

SOUTENIR LA MOBILITÉ des personnes en précarité dans le département du Rhône

Table des matières

Introduction	3
Les diagnostics individuels de mobilité	4
Les entretiens avec les professionnels	5
Les entretiens flash avec des bénéficiaires du RSA et des jeunes inscrits en mission locale	6
Une série de cartographies ont été réalisées sur les mobilités des personnes en situation de précarité	7
Répertoire des offres de soutien disponibles et indicateur d'adaptation de l'offre aux personnes en précarité	7
1. Constats : les vécus des personnes en précarité	9
La mobilité quand des solutions de transports existent pour la personne, mais que cela ne garantit pas l'effectivité du droit à la mobilité	9
La mobilité quand il n'y a pas de solutions de transports	10
La mobilité quand la situation spécifique de la personne entrave les déplacements	10
2. Qualification des besoins des personnes	11
A. Les besoins identifiés conjointement par les personnes en précarité et les professionnels rencontrés	11
Le besoin de transports dans les zones non desservies actuellement.....	11
Le besoin de renforcement et d'adaptation de l'offre de transports en commun existante aux réalités des personnes	14
- Des horaires qui ne couvrent pas tous les besoins (notamment en termes d'accès à l'emploi).....	14
- Des durées de trajet importantes, dues aux ruptures de charge et à une faible fréquence des transports.....	16
Le besoin d'être sécurisé dans l'utilisation des transports en commun	19
Le besoin d'accès à la voiture, notamment en levant les freins financiers.....	22
Le besoin de lever les freins de mobilité liés à la garde des enfants, pour les femmes qui assument plus souvent que les hommes cette responsabilité	26
B. Les besoins identifiés prioritairement par les personnes	28
Le besoin d'être accompagné quant aux coûts des transports en commun	28
Le besoin de soutien de l'accès aux droits des personnes ayant des problématiques de santé et des aidants familiaux	28
C. Les besoins identifiés prioritairement par les professionnels	29
Le besoin de lever les freins liés au numérique	29
Le besoin de sortir du cercle vicieux de l'isolement	30
Le besoin d'une mobilité simplifiée dans les cas d'accompagnements sociaux dédoublés (RSA/enfance notamment).....	31
Le besoin de lever les freins psychologiques et financiers à l'utilisation des mobilités douces	31
Le besoin d'accès à des offres de mobilité alternatives de manière régulière (notamment dans le cadre de l'accès à l'emploi ou à la formation).....	32
Le besoin de ne pas être dans une relation de dépendance dans les cas d'entraide familiale ou amicale permettant d'être véhiculé.....	33
D. Analyse des besoins non couverts et des besoins en creux	34
Des zones aux besoins non couverts du fait d'une offre limitée de transports en commun.....	34
- L'existence de zones non desservies	34
- Des zones où les horaires et la fréquence des transports sont limités	37
- Des points d'accès aux droits par conséquent parfois difficiles à rejoindre	37
Les besoins non couverts en termes d'entretien de la voiture : les garages solidaires	39
L'accès à l'information et l'accompagnement par rapport aux soutiens à la mobilité existants	41
Sortir des injonctions contradictoires par rapport à la voiture.....	41
La nécessité ressentie par les professionnels d'avoir une solution à proposer avant d'aborder le sujet lors de l'accompagnement	42
Répondre aux critères de l'autonomie, telle qu'elle est définie dans le cadre de l'accompagnement social, et de manière plus générale	42
Soutenir l'autonomie des femmes dans leurs mobilités.....	43
3. Pistes pour agir	44
BIBLIOGRAPHIE	46
ANNEXES	48

INTRODUCTION

Soutenir l'accès aux droits et à l'insertion en développant la mobilité est une responsabilité du Département. Les évolutions légales récentes le confirment. Dans le cadre de la loi n°2019-1428 d'orientation sur les mobilités du 24 décembre 2019 visant à couvrir l'ensemble du territoire en autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et chargeant les régions et les départements de définir un "plan d'action commun en matière de mobilité solidaire à l'échelle de chaque bassin de mobilité" (art. 18) d'une part, et d'autre part de financements dédiés à cette politique par la stratégie nationale de prévention et de lutte contre la pauvreté, le Département du Rhône réalise un diagnostic ouvrant des propositions d'actions concrètes. Ces nouvelles mesures légales concernent la structuration du territoire en plateformes de mobilité, l'accompagnement des demandeurs d'emploi et bénéficiaires du RSA, et le développement des solutions de mobilité solidaire. Le Département du Rhône a sollicité la MRIE afin de pouvoir "qualifier les besoins des usagers, de répertorier l'offre de service existante, de faire émerger des axes de travail, et de proposer des actions concrètes".

Ces objectifs sont ceux de l'étude présentée ici, réalisée au premier semestre 2022. Le public visé est celui des jeunes inscrits en mission locale et des bénéficiaires du RSA, résidant dans le Département du Rhône. Leurs besoins de mobilité sont analysés en s'appuyant sur leurs propres expériences (appréhendées *via* des entretiens synthétiques, et *via* les diagnostics individuels de mobilité dans une moindre mesure), ainsi que sur celles de professionnels qui les accompagnent. Des constats sur les enjeux posés par la précarité sur les possibilités de déplacement sont d'abord énoncés.

Puis, la qualification des besoins des personnes est présentée en faisant apparaître clairement les perceptions des personnes concernées et celles des professionnels, parfois concordantes et parfois différentes.

Ensuite, nous proposons une analyse des besoins non couverts et des besoins apparaissant en creux, c'est-à-dire non formulés directement par les personnes, mais étant soit une toile de fond sous-tendant les besoins qu'ils décrivent, soit des enjeux forts et périphériques, connus de la MRIE par ses travaux, et qui nous semblent utiles à mentionner ici. Enfin, des pistes pour agir viennent clôturer l'étude : elles sont regroupées selon quatre catégories et précisent la temporalité et le niveau de coût. Un répertoire de l'offre accompagne l'étude, il mentionne ce dont la MRIE a pu prendre connaissance au cours de l'étude en présentant l'ensemble sur un document "Excel" permettant d'être approprié par chaque professionnel, complété, annoté, manipulé grâce aux filtres... Chaque offre est également détaillée sous forme de fiche.

Méthodologie :

Les différentes sources à partir desquelles nous avons travaillé sont complémentaires. Nous avons aussi cherché à diversifier les supports possibles pour prendre connaissance des enjeux de la mobilité dans le Département du Rhône.

● Les diagnostics individuels de mobilité

Les diagnostics individuels de mobilité sont des documents décrivant les moyens de déplacements et le niveau d'autonomie de la personne, à partir d'une grille permettant d'orienter les personnes vers des ateliers de formation et d'autres prestations. Ils ont été réalisés par l'association Innovation et Développement (en 2020 et 2021), et nous ont été transmis par le Département sous la forme d'une base de données.

Nous avons réalisé une analyse statistique fondée sur des tris à plats et tris croisés à partir de la base des données transmises, permettant de percevoir les grands axes de compréhension, que nous avons complétés par la grille de lecture de la classification socio-économique des communes réalisée par la Mrie. Celle-ci est présentée en annexe sous la forme d'une synthèse.

Ces données transmises permettent d'analyser entre 139 à 171 situations selon les variables, qui ne sont pas toutes bien renseignées. Cette base est toutefois une première entrée utile pour repérer les publics pour lesquels cette dimension de la mobilité est travaillée, et pour comprendre les enjeux en termes d'autonomie des personnes, de modes de déplacements, d'accès à des tarifs solidaires, d'intérêt pour différents types de mobilité (vélo, voiture, transports en commun). Sur ces dimensions, le statut des personnes (c'est-à-dire le type de prestation ou d'accompagnement au moment du diagnostic) ainsi que le territoire de résidence (par CLI) semblent avoir une incidence.

Cependant, ces faibles effectifs n'autorisent pas à tirer des conclusions hâtives, et il faut prendre avec précautions les indications fournies ici, puisqu'elles ne sont pas représentatives de l'ensemble des bénéficiaires du RSA ou des jeunes inscrits en missions locales, mais seulement les répondants au diagnostic, soit les personnes qui ont été orientées et ont accepté de réaliser ces diagnostics.

Les premiers points d'attention à retenir concernent le genre (les femmes semblent plus représentées), l'âge (les personnes les plus représentées sont les 26-44 ans car elles sont celles qui prennent part aux dispositifs où l'enquête est passée) et le niveau de diplôme (peu élevé).

Ainsi 60% des répondants sont des femmes, et 40% des hommes.

17% des participants sont âgés de 18 à 25 ans, 53% âgés de 26 à 44 ans, 26% de 45 à 54 ans et 4% ont plus de 54 ans. Les niveaux de formation¹ des participants² se répartissent ainsi :

- Niveau 6/7/8 (du master 1 au doctorat) : 1%
- Niveau 5 (DEUG, BTS, DUT) : 6%
- Niveau 4 (Baccalauréat) : 40%
- Niveau 3 (CAP, BEP) : 31%

La mobilité des personnes pour des raisons personnelles est plus développée que pour des raisons professionnelles ou administratives, que ce soit dans Lyon ou à proximité de chez soi.

¹ Selon la nomenclature en vigueur : <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F199>

² Les pourcentages ci-après ne concernent que les personnes qui ont répondu à la question portant sur les niveaux d'études dans le diagnostic.

● Les entretiens avec les professionnels

La prise en compte des regards des professionnels accompagnant des personnes en situation de précarité est primordiale pour mieux cerner les besoins de ces dernières. Une première approche du travail a donc consisté à aller interroger les professionnels de plusieurs structures à propos des besoins qu'ils repèrent chez les personnes qu'ils accompagnent.

Une série d'échanges ont été menés directement avec les professionnels de différentes structures appartenant au monde de l'économie sociale et solidaire ou de la fonction publique territoriale :

- 11 entretiens avec des professionnels de structures du territoire,
- des échanges plus courts, par écrit ou par oral, avec des professionnels de structures-ressources ou de collectivités territoriales.

En ce qui concerne les entretiens, ils se sont déroulés au cours des mois de mars, avril et mai 2022. La grande majorité d'entre eux ont été réalisés avec une personne seule, mais trois ont associé plusieurs professionnels. Certains entretiens ont pu être menés en présentiel et d'autres à distance. Chaque entretien a duré entre 1h et 1h30. Les paroles recueillies lors de ces entretiens ont été retranscrites pour pouvoir être intégrées sous forme de *verbatim* à ce rapport.

11 structures ont pu être mobilisées et ont répondu présentes pour que la MRIE puisse organiser des sessions d'entretiens avec leurs salariés :

- Formavente : l'entretien a eu lieu avec le directeur. L'entretien a été complété par la participation de la MRIE à une réunion de l'équipe de Formavente pour poursuivre les échanges plus largement,
- le groupe ACTEM avec sa directrice,
- le Centre social de l'Orangerie avec une conseillère en Economie Sociale et Familiale et une référente RSA,
- la fondation AJD avec le coordinateur de la mission d'accompagnement social des bénéficiaires RSA à domicile,
- la Mission locale Rhône Sud est avec deux professionnels de la structure,
- la Mission locale rurale Nord-Ouest-Rhône avec son directeur,
- la structure Mobil'Aid avec sa directrice,
- la MDR de Beaujeu avec une travailleuse sociale,
- la MDR de Genas avec une travailleuse sociale,
- la MDR de Vaugneray avec trois travailleuses sociales,
- la MDR de Tarare avec une assistante sociale.

Les échanges plus courts avec les personnes-ressources ont pu se faire avec :

- la région Auvergne-Rhône-Alpes,
- Vienne Condrieu Agglomération,
- le SYTRAL (cars du Rhône, Libellule, TCL),
- le CCAS de Villefranche-sur-Saône,
- la CCVL (Communauté de Communes des Vallons du Lyonnais),
- la CCPA (Communauté de Communes du Pays de l'Arbresle),
- la CCMDL (Communauté de Communes des Monts du Lyonnais).

Si toutes les structures contactées n'ont pas pu se mobiliser au même niveau pour le passage des entretiens flash aux usagers, de nombreux professionnels ont cependant montré une grande volonté de conduire ces entretiens avec les publics qu'ils suivent.

● Les entretiens flash avec des bénéficiaires du RSA et des jeunes inscrits en mission locale

Il est selon nous indispensable de travailler à partir de la parole des personnes directement concernées (ici, allocataires du RSA et jeunes en mission locale). Par conséquent, une enquête a été menée auprès d'elles, à partir d'une trame conçue pour compléter les diagnostics individuels. Cette trame, présente en annexe, est composée de trois parties : la personne rencontrée (situation actuelle, et habitudes en termes de modes de déplacement), ses moyens de mobilité et le type de difficultés qu'elle rencontre, et les soutiens à la mobilité dont elle a connaissance ou a bénéficié. Il était spécifié aux personnes que les réponses à cette enquête étaient anonymes, et n'auraient pas d'effet sur le suivi de leur dossier.

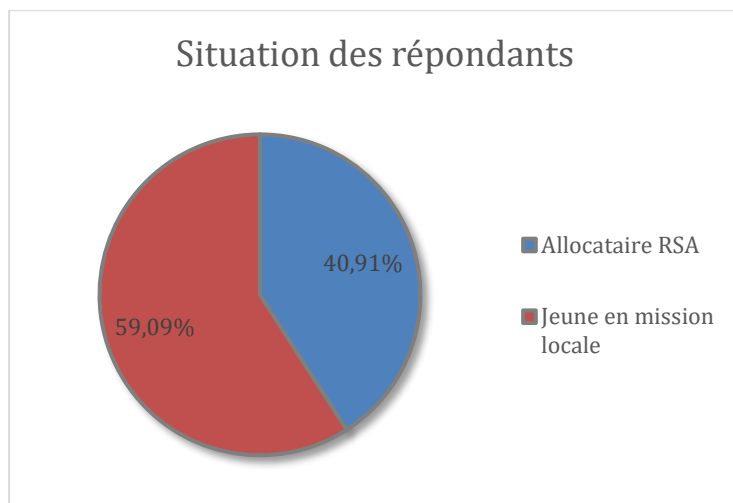
Ces questions ont pu être posées selon différentes modalités :

- En rencontrant nous-mêmes les personnes en face à face, par notre présence durant cinq demi-journées dans une série de lieux identifiés préalablement avec la direction Action sociale, Insertion et Logement du département : le CCAS de Villefranche, la Mission locale de Villefranche, la Mission locale de Bron-Décines Meyzieu où nous sommes allées à l'antenne de Saint-Laurent de Mure, la MDR de Thizy-les-Bourgs et la MDR de Saint-Laurent de Chamousset.
- Directement en ligne par la passation accompagnée par les professionnels des structures volontaires pour y contribuer. Ceci nous ayant été proposé spontanément par une des structures, auxquelles les autres ont le plus souvent emboîté le pas, nous avons alors mis en ligne le formulaire *via* le logiciel d'enquête statistique Lime Survey, qui permet une utilisation facile et rapide. Cette modalité n'était pas prévue initialement mais comporte de nombreux intérêts, à la condition de venir en complément de passations en face à face, qui restent indispensables pour mobiliser suffisamment les acteurs, donner des explications sur le sens de la démarche, et réaliser des observations qui permettent d'analyser correctement les enjeux décrits.

Certaines structures, notamment la Mission locale Avenir Jeunes Villefranche Beaujolais, ont choisi d'imprimer le formulaire afin de le remplir à l'écrit. Ces formulaires nous ont ensuite été transmis par voie postale. La répartition des lieux de passation du formulaire se décline de la manière suivante :

- ACTEM (CLI 1 et 2) : 11 personnes interrogées,
- Fondation AJD Maurice Gounon (CLI 1 à 4) : 4 personnes interrogées,
- CCAS de Villefranche-sur-Saône : 2 personnes interrogées,
- Formavente (CLI 1 et 2) : 54 personnes interrogées,
- Maison du Rhône CLI 2 : 13 personnes interrogées,
- Maison du Rhône CLI 3 : 3 personnes interrogées,
- Mission locale Avenir Jeunes Villefranche Beaujolais : 111 personnes interrogées,
- Mission locale Bron Décines Meyzieu : 14 personnes interrogées,
- Mission locale Rhône Sud Est : 3 personnes interrogées,
- Mission locale Rurale Nord-Ouest Rhône : 1 personne interrogée,
- Autre (à domicile, sur un lieu de formation...) : 4 personnes interrogées.

Au total, 220 personnes (130 jeunes en mission locale, et 90 allocataires du RSA) ont répondu à l'enquête. Notre échantillon comporte une proportion plus importante de femmes : on dénombre 126 femmes, 91 hommes, et 3 personnes qui n'ont pas renseigné le sexe. En termes de lieu de résidence, on trouve 150 personnes vivant dans la CLI 1 ; 47 vivant dans la CLI 2 ; 5 vivant dans la CLI 3 ; 10 vivant dans la CLI 4 ; 5 vivant dans la métropole de Lyon ; et 3 personnes n'ayant pas renseigné leur lieu de résidence.



Lecture : 59,09% des répondants au formulaire sont des jeunes en mission locale ; 40,91% des répondants sont des allocataires au RSA.

Source : Soutenir la mobilité des personnes en précarité, « entretiens flash », MRIE / Département du Rhône, 2022.

Nous tenons à remercier ici les professionnels mobilisés sur cette enquête au sein des différentes structures. Grâce à leur investissement, nous avons été en mesure d'obtenir un nombre important de formulaires et, par conséquent, de construire une analyse solide des besoins des personnes. En outre, cette trame de questions a permis de formaliser un premier outil d'échanges concrets pour les professionnels ne travaillant pas régulièrement la question de la mobilité avec les personnes qu'elles accompagnent. Des retours positifs de professionnels de terrain nous ont été faits en ce sens.

Une fois les questionnaires recueillis, nous avons travaillé autour de la base de données en réalisant un certain nombre de recodages. Nous avons notamment ajouté la CLI de résidence, et la classification des communes de la MRIE, à partir de la commune de résidence mentionnée par les personnes. Par ailleurs, nous avons regroupé, lorsque cela était nécessaire, les réponses qualitatives au sein de catégories.

- **Une série de cartographies_ont été réalisées sur les mobilités des personnes en situation de précarité.**

Dans le cadre de ce travail cartographique, la MRIE a choisi de contribuer à la formation des étudiants du DUT STID (Statistiques et Information Décisionnelle) de l'IUT de l'Université Lyon 2 Lumière, comme son projet associatif le prévoit. Nous avons donc accepté la sollicitation des enseignants coordonnant les projets tutorés, pour associer deux groupes à la réalisation de cartes concernant les mobilités des personnes en situation de précarité. Ces deux projets tutorés durant quelques mois ont donné lieu à deux rapports, dont nous avons extrait certaines cartes, signalées à chaque fois au cours de l'étude et dans les annexes.

Comme nous, les étudiants en STID ont rencontré de grandes difficultés dans la collecte des données cartographiques : par exemple pour les lignes de transports non disponibles en open data (ni en format utile sur demande auprès des organismes concernés), ou la fréquentation des différentes lignes.

Les différentes productions et contributions des étudiants sont donc placées en annexes.

Les échanges qui ont eu lieu lors de la restitution du travail des étudiants ont permis de consolider le travail en associant de nouvelles cartographies issues des réflexions communes, et produites par la MRIE.

Par ailleurs, la MRIE a produit des cartes en mobilisant les données publiques disponibles permettant de décrire localement les situations de pauvreté, les espaces d'accès aux droits et les modes de déplacement possibles. Nous avons également répertorié sur les cartes les catégories d'offres décrites dans le répertoire.

- **Répertoire des offres de soutien disponibles et indicateur d'adaptation de l'offre aux personnes en précarité**

Nous avons établi un répertoire décrivant les offres de soutien à la mobilité existant pour les habitants du Rhône, en précisant les conditions d'accès lorsqu'il y en a, la localisation par commune et par CLI, le descriptif

général et les informations de contact. Nous avons également produit, quand c'est nécessaire au vu des données recueillies, un indicateur du niveau d'adaptation de l'offre aux situations de précarité rencontrées par les personnes. Cela permet de décrire de 1 à 5, du plus faible au plus élevé, le niveau de facilité de recours et les points de vigilance éventuels.

Ce répertoire a été construit au fil de l'étude, par un travail documentaire spécifique ainsi que par l'enquête auprès des professionnels et des personnes en précarité.

Celui-ci est présenté en deux documents complémentaires :

Un document excel, non verrouillé, permet à chaque professionnel de se l'approprier, de l'annoter ou de le compléter, et de chercher par rubrique ou par localisation par exemple (à l'aide des filtres) les options qui conviendront le mieux aux personnes accompagnées. Ce document est pensé pour être pérenne et évoluer dans le temps avec les changements et améliorations des soutiens à la mobilité qui actuellement se développent fortement.

Un livret décrivant les offres sous forme de fiches. Celles-ci sont regroupées par CLI afin que l'entrée du territoire soit la plus aisée. Une fiche d'une même offre présente sur plusieurs CLI est donc présente dans chaque sous-partie des CLI concernées. Ces fiches reprennent les éléments décrits dans le répertoire de manière plus lisible, plus approfondie parfois.

I. CONSTATS : LES VÉCUS DES PERSONNES EN PRÉCARITÉ

Il est primordial d'associer les personnes vivant la précarité aux réflexions sur la mobilité, et notamment d'imaginer ensemble comment intégrer leurs expériences, et les savoirs qui en découlent, à la construction des mobilités à venir. Dans un contexte où les enjeux écologiques sont prégnants, il est plus que nécessaire d'imaginer les mobilités de demain, en ne laissant personne de côté.

Les rapports qu'entretiennent les personnes à la mobilité peuvent être très différents, du fait de nombreux facteurs : l'âge, le genre, les situations spécifiques des personnes (en termes de santé, de configuration familiale...), le lieu de résidence, la proximité des lieux d'accès aux droits... La capacité de mobilité dépend de la proximité avec les lieux nécessaires au quotidien (emploi, accès aux droits, loisirs...), leur accessibilité via différents modes de déplacement, et l'accessibilité à ces moyens (ressources pour payer le bus ou entretenir sa voiture, pas de difficultés particulières pour naviguer dans le réseau de transports en commun...) Cette capacité de mobilité est limitée pour les personnes vivant la précarité, faisant obstacle au droit à la mobilité qui, lui, conditionne un nombre important de droits socio-économiques (se soigner, se cultiver, travailler, s'éduquer...) et politiques (participer à la vie de la cité, voter). Cela vient également freiner, empêcher, déposséder les personnes de la construction de leur propre projet de vie³.

Au regard de ce que nous avons travaillé au cours de cette étude, on constate que les enjeux de mobilité se traduisent différemment selon trois grandes situations.

