

SYNTHÈSE

Les 6 et 7
octobre 2005

SAINT-NAZAIRE

Le Forum « Mobilités pour l'insertion ! »

**POUVOIR BOUGER
POUR S'EN SORTIR /
DES INNOVATIONS,
DES ANALYSES**

Mobilités pour l'insertion Le programme d'actions de l'IVM

Retrouvez l'ensemble de nos actions, les études, les témoignages des associations partenaires, les descriptions des projets de mobilités, et l'actualité du projet « Mobilités pour l'insertion! » sur le site de l'IVM:
www.ville-en-mouvement.com

CONTACTS:

Chantal de la Bourdonnaye
Pilote de projet

Eric Le Breton
Directeur scientifique et responsable du projet

Marc Fontanès
Consultant

Institut pour la ville en mouvement

10, rue des Halles 75001 Paris
Téléphone: 33 (0)1 53 40 95 60
Fax: 33 (0)1 53 40 95 61
e-mail: vilmouv@vilmouv.com
<http://www.ville-en-mouvement.com>

Qu'est-ce que l'IVM?

L'Institut pour la ville en mouvement est une association de loi 1901 créée, dans le cadre du mécénat d'entreprise, par le groupe PSA Peugeot Citroën, désireux d'établir des liens avec des partenaires issus de secteurs autres que celui de l'industrie automobile pour relever ensemble les défis scientifiques, technologiques et sociaux liés à la mobilité dans la ville de demain. Carrefour, lieu de rencontres, de réflexion, d'échanges et d'actions qui s'adresse aux différents acteurs de la mobilité urbaine à travers le monde, l'IVM lance des expériences, suscite des recherches et impulse des projets novateurs sur trois terrains d'actions:

- L'accès à la mobilité pour les personnes aux prises avec des difficultés spécifiques: les personnes aveugles et malvoyantes, les préadolescents et les personnes en grande difficulté sociale et professionnelle.
- L'amélioration des lieux et des temps de la mobilité: rendre compatibles les différents modes de transport collectifs ou individuels (intermodalité et multimodalité), valoriser l'architecture des lieux et du mouvement, favoriser la mise en place de systèmes d'information et la création de nouveaux services...
- La valorisation et la diffusion des expériences et des savoirs sur la ville en mouvement, ses nouvelles cultures et ses civilités: une chaire universitaire, des concours pour les étudiants, des colloques internationaux, l'édition d'ouvrages, de catalogues...

Mobilités pour l'insertion!

**POUVOIR BOUGER
POUR S'EN SORTIR /
DES INNOVATIONS,
DES ANALYSES**

Il ne suffit pas d'avoir le bon profil pour trouver un emploi. Encore faut-il pouvoir s'y rendre. Or, aujourd'hui, de nombreuses personnes ne disposent pas de moyens de se déplacer faute de pouvoir passer leur permis de conduire ou d'utiliser les transports en commun. De nombreuses initiatives et expériences existent pour répondre à ces situations. Le Forum organisé à l'initiative de l'IVM a été l'occasion de faire le point, en réunissant, en présence de chercheurs, les acteurs concernés: associations, élus, représentants de l'Etat et du monde de l'entreprise.

Près de 420 personnes étaient donc venues de toute la France et de différents horizons professionnels pour participer deux jours durant au premier Forum consacré à l'insertion par la mobilité, organisé par l'IVM avec la Ville de Saint-Nazaire et la Fédération des maisons de quartier de Saint-Nazaire. C'est, il faut le souligner, la première fois qu'une telle diversité d'acteurs (travailleurs sociaux, élus, professionnels du transport, employeurs, universitaires, etc.) était rassemblée pour confronter leurs expériences et analyses.

«Ce sont les personnes qui sont le plus dépourvues de moyens de mobilité qui voient leurs lieux et leurs horaires de travail changer le plus fréquemment»

