Cailhau, directeur de la structure, présentera les impacts du projet sur les démarches d'insertion.

**Auto Insertion
Lotoise,
Jean-Pierre
Clair**

Le directeur de Auto Insertion Lotoise, à Cahors, présentera les enjeux et les difficultés d'une initiative

doublément intéressante. En effet, l'association, créée en 1997, prête des voitures (et non, comme c'est le plus souvent le cas, des vélos ou des mobylettes) à des demandeurs d'emplois de longue durée, à l'échelle du département dans son entier, y compris dans ses zones les plus rurales. Comment les questions des assurances, des cautions, de l'alcool au volant sont-elles traitées ?

**Maisons
de quartier de
Saint-Nazaire,
Christine
Ramond**

La Fédération des maisons de quartier de Saint-Nazaire et ses partenaires (PLIE, Conseil général, DDTEFP) se

préoccupent de la mobilité depuis près de dix ans. Les premières actions visaient à aider les personnes à obtenir le permis de conduire. Cet objectif s'est révélé trop ambitieux pour un grand nombre de personnes, et la structure a

développé en parallèle la location à bas prix de mobylettes, puis la formation à la conduite d'un deux-roues ; elle s'oriente maintenant vers des formations à la conduite d'un vélo, à la lecture d'une carte, au repérage en ville. Bref, le programme d'apprentissage a été progressivement adapté à un public en grande précarité, montrant que la mobilité urbaine suppose la maîtrise de « fondamentaux » tels que les compétences psychomotrices (latéralisation, équilibre), la capacité à appréhender son environnement immédiat, la capacité à résorber l'angoisse de l'inconnu.

14h45

Table ronde et débat avec la salle

Avec l'ensemble des intervenants
et en présence de

Patrick Rouyer

délégué régional Ile-de-France de la Fédération nationale des associations d'accueil et de réinsertion sociale (FNARS)

Jacqueline Saint-Yves

vice-présidente de la Coordination des associations d'aide aux chômeurs par l'emploi (COORACE)

16h

Clôture par Dominique Versini

secrétaire d'Etat à la Lutte
contre la précarité et l'exclusion