- **La mobilité quand des solutions de transports existent pour la personne, mais que cela ne garantit pas l'effectivité du droit à la mobilité**

Des personnes en situation de précarité vivent dans des zones relativement bien desservies par les transports en commun, et certaines ont en leur possession une voiture individuelle. Cependant, on constate que cela n'empêche pas un certain nombre de problèmes. D'une part, la possession d'une voiture entraîne des coûts importants (assurance, carburant, entretien du véhicule...) que les personnes peuvent, à certaines périodes de leur vie, ne pas prendre en charge, ou prendre en charge de manière partielle (limiter le nombre de kilomètres parcourus par semaine, ne plus assurer son véhicule, se partager un véhicule au sein du ménage...) Outre les obstacles financiers, un nombre important de personnes vivant la précarité connaissent d'autres freins à la mobilité, qui peuvent s'avérer tout aussi importants : contraintes liées à la santé (difficultés physiques à se déplacer, perte d'autonomie liée au grand âge), à des appréhensions générées par l'utilisation des transports en commun, à des horaires d'emploi décalés, à des exigences familiales... On constate au cours de l'enquête que, lorsque ces contraintes ne sont pas prises en charge (mise à disposition par l'employeur d'un réseau de covoiturage, existence d'une structure de garde pour enfants accessible, aides financières à l'utilisation de la voiture...), le droit à la mobilité n'est pas effectif. Par ailleurs, il existe également un enjeu d'accompagnement de la personne, pour aller à la rencontre de ses réalités et de ses besoins, et s'assurer qu'elle ait connaissance des soutiens existants à la mobilité, sur lesquels elle pourrait s'appuyer.

³ JOUFFE Yves, "La mobilité des pauvres. Contraintes et tactiques", *Informations sociales*, 2014/2 (n° 182), p. 90-99. DOI : 10.3917/inso.182.0090. URL : <https://www.cairn.info/revue-informations-sociales-2014-2-page-90.htm>

● La mobilité quand il n'y a pas de solutions de transports

Des allocataires du RSA et des jeunes en mission locale rencontrés au cours de l'enquête résident dans des zones où l'offre de transports est inexistante, ou limitée, comme certaines cartes produites par la MRIE le montrent. Il s'avère alors laborieux de se déplacer pour faire ses courses, aller à la Maison du Rhône de rattachement, retrouver des amis, aller travailler... Ces trajets impliquent souvent beaucoup de temps, des distances importantes à parcourir à pied, la mobilisation de l'entourage pour garder ses enfants ou se faire emmener en voiture... Les personnes vivant la précarité mettent en place différentes manières de composer avec les contraintes, mais ces situations sont largement à-même d'engendrer du stress, des dépenses supplémentaires, du renoncement au droit, un amenuisement du temps pour soi et ses proches...



● La mobilité quand la situation spécifique de la personne entrave les déplacements


Dans d'autres situations, que la personne ait ou non accès à des moyens de se déplacer (réseau de transports de proximité, voiture individuelle, moyens financiers d'utiliser ces modes de déplacement...), il existe des difficultés spécifiques entravant la mobilité. La situation de santé peut être la cause de cet isolement : traitements empêchant de conduire, pathologies somatiques ou psychiques... Les difficultés d'apprentissage du français, ou de lecture sont aussi des situations pouvant mettre à mal la mobilité.

L'enjeu principal de cette étude est donc d'affiner notre compréhension des manières dont les allocataires du RSA et jeunes en mission locale rencontrés investissent la mobilité, quels sont les freins, les façons de composer avec les contraintes, mais aussi les éléments soutenant dont ils s'emparent. Et ce notamment en fonction de l'accessibilité aux différents modes de déplacement dont ils disposent. Un autre enjeu réside également dans la compréhension des logiques des professionnels, d'analyse de la manière dont ils se saisissent et mettent au travail les besoins des personnes accompagnées. Pour cela, nous avons choisi de commencer par réaliser une qualification des besoins des personnes, à partir des besoins identifiés par les personnes elles-mêmes, ainsi que par les professionnels.

2. QUALIFICATION DES BESOINS DES PERSONNES

Nous avons décidé d'aborder les besoins des personnes en mettant en lumière les sources dont ils proviennent :

-  les besoins identifiés par les professionnels à travers les entretiens et les diagnostics individuels de mobilité
-  et les besoins identifiés par les personnes⁴ avec les réponses au formulaire d'enquête


Nous avons également ajouté, lorsque cela était pertinent, des études de cas (), permettant d'illustrer de manière concrète les propos des professionnels et des personnes.⁵ Distinguer les différentes sources nous paraît primordial, notamment pour souligner les besoins identifiés directement par les personnes, et pour faire apparaître les différentes manières dont ces besoins sont appréhendés et interprétés. Par ailleurs, on se rend compte que la mobilité fait l'objet de visions en puzzle, et que personne ne peut saisir l'ensemble des enjeux de mobilité. On le voit bien lorsque l'on se penche sur le répertoire, qui liste des dispositifs de mobilité qui pourraient être adaptés pour certaines personnes accompagnées, mais qui ne sont pas connus des professionnels. Il est donc incontournable de dégager des besoins qui apparaissent en "creux" des discours des professionnels et des personnes, ce que nous ferons dans la dernière partie.

A. Les besoins identifiés conjointement par les personnes en précarité et les professionnels rencontrés

● Le besoin de transports dans les zones non desservies actuellement

↳ Voir les besoins non couverts, page 32

Les usagers comme les professionnels ont souligné le fait que certains secteurs, notamment d'habitation, n'étaient pas ou mal desservis par les transports, ce qui complexifie les trajets depuis ces zones.

 Les professionnels n'ont pas manqué de souligner ce besoin, pour les usagers, de disposer de modes de transports (notamment de transports en commun) dans les zones actuellement non desservies ou mal desservies. Ils soulignent notamment le fait que les lignes de transports rejoignent des communes-centres, ce qui rend difficile les circulations de périphérie à périphérie.

"Villefranche, c'est assez compliqué pour y aller. On peut y aller de bonne heure le matin et revenir le soir. Si on n'a pas de véhicule, c'est compliqué. Faut aller à Lyon, changer en route et remonter sur Villefranche. Faut être un peu dégourdi mais c'est jouable, hein ! J'en connais qui l'ont fait. Lyon, c'est un peu plus facile".

MDR de Tarare



⁴ Une vigilance est cependant à avoir concernant les formulaires à destination des allocataires du RSA et des jeunes en mission locale. On constate que la consigne donnée de "noter mot pour mot les réponses des personnes, ne pas reformuler, ne pas interpréter..." n'a souvent pas été respectée par les professionnels. Cette difficulté à écrire exactement les mots exacts utilisés par la personne pour formuler ses besoins nous semble révélatrice d'une tendance plus générale, qui consiste à saisir les enjeux rencontrés par les personnes vivant la précarité à travers nos propres prismes d'interprétation.

⁵ Ces études de cas sont basées sur des déplacements domicile- Maison du Rhône du rattachement, en s'inspirant notamment de l'étude menée par la MRIE en 2021 autour de l'accueil social de proximité. Celle-ci est accessible sur le site de la MRIE :

<http://www.mrie.org/images/MRIE/mrie/MRIE/DOCUMENTS/ETUDES/2021-MRIE-RAPPORT-PASIP-CD69.pdf>

En revanche, se déplacer dans certaines zones d'emploi est difficile car ces zones elles-mêmes sont peu accessibles :

"Les zones d'emploi ce sont des zones industrielles, souvent mal desservies en transports en commun. S'ils n'ont pas le permis c'est donc pénalisant, ça nous prend plus de la moitié du temps au 1^{er} accueil."

Mission locale Rhône Sud-Est



La voiture n'est pas non plus une réponse suffisante puisque ce sont aussi les infrastructures routières et des lieux de déplacements qui rallongent les distances :

"Nous sommes au nord du département, c'est un territoire très rural. Ici il y a de gros problèmes de mobilité. Il n'y a peu, voire pas de transports en commun. Beaucoup de gens sont sans possibilité de se déplacer. Les transports en commun qui existent sont essentiellement aux horaires scolaires : les Cars du Rhône. Il y a une ligne Villefranche-Monsols, et une Villefranche-Beaujeu, qui passe trois fois par jours ; Ce n'est pas possible si on n'est pas véhiculé. Et si on l'est, les distances sont tout de même longues à parcourir : les routes sont tortueuses. Les temps de déplacements sont très longs. Tout est plus compliqué du fait des distances et des trajets longs".

MDR de Genas



Les professionnels insistent également sur le fait que si ce besoin n'est pas rempli, les usagers doivent faire appel à leur sens de "la débrouille", en s'appuyant notamment sur leurs proches ou sur les liens de voisinage. En effet, le manque de transports institutionnalisés et organisés dans certaines zones encourage les habitants à être imaginatifs et à faire usage du système D, d'un système "de débrouille" avec leur réseau propre.

"Après, c'est la débrouille ! Sur les territoires, là-haut, combien de gens font appel à leur famille une fois par semaine, tous les 15 jours, une fois par mois, pour les descendre à Belleville faire des courses [...]"

Formavente

" [A propos du covoiturage] [...] Pour travailler, c'est plus dur de demander au voisin. Mais beaucoup de gens n'osent pas demander : j'ai trouvé du boulot, je n'ai pas de véhicule, on partage les frais, ou j'ai un véhicule une fois sur deux. Je ne sais pas... Ils n'osent pas... Peut-être qu'ils ont peur que y en ait qui n'aient pas d'assurance aussi, ça peut exister. Je comprends".

MDR de Tarare



Cette problématique de zones non desservies a également été mise en avant par les personnes directement au cours de l'enquête. Il leur a été demandé notamment quelles étaient les difficultés qu'elles rencontraient pour se déplacer. À cette question, 24 personnes (soit un peu plus de 10% des répondants) ont sélectionné "aucun mode de transport à proximité de chez moi". Il s'agit principalement de personnes résidant dans des communes du nord du département, appartenant à la CLI 1 (Villié-Morgon, Denicé, Cercieu...), mais également quelques personnes résidant dans la CLI 2 (Sainte-Paule, Châtillon...), et la CLI 3 (Brullioles, Saint-Laurent-de-Chamousset et Montromant).



Notons qu'effectivement, sur ces 24 personnes, 20 personnes n'utilisent ni le train, ni les TCL, ni les Cars du Rhône comme modes de déplacement habituels. Plusieurs éléments méritent d'être soulignés lorsque l'on s'intéresse aux modes de déplacement mentionnés par ces 24 personnes. D'une part, 16 personnes utilisent la voiture (voiture personnelle ou de personnes proches, ou covoiturage). La voiture apparaît ici comme un mode de déplacement "par défaut", faute de modes de déplacement alternatifs à celle-ci. D'autre part, quatre personnes utilisent exclusivement la marche à pied pour se déplacer, et deux d'entre elles uniquement le vélo et/ ou la trottinette électrique. Force est de constater que l'absence de solutions de transport public à proximité peut avoir différents impacts sur les modes de déplacement choisis (ou subis), avec une part importante des personnes se tournant vers la voiture, et d'autres restreignant leurs déplacements à des lieux accessibles à pied ou à vélo/ trottinette.



ETUDE DE CAS N°1

Une personne résidant dans le centre de Sainte-Paule (CLI 2) et dépourvue de voiture individuelle doit se rendre à la Maison du Rhône de Val d'Oingt en transports en commun, le jeudi 20 juin 2022 matin.⁶

Elle n'a pas de solutions de transports en commun lui permettant de réaliser intégralement ce trajet. Elle devra marcher 1,9 km, ce qui suppose une bonne forme physique, pour rejoindre un arrêt de bus (Cave Coopérative) et prendre la ligne 449 qui l'amènera jusqu'à Val d'Oingt (trajet direct). Si elle dépose ses enfants à l'école à 8h30, elle n'aura pas le temps de rejoindre l'arrêt pour prendre le dernier bus de la matinée. Or, le premier bus de l'après-midi ne lui permettrait pas d'arriver à la MDR avant l'heure de sa fermeture. Il lui faudrait donc trouver une solution alternative (personne de confiance dans son entourage acceptant de déposer ses enfants à l'école, ou de l'emmener en voiture à la MDR...)

Itinéraires possibles depuis Sainte-Paule, pour se rendre à la MDR du Val d'Oingt.

Départ	Arrivée	Durée	Changement(s)	Moyen de transport
06:36 > 07:17		durée : 41min	changement : Aucun	
08:09 > 08:40		durée : 31min	changement : Aucun	
16:51 > 17:54		durée : 1h 03min	changement : Aucun	
18:01 > 19:04		durée : 1h 03min	changement : Aucun	

Source :
Capture
d'écran
du site
des Cars
du Rhône

Descriptif de l'itinéraire depuis Sainte-Paule, pour se rendre à la MDR du Val d'Oingt.

Bourg, Sainte-Paule
Jeudi, 30 Juin, 2022 - 16:51

- Départ à 16:51**
Destination : **Cave Coopérative**
Rejoindre : D 31 (117m)
Rejoindre : ROUTE SANS NOM (1701m)
Rejoindre : Grande Rue (80m)
Rejoindre : Cave Coopérative (0m)
Temps de trajet : **29min / 1898 M**
Temps d'attente : 1min
- Départ à 17:21**
A l'arrêt **Cave Coopérative (Val d'Oingt)**
Prendre : **Car 449**
Du réseau : **69 - RHÔNE - Les Cars du Rhône**
Direction : **Le Bois d'O. Petit Lac**
Arrivée à **17:28**
A l'arrêt **Le Bois d'O. Petit Lac (Val d'Oingt)**
- Départ à 17:29**
Destination : **AVENUE DU 8 MAI 1945**

59 AVENUE DU 8 MAI 1945, Val d'Oingt
Jeudi, 30 Juin, 2022 - 17:54

Source :
Capture
d'écran
du site
des Cars
du Rhône

⁶ On note que sur le site du Département, il est possible d'indiquer sa commune de résidence afin de calculer l'itinéraire jusqu'à la MDR la plus proche. Seulement cet itinéraire n'est renseigné qu'en voiture.

● Le besoin de renforcement et d'adaptation de l'offre de transports en commun existante aux réalités des personnes

↳ Voir les besoins non couverts, page 33

▶ Des horaires qui ne couvrent pas tous les besoins (notamment en termes d'accès à l'emploi)

Le besoin que l'offre de transport en commun déjà existante soit renforcée (en termes de fréquence de passage des véhicules) et adaptée (en termes d'horaires) pour correspondre aux réalités et aux impératifs de déplacement des personnes, a été souligné par les personnes elles-mêmes, ainsi que par de nombreux professionnels.



Des professionnels ont évoqué l'incompatibilité des horaires des transports en commun avec les besoins des personnes accompagnées :

"Si vous dépendez d'un réseau de bus : le moindre déplacement est extrêmement long et rien n'est compatible en termes d'horaires". Mission locale de Tarare



Et ce, notamment dans le cadre de l'emploi lorsque les personnes ont des horaires décalés. L'absence de transports desservant leur lieu de travail à ces horaires (souvent tôt le matin ou tard le soir) est un obstacle conséquent pour trouver un emploi, ou se maintenir dans celui-ci. La dépendance de leurs salariés aux horaires fixes des transports n'est pas toujours admise par les employeurs. Cela a été mentionné par les professionnels de trois structures rencontrées, notamment par la MDR de Tarare et Formavente :

"Là je pense qu'il y a réellement des manques. Surtout pour les contrats un peu particuliers qui sont en équipe, et quand on fait 17h-1h du matin, il faut avoir quelqu'un pour vous emmener si on n'a pas de moyens, à moins d'habiter pas trop loin". MDR de Tarare, assistante sociale

"À Thizy, une dame travaillait au supermarché. On lui demande de travailler le dimanche, ok ! Sauf que son horaire de train / bus la faisait arriver avec 15 minutes de retard le matin, seulement le dimanche ; les autres jours elle était à l'heure. Eh ben on l'a remerciée. L'employeur n'a pas voulu adapter l'horaire et lui permettre. Elle, elle proposait de faire 15 minutes en plus après". Formavente



Il a été souligné par les professionnels rencontrés à l'ACTEM que cela est particulièrement préjudiciable aux femmes, employées dans des métiers qui fonctionnent en horaires décalés. Ces métiers sont très féminisés du fait de la division sexuée du travail : travaux de ménage, maîtresses de maison..., et sont souvent des postes proposés par l'ADAPEI : *"Et donc pour lesquels il faut être sur place très tôt, et repartir à des horaires auxquels il n'y a pas de transports"* ; *"Il faut être sur place à 7h. [A la fin du créneau de travail] à 13h, il n'y a pas de car, il faut attendre la fin d'après-midi. Les messieurs s'en sortent mieux"*.



Ces contraintes d'horaires rejaillissent sur l'ensemble de la vie quotidienne. Le besoin d'une souplesse permise par des passages fréquents est souvent souligné concernant l'accès aux soins, et concernant les horaires de conduite et de reprise des enfants à l'école : *"le souci des Cars du Rhône c'est qu'il y en a beaucoup le matin et le soir, peut-être un le midi, mais sinon c'est compliqué pour les gens, même ceux qui sont sur la ligne de bus, c'est difficile de venir. S'ils doivent emmener les enfants à l'école, ou un rdv au milieu de la journée d'orthophoniste ou autre, ça c'est vraiment la réalité... Donc là-haut il n'y a que ça, et le transport à la demande"*. Centre social Orangerie, Tassin-la-Demi-Lune

"Sans voiture, le déplacement en transports avec les Cars du Rhône est le seul moyen pour St Symphorien sur Coise, mais les horaires sont adaptés au scolaire, ce n'est pas aidant pour la recherche d'emploi, ou l'accès aux droits. Il y a une liaison plus naturelle vers Ternay. Les communes sont mal reliées entre elles. Également le train à Sérézin-du-Rhône mais pour aller dans la métropole de Lyon". Mission locale Rhône Sud-Est



Du côté des allocataires du RSA et des jeunes en mission locale, ces difficultés liées aux horaires et à la fréquence des transports en commun ont été mentionnées à plusieurs reprises. Lorsqu'il a été demandé aux personnes si elles rencontraient des difficultés à utiliser les transports en commun, 28 personnes ont répondu que c'était le cas. 14 personnes ont choisi de détailler leur réponse en apportant des éléments qualitatifs et, parmi elles, 10 personnes évoquent la problématique des horaires. Elles y évoquent des transports pas assez fréquents, ou passant à des horaires qui ne correspondent pas à leurs impératifs de déplacement :

"Manque de bus le soir et le weekend en cars du Rhône et pendant les vacances scolaires".

Jeune en mission locale résidant à Ternay

"Les horaires des bus ne sont pas assez fréquents. Actuellement (depuis février 22), un seul bus par heure, donc c'est difficile quand on a un rendez-vous d'être à l'heure, il faut partir une ou deux heures en avance..."

Jeune en mission locale résidant à Colombier-Saugnieu

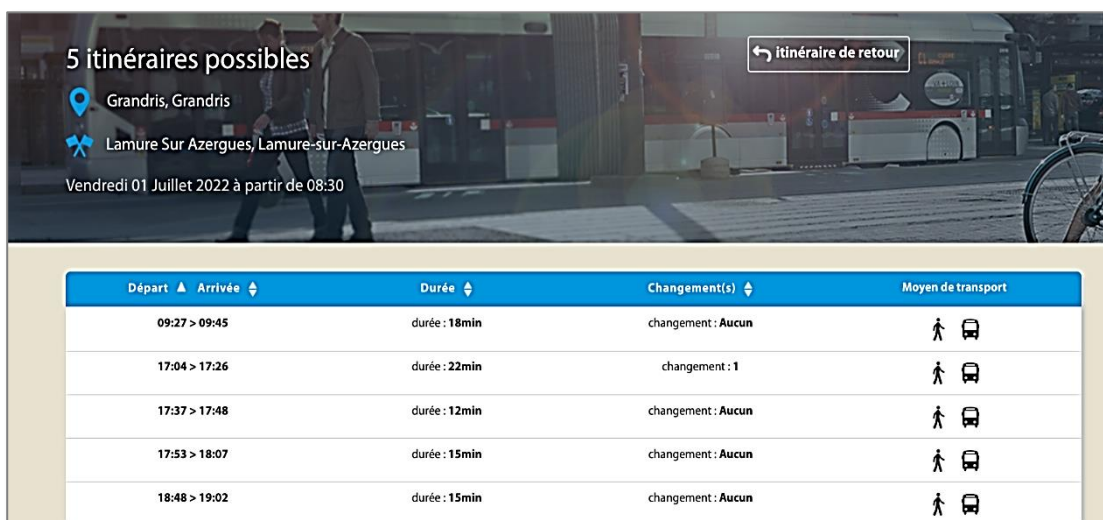


ETUDE DE CAS N°2

Une personne résidant dans le centre de Grandris (CLI 2), et ne possédant pas de voiture individuelle, doit se rendre pour un rendez-vous à la Maison du Rhône de Lamure-sur-Azergues, le vendredi 1er juillet matin (permanences de la MDR les mardis et vendredi, 8h30-12h15 puis 13h30-17h). Dans le cas où elle déposerait ses enfants à l'école à 8h30, elle pourrait se rendre à un arrêt de bus du centre de Grandris (ici gare de Grandris, départ à 9h35), pour arriver à Lamure-sur-Azergues rapidement, à 9h45 (trajet direct). Supposons qu'elle reste environ une heure à la MDR, elle sera prête à repartir à 11h. Cependant, pour le retour en transports en commun, il lui faudrait attendre jusqu'à la fin d'après-midi (bus à 16h57 depuis la place de la mairie de Lamure-sur-Azergues, avec un changement), et arriver à Grandris à 17h16.

En prenant les transports en commun, la personne devra donc passer la journée à Lamure-sur-Azergues, et elle ne pourra pas être présente à la sortie d'école de ses enfants. Une alternative, si la personne est en capacité physique, est de partir en car (car 39661) de la gare de Lamure à 11h35 et de se rendre jusqu'à à l'arrêt Grandris - la Folletière, puis de marcher 1,9 km le long de la départementale, avec une montée assez raide, pour rejoindre le centre de Grandris. Dans cette situation, la personne pourra être présente à la sortie de l'école, mais ses enfants doivent être également pris en charge pendant la pause méridienne (cantine ou autre).

Itinéraires possibles depuis Grandris, pour se rendre à la MDR de Lamure-sur-Azergues.



5 itinéraires possibles

Grandris, Grandris

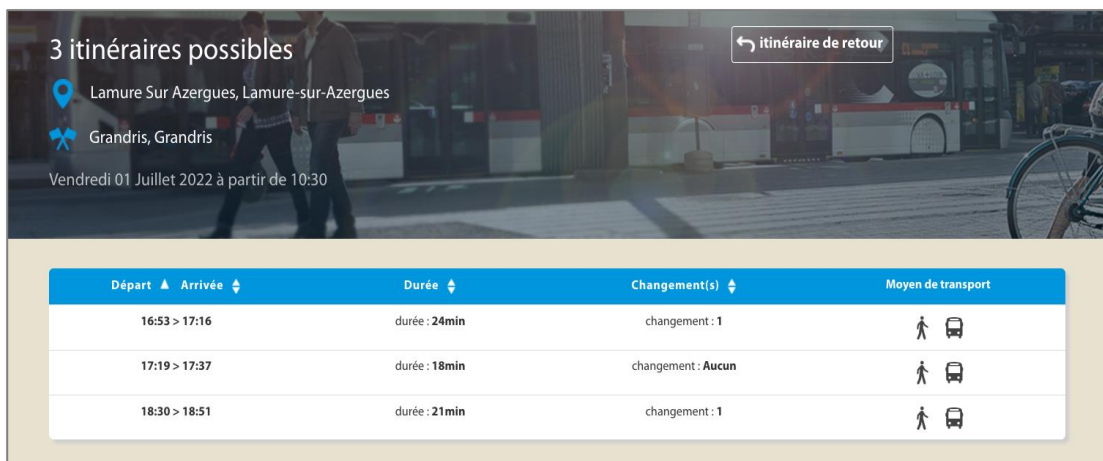
Lamure Sur Azergues, Lamure-sur-Azergues

Vendredi 01 Juillet 2022 à partir de 08:30

Départ ▲	Arrivée ▼	Durée ▼	Changement(s) ▼	Moyen de transport
09:27 >	09:45	durée : 18min	changement : Aucun	Personne, Bus
17:04 >	17:26	durée : 22min	changement : 1	Personne, Bus
17:37 >	17:48	durée : 12min	changement : Aucun	Personne, Bus
17:53 >	18:07	durée : 15min	changement : Aucun	Personne, Bus
18:48 >	19:02	durée : 15min	changement : Aucun	Personne, Bus

Source : Capture d'écran du site des Cars du Rhône.