FRANCIS GODARD, professeur à l'Université de Marne-la-Vallée

La mobilité n'est pas qu'une question de transport

Ce Forum, rappelons-le aussi, faisait suite au colloque organisé par la chaire de l'Institut pour la ville en mouvement en 2002, auquel une centaine d'intervenants, français et étrangers, pour l'essentiel chercheurs, avaient participé. Il a ainsi permis de mesurer le chemin parcouru depuis, mais aussi celui qui reste à parcourir pour inscrire les principes d'un «service public de la mobilité durable» et d'un «droit à la mobilité» dans les agendas de la recherche et de l'action publique. «La mobilité n'est pas qu'une question de transport». Cette formule qui paraissait incongrue voire sibylline voici encore quelques années est désormais admise et sans doute est-ce là le premier acquis de ce Forum. En effet, se déplacer implique des savoir-faire, une capacité à se repérer dans l'espace, à lire et comprendre l'information relative aux moyens de transport, etc.¹. La prise en compte de cette dimension cognitive de la mobilité aide à mieux comprendre – sans en épuiser les causes – le lien entre mobilité et exclusion sociale. Car celle-ci ne découle pas seulement de la perte d'un emploi ou d'un manque de qualifications professionnelles; elle peut résulter de l'impossibilité d'accéder à cet emploi faute de capacité à se déplacer de manière autonome. Cette situation est d'autant plus fréquente que, comme l'a

rappelé Jean-Pierre Orfeuill (président de la chaire de l'Institut pour la ville en mouvement) nous assistons à un éclatement du temps de travail avec le développement d'horaires atypiques (temps partiel, travail de nuit, etc.) qui ne correspondent pas aux horaires de service des moyens de transport collectifs. Pour de nombreux travailleurs, la voiture ne peut constituer une solution. En raison de son coût mais aussi de la difficulté à passer l'examen théorique du permis de conduire. En la matière, les obstacles ne sont pas seulement financiers. Ils tiennent aussi aux modalités d'apprentissage du code de la route, particulièrement difficiles pour des populations illettrées ou étrangères, maîtrisant mal le français. Or, on sait combien la détention du permis de conduire conditionne l'accès à un emploi, a fortiori quand le poste correspond à des horaires atypiques. Autant de réalités encore méconnues et que le Forum de Saint-Nazaire a été l'occasion de mettre en lumière.

Des initiatives et expériences nombreuses mais...

Pour être méconnues, ces réalités n'en ont pas moins déjà suscité de nombreuses initiatives et expérimentations à travers la France et à l'étranger. En effet, en matière d'insertion par la mobilité, les idées ne manquent pas. C'est l'autre constat qui a pu être fait à partir des différents témoignages réalisés par Jean-Philippe Pons (HK Productions) et projetés en préambule des tables rondes, et des études de cas programmés au «Cinéma permanent» organisé en parallèle à ces tables rondes. Du transport à la demande au covoiturage, en passant par les auto-écoles sociales, on ne compte plus les solutions toutes plus originales les unes que les autres mises en œuvre en direction des populations à mobilité réduite: handicapés, travailleurs et chercheurs d'emplois sans voiture, etc. A peine le covoiturage s'impose-t-il que l'on parle déjà de la «voiture partagée». Autre solution dont il a été régulièrement question: le «chèque déplacement» ou «de mobilité» qui pourrait non seulement être utilisé pour toutes sortes de déplacements y compris ceux non directement liés au travail (comme le chèque-restaurant aujourd'hui, de plus en plus utilisé en dehors des déjeuners des jours travaillés) mais encore mis à disposition de personnes en difficulté. Déjà le Stif (syndicat des transports d'Ile-de-France) a mis en place ce type de chèque en en confiant la distribution aux centres d'action sociale et aux missions locales, dans le cadre de projets d'insertion. Près de 300 000 personnes en bénéficient actuellement.

Pour les seuls transports à la demande, on estime à environ 450 le nombre de dispositifs développés à ce jour dans l'Hexagone notamment dans le monde associatif. Un nombre qui serait en progression constante. Les grands opérateurs de transport collectif, comme la RATP, se sont inscrits de longue date dans une logique de la demande: ils participent à des dispositifs destinés à satisfaire les besoins d'usagers à mobilité réduite. De même, les professionnels de l'apprentissage du permis de conduire ont (à l'image de la Fédération des associations de la route pour l'éducation, de l'Ecole de conduite française ou de l'Union des foyers de jeunes travailleurs) mis en place des initiatives en direction des personnes handicapées physiques ou mentales. Les employeurs ne sont pas en reste. Outre les plans de déplacements prévus par la loi, certains d'entre eux participent à des dispositifs en direction de leurs salariés astreints à des horaires atypiques. Citons le site de production de Rennes de PSA Peugeot Citroën qui a convaincu la métropole de Rennes de procéder à l'extension des horaires de fonctionnement des services de bus pour répondre aux besoins de ses salariés (10 500 dont 8 000 ouvriers vivant en majorité en périphérie de la ville et travaillant selon des horaires atypiques); par ailleurs, la direction du site a encouragé la pratique du covoiturage en soutenant une association interne. De manière générale, les employeurs sont d'autant plus sensibles à cet enjeu de mobilité que, non seulement ils versent désormais une taxe transport mais encore la mobilité de leurs salariés conditionne la compétitivité de leur entreprise. Autant d'exemples qui démontrent qu'en matière d'aide à la mobilité, on assiste à une prise de conscience générale de l'importance de l'enjeu y compris de la part des pouvoirs publics. En témoigne, par

«Je fais le rêve d'un réseau d'opérateurs d'insertion par la mobilité»

FRANCK SPICHT, directeur du pôle emploi de l'AFEJI, Nord

« A l'école, on apprend à nager. Pourquoi n'y apprendrait-on pas à circuler en vélo ? »

JOËL BATTEUX, maire de Saint-Nazaire

exemple, l'article 54 de la loi du 23 février 2005 relatif au développement des territoires ruraux qui postule qu'en cas de carence de l'offre des transports, il y a possibilité de faire appel à des particuliers ou des associations.

Des réponses qui ne sont pas à la hauteur du défi

Reste un décalage entre les solutions mises en œuvre et le défi à relever. Malgré toutes les initiatives existantes et dont on ne vient de présenter qu'un aperçu, une très large fraction de la population reste encore exclue par la mobilité... Les chiffres rappelés par Eric Le Breton parlent d'eux-mêmes : on évalue à quelque 10 à 20 000 le nombre de personnes en insertion bénéficiant d'une aide à la mobilité ; or, les empêchements de mobilité concerneraient un million d'allocataires de minima sociaux³. Actuellement, les 450 dispositifs de transports à la demande évoqués plus haut bénéficieraient à quelque 1,5 million de personnes. On est loin des 1,9 milliard de voyages effectués par les réseaux de transports collectifs de province (4,5 milliards en comptant ceux effectués par la RATP). Malgré la profusion des initiatives en faveur de populations ciblées, des publics passent encore à côté des dispositifs existants.

Autre constat : ces initiatives ont le plus souvent une courte espérance de vie. Elles sont en outre cantonnées à une échelle locale ou à un rôle d'expérimentation. Pourquoi ces initiatives peinent-elles à devenir pérennes et à monter en généralité ?

Le Forum a été l'occasion de dégager plusieurs explications en réponse à cette double interrogation.

Des financements incertains

Une première explication avancée tient au coût présumé des dispositifs d'aide à la mobilité. A priori, les prestations offertes aux personnes à mobilité réduite sont plus coûteuses que celles d'un opérateur public ou privé⁴. Mais sans doute cette explication est-elle la moins convaincante : dans l'ensemble, les prestations des associations sont proposées à des niveaux raisonnables au regard des tarifs pratiqués par les prestataires classiques. Pour un stage de formation dans une auto-école sociale, le montant de 2 500 euros a été avancé, soit un coût qui reste dans l'ordre de grandeur des tarifs proposés par les auto-écoles classiques. Quand bien même un écart substantiel existerait, il doit être apprécié au regard des retombées globales pour la société : une personne qui dispose d'un permis de conduire a plus de chance de retrouver un emploi et de ne plus dépendre des minima sociaux. Cependant, en l'absence d'indicateurs sur les effets induits par un euro investi par la collectivité et leur effet multiplicateur, on peine à convaincre de l'intérêt de financer les initiatives en la matière ainsi que l'a fait observer Nathalie Hanet-Kania (secrétaire générale du Coorace).

Une autre explication tient aux modalités de financement dont bénéficient les initiatives en matière d'insertion par la mobilité. La plupart dépendent des subventions des collectivités locales et/ou de fondations. Plus que leur montant, c'est l'absence d'engagement pluriannuel qui est

problématique pour les associations. La plupart des expériences menées dans le domaine de l'insertion en général et l'insertion par la mobilité en particulier s'inscrivent dans la durée. La remise en cause d'une subvention hypothèque les chances de parvenir à des résultats tangibles⁵.

En guise de corollaire, il y a aussi l'éclatement des sources de financements dont peuvent prétendre les associations, entre les différentes collectivités territoriales qui se partagent les compétences en matière d'insertion par la mobilité. En elle-même, cette logique de multi financement n'est pas critiquable. Elle le devient en cas d'éclatement des responsabilités entre plusieurs élus ou directions qui peinent à travailler ensemble. Sans aller jusqu'à remettre en question la décentralisation, maints participants ont souligné la complication des démarches à entreprendre par l'association. A chaque collectivité correspond des transporteurs spécifiques dont elle a la charge : le transport interurbain et autocariste pour le

« Ayons toujours le souci que les systèmes d'aide à la mobilité n'enferment pas les personnes en difficulté dans des systèmes de transport parallèles. Il importe qu'elles puissent accéder au système collectif »

NATHALIE HANET-KANIA, secrétaire générale du COORACE

département, les trains express régionaux pour la région, le versement transport pour la communauté urbaine. Cet éclatement se retrouve dans la gestion des populations précarisées. Ainsi que l'a résumé un participant : à chaque collectivité correspond en somme ses « pauvres ». Il en résulte pour les associations des contorsions pour recueillir des financements.