Itinéraires retours possibles, pour rentrer à Grandris depuis la MDR de Lamure-sur-Azergues.



Départ ▲	Arrivée ▼	Durée ▼	Changement(s) ▼	Moyen de transport
16:53 >	17:16	durée : 24min	changement : 1	
17:19 >	17:37	durée : 18min	changement : Aucun	
18:30 >	18:51	durée : 21min	changement : 1	

Source : Capture d'écran du site des Cars du Rhône.

► **Des durées de trajet importantes, dues aux ruptures de charge et à une faible fréquence des transports**

La durée importante de certains trajets en transports en commun a également été soulignée par les professionnels et les personnes rencontrées. Cela correspond notamment à des zones d'habitation mal desservies, ce qui implique des ruptures de charge fractionnant les trajets et les rendant beaucoup plus longs. Qu'il s'agisse d'horaires décalés ou d'horaires ordinaires, qu'il s'agisse de se rendre en direction de la Métropole de Lyon ou dans une autre commune du Rhône, les lignes actuelles des Cars du Rhône ne permettent pas de couvrir les besoins formulés par les personnes.



Du côté des professionnels, ce besoin de diminuer les temps de trajets - notamment en favorisant le rapprochement entre zone d'emploi ou de formation et zones d'habitation - est apparu à de nombreuses reprises. Les longs temps de trajet sont notamment repérés pour les emplois appartenant au secteur d'activités des services, souvent féminisés.

"Il y a un centre de formation à Thizy. C'est bizarre qu'il se soit installé là. Il y a le train jusqu'à Amplepuis, puis après faut prendre le car, mais les horaires de car, ... il y a du temps d'attente donc y'a du renoncement. Parfois il faut aller jusqu'à Lyon, ou Saint-Germain au Mont d'Or et remonter (il n'y a pas de ligne transversale) donc pour les gens qui ont des enfants, des contraintes d'horaires, c'est très pénible".

Formavente

"Les dames, pour faire du ménage, on leur demande de se déplacer chez des particuliers. [...] Faut être sur place à 7h. 7h-13h. A 13h, y'a pas de car : il faut attendre la fin d'aprèm. Les messieurs s'en sortent mieux. [...] Une dame qui veut faire du ménage, même si elle habite à Amplepuis... De Amplepuis à la campagne d'Amplepuis, pour 2h de ménage, c'est difficile : il faut la voiture. TAD fait pas ça".

ACTEM

"Les gens qui vivent à Vaugneray, et jusqu'à Yzeron, sont reçus ici à Tassin. Une dame a mis 3h pour venir de Yzeron à Tassin... Le problème c'est quand il n'y a pas les TCL, qui ont une fréquence de passage importante. Les gens ont envie d'avoir de la liberté, de pouvoir compter sur un bus qui passe toutes les 20 minutes et de pouvoir organiser leur journée comme ça".

Centre social Orangerie



Certains professionnels ont mis en avant les conséquences que ces longs trajets peuvent avoir sur la vie des personnes, notamment en termes de découragement : un professionnel de la Mission Locale de Tarare nous a partagé la situation d'un jeune souhaitant faire du bénévolat, mais celui-ci se situant à 1h de transport de chez lui : "ce qui bloque est plus l'investissement nécessaire en temps de transport" constate le professionnel.



Ce besoin est appréhendé en lien avec la ruralité, cependant, on verra plus loin que de nombreux quartiers très urbains sont très enclavés et mal desservis également et sont aussi concernés par des temps de déplacements longs⁷.

⁷ Au niveau national, voir le rapport de ADCF, France Urbaine, Transdev *Quartiers populaires et mobilité, Enjeux et retours d'expériences locales*, janvier 2021, <https://www.adcf.org/files/THEME-Transports/etude-mobilites-WEB.pdf>

"C'est un territoire plutôt rural, les communes sont reliées par une route départementale et un peu de transports TCL mais ça dépend des communes. Les trajets sont très longs. Surtout si on n'a pas de voiture personnelle. En transports en commun les gens mettent facilement 1h30 pour venir".

MDR Genas



Du côté des personnes, la durée de trajets a été très fortement mentionnée comme étant un obstacle à la mobilité. A la question relative aux types de difficultés rencontrées pour se déplacer, elle constitue la deuxième catégorie récoltant le plus de réponses (36 personnes le mentionnent, soit 16,36% des personnes interrogées). Les 20 réponses qualitatives apportées viennent mettre l'accent sur le temps nécessaire pour réaliser les trajets, et notamment sur les ruptures de charge et la non-fréquence de certaines lignes. Cela entraînant une durée totale de déplacement parfois très longue. On peut ainsi lire dans les réponses : *"durée qui augmente car les bus ne sont pas assez fréquents"* (jeune en mission locale résidant à Colombier-Saugnieu), *"trop compliqué d'aller à Lyon, trop long : bus + tram"* (jeune en mission locale habitant à Meyzieu).

Des personnes, comme constaté par les professionnels, expriment le découragement qu'elles ressentent du fait de ces longs trajets : *"Quand le trajet est trop long, c'est vite décourageant professionnellement parlant"* (jeune en mission locale résidant au Breuil).



Cette difficulté à se déplacer facilement en transports en commun en raison des horaires est intéressante à confronter au « niveau de mobilité » tel qu'il est appréhendé dans les DMI. Ce niveau de mobilité est un indicateur construit par le professionnel remplissant la grille à partir de plusieurs éléments⁸ (durée maximum envisagée pour les déplacements domicile/travail ; mode de transport envisagé ; connaissance des communes à proximité ; acceptation ou non de ne pas rentrer chaque soir chez soi) afin de déterminer l'intensité comme réduite/moyenne/élevée. Si les premiers éléments retenus sont utiles, il nous semble que le dernier critère amène d'emblée à classer un grand nombre de personnes dans la catégorie des mobilités réduites. En effet, dans notre propre entourage professionnel, au sein de la MRIE, nous observons que peu de personnes accepteraient ne pas pouvoir rentrer à nos domiciles le soir. Cependant, sans savoir si dans l'indicateur cette variable a été pondérée pour être minorée relativement aux autres, qui sont plus utiles ici, il nous semble que cet indicateur apporte une information intéressante car elle prend en compte les durées de déplacements souhaitées (ou simplement possibles, au regard des multiples autres contraintes hors travail que les gens sont amenés à gérer).

Or, il apparaît qu'un nombre assez important de personnes (environ un tiers, 40 personnes sur les 138 rencontrées) sont qualifiées comme ayant une intensité élevée de mobilité à partir de leurs réponses.

⁸ Plus précisément, cet indicateur est construit à partir des réponses aux questions 9 et 10 du DIM :

9. Combien de temps seriez-vous prêt à passer dans les transports pour vous rendre de chez vous à une formation ou un emploi ? Moins de 30 minutes Entre 30 minutes et 1h, 1h et plus - Par quel(s) mode(s) de transport ? (question ouverte) – Quelles sont les communes que vous connaissez autour de votre ville d'habitation ? (question ouverte)

10. Accepteriez-vous une formation ou un emploi dans un lieu ne permettant pas de rentrer chaque soir chez vous ? Oui Non Envisageable - Justifiez votre réponse

Intensité de la mobilité géographique selon la commune de résidence

Lecture :

En ligne : 16 personnes sur les 40 personnes ayant une mobilité plutôt grande résident dans la CLI 1.

En colonne : 16 personnes sur les 50 personnes interrogées dans la CLI 1 ont une mobilité plutôt grande.

Résultats en effectifs car les valeurs sont trop faibles pour produire des pourcentages significatifs.

Mobilité géographique	CLI 1 Beaujolais	CLI 2 Rhône Ouest Pierres Dorées	CLI 3 Monts et Coteaux du Lyonnais	CLI 4 Sud, Est et Vallée du Rhône	Total
Plutôt grande	16	10	11	3	40
Plutôt moyenne	18	3	13	5	39
Plutôt réduite	16	15	24	4	59
Total général	50	28	48	12	138

Source : Innovation et Développement 2020-2021- Traitement MRIE 2022

La mobilité géographique souhaitée pour l'emploi, en termes de durée de déplacement notamment, ne semble pas à première vue liée aux caractéristiques du territoire (plus ou moins rural, plus ou moins éloigné de Lyon) : ainsi dans chaque CLI une part importante de personnes (un tiers pour les CLI 1 et 4, et la moitié ou presque pour les CLI 2 et 3) ont une mobilité réduite. D'autres facteurs agissent alors pour réduire la mobilité (santé, garde d'enfant, etc.). Cependant, on voit aussi que la mobilité plus grande concerne un tiers des personnes, résidant assez équitablement dans les 4 CLI, et qui doivent donc bénéficier de caractéristiques spécifiques autres que celles de leurs territoires respectifs. En revanche, là où la mobilité est réduite ou moyenne, la complexité pour mobiliser efficacement les transports disponibles, quand ils existent, doit agir comme facteur explicatif, et ce quel que soit la CLI.



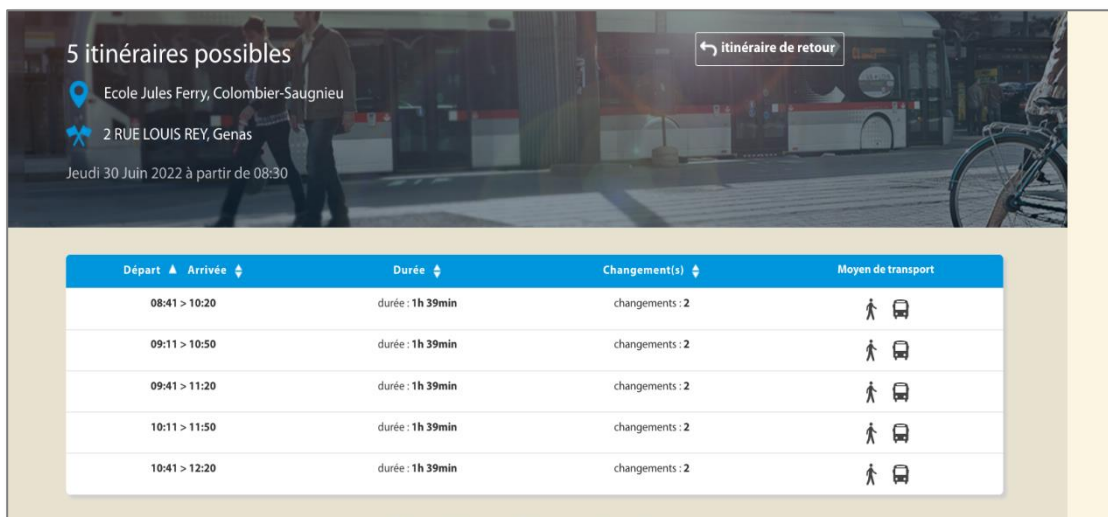
ETUDE DE CAS N°3

Une personne habitant dans le centre de Colombier-Saugnieu (CLI 4) et ne possédant pas de voiture individuelle doit se rendre à la permanence de la Maison du Rhône de Genas, le jeudi 30 juin 2022 matin.

La personne dépose ses enfants à l'école de Colombier-Saugnieu, et est donc disponible à partir de 8h30. Le trajet jusqu'à la MDR de Genas va lui prendre 1h39⁹, avec trois bus différents (bus E1, bus 47, bus 28), soit deux changements. Elle arrivera à 10h20. En supposant que la personne soit prête à repartir de la MDR à 11h30, elle sera de retour à Colombier-Saugnieu à 13h23, avec là aussi trois bus et deux changements. Au total, pour une heure de rendez-vous, la personne aura passé 3h27 à se déplacer (pour une durée de trajet aller-retour en voiture d'environ 35 minutes).

Itinéraires possibles depuis Colombier-Saugnieu, pour se rendre à la MDR de Genas.

⁹ Pour un itinéraire n'incluant pas plus de 700 mètres de marche.



5 itinéraires possibles

← itinéraire de retour

Ecole Jules Ferry, Colombier-Saugnieu

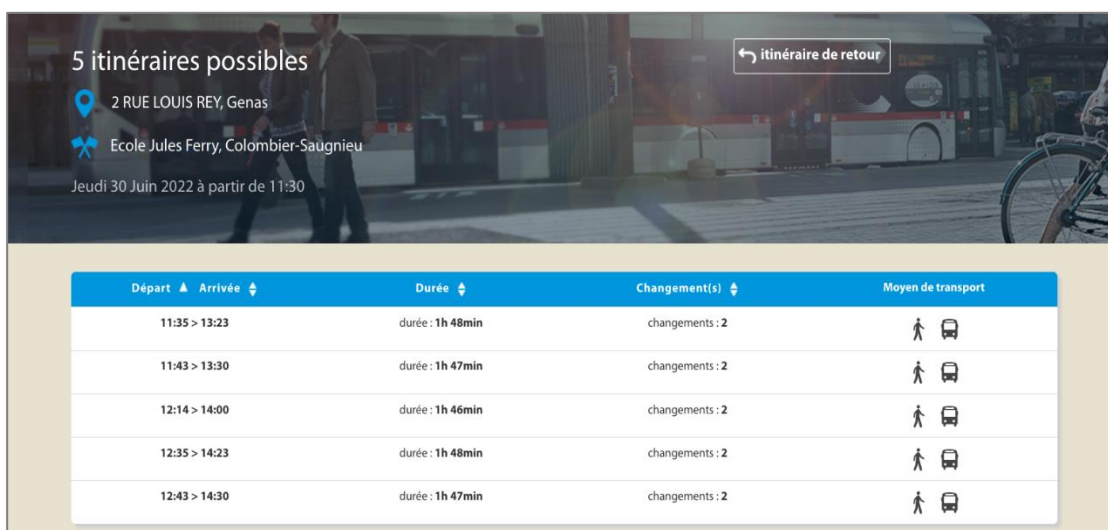
2 RUE LOUIS REY, Genas

Jeudi 30 Juin 2022 à partir de 08:30

Départ ▲	Arrivée ▼	Durée ▼	Changement(s) ▼	Moyen de transport
08:41 >	10:20	durée : 1h 39min	changements : 2	🚶 🚌
09:11 >	10:50	durée : 1h 39min	changements : 2	🚶 🚌
09:41 >	11:20	durée : 1h 39min	changements : 2	🚶 🚌
10:11 >	11:50	durée : 1h 39min	changements : 2	🚶 🚌
10:41 >	12:20	durée : 1h 39min	changements : 2	🚶 🚌

Source :
Capture
d'écran
du site
des Cars
du
Rhône.

Itinéraires retours possibles, pour rentrer à Colombier-Saugnieu depuis la MDR de Genas.



5 itinéraires possibles

← itinéraire de retour

2 RUE LOUIS REY, Genas

Ecole Jules Ferry, Colombier-Saugnieu

Jeudi 30 Juin 2022 à partir de 11:30

Départ ▲	Arrivée ▼	Durée ▼	Changement(s) ▼	Moyen de transport
11:35 >	13:23	durée : 1h 48min	changements : 2	🚶 🚌
11:43 >	13:30	durée : 1h 47min	changements : 2	🚶 🚌
12:14 >	14:00	durée : 1h 46min	changements : 2	🚶 🚌
12:35 >	14:23	durée : 1h 48min	changements : 2	🚶 🚌
12:43 >	14:30	durée : 1h 47min	changements : 2	🚶 🚌

Source :
Capture
d'écran
du site
des Cars
du
Rhône.

● Le besoin d'être sécurisé dans l'utilisation des transports en commun

Tout le monde n'est pas à l'aise à l'idée de prendre les transports en commun : professionnels et usagers ont mis en avant cette problématique des appréhensions liées aux trajets en transports.



Les professionnels sont nombreux à avoir mis en avant la nécessité de lever les freins liés aux appréhensions des personnes quant à l'utilisation des transports en commun. En effet, les éléments faisant obstacle à une mobilité autonome pour les personnes en précarité ne sont pas uniquement d'ordre monétaire, mais peuvent également être d'ordre physique, culturel ou psychologique. De nombreuses études, ainsi que de nombreuses associations et organismes travaillant autour de l'insertion sociale et économique soulignent cette multiplicité des déterminants faisant obstacle aux déplacements des personnes en situation de précarité¹⁰. Chez les professionnels rencontrés au cours de l'étude, le constat est fait d'une crainte d'utiliser les transports en commun chez certains, d'une "peur de l'inconnu" :

"Nous, on peut travailler sur tout ce qui a été dit : les freins, les peurs, les limites, les appréhensions... [...] Mais pour les gens, c'est impensable... Une montagne à gravir". Formavente



Cette montagne est liée à différentes choses, notamment au fait de devoir s'adapter, anticiper, combiner différents modes de transports :

¹⁰ Ville en mouvement, "Mobilités pour l'insertion !", URL : <https://www.ville-en-mouvement.com/fr/projets/mobilites-pour-linsertion> (vu le 04/07/2022)

"Ce que je vois c'est que l'offre de transport est importante à connaître mieux et à savoir se renseigner, souvent il y a 3 bus à prendre, il faut combiner, c'est compliqué, ça décourage les gens". MDR Genas



Il est également mis en avant par les professionnels un manque d'habitude, de connaissances quant au fonctionnement des transports en commun, qui peut venir renforcer le malaise des personnes quand il s'agit de les utiliser, par crainte notamment de "ne pas savoir les utiliser correctement" :

"Circuler dans Lyon, ils peuvent pas... [...] Le métro, ils connaissent pas bien" MDR de Tarare



Ainsi la routine installée est importante pour sécuriser les personnes :

"Ils n'ont pas l'habitude d'être en bus, ou de prendre les transports en commun, ils ne savent pas comment faire, ne connaissent plus l'offre existante (parfois ils ont pris les transports puis ont eu une voiture, ou bien ont arrêté de travailler, et ne savent plus)." MDR Genas



L'un des professionnels rencontrés exprime le fait que découlent de ces blocages des besoins en termes d'accompagnement, consistant notamment à faire les trajets avec les personnes pour débloquer les freins liés à certaines représentations :

"Amener les gens en train de Villeurbanne pour imaginer que c'est possible d'aller à Lyon, ça on peut le faire."
Formavente



Concernant les jeunes, certains professionnels notent surtout un souhait de ne pas sortir de leur espace ordinaire :

"Et il y a des réticences de certains jeunes à sortir de leur territoire. On le voit plus à Saint-Fons qu'à Saint-Symphorien d'Ozon. Et il y a de façon marginale une appréhension à prendre les transports."

Mission locale Rhône Sud-Est



Enfin, les diagnostics individuels de mobilité nous indiquent que les personnes se déplacent principalement seules, que ce soit pour des motifs administratifs (5 personnes sur 8 se déplaçant pour des motifs administratifs le font seules), personnels (78 personnes sur 119) ou professionnels (9 personnes sur 11). Les motifs cités ici étant principalement personnels (119 sur 138 personnes interrogées), que les personnes se déplacent seules ou accompagnées ne nous renseigne pas sur leurs capacités. Peut-être sont-elles accompagnées simplement car il s'agit d'une activité personnelle, et non d'un besoin pour se déplacer. On note aussi que 5 personnes se déplacent accompagnées pour des raisons professionnelles ou administratives, et ont donc probablement des difficultés de mobilité individuelle.



Se déplacer seul ou accompagné selon le motif de déplacement

Lecture :

1ère colonne : Parmi les 46 personnes se déplaçant plutôt accompagnées, 3 personnes se déplacent généralement pour des motifs administratifs, 41 personnes pour des motifs personnels, et 2 pour des motifs professionnels.

1ère ligne : Parmi les 8 personnes se déplaçant généralement pour des motifs administratifs, 3 personnes se déplacent plutôt accompagnées, et 5 personnes plutôt seules.

Résultats en effectifs car certaines valeurs sont trop faibles pour produire des pourcentages significatifs.

Motifs de mobilité en général	Plutôt accompagné(e)	Plutôt seul(e)	Total général
Administrative	3	5	8
Personnelle	41	78	119
Professionnelle	2	9	11
Total	46	92	138

Source : Innovation et Développement 2020-2021- Traitement MRIE 2022



Cette peur d'utiliser les transports en commun est aussi très liée à un état de stress que les transports peuvent provoquer chez les personnes, notamment en raison de circonstances pouvant remettre en cause leur fiabilité au niveau des horaires. Par exemple, le train est souvent associé à des retards et des grèves, qui peuvent entacher la crédibilité auprès des autres (notamment auprès des employeurs) :

"Là où il y a le train, c'est plus facile. Mais [...] avec les grèves, vous ne serez jamais fiables. On ne pourra pas compter sur vous, entre les grèves et les retards. Parfois les gens se freinent eux-mêmes : entre les grèves et les retards, je ne prends pas le train".
ACTEM

"Mais quand les trains ne passent pas, pour X ou Y raison, c'est compliqué pour aller travailler".

MDR de Tarare

"Ici, le train sur Villefranche, c'est facile. Mais c'est quand même source de stress parce qu'il y a souvent du retard, des trains annulés".

Formavente



Chez les personnes allocataires du RSA et les jeunes en mission locale rencontrés, ce besoin d'être sécurisé dans l'utilisation des transports en commun apparaît également. Les réponses qualitatives apportées par les personnes nous permettent d'aller plus dans le détail, de mieux comprendre certains des freins qui peuvent

rendre difficile pour elles le recours aux transports en commun. Au total, 25 personnes ont mentionné les craintes et/ou le stress dans l'utilisation des transports en commun comme constituant une difficulté qu'elles rencontrent pour se déplacer.



15 personnes ont choisi d'étayer cela en commentant leur réponse. On retrouve des éléments communs avec ce que partagent les professionnels, notamment en termes de stress lié au fonctionnement des transports en commun : la peur liée aux retards éventuels est mentionnée à plusieurs reprises. Ces retards, comme évoqué précédemment, peuvent être une source de stress importante pour les personnes : on peut penser ici à l'impact que peut avoir un retard important à un rendez-vous obligatoire, ou encore à l'image de fiabilité à renvoyer aux employeurs.



D'autres personnes mentionnent également des craintes liées à leurs capacités à utiliser les transports : "*peur de me tromper de ligne ou d'horaire*" (jeune en mission locale), mais également des craintes liées à l'environnement des transports en commun : "*mal à l'aise quand il y a trop de monde*" (jeune en mission locale), "*agoraphobie*" (allocataire du RSA).