Entreprises et action sociale : deux mondes qui s'ignorent ?

Au-delà de la question du financement et de ses modalités, c'est la perception qu'entretiennent réciproquement le monde de l'action sociale et celui des entreprises de transport qui se révèle le plus problématique. Des malentendus existent qui tiennent aux différences de logique voire de culture dont relèvent respectivement ces deux « mondes ». D'un côté, des entreprises du transport où dominant des ingénieurs et qui sont plus habituées à travailler sur des masses (et « non à faire dans la dentelle ») ; de l'autre, des associations dont les animateurs sont formés aux sciences sociales et qui sont dans une logique d'action personnalisée. Certes, de nombreux exemples de partenariat existent qui témoignent de la porosité entre les deux mondes. Ils ne dissipent pas pour autant les malentendus, les associations engagées dans l'action sociale ayant parfois le sentiment de se voir cantonner à un rôle d'expérimentateur.

Pourtant – maints participants n'ont pas manqué de le souligner – le partenariat avec les opérateurs de transports peut et doit aller au-delà du stade de l'expérimentation. Il peut consister dans le transfert de technologie. On l'a vu à propos des associations spécialisées dans le transport à la demande qui pourraient, par exemple, bénéficier des savoir-faire acquis par les grands opérateurs de transport ou les fédérations d'artisans taxi dans la mise au point de logiciels de

calcul d'itinéraires; il peut consister aussi dans l'acculturation aux outils du management entrepreneurial et d'évaluation des expérimentations.

Dans la logique de l'économie sociale et solidaire

Les associations – d'aucuns n'ont pas manqué de le souligner non plus – ne sauraient se borner à suppléer les défaillances des opérateurs du transport, qu'ils soient privés ou publics. Elles se veulent complémentaires.

En ce sens, on est bien dans la logique de l'économie sociale et solidaire invoquée par plusieurs participants: une logique de complémentarité entre les acteurs privés, associatifs et publics. Ce qui se vérifie d'ailleurs dans les modalités de financement des transports collectifs qui consacrent une place substantielle au financement public via les subventions et les taxes dont bénéficient les opérateurs privés. Tout aussi significatif de cette complémentarité est la propension d'acteurs de la mobilité à appartenir à plusieurs secteurs relevant de l'une ou l'autre des économies (marchande, non marchande ou sociale et solidaire) sans compter d'éventuelles responsabilités d'élus. Cette complémentarité est d'autant plus indispensable que le monde de l'action sociale n'a a priori pas de compétences dans le domaine des transports. Certes, il pourrait en acquérir, si ce n'est déjà fait. Le risque est alors que le monde de l'action sociale développe un système de

compétences bis ou parallèle, déconnecté des transports conventionnels. Il importe que les opérateurs de transport privés et publics intègrent dans leurs corps de métier ces compétences pour éviter l'émergence d'un tel système parallèle dans lequel on enfermerait les bénéficiaires. Ce serait sinon contribuer à une autre forme d'exclusion.

Les logiques d'inter modalité* et de multi modalité* dont il a été question au cours du Forum devraient prédisposer les opérateurs conventionnels à articuler leur système aux systèmes alternatifs (au sens où ils sont complémentaires précisément) conçus par le monde de l'action sociale. De même, la logique du développement durable et de la responsabilité sociale que les entreprises ont progressivement adoptée devrait, ainsi que l'a fait observer Nathalie Hanet-Kania, prédisposer ces mêmes entreprises à intégrer les compétences du monde de l'action sociale.

Pour l'heure, et il convient de le rappeler à la décharge des opérateurs de transport, les services qu'ils offrent répondent à un cahier des charges défini dans le contrat qui les lie aux collectivités locales...

Des freins juridiques et administratifs

On en vient à la quatrième explication: la multiplicité des collectivités territoriales impliquées dans les politiques de transport et d'aide sociale. Rappelons que c'est au conseil général que revient la responsabilité d'organiser le transport interurbain, au Conseil régional celle du transport express régional, à la communauté urbaine celle du

transport inter communal. Même éclatement des responsabilités en matière d'action sociale et des financements: au Conseil général, les RMIstes, au Conseil régional la formation. En somme, à chaque collectivité territoriale correspond ses propres personnes en difficulté ainsi que l'a résumé Francis Godard.

Devant cette situation, des solutions existent comme la conclusion de convention de partenariat entre les différentes autorités régulatrices et les transporteurs. Citons en guise d'exemple le Syndicat mixte intermodal régional des transports (SMIRT) mis en place par le Conseil général du Nord avec le Conseil régional, les autorités régulatrices locales et qui a notamment pour vocation de définir une politique tarifaire commune. Mais cette initiative est encore peu fréquente.

Autre explication également évoquée lors des débats: l'inadaptation de textes de loi. Entre autres exemples, on peut citer les dispositions de la loi qui stipulent que les chauffeurs de taxi ne sont pas habilités à faire du transport à la demande. Des évolutions, comme celles intervenues avec la loi de février 2005 évoquée plus haut vont cependant dans le bon sens. Mais de l'avis des participants, bien d'autres freins juridiques sont à lever.

Dans le même ordre d'idées, on peut citer les contradictions de politiques publiques avec certains des objectifs de l'action sociale. On l'a vu à travers les débats autour du permis de conduire: d'un côté, des initiatives destinées à permettre à des populations en difficulté (parce qu'illettrées ou ne maîtrisant pas la langue française) de

« Il n'y a pas lieu de considérer qu'il y aurait une sous-économie associative et une vraie économie du transport »

MARC GODEFROY, conseiller général du Nord et président du syndicat mixte des transports de la communauté urbaine de Lille

réussir l'examen théorique, de l'autre une politique de lutte contre l'insécurité routière qui se traduit par un durcissement des possibilités d'accès au permis de conduire, compromettant encore un peu plus les chances d'insertion de populations en difficulté.

La constitution d'un continuum éducatif en matière d'éducation à la sécurité routière l'illustre tout aussi bien.

A partir de janvier 2006, les jeunes qui ont eu 16 ans au 1^{er} janvier 2004 seront dans l'obligation de présenter l'ASSR (Attestation scolaire de sécurité routière) de niveau 2 pour s'inscrire en auto-école. Or rien n'est prévu pour ceux qui ne vont pas jusqu'en 3^e. (classe où le certificat est censé être acquis). A charge pour le milieu associatif de proposer une préparation aux jeunes qui souhaitent acquérir cette attestation...

Il n'a bien évidemment pas été question de contester la politique de lutte contre la délinquance routière dont les résultats sont pour le moins remarquables. Il est manifestement difficile d'articuler une action de masse (le permis de conduire est le premier examen de France avec 1,2 million de candidats enregistrés chaque année) à ce « travail de dentelle » devant être effectué auprès de populations particulières. Cependant, selon les associations venues témoigner de leur expérience d'autoécole sociale au cours d'une des tables rondes, certaines solutions pourraient être mises en œuvre dès maintenant, comme une formulation simplifiée et modernisée des questions théoriques qui tendent aujourd'hui à transformer l'examen du code en épreuve de langue française.

Ces exemples ont été l'occasion de s'interroger sur la pertinence des tutelles ministérielles dont dépendent les acteurs de la mobilité. A titre d'exemple, le ministère de tutelle des artisans taxi est le ministère de l'intérieur là où le ministère des transports s'imposerait, surtout dans

« Pas plus qu'il ne s'agit pour le transporteur de devenir un travailleur social, pas plus il ne s'agit pour les travailleurs sociaux de devenir des professionnels du transport »

«Ce serait bien que des économistes mesurent ce que coûte l'aide à la mobilité mais aussi ce qu'elle rapporte quand on permet à un allocataire du RMI de revenir plus rapidement sur le marché de l'emploi»

ERIC LE BRETON, sociologue à l'Université de Rennes2 RESO; directeur scientifique et responsable du projet «Mobilités pour l'insertion!»

L'éventualité d'une reconnaissance de la participation de ces artisans au service public de la mobilité durable. De même, le Ministère de l'Éducation nationale ne serait-il pas le mieux placé pour redéfinir les modalités d'apprentissage de l'examen théorique à défaut de l'organiser lui-même? Telles sont quelques-unes des questions soulevées au cours des débats. Une approche interministérielle s'impose à tout le moins. Elle est d'ailleurs à l'œuvre dans le domaine de la sécurité routière ainsi que l'a rappelé Yves Le Breton, chargé de l'éducation routière à la Direction de la sécurité et de la circulation routière. La liste des explications ne serait pas exhaustive si on n'ajoutait certaines réticences qui quoique évoquées incidemment méritent d'être rappelées: comme celles de contribuables de voir leurs impôts consacrés au financement de nouvelles mesures sociales... Des réticences d'autant moins justifiées qu'au-delà de l'exigence de solidarité, œuvrer à une meilleure mobilité des uns concourt à faciliter celle des autres et se traduit par des retombées positives pour l'ensemble de la collectivité.