Surtout, près des deux tiers des réponses qualitatives apportées mentionnent le sentiment d'insécurité que les personnes peuvent ressentir, ce qui n'était pas exprimé en tant que tel par les professionnels : "*parfois quand besoin de téléphoner, peur de se faire voler le téléphone*" (allocataire du RSA). Ce sentiment découle de certaines représentations mais aussi d'expériences vécues par les personnes (une jeune en mission locale évoque notamment une "*agression à la sortie du bus ou train*"). Notons que les réponses faisant état d'un sentiment d'insécurité ont majoritairement été émises par des femmes (5 répondantes sur les 6). Même si elles ne sont pas mentionnées en tant que telles, cela renvoie à des violences sexistes dans les transports.

● Le besoin d'accès à la voiture, notamment en levant les freins financiers

Dans les discours des professionnels, comme dans celui des usagers, la voiture individuelle est encore aujourd'hui au centre des attentions : elle est très souvent citée comme le moyen d'échapper aux aléas des autres modes de transport. Cependant, professionnels et personnes accompagnées gardent à l'esprit que la voiture est aussi source de dépenses financières importantes, qu'il faut pouvoir supporter.



Les professionnels sont nombreux à mettre en avant les besoins que leur expriment les personnes accompagnées quant à l'accès et l'utilisation de la voiture personnelle. Les professionnels de la MDR de Vaugneray soulignent d'ailleurs que l'absence de voiture rallonge en général le temps passé par les gens au sein d'un dispositif. Ils notent bien les difficultés financières que cela peut représenter pour les personnes, du fait des coûts qu'engendrent le fait d'apprendre à conduire une voiture (passer le code et le permis) et d'en posséder une : assurance, entretien de la voiture, carburant...

"Pour avoir le permis avec l'auto-école sociale ils l'auront on est sûr ! Mais les 3/4 ne pourront jamais s'acheter une voiture et payer l'assurance [...]."
MDR de Tarare

"J'ai une dame qui vient d'avoir le permis. Elle veut acheter une voiture avec un micro-crédit des Restos du Cœur, mais le RSA n'est pas suffisant pour faire un micro-crédit. C'est compliqué. Elle ne sait pas comment faire."
ACTEM

"Et même s'ils peuvent s'acheter une voiture pas chère, vu le prix des assurances jeune conducteur, quel que soit l'âge, ils peuvent pas ! Et s'ils arrivent à s'acheter une voiture à 2000 euros, il y a de grandes chances qu'elle n'ait pas la bonne vignette s'il faut aller travailler à Lyon."
MDR de Tarare

"De nombreuses personnes disposent d'une voiture, mais elle fonctionne plus ou moins bien..."
MDR de Vaugneray



L'accès au permis de conduire et à la voiture individuelle est la voie d'accès à la mobilité principalement envisagée comme réponse au besoin de déplacement, ceci pouvant aussi être directement formulé ainsi par les personnes accompagnées.

"Les locations de véhicules pour les jeunes qui auraient le permis ici on n'a pas. On n'a jamais de véhicule disponible. Il y a un fossé entre ceux qui sont véhiculés et les autres. On le voit avec la garantie jeunes à Saint-Fons. Il y a une question de temporalité. Et l'accès au permis est plus difficile pour les plus pauvres".



Ce besoin d'aide financière pour soutenir l'accès au permis de conduire et l'utilisation de la voiture se constate également dans les sollicitations que les professionnels font du fond d'aide aux jeunes (comme nous l'ont dit les professionnels) et du fond d'aide à l'insertion (données ci-dessous).



Types d'aides attribuées

Lecture : 54% des dossiers, soit 70 dossiers, concernent au moins un coup de pouce mobilité. Le total des sommes mandatées s'élève à 10 450€, ce qui représente 37,3% du total des sommes mandatées pour toutes les aides attribuées.

Types d'aides attribuées	Nombre de dossiers	% Nombre de dossiers	Sommes mandatées	% Sommes mandatées
Coup de pouce mobilité	70	54%	10 450,50 €	37,3%
Permis B	23	18%	7 366,00 €	26,3%
Coup de pouce garde d'enfant	20	15%	7 150,00 €	25,5%
Frais de restauration	14	11%	2 584,00 €	9,2%
Formation	1	1%	136,98 €	0,5%
Création d'entreprise	1	1%	50,00 €	0,2%
Formation Région	1	1%	296,00 €	1,1%
Total	130	100%	28 032,98 €	100%

Source : Bilan 2021 du Fonds d'aide à l'insertion (FAI), Département du Rhône



Mobilisation du FAI par les référents

Lecture : Les référents de Formavente ont mobilisé le FAI pour 55 dossiers.

Référent	Nombre de dossiers
FORMAVENTE	55
PLIE VCA	12
Conseil Départemental du Rhône	11
WAOUP SHAKER	10
Verneil Formation	8
ATRE Services	6
ACTEM	5
GES	5
Pôle Emploi	5
Estime	4
L'Abri	2
Sud-Ouest Emploi	2
AIDE AJD	1
CSC Archipel	1
Centre Social de l'Orangerie	1
ICARE	1
Ressourcerie des Monts du Lyonnais	1
Total	130

Source : Bilan 2021 du Fonds d'aide à l'insertion (FAI), Département du Rhône

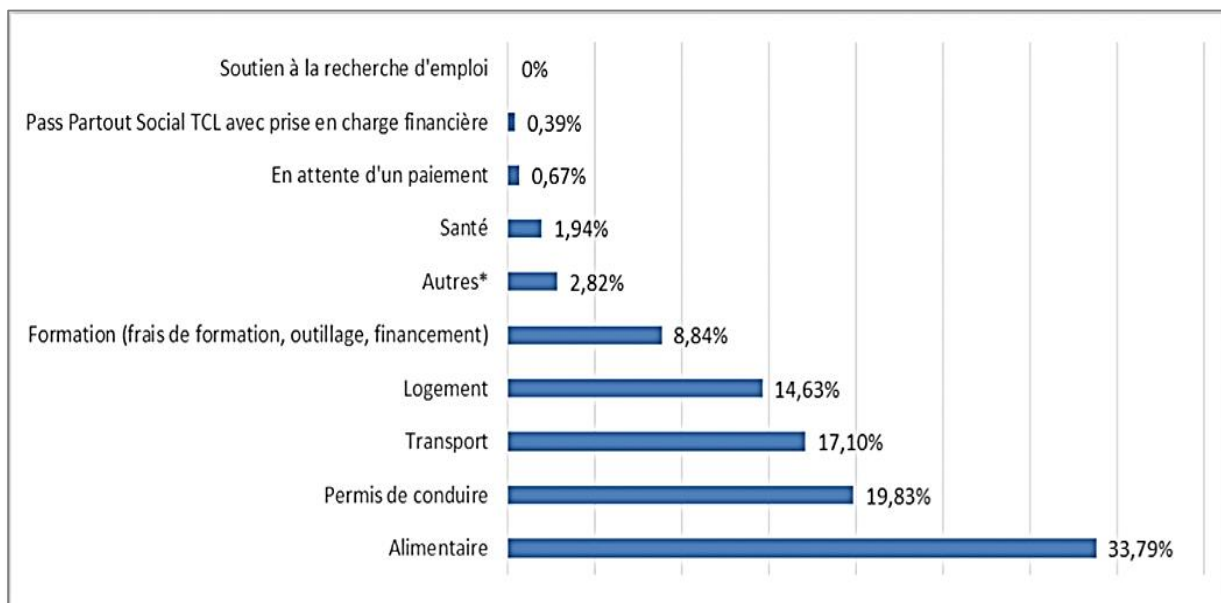


La nature des aides attribuées par le FAJ en 2021

Précisions apportées par le Département :

99 attestations TCL sans participation financière du FAJ ont été délivrées.

47 % des aides ont été accordées en urgence avec une procédure allégée.



Source : Bilan 2021 du Fonds d'aide à l'insertion (FAI), Département du Rhône



Par ailleurs, les solutions existantes de soutien à l'obtention du permis ou d'utilisation de la voiture pour les personnes en précarité sont évoquées par les professionnels rencontrés comme étant des dispositifs ne répondant pas totalement aux besoins que leur expriment les personnes. Les garages solidaires, par exemple, ont été pensés pour permettre l'entretien et la réparation des voitures à moindre coût, mais les personnes ont toujours une part à payer, qui peut être bloquante :

"Si le contrôle technique ne passe pas, ils vont faire les réparations à moindre frais. Mais ils ne vont pas faire des choses coûteuses comme la courroie de distribution car la personne participe au financement sur 7 ou 800 euros il paie une centaine d'euros".
Formavente



Par ailleurs, le Département compte peu de garages solidaires, obligeant une part importante des potentiels usagers à réaliser un trajet de plus de 30 minutes en voiture pour s'y rendre.

↳ Voir les besoins non couverts, page 38



Un autre soutien existant à la mobilité des personnes en précarité souhaitant utiliser la voiture est celui des auto-écoles sociales. Une auto-école sociale permet d'intégrer un parcours avec une pédagogie adaptée, pour un coût beaucoup moins important qu'une auto-école classique (autour de 250 euros, prix variant un peu en fonction des différentes auto-écoles sociales). Un professionnel de la Mission Locale de Tarare constate que la plupart des jeunes inscrits vont jusqu'au bout du parcours et obtiennent le permis. Cependant un professionnel de l'ACTEM pointe du doigt les freins qui peuvent exister à l'inscription des personnes dans l'auto-école sociale de Tarare, l'un des trois critères d'éligibilité (qui sont définis au niveau de chaque école, en l'absence de critères nationaux) étant le fait de présenter des difficultés d'apprentissage. Le professionnel constate que cela n'est pas le cas de toutes les personnes présentant des difficultés à financer le passage du permis de conduire. En ce sens, un professionnel de Formavente rappelait que sur 60 candidats proposés, 10 à 15 étaient retenus.



Autre observation de limitation des auto-écoles sociales, le niveau scolaire requis, même bas, entraîne quoi qu'il arrive la non-adaptation de cette option pour certains publics.

"Et sinon par rapport à l'emploi on a des personnes qui pourraient faire du ménage ou des aides à domiciles mais l'ADMR demande le permis de conduire. Plus le véhicule forcément, et ça aussi c'est compliqué. C'est compliqué aussi parce qu'il y a des personnes qui ont un très faible niveau scolaire et qui ne peuvent même pas prétendre à l'auto-école sociale..."

Problème de lecture ? Pas d'alphabétisation ?

Non pas forcément, mais des gens qui n'ont pas été scolarisés, parce qu'il fallait s'occuper d'un parent âgé, ou d'un parent à la campagne... sur une fratrie ça arrive. Qu'il y ait un enfant qui soit... pas sacrifié mais bon, c'est sa mission".

Centre social Orangerie



Une professionnelle de l'ACTEM fait le lien avec l'emploi, et les demandes des employeurs :

"C'est le frein majeur, les boîtes d'intérim n'appellent pas si t'as pas le permis [...] On a beaucoup besoin sur Tarare d'aide à domicile, mais pour ça il faut le permis pour aller d'une maison à une autre, parfois excentrée".

ACTEM



Par ailleurs, il a également été souligné au cours de cet entretien que, dans le cadre d'un travail avec des horaires fractionnés, l'utilisation de la voiture peut représenter un coût très important :

" [Les personnes se disent] je ne vais pas payer l'essence pour 2 heures de ménage : c'est un frein qui se rajoute".

ACTEM



Pour les personnes allocataires du RSA et les jeunes en mission locale rencontrés, les besoins en termes d'accès et d'utilisation de la voiture sont extrêmement prégnants. Il s'agit du mode de déplacement le plus investi par les personnes interrogées, après la marche à pied : 66 personnes utilisent la voiture personnelle, soit 30% des répondants. Ce chiffre reste beaucoup plus faible que pour la population française en activité : en 2017, 74 % des actifs en emploi qui déclarent se déplacer pour rejoindre leur lieu de travail utilisent leur voiture¹¹. L'utilisation de la voiture de parents comme mode de déplacement habituel est, quant à elle, mentionnée par 39 personnes (soit 17,7% des répondants) ; et l'utilisation de la voiture du conjoint ou d'amis a fait l'objet de 18 mentions (soit 8,2% des répondants). Lorsque l'on croise ces données, en y ajoutant la personne utilisant une voiture en libre-service, on constate qu'au total 114 personnes (soit 51,8% des répondants) ont recours à la voiture pour se déplacer habituellement.



Par ailleurs, il est intéressant de constater que l'utilisation d'une voiture personnelle comme mode de déplacement habituel varie beaucoup avec l'âge des répondants : alors qu'un quart (25,2%) des 18-25 ans y ont recours, la moitié des 26 à 44 ans le font. Ces proportions diminuent ensuite chez les 45 à 54 ans (27,8% d'entre eux) et chez les plus de 54 ans (26,7% d'entre eux). En revanche, l'utilisation de la voiture de parents est, elle, beaucoup plus répandue chez la tranche des 18-25 ans (26,8% d'entre eux, contre 3,9% des 26 à 44 ans).



On remarque également que la voiture personnelle est utilisée par une proportion presque similaire de femmes et d'hommes, avec une légère supériorité du côté des femmes (31,2% d'entre elles l'utilisant comme mode de déplacement habituel, contre 29,2% du côté des hommes). Par ailleurs, le recours à la classification des communes de la MRIE est intéressant ici : il nous permet de constater que la voiture personnelle est utilisée par au moins la moitié des personnes résidant dans une petite commune périphérique en difficulté (66,7% des répondants) et des pôles d'emplois précaires en périphérie (50% des répondants).



La voiture est considérée par un nombre important de personnes comme le mode de déplacement qui peut les aider dans leurs déplacements : à la dernière question des entretiens, soit "qu'est-ce qui pourrait vous aider dans vos déplacements ?", les personnes ont pu apporter des réponses qualitatives pour exprimer leurs besoins. Ce que l'on constate, c'est que 37 personnes estiment que ce qui pourrait les aider serait d'obtenir une aide financière à l'achat ou à l'utilisation de la voiture : "*aide financière pour le carburant*" (jeune en

¹¹ Brutel Chantal, Jeanne Pages (INSEE), "La voiture reste majoritaire pour les déplacements domicile-travail, même pour de courtes distances", INSEE Première n°1835, paru le 19 janvier 2021 : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/5013868>

mission locale), ou encore "j'ai une vieille voiture qui "chauffe" donc je ne peux pas rouler avec et je ne peux pas en acheter une autre" (allocataire du RSA). En effet, les voitures des ménages pauvres sont souvent plus anciennes et moins bien entretenues, consomment davantage, manquent plus souvent d'assurance...¹² Par ailleurs, beaucoup de personnes vivant la précarité n'ont pas de permis, dont le coût moyen d'obtention est de 1800 euros.¹³ Dans notre enquête, 24 personnes mentionnent que l'obtention du permis leur permettrait de mieux se déplacer : "Le problème c'est que j'habite à la campagne, il n'y a rien, je ne peux pas me déplacer, il me faut le permis voiture" (jeune en mission locale résidant à Colombier-Saugnieu), "pouvoir financer mon permis et avoir ma propre voiture" (allocataire du RSA)... La majorité des personnes mentionnant l'obtention du permis de conduire comme pouvant les aider sont des jeunes (16 personnes sur 24). L'obtention du permis de conduire prend une acuité particulière pour les jeunes ayant peu d'expérience professionnelle, ou étant peu diplômés. On peut rappeler ici que la capacité d'utilisation d'une voiture augmente les chances d'avoir accès à l'emploi, et améliore la place des candidats sur le marché du travail.¹⁴

● Le besoin de lever les freins de mobilité liés à la garde des enfants, pour les femmes qui assument plus souvent que les hommes cette responsabilité

Personnes accompagnées et professionnels notent que les mobilités peuvent être freinées par certaines contraintes, et notamment la garde des enfants, surtout s'ils sont en bas âge. Les femmes sont vues comme davantage touchées par cette problématique de la garde des enfants, mais aussi comme celles qui doivent, le plus souvent, assumer le quotidien tout en s'occupant de leurs enfants. De manière générale, les femmes sont plus exposées à des formes de sur-mobilité contraintes¹⁵.



Pour les mères et femmes au foyer, l'accès à des commerces de proximité (dont, parfois, le coût élevé amène les personnes vivant la précarité à se déplacer plus loin pour avoir accès à un commerce moins onéreux), est l'une des causes de cette sur-mobilité. Ainsi l'accès à une alimentation de qualité, sans être trop chère, est revenue plusieurs fois au cours des entretiens comme étant rendue difficile sans voiture (certains villages ne comptant aucun commerce alimentaire avec des tarifs abordables), et ce encore plus quand ces contingences sont assumées avec les enfants.

"J'ai vu des dames qui ont des enfants petits et vivent à l'Arbresle, qui disent quand même que c'est compliqué pour faire les courses, entre la poussette, le chariot, celui [l'enfant] qui veut pas avancer... toutes les semaines c'est difficile..."
 Centre social Orangerie



Par ailleurs, l'usage de véhicules prêtés par l'entourage, outre les effets de dépendance que cela peut entraîner, peut également venir renforcer ce phénomène de sur-mobilité, avec des déplacements supplémentaires afin d'aller chercher le véhicule, de le ramener, ou parfois de déposer son conjoint au travail afin de disposer du véhicule pendant la journée. Dans notre enquête, nous avons constaté que le recours à la voiture d'un conjoint ou d'un ami est beaucoup plus important du côté des femmes : sur les 18 personnes concernées, 14 sont des femmes (soit 77,8% d'entre elles).

¹² Jouffe, Y. (2014). La mobilité des pauvres : Contraintes et tactiques. *Informations sociales*, 182, 90-99 : <https://doi.org/10.3917/inso.182.0090>

¹³ Une formation personnalisée et de qualité, un permis de conduire moins cher. Ministère de l'Intérieur, 2 mai 2019 : <https://mobile.interieur.gouv.fr/Archives/Archives-des-actualites/2019-Actualites/Le-permis-pour-tous#:~:text=le%20co%C3%BBt%20de%20l'examen,qui%20d%C3%A9passent%20parfois%2060%20jours>

¹⁴ Anne, D., Le Gallo, J. & L'Horty, Y. (2020). Faciliter la mobilité quotidienne des jeunes éloignés de l'emploi : une évaluation expérimentale. *Revue d'économie politique*, 130, 519-544 : <https://doi.org/10.3917/redp.304.0015>

¹⁵ GIBOUT, Christophe. La "sur-mobilité" : une question de genre ? In : Femmes et villes [en ligne]. Tours : Presses universitaires François-Rabelais, 2004. Disponible sur Internet : <http://books.openedition.org/pufr/373>



Les professionnels constatent assez régulièrement que les mobilités sont plus difficiles à gérer quand le foyer compte des enfants à charge, et ce d'autant plus pour les femmes que pour les hommes. Les personnes en précarité, et notamment allocataires des minima sociaux, ont plus difficilement accès aux modes d'accueil¹⁶ et l'on sait que, de manière générale, un déséquilibre existe encore dans la gestion des tâches domestiques, qui reviennent plutôt aux femmes qu'aux hommes. Par ailleurs, hommes et femmes ne réalisent pas les mêmes types de déplacement : les secondes ont, plus que les premiers, tendance à cumuler des déplacements plus courts qui s'enchaînent. Si les déplacements des hommes s'expliquent principalement par leurs activités professionnelles, les femmes se déplacent davantage pour des motifs liés à la prise en charge des proches et des tâches domestiques. Cela peut venir accentuer des phénomènes de sur-mobilité (se déplacer pour confier, pendant quelques heures, son enfant à une personne de confiance), rajouter des contraintes de planning (attendre la fin de la sieste de l'enfant pour se déplacer avec lui, par exemple), ou entraver la mobilité, notamment lorsque les déplacements avec l'enfant sont difficiles.

"Quand elles sont seules avec des enfants, c'est difficile."

ACTEM

"C'est vrai qu'il y a quand même des cars tôt le matin et tout, mais... Je parle de personnes seules avec des enfants, ou en couple, y a des choses de possible. Mais s'il faut prendre le premier car à 5h du matin, ils font comment ?"

MDR de Tarare

"J'avais eu l'info que la cité scolaire cherchait des agents de service en remplacement. Y avait une dame avec deux enfants en bas âge ; elle avait pas de voiture. Les horaires, c'était compliqué. Ben elle pouvait pas. Parce qu'elle était seule avec deux enfants. C'était à 6h du matin. Elle me disait : 'avec une voiture, je pourrais partir plus tard et trouver une voisine pour les enfants, mais sans voiture... Je peux pas. Je pars trop tôt'."

MDR de Tarare

"Voilà, mais les familles monoparentales, ça va être très compliqué... Après il y a une dame, j'avais réussi à ce qu'elle soit prise, mais quand se rajoutent plusieurs facteurs, ça grippe un peu le système... Pas spécifique aux personnes là-haut... mais déjà se projeter, quand on sait pas comment on y va, les personnes ont tendance à rester dans leur commune... Les formations ce n'est pas possible non plus, si on a besoin d'être à Lyon à 9h, et de tenir cet engagement dans la durée, alors qu'il y a le coût de la cantine, d'une garde en périscolaire, etc."

Centre social Orangerie

"Ça donne l'impression que c'est bloqué, pour aller à Lyon... c'est plus fort encore pour les femmes isolées, en plus quand elles n'ont aucune famille ici. Elles ont un manque de relais. Et ça amène un manque de souplesse s'il y a un imprévu."

Centre social Orangerie

"Pour revenir sur la mobilité, nous on utilise beaucoup le périscolaire pour faciliter les allées et venues sur les entreprises et attendre que les enfants soient scolarisés, et pouvoir laisser les enfants à la cantine. C'est souvent ce qu'elles demandent : j'attends que mon petit rentre à l'école à temps plein à la rentrée."

Formavente



Les difficultés liées à l'organisation de la garde des enfants ou des trajets avec les enfants sont mentionnées par 20 personnes, soit 9,1% des personnes ayant participé aux entretiens. Les réponses qualitatives viennent souligner la difficulté de faire garder ses enfants, mais aussi les difficultés de trouver des horaires de transports compatibles avec les horaires scolaires ou de se déplacer avec les enfants :

"On n'a pas trouvé de crèche. Des fois mon fils (2 ans et demi) reste avec mon mari, sinon je l'amène avec moi en poussette. C'est difficile de prendre le bus avec mon fils et me déplacer avec lui"

Jeune femme en mission locale



¹⁶ La MRIE a animé en 2018 une réflexion parents-professionnels sur les modes d'accueil, portée par le Conseil Départemental du Rhône et la CAF du Rhône. L'objectif étant de réfléchir ensemble à comment favoriser un meilleur accès aux modes d'accueil pour les personnes en insertion dans le département. Etude consultable sur le site de la MRIE : <http://www.mrie.org/images/MRIE/mrie/MRIE/DOCUMENTS/ETUDES/MeilleurAccesAuxModesdAccueil - MRIE 2019.pdf>

Notons qu'on retrouve ici aussi la dimension genrée de cet enjeu, qui est mentionné par 5 hommes et 15 femmes (au regard du nombre plus important de femmes ayant répondu aux entretiens, une répartition égale des réponses aurait été d'environ 11 femmes et 8 hommes).