Un système multi acteurs complexe

Faut-il par ailleurs incriminer l'action de lobbies comme cela a été fait d'ailleurs au cours d'une table ronde? Par définition, les

constructeurs automobiles seraient hostiles aux modes de transports alternatifs C'est méconnaître une réalité qui est plus simple: des acteurs sont certes enclins à défendre leurs intérêts mais aussi à proposer ce qu'ils savent faire de mieux. L'enjeu n'est donc pas tant de contester la légitimité de ces acteurs que de favoriser l'intégration d'autres institutions (entreprises ou associations) dans un système multi acteurs quitte à rendre plus complexe le processus de décision.

Vers un service public de la mobilité durable...

Au-delà des solutions concrètes mises en avant par les intervenants et les films vidéos, le Forum de Saint-Nazaire a été l'occasion d'ouvrir d'autres pistes de réflexion.

La principale tourne autour de l'idée d'un «service public de la mobilité durable». Par là, il faut entendre un service public exploitant les ressources de l'intermodalité et de la multimodalité dans une logique du

« Toute dépense supplémentaire concourant à améliorer la mobilité de salariés rejaillit sur la compétitivité de leur entreprise »

HERVÉ HACHARD, responsable de la communication, PSA Peugeot Citroën, site de Rennes

développement durable, c'est-à-dire qui contribue au développement économique tout en satisfaisant aux exigences de solidarité (en luttant contre les inégalités) et de protection de l'environnement (en favorisant les moyens de transport les moins polluants).

Un tel service implique de revoir les missions d'institutions existantes comme le Gart dont la directrice générale, Chantal Duchêne a dit souhaiter passer d'un statut d'autorité organisatrice de transports collectifs à «une compétence d'autorité organisatrice de ce service public de la mobilité durable».

Pour l'heure, le versement transport doit s'acquitter tous les employeurs comptant plus de neuf salariés ne peut être affecté qu'au transport collectif. Or l'heure est plus que jamais au développement du transport à la demande. «Aujourd'hui, les collectivités territoriales sont prêtes à innover dans le domaine du transport et à soutenir des initiatives en matière de transports alternatifs (voiture partagée, covoiturage, etc.), seulement, elles ne disposent pas des moyens légaux» (Chantal Duchêne). A l'évidence, bien des réglementations concernant le domaine des transports ont été édictés à une époque où le temps de travail n'était pas aussi éclaté qu'il l'est aujourd'hui, ni la France aussi urbanisée.

Un tel service public de mobilité durable implique un système multi-acteur autrement plus complexe que celui à l'œuvre aujourd'hui. Aujourd'hui, les acteurs du transport constituent un système relativement simple avec, d'un côté, les pouvoirs publics et les élus, de l'autre, les transporteurs publics ou privés. Le service

public de mobilité impliquerait de l'avis des intervenants de reconnaître d'autres acteurs du monde associatif qui œuvrent à l'insertion par la mobilité. Déjà, le Gart est engagé dans la révision d'un décret d'application de la loi des transports intérieurs de façon à faire reconnaître les taxis comme acteurs du service public de mobilité durable.

La réflexion sur la mise en œuvre d'un tel service public a également débouché sur des considérations utiles sur la nécessaire distinction à faire entre l'instance responsable et les institutions chargées de le réaliser. «Une chose est de définir un cahier des charges des responsabilités, autre chose est de travailler sur les modalités les plus performantes de sa mise en œuvre». Concrètement, si l'on prend l'exemple de l'apprentissage du code de la route, on peut concevoir un renforcement de la responsabilité de l'Éducation nationale dans la définition du contenu, en lui épargnant la charge de l'exécution de cet apprentissage. Autre acteur avec lequel il faudra manifestement compter: l'Union européenne dont un règlement sur les obligations de service dans les transports reconnaît aux collectivités le droit d'investir dans les transports, de faire appel à un opérateur ou de faire elles-mêmes en régie.

... et un droit à la mobilité?

Avec ce service public de la mobilité durable, c'est à la reconnaissance d'un «droit à la mobilité» à laquelle on doit œuvrer. Rappelons qu'un droit au transport

« Quand je regarde un plan de bus, je tombe dans un abîme de perplexité et comme je n'y comprends rien, je prends le métro... »

JEAN SIVARDIÈRE, président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports

a déjà été reconnu ainsi que l'a rappelé Eric Le Breton. Il est mentionné dans le premier article de la Loi d'orientation des transports intérieurs de 1982 (dont l'article 2 indique que les populations sociales défavorisées «peuvent éventuellement faire l'objet de dispositions adaptées à leur situation»). Un droit à la mobilité va bien au-delà, ainsi que l'a rappelé François Ascher. Il recouvre un «droit créance» (c'est-à-dire les moyens que le citoyen est en droit de demander à la société pour se déplacer) et un «droit liberté» (c'est-à-dire la liberté de se déplacer, un droit inhérent aux sociétés démocratiques modernes). La reconnaissance d'un tel droit à la mobilité importe d'autant plus que les capacités de mobilité sont un «véritable multiplicateur des avantages sociaux des personnes» (Eric Le Breton). En schématisant, celui qui en plus de revenus financiers élevés a accès à internet, dispose d'une voiture et des moyens de prendre l'avion, a la possibilité de conforter sa position sociale. Inversement, celui qui est dans une situation de précarité vit la mobilité comme une contrainte qui va aggraver sa situation sociale. En bref, la mobilité et l'obligation de mobilité accentuent les inégalités sociales.

Un réseau des acteurs de l'insertion par la mobilité

En attendant la reconnaissance d'un droit à la mobilité, il importe que les liens noués

au cours du colloque perdurent. D'aucuns sont allés jusqu'à appeler de leur vœu la constitution d'un réseau fédérant les acteurs associatifs de l'insertion par la mobilité, éventuellement sur la base de ceux existants (le COORACE et la FARE). Selon Franck Spicht (directeur du pôle emploi de l'AFEJI), il est temps les acteurs de l'insertion par la mobilité commencent à se compter et à évaluer leur poids (en termes d'emplois créés, de bénéficiaires de leurs prestations, de chiffres d'affaires, etc.) pour peser davantage auprès des opérateurs comme des pouvoirs publics. «Les usagers sont organisés, les transports publics sont organisés, pourquoi ne le serions-nous pas, nous, opérateurs d'insertion intervenant dans le domaine de l'économie sociale et solidaire?».

En complément de cet effort, un organisme servant d'interface ou, pour reprendre le terme de Xavier Fels, de «catalyseur» entre des mondes qui ont encore à apprendre à se connaître peut se révéler indispensable. C'est précisément le rôle qu'a voulu jouer l'IVM à travers sa plateforme et l'organisation de ce Forum...

SYLVAIN ALLEMANT

SYLVAIN ALLEMANT, journaliste, suit depuis plusieurs années les recherches et débats autour des questions de mobilité. Il a codirigé avec François Ascher et Jacques Lévy le colloque de Cerisy/IVM «Les sens du mouvement» (Cerisy-la-Salle, 10-18 juin 2003) et les actes de ce colloque: Les Sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines (Belin, 2004).

MOTS-CLÉS

* INTERMODALITÉ

Désigne aussi bien un comportement consistant à utiliser plusieurs modes de déplacement au cours d'un même trajet que le principe d'organisation visant une meilleure complémentarité entre ces modes de déplacement, qu'ils soient individuels ou collectifs, motorisés ou non.

* MULTIMODALITÉ

Désigne un usage alterné de différents modes de déplacement en fonction de la destination ou du motif du déplacement.

NOTES

1. C'est dire si les populations concernées par la problématique est-elle plus large que celle dont il a été question au cours du Forum. Ainsi que cela a été rappelé par un intervenant, les autorités en charge des transports à Stockholm (Suède), considèrent que la moitié des usagers des transports en commun sont a priori «handicapés», une proportion à laquelle on parvient en prenant en compte les femmes enceintes, les personnes avec une poussette, les étrangers ne comprenant pas le suédois...

2. «Acheter ou louer les biens de consommation? Une question de société, des enjeux pour la ville en mouvement», 26-27 janvier 2006 à l'ESCP-EAP.
3. E. Le Breton, Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale, Armand Colin, 2005.
4. Deux exemples parmi ceux évoqués au cours du Forum: le prêt de véhicule à un RMIste peut coûter jusqu'à 12 euros par jour (chiffre avancé par AIL 46, qui opère dans le Lot auprès des bénéficiaires du RMI et de l'allocation de parent isolé). Un stage de formation dans une auto-école sociale s'élève à quelque 2500 euros (chiffre avancé par la mission locale de Royan).
5. A condition que cela reste une durée raisonnable ainsi que des intervenants l'ont rappelé en déplorant que des expérimentations sont poursuivies durant plusieurs années voire décennies...