B. Les besoins identifiés prioritairement par les personnes

● Le besoin d'être accompagné quant aux coûts des transports en commun

Chez les allocataires du RSA et les jeunes en mission locale rencontrés, le coût des transports en commun est cité comme un obstacle à la mobilité. Cela revient très peu dans le discours des professionnels, ce qui nécessite d'interroger la transmission des informations concernant les soutiens existants au financement des transports en commun.

Parmi les difficultés liées au coût venant entraver les personnes dans leurs déplacements, ont été mentionnés explicitement par 23 personnes le coût des transports en commun : "*Pas suffisamment de ressources pour payer le trajet A/R Lyon-Villefranche en train (environ 16€)*" (jeune en mission locale), "*les titres de transport sont chers*" (jeune en mission locale) ... Par ailleurs, les aides financières ou les tarifs réduits sur les transports en commun sont mentionnés par 16 personnes comme étant des éléments qui pourraient les aider dans leurs déplacements.

Parmi les 23 personnes pour lesquelles le coût des transports en commun est un obstacle à la mobilité, 5 personnes n'utilisent pas de transports en commun comme mode de déplacement habituel, ce qui suppose un nonaccès à ce mode de transport du fait de son coût (pour 4 d'entre elles, le coût est mentionné comme seule difficulté). En ce qui concerne les personnes utilisant les transports en commun comme mode de déplacement habituel et mentionnant des difficultés liées à leur coût, on observe que cela touche à parts à peu près égales le train (9 personnes mentionnant des difficultés liées au coût), les TCL (9 personnes mentionnant des difficultés liées au coût), et les Cars du Rhône (8 personnes mentionnant des difficultés liées au coût).

Il est intéressant de croiser ces réponses avec la connaissance des dispositifs de soutien à la mobilité existants. Sur ces 23 répondants, 12 personnes n'avaient pas connaissance au moment de l'entretien des tarifs réduits Illico solidaire, TCL et autres. Par ailleurs, 14 personnes n'ont reçu aucune aide concernant la mobilité. Nous pouvons émettre ici l'hypothèse d'une forme de non-recours, avec des dispositifs qui n'arrivent pas jusqu'aux personnes concernées.

● Le besoin de soutien de l'accès aux droits des personnes ayant des problématiques de santé et des aidants familiaux

Les enjeux de santé, en lien avec les mobilités, sont surtout évoqués directement par les personnes. De rares professionnels en ont fait mention, et analysent l'absence de mobilité comme étant la conséquence de problèmes de santé (addictions, pathologies somatiques ou psychiques), qui va ensuite retentir sur l'accès aux droits.

"On ne travaille pas l'emploi dans le cadre du RSA. Les personnes que nous suivons sont justement celles qui sont beaucoup trop loin, en termes de santé mentale et d'addictions... Il y a un grand travail administratif à faire : des papiers à refaire par exemple... et il s'agit surtout pour les personnes d'accepter d'être aidées, de recréer du lien social. [...] Ça peut être des gens qui ont perdu leur permis, à cause des addictions souvent, et ensuite il y a un isolement... Et aussi d'autres qui conduisent sans permis, donc après il y a des problèmes judiciaires... Des gens qui ont toutes les infos mais qui ont baissé les bras. Des gens sans enfants le plus souvent, plus isolés..."

Fondation AJD

Mais l'on constate aussi qu'il y a des personnes pour lesquelles l'absence de mobilité est la cause d'un accès aux soins difficile ou impossible, ce qui va avoir des conséquences d'aggravation de la précarité.

Les enjeux de santé sont mis en avant de manière importante par les personnes : la santé constitue le troisième type de difficulté le plus mentionné : 34 personnes déclarent que la santé est un obstacle à leurs déplacements.

21 réponses qualitatives ont été apportées, faisant état de problématiques de santé physique chez les personnes elles-mêmes. On retrouve cinq réponses en ce sens, notamment chez des personnes de plus de 50 ans : "*position difficile à garder*" (allocataire du RSA, 60 ans), "*par moments des difficultés à marcher à cause de problèmes à un pied*" (allocataire du RSA, 52 ans). On constate également des problèmes de santé psychique, avec trois réponses en ce sens, notamment "*agoraphobie*" (jeune en mission locale), "*stressé lors des trajets*" (jeune en mission locale).

Par ailleurs, trois réponses soulignent des problématiques liées à la situation des aidants familiaux, avec des personnes pour lesquelles l'accompagnement d'un tiers rencontrant des problèmes de santé les empêchent de quitter leur domicile. Ces réponses soulèvent la nécessité d'avoir accès à des modes de transport adaptés, mais se pose aussi la question de l'accès aux soins (de santé mentale, notamment) et aux services d'aide à la personne, notamment lorsque ces derniers sont loin du domicile.

C. Les besoins identifiés prioritairement par les professionnels

● Le besoin de lever les freins liés au numérique

Les professionnels rencontrés sont nombreux à identifier, chez les usagers, des freins psychologiques ou cognitifs à la mobilité, qu'il convient de lever.

Parmi ces freins, les difficultés liées à l'utilisation et à la maîtrise des outils numériques ainsi qu'à la complexité des démarches administratives pour accéder à certains dispositifs sont fréquemment évoquées.

"Y a peut-être le TAD. [...] Et faut-il encore qu'ils sachent faire la démarche du TAD et tout. "

MDR de Tarare

" [A propos des Zoé en gare de Tarare] [...] C'est tout un art dans la résa au niveau du numérique. [...] Et faut monter un dossier aussi. Oui, oui, oui. Rien que pour mettre les applis pour COvoit'ICI... Si on fait pas avec eux, ils feront pas. Pour la Zoé aussi, je crois que c'est Clem, l'appli. " ACTEM

Pour les jeunes, du point de vue des professionnels il s'agit davantage d'accéder aux outils utiles pour l'insertion :

"L'accès au numérique ça me semble peu un problème : ils ont tous accès au wifi, par le téléphone, et à un ordinateur. Mais toutes les permanences (à Communay, à Saint-Pierre Chandieu, à Terray) sont des antennes pas aussi bien équipées que Saint-Symphorien-sur-Coise".

Mission locale Rhône Sud-Est

Les DIM nous renseignent sur l'accès au téléphone, avec ou sans internet, ainsi que sur la possession d'un PC ou d'une tablette.

Accès au numérique par portable	Non bénéficiaire RSA	Bénéficiaire RSA	Total général
N'a pas de téléphone portable	2	1	3
A un téléphone portable avec internet	42	74	116
A un téléphone portable sans internet	7	10	17
Total	51	85	136

Ce premier tableau nous indique que les bénéficiaires du RSA orientés vers les DIM sont une écrasante majorité à posséder un téléphone portable avec internet (74 sur 85), proportion comparable aux personnes non bénéficiaire du RSA (qui peuvent être des demandeurs d'emploi de longue durée, des jeunes en mission locale, des personnes avec une RQTH notamment). Cependant, un peu plus de 10% des bénéficiaires du RSA n'ont pas accès à internet via leur téléphone (soit 10 sur 85). Seul une personne sur les 85 bénéficiaires du RSA n'a pas de téléphone portable.

Accès au numérique par portable	Non inscrit ML	Inscrit ML	Total général
N'a pas de téléphone portable	3		3
A un téléphone portable avec internet	101	15	116
A un téléphone portable sans internet	15	2	17

Total	119	17	136
--------------	------------	-----------	------------

Du côté des jeunes en mission locale, tous sont munis d'un téléphone, et la proportion de ceux n'ayant pas accès à internet par ce biais est faible (2 sur 17).

Utilise PC ou tablette	Non inscrit ML	Inscrit ML	Total général
Pas de PC / tablette	60	8	68
PC/ tablette avec internet	53	9	62
PC/ tablette sans internet	7		7
Total	120	17	137

La question de l'utilisation d'un PC ou d'une tablette apporte plus de contraste : près de la moitié des jeunes inscrits en mission locale (8 sur 17) n'en possède pas, proportion identique à celle des autres répondants au DIM (60 sur 120).

Utilise PC ou tablette	Non bénéficiaire RSA	Bénéficiaire RSA	Total général
Pas de PC / tablette	22	46	68
PC/ tablette avec internet	27	35	62
PC/ tablette sans internet	3	4	7
Total	52	85	137

Les bénéficiaires du RSA sont encore moins nombreux proportionnellement à pouvoir utiliser cet outil, qui pourtant permet d'imprimer s'il est relié à une imprimante, mais aussi d'utiliser du traitement de texte pour l'insertion professionnelle, ou encore de pouvoir accéder à la totalité des contenus d'un site internet, dont les versions accessibles en smartphone sont souvent peu lisibles ou incomplètes (un professionnel de mission locale nous indiquait justement avoir fait ce constat avec des jeunes suivis). Ils sont alors 35 sur 85 à y avoir accès pleinement, 4 à avoir accès sans internet à l'outil PC ou tablette, et 46 à n'avoir ni PC ni tablette.

● **Le besoin de sortir du cercle vicieux de l'isolement**

Les professionnels détectent le besoin d'un accompagnement pour casser, chez certaines personnes accompagnées, une forme de "cercle vicieux de l'isolement", qui les pousserait à vivre dans un rayon resserré autour de chez eux. Ce besoin est particulièrement repéré par les professionnels chez les personnes ayant connu une longue période sans activité professionnelle. L'absence de mobilité en raison de l'inactivité rendrait alors l'accès à la mobilité encore plus difficile. Il convient cependant de préciser ici que ce qui peut être considéré comme un refus de mobilité est aussi lié à un attachement fort à son territoire, où l'on bénéficie des solidarités de son milieu.

"S'ils sont restés trop longtemps hors du monde du travail, qu'ils veuillent ou qu'ils ne veuillent pas, ils ont pris un autre rythme de vie. Certains s'isolent. [...] Il va bientôt y avoir de nouvelles maladies, des phobies d'aller vers le monde extérieur."
MDR de Tarare

"La mobilité, c'est une chose, mais il faut que les gens soient prêts. Et ils s'habituent à vivre sans beaucoup bouger de chez eux - on a eu le Covid au milieu - ils s'habituent à des déplacements courts et à pied."
Formavente

Mais l'isolement peut aussi être le résultat des liens amicaux ou familiaux rompus ou distendus, que les difficultés de déplacements ne vont pas permettre de resserrer. Par ricochet, le manque de personnes à aller voir ne génère pas de déplacements programmés et renforce l'isolement.

"Il y a des gens qui vivent dans des lieux excentrés, ça crée un isolement social, il n'y a pas forcément de relais. Ce sont des personnes socialement isolées, sans organisation familiale, amicale, ... ça renforce encore les précarités..."
Centre social Orangerie

Ce peut aussi être un effet directement imputé à l'impossibilité de transposer un mode de vie urbain reposant sur des déplacements faciles à un cadre rural où les transports sont, comme on l'a vu, peu développés voire inexistant.

"Parfois on voit un isolement des familles qui sont installées dans des villages, plus loin de Lyon, et qui ne pensaient pas que l'offre serait si peu développée au niveau des transports, donc elles ne trouvent pas de possibilités au niveau des horaires pour les ménages."

MDR Genas

Le besoin de rompre l'isolement est ensuite analysé avec les raisons du choix du lieu de résidence, davantage imposé en raison de l'exclusion des plus pauvres des centres urbains où les loyers sont trop élevés, que choisi en raison d'un ancrage déjà existant. Malgré des conditions de logement défavorables, les personnes sont installées pour du long terme dans ces villages.

"Ici les gens sont stables, contraints et forcés car les logements sont peu chers, donc aller en ville c'est difficile, ils sont un peu coincés. Les logements sont donc plus ou moins stables mais sont très délabrés, il y a une grande déperdition énergétique, et pas tellement d'isolation. "

MDR de Beaujeu

Ce besoin est aussi repéré par la fondation AJD qui porte depuis longtemps une démarche d'aller-vers, et souhaite développer *"un projet de bus itinérant pour l'accès aux droits, c'est un projet soutenu par l'ARS et le département du Rhône. L'objectif est de lutter contre le non-recours, dans une démarche d'aller-vers. Encore plus important depuis le Covid. On a beaucoup diversifié nos activités"* (Coordination RSA AJD).

● Le besoin d'une mobilité simplifiée dans les cas d'accompagnements sociaux dédoublés (RSA/enfance notamment)

La nécessité de simplifier la mobilité pour des personnes multi-accompagnées (personnes touchant le RSA et l'AAH par exemple) a été soulevée à plusieurs reprises par les professionnels. Cela est souvent présenté comme un motif de découragement des personnes, quand les lieux sont trop dispersés, mais aussi de contraintes d'emplois du temps impossibles à tenir en raison des fonctionnements actuels des transports en commun.

"Le centre social de l'Orangerie anime plusieurs permanences pour se rendre au plus près des domiciles, et également pour dédoubler le suivi des MDR quand il y a un suivi enfance déjà entamé et un suivi RSA à assurer aussi. "

Centre social de l'Orangerie

"Il y a des personnes que j'accompagne qui ont leurs enfants placés, ils doivent faire des visites en lieux médiatisés, qui sont pas forcément à côté de chez elles. Et soit c'est vers Saint-Etienne, soit ailleurs, c'est assez partagé, et donc ça c'est compliqué, comment elles y vont ?"

Centre social de l'Orangerie

● Le besoin de lever les freins psychologiques et financiers à l'utilisation des mobilités douces

Les professionnels ont souvent souligné, au cours des entretiens, les freins psychologiques des usagers liés à la représentation qu'ils se font des différents moyens de mobilités douces (moyens de transport non-motorisés : vélo, trottinette, bus électriques...) C'est particulièrement le cas pour le vélo, dont la pratique peut faire peur si elle n'est pas maîtrisée.

"Y a aussi la peur de pas savoir faire du vélo. Y a des freins de peur, de pas savoir-faire. Besoin d'un gros accompagnement à tout ça. "

ACTEM

" [A propos du vélo électrique] Les gens ne sont pas habitués, parfois ils savent pas faire du vélo. D'une commune à l'autre, il y a pas mal de kilomètres à faire et c'est très vallonné, donc avec des montées..."

MDR de Vaugneray

Les diagnostics individuels de mobilité permettent de mettre en lumière qu'une part importante de personnes (un tiers d'entre elles) dispose d'un niveau débutant en vélo.



Lecture : 35,2%, soit 49 personnes sur les 139 interrogées, ont un niveau de vélo "débutant".

Vélo : niveau	Effectifs	Effectifs
Débutant	35,2%	49
Expert	24,5%	34

Intermédiaire	40,2%	56
Total	100,00%	139

Source : Innovation et Développement 2020-2021- Traitement MRIE 2022

La question de la ruralité est soulevée ici par les professionnels : plusieurs modes de mobilités douces sont mentionnés comme étant associés plutôt à des contextes urbains, peu utilisés dans des contextes ruraux.

"Le vélo, la trottinette électrique, l'overboard, ce sont des modes de déplacement très urbains..."

Centre social Orangerie

Les freins à l'utilisation des mobilités douces ne sont pas seulement d'ordre psychologique. Il faut aussi pouvoir lever les freins financiers à de telles mobilités, rendant parfois des dispositifs inaccessibles aux personnes en situation de précarité.

" [À propos du vélo électrique] On se disait que les gens allaient pouvoir en profiter, mais il faut un chèque de caution. Les gens n'ont pas forcément de chèque. Les chèques de caution sont énormes ! Ça fait un barrage tout de suite : chèque pour le vélo, pour le casque... [...] Les gens n'arrivent pas à s'en saisir."

ACTEM

Enfin les infrastructures peu disponibles (absence de pistes cyclables, de parkings à vélo) et la géographie locale génèrent des difficultés :

"Le vélo électrique non : on est dans une zone semi-montagneuse, ça fait vite 15 à 20 kilomètres pour aller voir un médecin... La configuration du secteur au niveau géographique c'est particulier : des hameaux éloignés, des routes sinueuses, en vélo c'est compliqué."

MDR de Beaujeu

Les distances à parcourir sont aussi une entrave à l'utilisation (exclusive) de mobilités douces, relevée par différents professionnels :

"Villefranche, c'est à 35 ou 40 kilomètres aller, donc pas possible au quotidien en vélo ! Le secteur est particulier ici, la mobilité c'est notre nœud important."

MDR de Beaujeu

● Le besoin d'accès à des offres de mobilité alternatives de manière régulière (notamment dans le cadre de l'accès à l'emploi ou à la formation)

En ce qui concerne l'offre de transports alternatifs (transport à la demande, autostop ou covoiturage encadrés), l'esprit des dispositifs est plutôt bien accueilli par les professionnels. Cependant, ils abordent avec un regard souvent assez critique leur manque de souplesse, qui ne permet pas de s'organiser durablement.

C'est notamment le cas pour les dispositifs de transport à la demande :

" [À propos du transport à la demande] Le TAD, je trouve ça très bien. Ça obligeait les gens à respecter un engagement [...]. On déplace un chauffeur et un minibus pour une personne. [...] Ça leur permettait de rejoindre des lignes régulières. J'avais vraiment vu une différence quand l'aide au transport avait été mise en place de cette manière-là."

Formavente

" [À propos du transport à la demande autour de Tarare] Il y en a d'autres, mais les lignes sont pas corrélées entre elles, elles rejoignent une commune centre. Il y en a à Amplepuis, Cours-la-Ville..."

ACTEM

" [À propos du transport à la demande autour de Tarare] Faut prévenir la veille avant midi : ça peut pas être au dernier moment. Faut retirer un dossier à la mairie, payer d'avance : ça peut pas être au pied levé. Pour un rendez-vous médical, ça va très bien, on le sait à l'avance. Mais si on dit à une personne qu'elle a une mission l'après-midi même, ça peut pas marcher."

ACTEM

" [À propos du transport à la demande de la Communauté de communes Saône Beaujolais] Mais il y a au moins un mois de traitement du dossier. Et il faut réserver l'avant-veille. Et ça ne marche pas le lundi, mais seulement les mardis, mercredis, jeudis, vendredis, samedis. Donc ça n'est pas possible pour une formation

par exemple. Ça a le mérite d'exister, mais les gens qu'on rencontre l'utilisent peu, et on oriente peu car c'est peu adapté."

MDR de Beaujeu

De même pour l'autostop et le covoiturage encadrés, le manque de souplesse est de nouveau cité comme un élément bloquant, ou pour le moins gênant, dans leur utilisation :

" [À propos de l'autostop encadré] *Ils ont mis des bornes à des endroits stratégiques de Tarare et Amplepuis. C'est un autostop encadré. Faut télécharger une application, ensuite aller sur la borne, dire où on veut aller de Tarare. Sur la borne y a un signal que quelqu'un attend, et si une voiture passe, elle s'arrête et prend la personne. [...] C'est pas du tout utilisé. Y a rien de sûr. C'est aléatoire. Pour un rendez-vous à horaire fixe (médical par exemple) ou pour aller travailler, on peut pas compter là-dessus. "*

ACTEM

" [À propos du covoiturage encadré] *La COR a mis en place des choses. Bon, le covoiturage, ça fonctionne mal. [...] Faudrait une inscription plus vaste [...]. Si on vient, on n'est pas sûr qu'il y ait une voiture qui passe... Faudrait s'entendre à l'avance. C'est à repenser. Et faudrait élargir pour aller jusque vers Lyon ou Villefranche. Mais c'est pas les mêmes COR, alors c'est compliqué. "*

MDR de Tarare

En revanche, la souplesse laissée au professionnel dans sa demande est mise en avant dans le retour d'expérience au sujet du transport à la demande de bénévoles et des aides ponctuelles offertes par la Croix-Rouge sur roues :

" *On a aussi la Croix-Rouge sur roues qui intervient sur Beaujeu et Monsols. La Croix-Rouge, on s'en sert plus car il faut faire une fiche de liaison mais c'est moins compliqué."*

MDR de Beaujeu



Du côté des personnes concernées, ces dispositifs sont peu mobilisés : seules 8 personnes mentionnent le covoiturage comme mode de déplacement habituel (4 allocataires du RSA et 4 jeunes en mission locale). Le transport à la demande n'apparaissait pas dans la liste des modalités de réponses proposées et n'est pas apparu non plus dans les "autres".

● **Le besoin de ne pas être dans une relation de dépendance dans les cas d'entraide familiale ou amicale permettant d'être véhiculé**

Certains professionnels rencontrés indiquent à la fois que l'absence de mobilité n'est pas stigmatisante, mais que l'accompagnement (pour le RSA) est vécu comme une contrainte, ce qui est renforcé dans le cas où la personne se sent dépendante du proche qui la véhicule, et donc devient encore moins disponible pour cet accompagnement. Les professionnels soulignent les dépendances que cela engendre, et évoquent les conséquences sur la vie quotidienne des personnes (avec, parfois, un lien de dépendance du fait de la mise à contribution des proches pour les déplacements, qui peut impliquer un système de chantage dans les situations les plus délicates).

"La mobilité ça demande de bouger des lignes, de bouger ses propres freins. L'accompagnement est vécu comme une contrainte. La mobilité n'est pas une question stigmatisante. On a beaucoup plus d'orientation sur l'aide alimentaire que sur la mobilité. (...) Il y a des gens qui arrivent à être mobiles avec le soutien du parent âgé, du conjoint, ou même de l'ex conjoint. Mais là ça gêne les gens, ça crée un malaise, ils ne veulent pas trop prolonger l'entretien si quelqu'un les attend dans la voiture. Ça crée de la dépendance."

Centre social Orangerie

"[...] ou maintenir les liens avec l'ancien conjoint quand il y a des séparations, mais qu'on prend sur soi car il accepte de m'aider à faire les courses parce qu'il y a les enfants, mais en contrepartie de quoi je vais me faire aussi sur ce qui se passe, par exemple la non-implication du père dans l'éducation des enfants. Ça paraît des petites choses, mais c'est pas anecdotique. C'est pas la majorité, mais ça revient régulièrement ces problèmes."

Formavente

"Pour les gens qui n'ont pas de moyens de locomotion, pas de moyen de faire les courses dans des magasins accessibles, pas de moyen de rendez-vous médicaux avec des spécialistes, même aller à l'école c'est compliqué... Ça interagit sur toute la vie des personnes. Tout est impacté. Aller solliciter le voisin c'est pas facile, tout en découle, tout est compliqué. C'est l'ensemble de la vie quotidienne qui est perturbée par la mobilité."

MDR de Beaujeu

D. Analyse des besoins non couverts et des besoins en creux

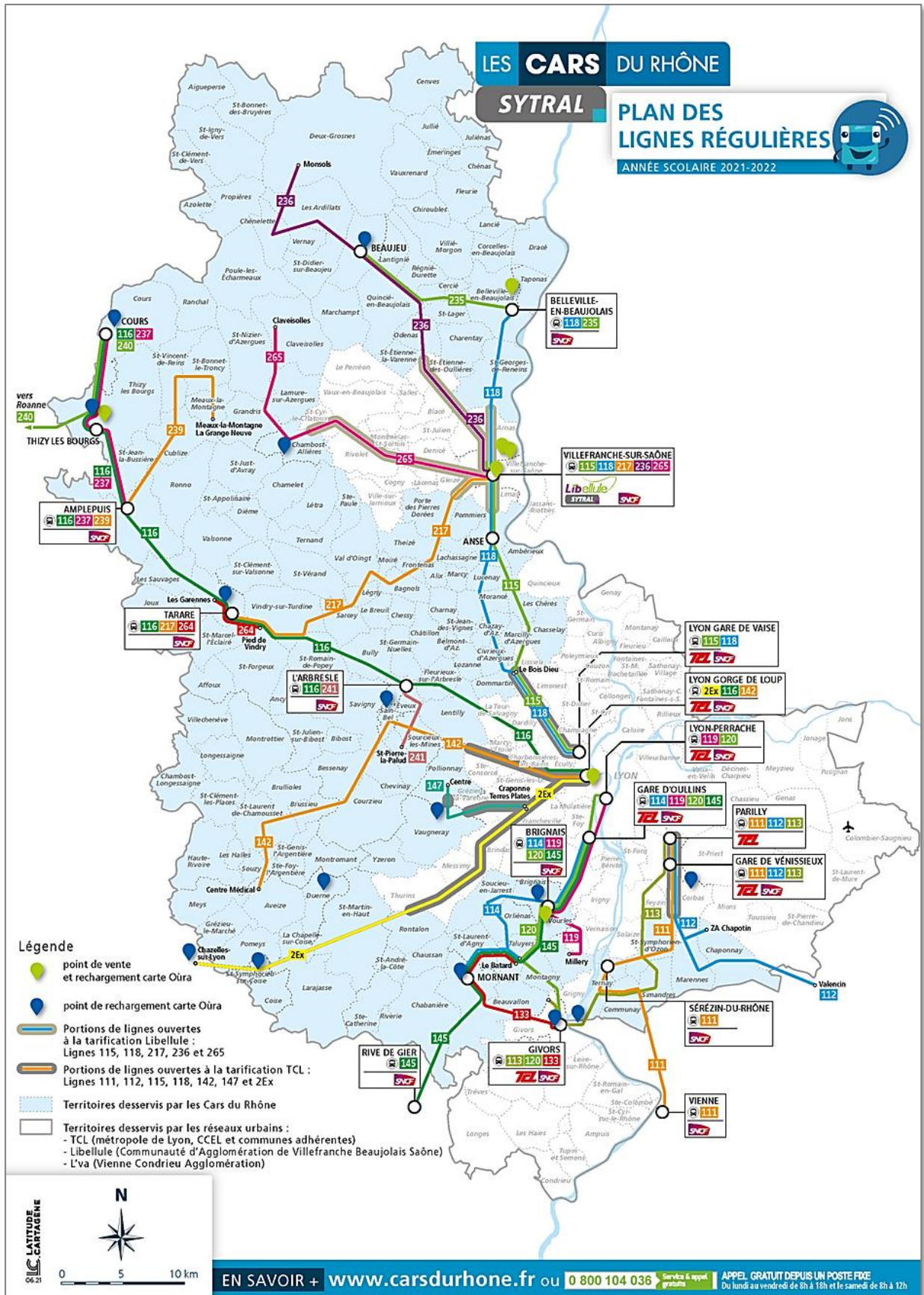
► Par rapport au territoire

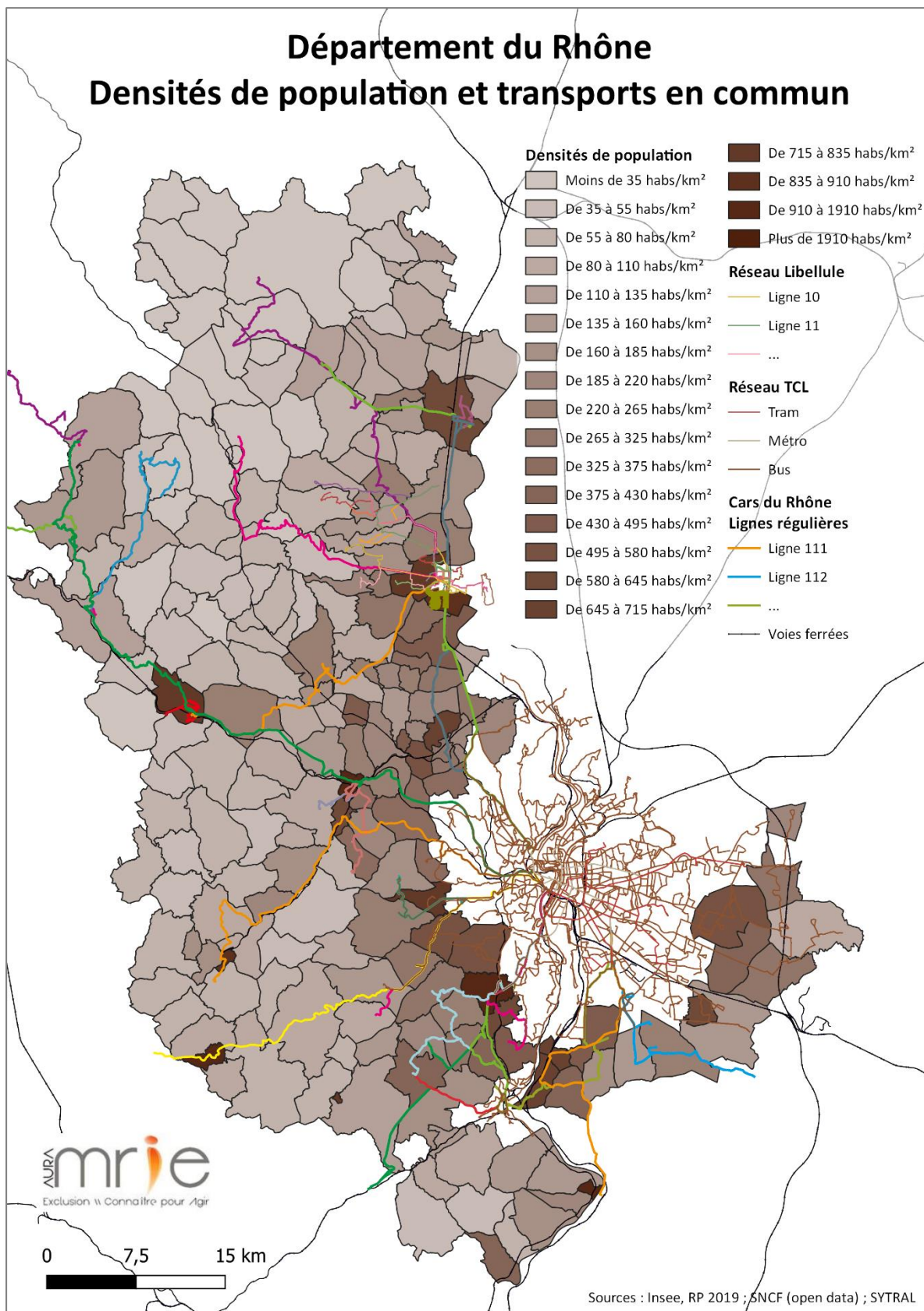
● Des zones aux besoins non couverts du fait d'une offre limitée de transports en commun

► L'existence de zones non desservies

Le département du Rhône bénéficie déjà d'un réseau de transports en commun qui structure son territoire (cars du Rhône, réseau Libellule, TCL, TER). Cependant, d'une part ce réseau existant est inégalement réparti, laissant certains secteurs encore non ou mal desservis, notamment dans la partie nord du territoire ; d'autre part, le maillage territorial s'est construit de façon "nodale"¹⁷ autour de grands pôles comme Lyon ou Villefranche-sur-Saône, ce qui permet de les rejoindre, mais ne permet pas les circulations de périphérie à périphérie.

¹⁷ Nous entendons ici par "nodale" le fait que les réseaux de mobilité s'organisent autour d'un "nœud" central, ici la Métropole de Lyon.





► Des zones où les horaires et la fréquence des transports sont limités

Quand les lignes de transports existent, elles n'ont pas toujours des fréquences cadencées ou des horaires de début et de fin de service correspondant aux besoins des usagers, notamment pour ceux qui travaillent en horaires décalés... Il devient alors vite compliqué de combiner un trajet efficace en termes de temps de transport. Par ailleurs, de nombreuses zones du département ne comprennent qu'un type de transport en commun (train, ou Car du Rhône par exemple).

De plus, le tracé des lignes (voir la carte du SYTRAL) implique souvent des temps importants de latence pour les utilisateurs au moment des ruptures de charge. Par exemple, un trajet de Cours-la-Ville à Beaujeu, qui demande, en voiture, 38 minutes pour 33 km, se fera en utilisant plusieurs lignes de bus et de TER, et implique de passer par Lyon¹⁸.

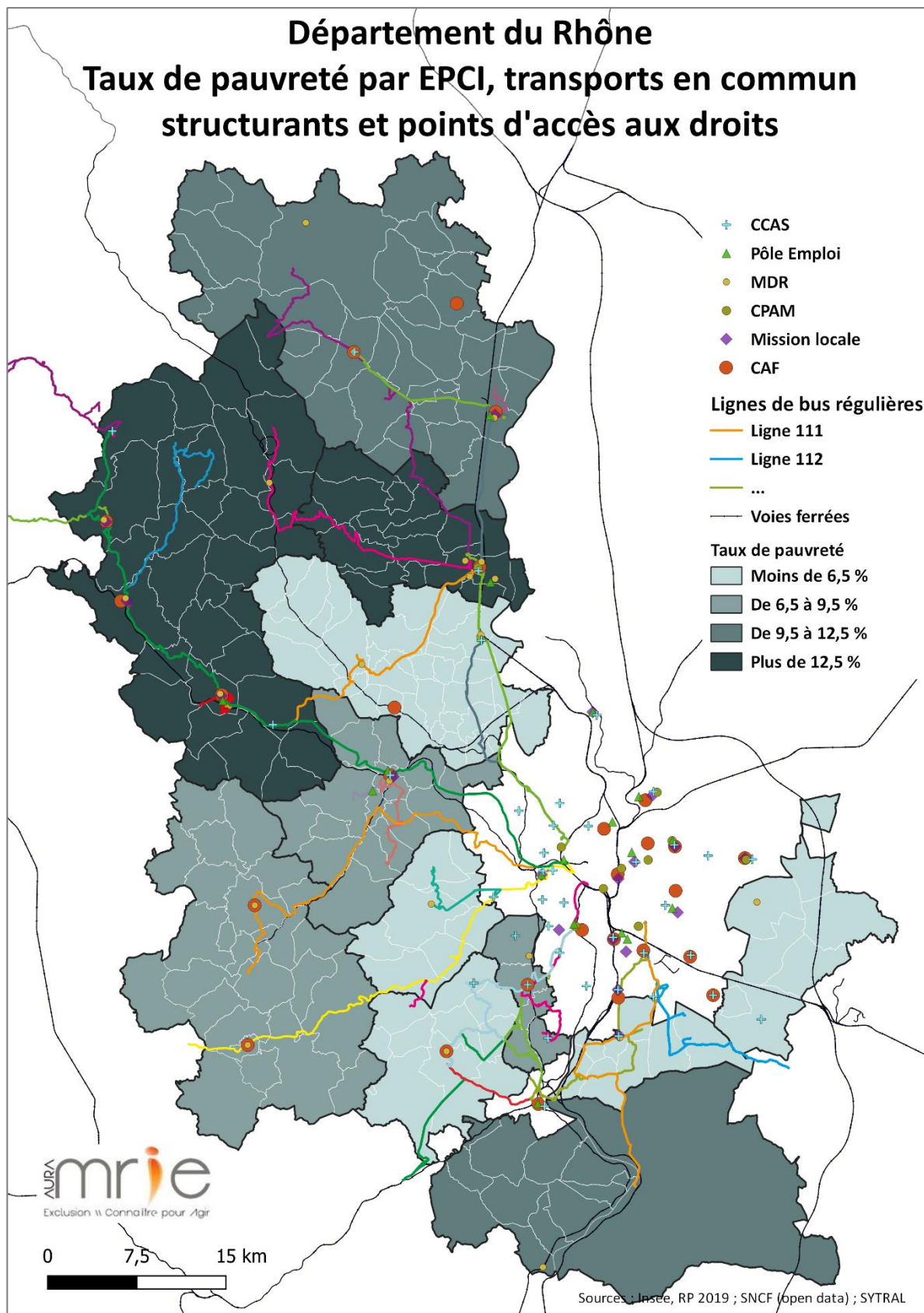
Le temps "perdu" dans les transports est d'autant plus important que les changements sont nombreux et que les fréquences des lignes sont faibles. Chaque changement présente le risque que l'utilisateur rate son transport suivant et doive l'attendre, parfois un long moment.

► Des points d'accès aux droits par conséquent parfois difficiles à rejoindre

Si les difficultés de déplacement sont communes à l'ensemble des habitants du territoire du Rhône, les personnes les plus fragiles, on l'a vu, sont particulièrement touchées : elles pâtissent notamment de ces problématiques liées aux mobilités dans le cadre de leur accompagnement social.

En effet, la grande majorité des points d'accès aux droits (hors Maisons Du Rhône et Centres Communaux d'Action Sociale) – agences Pôles Emploi, points CAF, Missions locales, agences CPAM – se situent hors département, sur le territoire de la Métropole du Grand Lyon. Les MDR et CCAS, plus nombreux, sont également mieux répartis sur le territoire. Pour les autres points d'accès aux droits, ils sont souvent concentrés dans quelques communes situées sur un axe est-ouest au centre du territoire (Belleville-en-Beaujolais, Villefranche-sur-Saône, L'Arbresle, Tarare, Saint-Symphorien-d'Ozon), laissant le nord et le sud très peu pourvus. Or ce sont ces mêmes zones qui ne sont également pas ou mal desservies par les transports en commun, ce qui laisse présager des difficultés de mobilité et donc d'accès aux droits accrues pour les populations fragiles qui y résident.

¹⁸ Le calculateur d'itinéraire du site du SYTRAL estime le temps de trajet à 5h30 en moyenne, avec au mieux un trajet de 3h47 et au pire de 6h42.



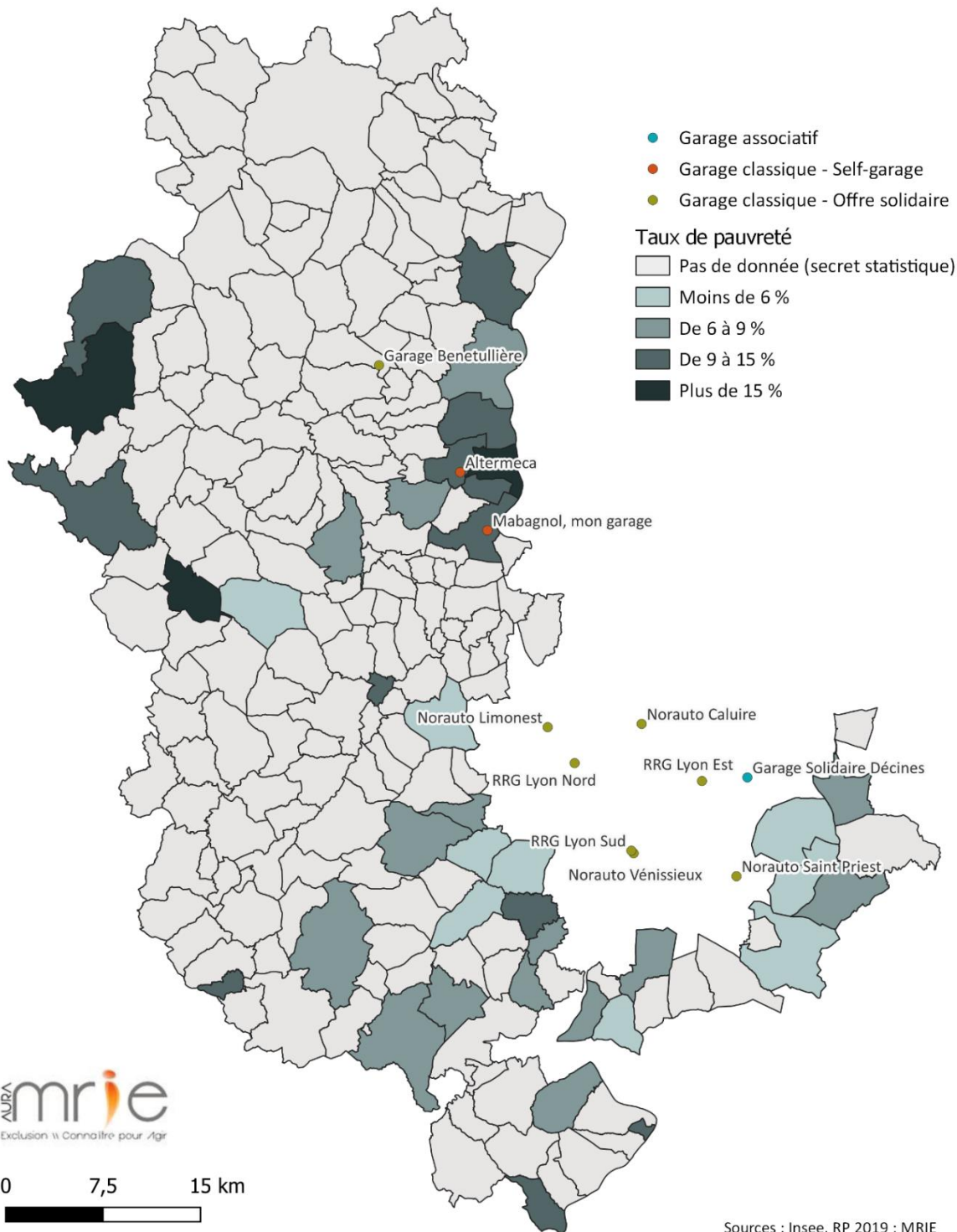
● Les besoins non couverts en termes d'entretien de la voiture : les garages solidaires

Si certains professionnels ont mis en avant les freins d'ordre financier qui peuvent en empêcher l'accès, il est important de souligner également qu'il n'en existe qu'un petit nombre dans le département. Pour rappel, le terme de garage solidaire peut désigner plusieurs dispositifs existants : les "self-garages" (parfois intégrés à des garages classiques), qui permettent aux personnes de louer un espace et des outils, et d'acheter des pièces détachées leur permettant de réparer elles-mêmes leur voiture ; les garages solidaires associatifs, permettant parfois de réparer soi-même son véhicule, mais aussi de le faire réparer par un professionnel à moindre coût ; et les garages classiques pratiquant des offres solidaires (garages des groupes Renault et Norauto).

L'accès à des garages solidaires, quel que soit leur type, est limité dans le département du Rhône. On compte en effet deux garages classiques faisant également office de self-garage, à Anse et à Gleizé. Cependant ce format, qui permet à des personnes de bénéficier d'un espace et d'outils pour entretenir et/ou réparer leur voiture, nécessite des compétences en mécanique, limitant son accessibilité. Un garage solidaire associatif a ouvert sur le territoire de la Métropole du Grand Lyon, à Décines, au début de l'année 2022. Par ailleurs, si l'on reprend la liste des personnes de notre enquête rencontrant des difficultés liées au coût de l'entretien du véhicule, on se rend compte que se rendre jusqu'au garage de Décines, leur prendrait au minimum 45 minutes (personnes habitant à Tarare, Affoux, Vindry-sur-Turdine, Amplepuis, Saint-Laurent-de-Chamousset).

Enfin, plusieurs garages classiques pratiquant des offres solidaires existent, cependant ils se trouvent tous dans la métropole de Lyon, mis à part un au Perréon.

Département du Rhône Taux de pauvreté et garages solidaires



► Par rapport aux personnes

● L'accès à l'information et l'accompagnement par rapport aux soutiens à la mobilité existants

Il est frappant de se pencher sur la connaissance des soutiens à la mobilité existants, et de constater que 86 personnes rencontrées ne connaissent aucun des dispositifs mentionnés pendant l'entretien (soit 39,1% des personnes). Il y a ici un besoin en creux d'accès au droit pour des personnes utilisant des modes de déplacement pour lesquels elles pourraient avoir accès à des aides ou des tarifs réduits. A titre d'exemple, dans le cadre de notre enquête, 23 personnes parmi les 57 utilisant les TCL comme mode de déplacement habituel n'ont pas connaissance des tarifs réduits (soit 41,8% d'entre elles). Par ailleurs, sur les 28 personnes rencontrant des difficultés pour utiliser les transports en commun, seules 3 connaissent l'existence des ateliers de soutien à la mobilité. Il y a également un enjeu d'accès à l'information pour des personnes n'utilisant pas ces modes de déplacement, mais dont les mobilités pourraient être soutenues par une meilleure connaissance de ces dispositifs (par exemple, pour les 5 personnes n'utilisant pas les transports en commun et mentionnant leur coût comme étant une difficulté pour se déplacer).

Il s'agit ici de garantir une systématisation de l'information quant aux soutiens existants, dépassant les modes de déplacement habituels mentionnés par les personnes. Cela est indispensable dans le contexte de la transition écologique (donner accès à des informations permettant d'envisager d'autres modes de déplacement que la voiture individuelle), et dans un cadre où les changements de vie des personnes peuvent les amener à être privées des moyens de mobilité qu'elles utilisent actuellement (utilisation voiture personnelle qui devient trop coûteuse, difficultés à conduire pour des personnes vieillissantes, par exemple). L'enjeu est de permettre aux personnes d'être autonomes dans ces moments de transition, et de réaliser leurs propres arbitrages en disposant du plus d'informations possibles quant aux soutiens existants.

De manière générale, on constate que la mobilité n'est pas un sujet systématiquement abordé au cours des rencontres avec leur conseiller : 95 personnes n'ont pas eu d'échanges avec lui sur le sujet des mobilités (soit 43,2% des personnes). Cela est d'autant plus important à souligner que l'espace d'échanges entre la personne et son conseiller semble être l'un des lieux privilégiés d'accès à l'information. De manière générale, on constate une corrélation positive entre connaissance des aides existantes, et échanges avec le conseiller sur les mobilités : pour chaque catégorie d'aide, plus de la moitié des personnes en ayant connaissance a eu des échanges avec son conseiller sur les sujets des mobilités. À titre d'exemple, sur les 100 personnes connaissant les dispositifs de tarifs réduits sur les transports en commun, 64 personnes avaient eu des échanges sur les sujets de mobilité avec leur conseiller. Ou encore, sur les 23 personnes connaissant le transport à la demande, 18 avaient eu des échanges avec leur conseiller sur les sujets de mobilité. Par ailleurs, sur les 86 personnes ne connaissant aucun des dispositifs existants, 46 personnes n'ont jamais eu d'échanges avec leur conseiller à ce sujet (soit 53,49%).