Ce que vous avez pensé du Forum...

Vous avez été près de 130 participants (sur un total de 420) à répondre au questionnaire d'évaluation qui vous avait été soumis lors du Forum. Plus de neuf sur dix d'entre vous y déclarez qu'il vous a donné des idées pour la mise en œuvre d'un projet sur la mobilité et, plus des trois quarts, qu'il a répondu à vos attentes. Vous avez été également nombreux à manifester un intérêt pour l'approche de l'insertion à partir de la mobilité et de celle-ci en termes d'apprentissage et de savoir-faire. Vous en êtes désormais convaincus: la mobilité n'est pas qu'une question de transport. L'objectif que s'étaient fixés les organisateurs de favoriser les prises de contacts entre des acteurs qui se méconnaissent encore trop souvent semble avoir été atteint: deux participants sur trois ayant répondu au questionnaire déclarent avoir noué contact en vue d'échanger des expériences. Parmi les actions prioritaires pour l'avenir, vous avez souligné la nécessaire interpellation de l'Etat et des élus sur la question de mobilité, l'implication accrue des financeurs, sans oublier l'organisation de rencontres régulières pour «fédérer les énergies». A suivre donc...

D'après l'enquête réalisée pour l'IVM par Entreprendre pour la Cité.

Pour aller plus loin...

TRANSPORTS, PAUVRETÉS, EXCLUSIONS, sous la direction de Jean-Pierre Orfeuill, éditions de l'Aube, 2004.

Ce livre, issu du colloque international «La Mobilité n'est pas qu'une question de transport», dresse un état de la question et des initiatives, souvent innovantes mais peu connues, prises pour faciliter la mobilité des catégories défavorisées.



BOUGER POUR S'EN SORTIR: MOBILITÉ QUOTIDIENNE ET INTÉGRATION SOCIALE, par Eric Le Breton, Armand Colin, 2005.

En charge de l'animation du programme «Mobilité et insertion» de l'IVM depuis trois ans, l'auteur, sociologue, examine les démarches innovantes de travailleurs sociaux en matière d'aide à la mobilité.



«MOBILITÉ [S] / EXCLUSION[S]» Dossier spécial de la revue Urbanisme, publié en mars 2006, sur le forum de Saint-Nazaire.



Le programme du forum a été organisé par :

MIREILLE APPEL-MULLER, déléguée générale de l'Institut pour la ville en mouvement

JEAN-PIERRE CLAIR, directeur d'Auto Insertion Lotoise (AIL 46)

SOLANGE COLLERY, attachée de presse

DANIÈLE COUDERT, directrice de la Mission locale du pays royannais

CHANTAL DE LA BOURDONNAYE, pilote du projet «Mobilités pour l'insertion!», en charge du mécénat de PSA Peugeot Citroën

ANNE DUCHÈNE, chargée de projets au Centre d'information sur les droits des femmes de Nancy (CIDF)

MARC FONTANÈS, consultant en mobilité et chef de projet du Forum «Mobilités pour l'insertion!»,

MÉLANIE GACHELIN, responsable du secteur insertion de la Fédération des maisons de quartier de Saint-Nazaire

EMILIE LENGAGNE, chef de projet mobilité, Nord

ERIC LE BRETON, directeur scientifique et responsable du programme «Mobilités pour l'insertion»

FABRICE KIELMANOVICZ, directeur du centre social Saint-Michel Jéricho (fédération Léo-Lagrange)

LAETITIA PICCININI, responsable de conduite de projets de l'Institut pour la ville en mouvement

FRANCK SPICHT, directeur du pôle Emploi de l'AFEJI

L'institut pour la ville en mouvement remercie ses partenaires pour leur soutien apporté au Forum «Mobilités pour l'insertion!»

LE FONDS SOCIAL EUROPÉEN;
LE MINISTÈRE DE L'EMPLOI, DE LA
COHÉSION SOCIALE ET DU LOGEMENT;
LA VILLE DE SAINT-NAZAIRE;

LA FÉDÉRATION DES MAISONS DE
QUARTIER DE SAINT-NAZAIRE;
LE CONSEIL GÉNÉRAL DE LOIRE
ATLANTIQUE;

LE CONSEIL RÉGIONAL PAYS DE LA LOIRE;
LA RATP