● Sortir des injonctions contradictoires par rapport à la voiture

On l'a vu, la voiture est considérée, par les personnes comme par les professionnels, comme le mode de déplacement privilégié (dans l'accès à l'emploi, notamment). Cependant, on constate ici un véritable besoin en creux : celui de sortir des injonctions contradictoires. Du côté des personnes, la possession d'une voiture est mise en avant comme un élément permettant de venir soutenir la mobilité. Seulement, elle n'apparaît pas comme étant une solution satisfaisante économiquement : 50 personnes mentionnent les coûts liés à la voiture comme étant un obstacle à leurs déplacements (46 personnes mentionnent le coût du carburant, et 12 personnes mentionnent le coût d'achat et/ou d'entretien d'un véhicule). Pour se rendre compte de l'importance de ces chiffres, il convient de souligner que, parmi les personnes ayant exprimé utiliser la voiture personnelle comme mode de déplacement habituel, 52 rencontrent des obstacles à la mobilité liés au coût, dont 41 d'entre elles mentionnent spécifiquement dans leurs réponses qualitatives facultatives le coût lié au carburant, ce qui représente 85,3% des personnes utilisant une voiture personnelle et ayant répondu à la question (soit 61 personnes). La voiture n'apparaît donc pas comme étant une solution satisfaisante économiquement (d'ailleurs, seules 9 personnes l'utilisent comme mode de déplacement habituel et

n'expriment pas de difficultés pour se déplacer en lien avec les coûts engendrés par l'utilisation de la voiture). Cela s'ancre dans une tendance à l'accroissement des coûts liés à la voiture (coût d'achat de la voiture, même pour les voitures d'occasion, coût du carburant...) Par ailleurs, même pour les ménages disposant d'une voiture, cela ne signifie pas nécessairement l'accès à une autonomie dans leurs mobilités : de nombreux ménages pauvres n'ont qu'une voiture, en empêchant l'usage à certains membres du ménage. Ainsi, pour les personnes en situation de précarité, "la voiture n'affranchit pas de l'insularité", de l'enfermement dans les "territoires du proche"¹⁹.

Il y a ici un vrai besoin de résoudre cette contradiction "mode de déplacement à prioriser - mode de déplacement non satisfaisant en l'état".

- **La nécessité ressentie par les professionnels d'avoir une solution à proposer avant d'aborder le sujet lors de l'accompagnement**

Les réponses des allocataires du RSA et des jeunes en mission locale au formulaire d'enquête mettent en lumière le fait que la mobilité n'est pas un sujet abordé systématiquement dans le cadre de l'accompagnement. 95 personnes (soit 43,2% des répondants) n'ont jamais eu d'échanges avec leur conseiller sur le sujet.

A travers les entretiens avec les professionnels, et à partir de ce que la MRIE a pu constater dans de précédents travaux, on fait ici l'hypothèse que, pour qu'un professionnel aborde les questions de mobilité avec une personne, il considère nécessaire d'avoir une solution à apporter derrière, qu'il connaisse déjà. Le fait de ne pas aborder la mobilité avec les personnes s'explique alors notamment par le fait que les professionnels ne pensent pas avoir de solutions à apporter, ou alors que la solution qu'ils ont en tête leur paraît impossible à mettre en place pour la personne rencontrée. Ils peuvent aussi considérer qu'il convient de lever d'autres freins d'abord. On remarque que les professionnels se nourrissent de leurs expériences, et notamment de l'expérience d'une position sociale, pour proposer des solutions. Dans ce cadre, la voiture est souvent priorisée.

La mobilité n'étant pas systématiquement abordée avec les personnes, on constate dans les réponses des allocataires du RSA et des jeunes, que l'information concernant des solutions de soutien à la mobilité sont acquises par les personnes via d'autres canaux que l'accompagnement : 35% des personnes connaissant les dispositifs tarifs réduits sur les transports en commun n'avaient jamais eu d'échanges avec leur conseiller sur le sujet de la mobilité ; 38,5% des personnes connaissant les aides pour la mobilité alternative n'avaient jamais eu d'échanges avec leur conseiller sur le sujet de la mobilité... Cependant, un nombre non négligeable de participants (86 personnes, soit 39% d'entre eux) ne connaissaient aucun des dispositifs de soutien mentionnés dans le formulaire. Et des personnes utilisant régulièrement des modes de transports pour lesquels elles auraient droit à un soutien n'ont pas connaissance de ce dernier : sur les 55 personnes utilisant les TCL comme mode de déplacement habituel, 23 n'ont pas connaissance des tarifs réduits sur les transports en commun (soit 41,82% des participants). L'enjeu de l'accès à l'information, à travers une co-construction avec la personne d'un projet de mobilité adapté à ses besoins apparaît fondamental ici.

- **Répondre aux critères de l'autonomie, telle qu'elle est définie dans le cadre de l'accompagnement social, et de manière plus générale**

La lecture des besoins de mobilité des personnes vus par les professionnels repose en filigrane sur un implicite fort et structurant : celui d'une certaine définition de l'autonomie. Tout l'accompagnement social repose en effet sur l'intention de soutenir la personne dans l'acquisition de compétences lui permettant d'être "autonome" (c'est-à-dire de savoir-faire seul) et d'un cadre de vie témoignant de cette autonomie : au niveau économique (ne pas dépendre des aides), au niveau social (ne pas dépendre des autres), et ici au niveau de ses déplacements (pouvoir se déplacer seul, idéalement en voiture individuelle).

¹⁹ Idem

Cette représentation des professionnels s’ancre dans une réalité plus vaste : notre époque hérite en effet d’une conception de la personne individuelle, développée dans le cadre de la “modernité” née de l’urbanisation et du développement du capitalisme au cours du 19^{ème} siècle. Les sociologues et les historiens, notamment Ulrich Beck, Antony Giddens ou François de Singly développent une analyse montrant que progressivement depuis deux siècles les liens de dépendance entre les personnes se sont transformés : il s’agit désormais d’être un individu autonome, émancipé des tutelles traditionnelles, inscrit en tant que citoyen dans la société, et pouvant “se réaliser” en développant sa singularité... Cette toile de fond construit la vision d’une personne libre quand elle ne dépend pas des autres. Or, et les mêmes sociologues le montrent également, l’autonomie réelle et complète existe dans les liens d’interdépendance entre les personnes, qui sont électifs et dissolubles, choisis et révocables, et donc ne résultent pas de rapports de domination ou de dépendance asymétrique. L’autonomie est en réalité l’inscription de la personne dans un réseau de liens, et n’est pas le fait de faire seul, de se confronter seul à toutes les difficultés de la vie, par exemple trouver un travail. Cette conception semble particulièrement s’appliquer aux personnes en précarité, qui sont sommées de réussir à faire seules ce que les personnes qui ne sont pas en précarité réussissent à faire grâce à l’aide de leurs liens (combien par exemple d’annonces sur le réseau social LinkedIn de professionnels insérés cherchant un stage pour leur enfant, et mobilisant ainsi leurs liens pour trouver ce qu’ils ne trouvent pas seuls... ce faisant on ne les considère pas comme non autonomes...) Cependant, la compréhension de l’autonomie développée au sujet de la mobilité ne tient pas compte de la totalité de cette analyse, et entend le déplacement autonome comme un déplacement seul.

Il y a alors un besoin en creux, implicite mais puissant, qui existe ici : celui de la construction de l’autonomie. Le besoin des personnes de devenir autonomes, entendu au sens de savoir-faire sans les autres, est donc qualifié ainsi par les professionnels qui entendent cette demande, et portent cet objectif, quand ils cherchent à développer pour la personne la compétence en déplacement automobile par exemple.

● **Soutenir l’autonomie des femmes dans leurs mobilités**

On l’a vu, les usages de déplacement sont aussi construits à partir des normes de genre. Des violences sexistes sont subies par un nombre important de femmes dans les transports en commun : l’enquête “Femmes et déplacements” menée en 2016 auprès de plus de 5 000 participantes à Bordeaux a montré que 87,5% des femmes ont subi du harcèlement sexuel ou sexiste (commentaires non désirés sur l’apparence, contacts physiques non souhaités, menaces, insultes...) au cours des 12 derniers mois. L’étude souligne que, face à ce phénomène, les femmes développent des stratégies qui peuvent réduire ou complexifier les mobilités (éviter des espaces à certaines heures, par exemple).

Il y a donc un besoin en creux important ici, celui de soutenir les femmes dans leurs mobilités, en agissant sur l’occurrence de ces violences sexistes dans les transports. La prise en charge et la réduction de ces violences, en tant que violences ayant cours dans l’espace public, sont la responsabilité des réseaux de transport. Il est nécessaire pour cela d’objectiver ces violences et de développer des réponses au sein du réseau, comme a pu commencer à le faire le Sytral sur le réseau TCL dans ses actions de lutte contre le harcèlement sexiste (informations visuelles et audio sur le réseau, expérimentation d’un dispositif de descente à la demande pour les bus circulant après 22h). Il est intéressant de noter ici qu’il s’agit d’un besoin exprimé par certaines femmes rencontrées, mais qui n’a pas été soulevé par les professionnels au cours des entretiens. Cela s’ancre dans la nécessité d’une sensibilisation des professionnels aux questions de violences sexistes et à la manière d’intégrer ces enjeux dans leur accompagnement de manière générale. ■

3. PISTES POUR AGIR

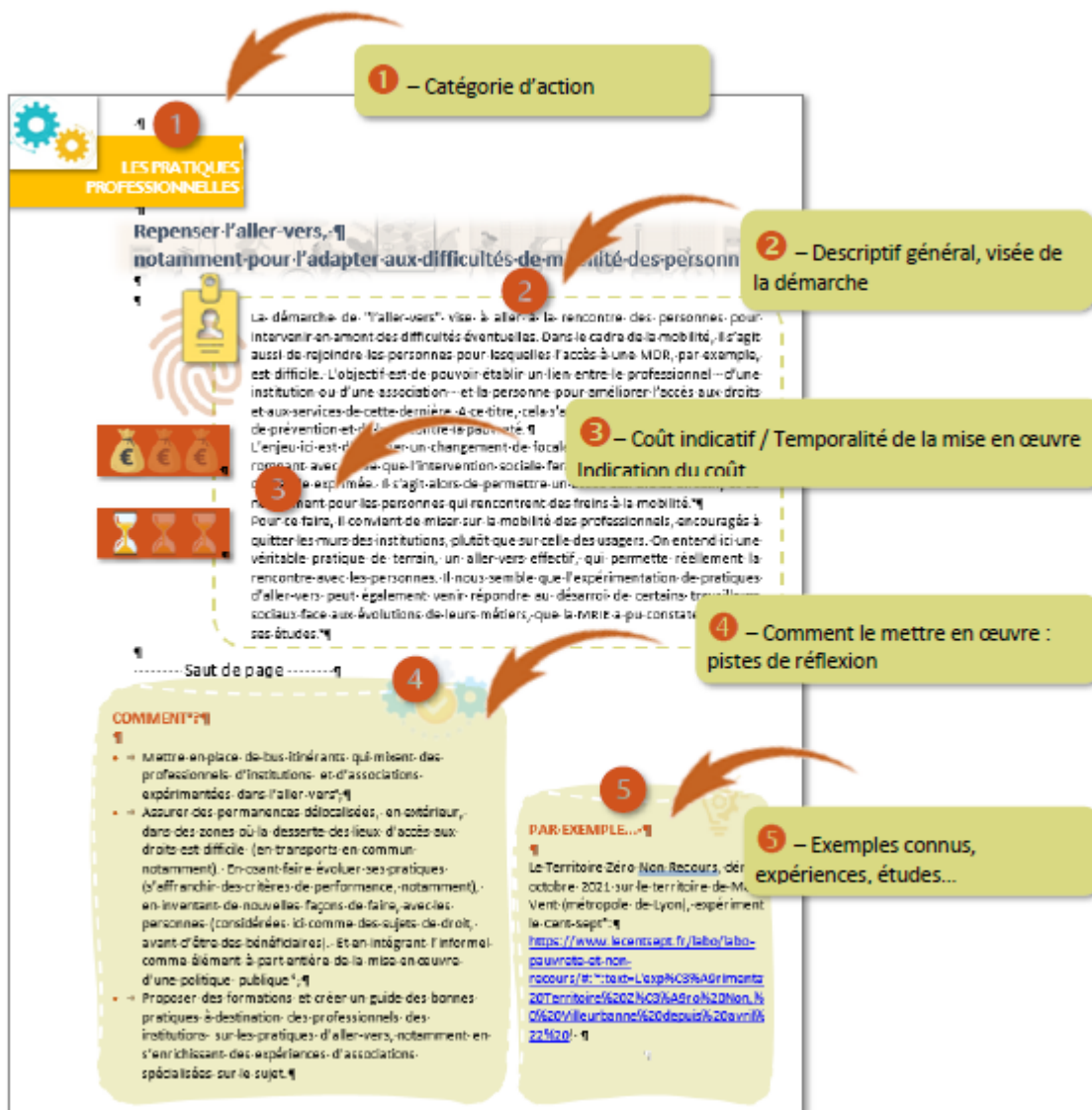
Les pistes pour agir ont été construites à partir des constats sur le vécu de la mobilité des personnes vivant la précarité et de l'analyse des besoins exprimés, et des besoins en creux. Cependant l'identification des besoins de mobilité vus par les professionnels et les personnes ne suffit pas. Lire la qualification des besoins, c'est appréhender les représentations et les normes en matière de mobilité, partagées entre professionnels et personnes concernées, ou bien seulement vécues par l'une de ces deux catégories de personnes. Les besoins énoncés ne sont donc pas "neutres", ils sont chargés et définis à partir des représentations à un moment donné et produisent des constats qui ne sont pas basés sur une information juste dans l'absolu. Les représentations sous-tendant ces besoins sont "datées" (inscrites dans un contexte social et historique donné), et donc non fiables. Ainsi, il apparaît souvent aux personnes que leurs difficultés de mobilité proviennent de la ruralité, or ce n'est pas exactement le cas, elles sont induites plutôt par la pauvreté elle-même, car on trouve les mêmes difficultés en milieu urbain dans les quartiers de politique de la ville excentrés, mal desservis et enclavés. En ville, la question des horaires de travail décalés génère aussi son lot de difficultés complexifiant les déplacements des personnes en précarité. Il s'avère donc absolument nécessaire de mettre certains éléments en perspective. C'est ce que nous avons fait, en nous appuyant sur des travaux préalables réalisés par la MRIE, ainsi que sur de la littérature existant sur le sujet.

Par ailleurs, les questions de mobilité sont liées aux représentations que chacune et chacun se fait de la modernité. Dans beaucoup de domaines, la "modernité" n'est pas saisie de la même manière par les personnes vivant la précarité : elle est décalée, ou mal perçue, elle demande à être explicitée. Souvent, la modernité arrive aux personnes précaires avec des années de retard (on pense par exemple aux représentations autour du lait maternel/lait artificiel), c'est d'ailleurs l'une des caractéristiques de la précarité. Cela nécessite d'être transformé. Et ce non pas en cherchant à tout prix à "faire intégrer" nos représentations de la modernité aux personnes vivant la pauvreté, mais en les associant à la mise en œuvre des solutions imaginées. Sur les sujets de mobilité, le Département a la charge, et la compétence, pour agir. Des chantiers extrêmement porteurs et innovants sont à inventer, à expérimenter sur le territoire. La condition indispensable de mise en place est d'associer les personnes concernées par l'action publique, de donner une place à leurs savoirs, et de leur permettre de participer à la conception des mobilités durables et inclusives.

À partir de cette condition préalable, et de l'analyse construite grâce aux sources mentionnées plus haut (qualification des besoins dans le cadre de l'enquête, travaux de la MRIE, littérature sur le sujet), nous avons décidé de poser cinq hypothèses de contexte. Celles-ci nous paraissent être des axiomes incontournables pour proposer des pistes pour agir.

- La voiture (y compris la voiture électrique) est une solution non tenable, économiquement ou écologiquement, à l'avenir ;
- Il n'y aura pas de développement massif des transports publics à moyen terme dans le département du Rhône ;
- Les personnes en précarité, ne pouvant pas se loger en ville, vont continuer à venir vivre en milieu rural (principalement les familles, et des familles monoparentales, ou à deux parents qui ne vont pas nécessairement rester ensemble) ;
- Les solutions n'existent pas encore, elles sont à développer, à tester, à expérimenter. Notamment dans le cadre de la transition écologique, qui nous appelle à inventer de nouvelles manières de faire ;
- La mobilité, ce n'est pas simplement de l'offre et de la demande de transports : il s'agit d'une question traversée par des enjeux périphériques importants comme le genre, la transition écologique, la précarité...

Ainsi, les pistes pour agir construites par la MRIE se basent sur cette série d'hypothèses. Par ailleurs, elles sont cohérentes avec le cahier des charges du Département : nous avons pensé la temporalité, et avançons des propositions réalisables d'ici la fin du mandat. Les pistes se déclinent en quatre catégories : les pratiques professionnelles, le développement des mobilités existantes, les coopérations, et l'adaptation du contexte écologique. ■



BIBLIOGRAPHIE

ADCF, France Urbaine, Transdev, *Quartiers populaires et politiques de mobilités : Enjeux et retours d'expériences locales*, paru le janvier 2021, URL :

<https://www.adcf.org/files/THEME-Transports/etude-mobilites-WEB.pdf> (vu le 04/07/2022)

ADEME, *Plan de déplacements inter-entreprises (PDIE) du Port autonome de Strasbourg*, paru le septembre 2017, URL :

<https://ged.fne.asso.fr/silverpeas/services/sharing/attachments/kmelia110/fda22e04-daec-4c5e-b221-71b46993c4d7/206b3d23-f7fc-4d16-b19f-0ee94137c6de/eas-pdie-port-autonome-strasbourg-010142.pdf> (vu le 04/07/2022)

Agence Bretagne Presse, « Expérimentation « 1 mois sans MA voiture », 50 % de CO2 économisés en un mois », paru le 22/06/2011, URL :

<https://abp.bzh/experimentation-1-mois-sans-ma-voiture-50-de-co2-economises-en-un-mois-22476> (vu le 04/07/2022)

ANNE Denis, LE GALLO Julie et L'HORTY Yannick, « Faciliter la mobilité quotidienne des jeunes éloignés de l'emploi : une évaluation expérimentale », *Revue d'économie politique*, 130, 519-544, paru en 2020, URL :

<https://doi.org/10.3917/redp.304.0015> (vu le 04/07/2022)

Assemblée des Départements de France, « Covoiturage, autopartage, les départements ouvrent la voie », paru le 15/04/2021, URL :

<https://www.departements.fr/covoiturage-autopartage-departements-ouvrent-voie/> (vu le 04/07/2022)

BRUTEL Chantal, PAGES Jeanne, « La voiture reste majoritaire pour les déplacements domicile-travail, même pour de courtes distances », *INSEE Première*, n°1835, paru le 19 janvier 2021, URL :

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/5013868> (vu le 04/07/2022)

Direction de l'information légale et administrative, « En quoi consiste l'encadrement des loyers à respecter en zone tendue ? », Service-public, paru le 01/07/2022, URL :

<https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F1314> (vu le 04/07/2022)

Dromolib – Ecomobilité en Drôme, « Nos activités », URL :

<https://dromolib.fr/activites/> (vu le 04/07/2022)

GIBOUT Christophe, « La « sur-mobilité » : une question de genre ? », *Femmes et villes*, Tours : Presses universitaires François-Rabelais, paru en 2004, URL :

<http://books.openedition.org/pufr/373> (vu le 04/07/2022)

JOUFFE Yves, « La mobilité des pauvres. Contraintes et tactiques », *Informations sociales*, 2014/2 (n° 182), p. 90-99, DOI : 10.3917/inso.182.0090, URL :

<https://www.cairn.info/revue-informations-sociales-2014-2-page-90.htm> (vu le 04/07/2022)

L'Accorderie – Echanger et coopérer, « L'Accorderie, une fabuleuse histoire de temps », URL :

<https://www.accorderie.fr/> (vu le 04/07/2022)

La Région Auvergne-Rhône-Alpes, « 12^{ème} édition du Challenge Mobilité Auvergne-Rhône-Alpes », URL :

<https://challengemobilite.auvergnerhonealpes.fr/#> (vu le 04/07/2022)

Le CentSept pop up social, « Labo Pauvreté et Non Recours », paru le 21/04/2021, URL :

<https://www.lecentsept.fr/labos/labos-pauvrete-et-non-recours/#:~:text=L'exp%C3%A9rimentation%20Territoire%20Z%C3%A9ro%20Non,%C3%A0%20Villeurbaine%20depuis%20avril%202022%20> (vu le 04/07/2022)

Loire le Département, « Coopération interdépartementale Loire-Haute-Loire », URL : https://www.loire.fr/jcms/lw_1304878/cooperation-interdepartementale-loire-haute-loire (vu le 04/07/2022)

Loir et Cher le Département, « Dotation de mobilités alternatives », URL : <https://www.departement41.fr/votre-conseil-departemental/acces-communes-epci/dotation-de-mobilites-alternatives/> (vu le 04/07/2022)

Ministère de l'Intérieur, « Une formation personnalisée et de qualité, un permis de conduire moins cher », URL : <https://mobile.interieur.gouv.fr/Archives/Archives-des-actualites/2019-Actualites/Le-permis-pour-tous#:~:text=le%20co%C3%BBt%20de%20l'examen,qui%20d%C3%A9passent%20parfois%2060%20jours> (vu le 04/07/2022)

Mission Régionale d'Information sur l'Exclusion, *Réflexion parents-professionnels sur les modes d'accueil – Portée par le Conseil départemental du Rhône et la CAF du Rhône*, paru le 14/01/2019, URL : http://www.mrie.org/images/MRIE/mrie/MRIE/DOCUMENTS/ETUDES/MeilleurAccesAuxModesdAccueil_-_MRIE_2019.pdf (vu le 04/07/2022)

Mission Régionale d'Information sur l'Exclusion, *L'accueil social de proximité : regards des acteurs sur les expériences locales – A partir des monographies de la Communauté d'agglomération de l'Ouest Rhodanien et de la Communauté de communes de la vallée du Garon – Rapport pour le Département du Rhône*, paru en avril 2021, URL : <http://www.mrie.org/images/MRIE/mrie/MRIE/DOCUMENTS/ETUDES/2021-MRIE-RAPPORT-PASIP-CD69.pdf> (vu le 04/07/2022)

Oise le Département, « Plan départemental pour une mobilité durable », URL : <https://www.oise.fr/actions/routes-voies-douces-et-transports/plan-departemental-pour-une-mobilite-durable> (vu le 04/07/2022)

POMZED, « Le vélo au quotidien, un geste malin ! », URL : <https://pomzed.ch/projet/a-bicyclette-c-est-chouette/> (vu le 04/07/2022)

Réseau Action Climat-France, *Un plan de mobilité dans mon entreprise*, ADEME, URL : <https://expertises.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/plan-mobilite-entreprise.pdf> (vu le 04/07/2022)

Solid'Action, « Le Club d'entreprises solidaires de Solid'action », URL : http://www.solidaction.fr/index.php?option=com_content&view=article&id=90&Itemid=522 (vu le 04/07/2022)

Tremplin pour l'Emploi, « Zoom sur la mobilité en territoire rural – Une semaine sans MA voiture », paru le 25/04/2022, URL : <https://www.tremplinpourlemploi-aveyron.fr/actualites/eid/11049/zoom-sur-la-mobilite-en-territoire-rural> (vu le 04/07/2022)

Territoires Zéro Chômeur de Longue Durée, « Pour tout comprendre », URL : <https://www.tzcltd.fr/> (vu le 04/07/2022)

Ville en mouvement, « Mobilités pour l'insertion ! », URL : <https://www.ville-en-mouvement.com/fr/projets/mobilites-pour-linsertion> (vu le 04/07/2022)

ANNEXES

Questionnaire mobilité allocataires RSA et jeunes Mission Locale

La Mission régionale d'information sur l'exclusion réalise une étude sur les déplacements des allocataires du RSA, pour le Département du Rhône. L'objectif est de mieux connaître les besoins des personnes en termes de déplacement pour mieux répondre à leurs besoins et mieux les informer de ce qui existe.

Les réponses sont anonymes. Il n'y a pas de mauvaise réponse, toutes les contributions sont bienvenues. Vos réponses n'auront pas d'effet sur le suivi de votre dossier, elles servent juste à mieux connaître les situations des personnes concernant les déplacements dans le Rhône.

1- Personne rencontrée

Sexe de la personne

Femme

Homme

Age au moment de l'enquête :

Situation actuelle :

Allocataire RSA

Jeune en mission locale

Commune de résidence :

Structure de passation de l'enquête :

Par quel(s) moyen(s) êtes-vous venu aujourd'hui ?

- | | |
|--|--|
| <input type="radio"/> Marche à pied | <input type="radio"/> Voiture (conjoint ou amis) |
| <input type="radio"/> Vélo, trottinette (classique) | <input type="radio"/> Voiture en libre-service |
| <input type="radio"/> Vélo, trottinette (électrique) | <input type="radio"/> Train |
| <input type="radio"/> Deux-roues personnel | <input type="radio"/> Car du Rhône |
| <input type="radio"/> Deux-roues de location | <input type="radio"/> TCL (bus, métro, tramway...) |
| <input type="radio"/> Voiture personnelle | <input type="radio"/> Rencontre à votre domicile |
| <input type="radio"/> Covoiturage | <input type="radio"/> Autre : |
| <input type="radio"/> Voiture (parents) | |

Quels sont vos modes de déplacements habituels ?

- | | |
|--|--|
| <input type="radio"/> Marche à pied | <input type="radio"/> Voiture (parents) |
| <input type="radio"/> Vélo, trottinette (classique) | <input type="radio"/> Voiture (conjoint ou amis) |
| <input type="radio"/> Vélo, trottinette (électrique) | <input type="radio"/> Voiture en libre-service |
| <input type="radio"/> Deux-roues personnel | <input type="radio"/> Train |
| <input type="radio"/> Deux-roues de location | <input type="radio"/> Car du Rhône |
| <input type="radio"/> Voiture personnelle | <input type="radio"/> TCL (bus, métro, tramway...) |
| <input type="radio"/> Covoiturage | |

Quelle est la durée approximative du trajet de chez vous jusqu'à la structure où vous êtes venu aujourd'hui ? (lieu passation enquête)

- | | |
|---|---|
| <input type="radio"/> Moins de 30 minutes | <input type="radio"/> Entre 1 heure et 2 heures |
| <input type="radio"/> Entre 30 minutes et 1 heure | <input type="radio"/> Plus de 2 heures |

2- Vos moyens de mobilité et types de difficultés rencontrées

Habituellement, quels types de trajets faites-vous ?

- Des trajets au sein de votre commune
- Des trajets entre des communes du Rhône
- Des trajets entre votre commune et la métropole de Lyon
- Autre :

Rencontrez-vous ces difficultés, ou d'autres, pour vous déplacer ?

(Des difficultés qui amènent à renoncer à se déplacer, ou des difficultés qui compliquent les déplacements, ou ...).

Préciser en quelques mots de quoi il s'agit svp

- Coût (de quoi ? carburant, titres de transports, ...)
- Santé (mobilité difficile pour vous soigner ou difficultés de déplacements liés à votre santé)
- Organisation de la garde des enfants ou des trajets avec les enfants
- Difficultés à utiliser les transports en commun (se repérer, horaires, ...)
- Craintes ou stress dans l'utilisation des transports en commun (sentiment d'insécurité, ...)
- Durée des trajets
- Aucun mode de transport public près de chez moi
- Autre :

3- Soutiens à la mobilité

Ces dernières années, avez-vous bénéficié d'une aide financière pour mieux vous déplacer ?

- Aide financière FAJ ou FAI
- Aide financière interne à la mission locale
- Aucune aide reçue pour la mobilité
- Aide financière de la commune ou communauté de communes
- Autre aide financière

Connaissez-vous ces autres soutiens, que vous les ayez déjà demandés ou non ?

- Information sur les tarifs réduits TCL et autres
- Transport solidaire à la demande
- Orientation vers un garage solidaire
- Orientation vers une auto-école sociale
- Aide pour la location de deux-roues (vélo électrique, scooter, etc.)
- Aide pour la mobilité alternative (covoiturage, voitures en auto-partage...)
- Participation atelier de soutien à la mobilité
- Autre :
- Je n'en connais aucun

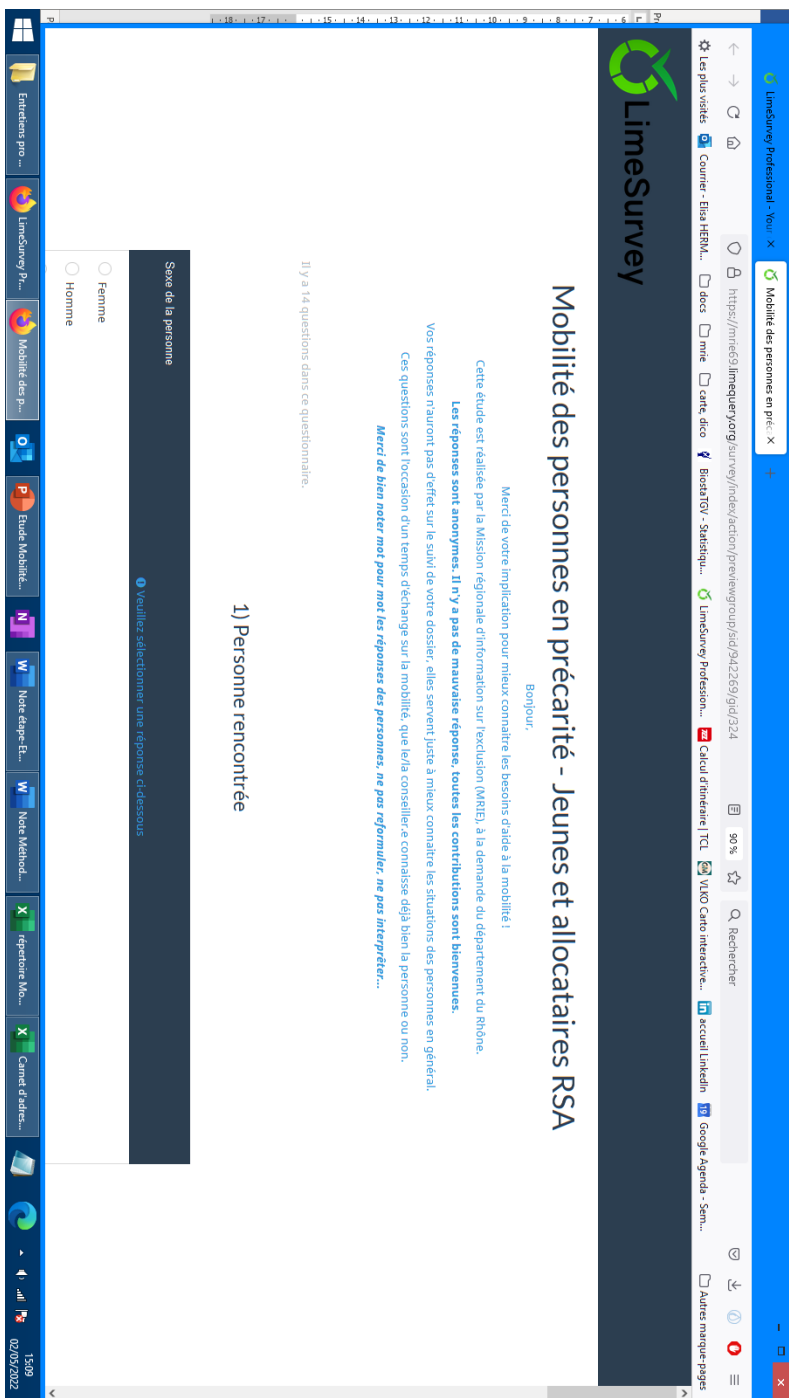
Avant ce questionnaire, aviez-vous déjà eu des échanges avec votre conseiller à ce sujet ?

- Oui
- Non
- Autre

Voulez-vous préciser en quelques mots ce qui pourrait vous aider dans vos déplacements ? (noter mot pour mot la réponse de la personne)

(Facultatif) Contexte de vie actuel de la personne si certains éléments ne rentrent pas dans les cases ci-dessus, à préciser par la personne ou le/la conseiller.e accompagnant la passation.

Présentation de l'en-tête du formulaire, telle qu'elle apparaît sur Lime Survey.



Tableaux synthétisant les réponses à l'enquête auprès des allocataires du RSA et des jeunes en mission locale

Les tableaux apparaissent dans l'ordre des questions du formulaire. Certains tableaux ont été rajoutés à partir de recodages effectués par la MRIE (ajout de la CLI correspondant à la commune de résidence, création de catégories pour certaines réponses qualitatives...) Une clé de lecture est donnée pour la première ligne de chaque tableau.

Sexe de la personne	Effectifs
Femme	126
Homme	91
Non renseigné	3
Total général	220

Lecture : 126 personnes ayant participé à l'enquête sont des femmes

Source : *Soutenir la mobilité des personnes en précarité*, « entretiens flash », MRIE / Département du Rhône, 2022.

Age au moment de l'enquête	Effectifs
18-25 ans	125
26 à 44 ans	52
45 à 54 ans	18
Plus de 54 ans	15
Non renseigné	10
Total général	220

Lecture : Au moment de l'enquête, 125 personnes ayant participé avaient entre 18 et 25 ans.

Source : *Soutenir la mobilité des personnes en précarité*, « entretiens flash », MRIE / Département du Rhône, 2022.

Situation actuelle	Effectifs
Allocataire RSA	90
Jeune en mission locale	130
Total général	220

Lecture : 90 personnes ayant participé à l'enquête sont des allocataires RSA.

Source : *Soutenir la mobilité des personnes en précarité*, « entretiens flash », MRIE / Département du Rhône, 2022.

CLI de résidence	Effectifs
CLI 1 - Beaujolais	150
CLI 2 - Rhône Ouest - Pierres dorées	47
CLI 3- Monts et coteaux du lyonnais	5
CLI 4- Sud, Est et Vallée du Rhône	10
Non renseigné	3
Métropole de Lyon	5
Total général	220

Lecture : 150 personnes ayant participé à l'enquête résident dans une commune appartenant à la CLI 1 (Beaujolais).

Source : *Soutenir la mobilité des personnes en précarité*, « entretiens flash », MRIE / Département du Rhône, 2022.

Commune de résidence – classification MRIE	Effectifs
1-Petite commune périphérique en difficulté +++	1
2-Petite commune périphérique en difficulté	3
3- Com centrale qui cumule difficultés	150
4-Com moyenne, peu riche mais sans difficulté spécifique	25
5- Pôle d'emplois précaires en périphérie, forts mouvements de population	6
6-Com plutôt aisée, jeune, mais sans dynamisme démographique	22
7-Com les plus riches, jeunes, fort dynamisme démographique	10
Non renseigné ²	3
Total général	220

Lecture : 1 personne ayant participé à l'enquête réside dans une petite commune périphérique en difficulté +++ (classification MRIE).

Source : *Soutenir la mobilité des personnes en précarité*, « entretiens flash », MRIE / Département du Rhône, 2022.

Structure de passation de l'enquête	Effectifs
Mission locale Avenir Jeunes Villefranche Beaujolais	111
Formavente (CLIs 1 et 2)	54
Mission locale Bron Décines Meyzieu	14
MDR CLI 2	13
ACTEM (CLIs 1 et 2)	11
AJD (CLIs 1 à 4)	4
Mission locale Rhône Sud Est	3
Autre	3
MDR CLI 3	3
CCAS de Villefranche sur Saône	2
Non renseigné	1
Mission locale Rurale Nord Ouest Rhône	1
Total général	220

Lecture : 111 personnes ont répondu au formulaire au sein de la mission locale Avenir Jeunes Villefranche Beaujolais.

Source : *Soutenir la mobilité des personnes en précarité*, « entretiens flash », MRIE / Département du Rhône, 2022.

Mode de déplacement jusqu'à la structure de passation	Effectifs	% (n=220)
Marche à pied	105	47,7%
Voiture personnelle	57	25,9%
Voiture (parents)	25	11,4%
Voiture (conjoint ou amis)	14	6,4%
TCL (bus, métro, tramway...)	11	5,0%
Vélo, trottinette (classique)	10	4,6%
Train	9	4,1%
Car du Rhône	9	4,1%
Autre	8	3,6%
Vélo, trottinette (électrique)	6	2,7%
Libellule (Sytral)	6	2,7%
Covoiturage	3	1,4%
Deux-roues personnel	2	0,9%
Voiture en libre-service	1	0,5%
Deux-roues de location	0	0,0%
Total général	266	

Lecture : 105 personnes, soit 47,7% des personnes ayant participé à l'enquête, ont utilisé la marche à pied pour se rendre jusqu'à la structure de passation de l'enquête.

Source : *Soutenir la mobilité des personnes en précarité*, « entretiens flash », MRIE / Département du Rhône, 2022.

Modes de déplacements habituels	Effectifs	% (n=220)
Marche à pied	162	73,6%
Voiture personnelle	66	30,0%
Train	57	25,9%
TCL (bus, métro, tramway...)	55	25,0%
Voiture (parents)	39	17,7%
Car du Rhône	39	17,7%
Vélo, trottinette (classique)	22	10,0%
Voiture (conjoint ou amis)	18	8,2%
Vélo, trottinette (électrique)	12	5,5%
Deux-roues personnel	9	4,1%
Covoiturage	8	3,6%
Libellule (Sytral)	5	2,3%
Autre	3	1,4%
Voiture en libre-service	1	0,5%
Deux-roues de location	0	0,0%
Total général	496	

Lecture : 162 personnes, soit 73,6% des personnes ayant participé à l'enquête, utilisent la marche à pied comme mode de déplacement habituel.

Source : *Soutenir la mobilité des personnes en précarité*, « entretiens flash », MRIE / Département du Rhône, 2022.

Durée de trajet jusqu'à la structure	Effectifs
Moins de 30 minutes	184
Entre 30 minutes et 1 heure	25
Entre 1 heure et 2 heures	2
Plus de 2 heures	1
Non renseigné	8
Total général	220

Lecture : 184 personnes ont eu moins de 30 minutes de trajet pour se rendre jusqu'à la structure de passation de l'enquête.

Source : *Soutenir la mobilité des personnes en précarité*, « entretiens flash », MRIE / Département du Rhône, 2022.

Types de trajets réalisés habituellement	Effectifs	% (n=220)
Des trajets au sein de votre commune	137	62,3%
Des trajets entre des communes du Rhône	110	50,0%
Des trajets entre votre commune et la métropole de Lyon	82	37,3%
Des trajets entre votre commune et un autre département de la région (nouvelle catégorie)	9	4,1%
Autre	6	2,7%
Total général	344	

Lecture : 137 personnes, soit 62,3% des personnes ayant participé à l'enquête, réalisent habituellement des trajets au sein de leur commune.

Source : *Soutenir la mobilité des personnes en précarité*, « entretiens flash », MRIE / Département du Rhône, 2022.

Difficultés rencontrées pour se déplacer	Effectifs	Effectifs en % (n=220)
Coût	114	51,8%
Durée des trajets	36	16,4%
Santé	34	15,5%
Difficultés à utiliser les transports en commun	28	12,7%
Craintes ou stress dans l'utilisation des transports en commun	25	11,4%
Aucun mode de transport public à proximité de chez moi	24	10,9%
Non renseigné	22	10,0%
Organisation de la garde des enfants ou des trajets avec les enfants	20	9,1%
Autre	4	1,2%
Total général	309	

Lecture : pour 114 personnes, soit 51,8% des personnes ayant participé à l'enquête, le coût constitue une difficulté pour se déplacer.

Source : *Soutenir la mobilité des personnes en précarité*, « entretiens flash », MRIE / Département du Rhône, 2022.

Aide reçue pour mieux se déplacer	Effectifs	Effectifs en % (n=220)
Aide financière FAJ ou FAI	9	4,9%
Aide financière interne à la mission locale	24	10,9%
Aide financière de la commune ou communauté de communes	1	0,5%
Autre aide financière	12	5,5%
Aucune aide reçue concernant la mobilité	122	55,5%
Non renseigné	60	27,3%
Total général	228	

Lecture : 9 personnes, soit 4,9% des personnes ayant participé à l'enquête, ont déjà reçu une aide financière FAJ (Fonds d'Aide aux Jeunes) ou FAI (Fonds d'Aide à l'Insertion) ces dernières années.

Source : *Soutenir la mobilité des personnes en précarité*, « entretiens flash », MRIE / Département du Rhône, 2022.

Autres soutiens connus (qu'ils aient été déjà demandés ou non)	Effectifs	% (n=220)
Information sur les tarifs réduits Illico solidaire, TCL et autres	100	45,5%
Je n'en connais aucun	86	39,1%
Aide pour la mobilité alternative (covoiturage, voitures en auto-partage...)	26	11,8%
Transport solidaire à la demande	23	10,5%
Orientation vers une auto-école sociale	17	7,7%
Aide pour la location de deux-roues (vélo électrique, scooter, etc.)	13	5,9%
Orientation vers un garage solidaire	8	3,6%
Participation à un atelier de soutien à la mobilité	7	3,2%
Autre	1	0,5%
Total général	281	

Lecture : 100 personnes, soit 45,5% des personnes ayant participé à l'enquête, disposent d'informations sur les tarifs réduits Illico solidaire, TCL et autres.

Source : *Soutenir la mobilité des personnes en précarité*, « entretiens flash », MRIE / Département du Rhône, 2022.

Echanges avec le conseiller à ce sujet	Effectifs	% (n=220)
Oui	104	47,3%
Non	95	43,2%
Non renseigné	15	6,8%
Autre	6	2,7%
Total général	220	100,0%

Lecture : 104 personnes, soit 47,3% des personnes ayant participé à l'enquête, avaient déjà eu des échanges avec leur conseiller sur ce sujet.

Source : *Soutenir la mobilité des personnes en précarité*, « entretiens flash », MRIE / Département du Rhône, 2022.

Ce qui pourrait vous aider dans vos déplacements	Effectifs
Aide financière à l'achat/utilisation de la voiture	37
Obtention du permis	24
Pas de besoins	10
Plus grande offre de transports en commun	10
Tarifs réduits/aide financière sur les transports en commun	16
Transport à la demande	1
Autre	19
Non renseigné	107
Total général	224

Lecture : Parmi les 224 éléments identifiés comme pouvant soutenir les participants dans leurs déplacements, l'aide financière à l'achat et/ou l'utilisation de la voiture a été mentionnée à 37 reprises.

Source : *Soutenir la mobilité des personnes en précarité*, « entretiens flash », Mrie / Département du Rhône, 2022.

Enquête Mobilité des personnes en précarité (RSA et ML) dans le Rhône Professionnels : conseillers ML, conseillers insertion, travailleurs sociaux

Guide d'entretien

1) La mobilité dans votre CLI

- ✚ Particularités géographiques du territoire : circulation routière, transports en commun, etc.
- ✚ Distances entre les résidences et les lieux d'accès au droit ou à l'emploi

2) Vos moyens pour soutenir la mobilité des personnes :

- ✚ outils de votre service (aides financières ou autres, ateliers, matériel pour aider au repérage, entretien sur les freins économiques / physiques / autres...)
- ✚ outils de partenaires que vous pouvez mobiliser vous-mêmes
- ✚ partenaires vers lesquels vous pouvez orienter les personnes
- ✚ formations auxquelles vous avez participé dans le domaine du soutien à la mobilité

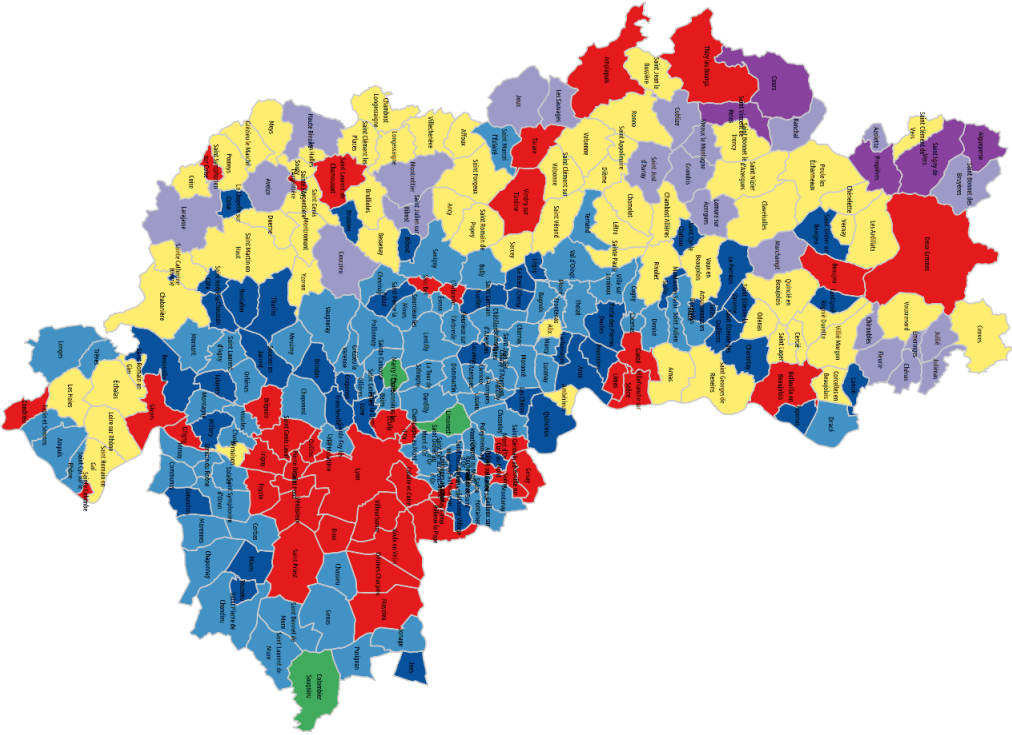
3) Quel réseau de partenaires agissant pour la mobilité autour de vous ?

- ✚ Moyens par lesquels vous êtes en lien ? à quelle fréquence ?
- ✚ Connaissance de leurs outils propres

4) Connaissance des situations des personnes accompagnées concernant les freins à la mobilité

- ✚ Effet de la précarité sur la mobilité
- ✚ Effet des difficultés de mobilité sur la précarité
- ✚ Effets du contexte de vie (célibat ou couple, jeune chez ses parents ou seul, ...) sur la mobilité

Classification des communes de la région AURA
Données INSEE, Recensement de la population 2015, Base IRCOM 2014
Réalisation : MRIE 2018



Type de commune:

- Petites communes périphériques en difficulté +++
- Petites communes périphériques en difficulté
- Communes moyennes, peu riches mais sans difficultés spécifiques
- Rôles d'emplois précaires en périphérie, forts mouvements de population
- Communes plutôt aisées, jeunes, mais sans dynamisme démographique

2.1 Base de données et indicateurs

Nous avons construit une base de données de 18 indicateurs pour décrire 3784 communes de la région Auvergne-Rhône-Alpes.

Nous donnons ces indicateurs avec leur source.

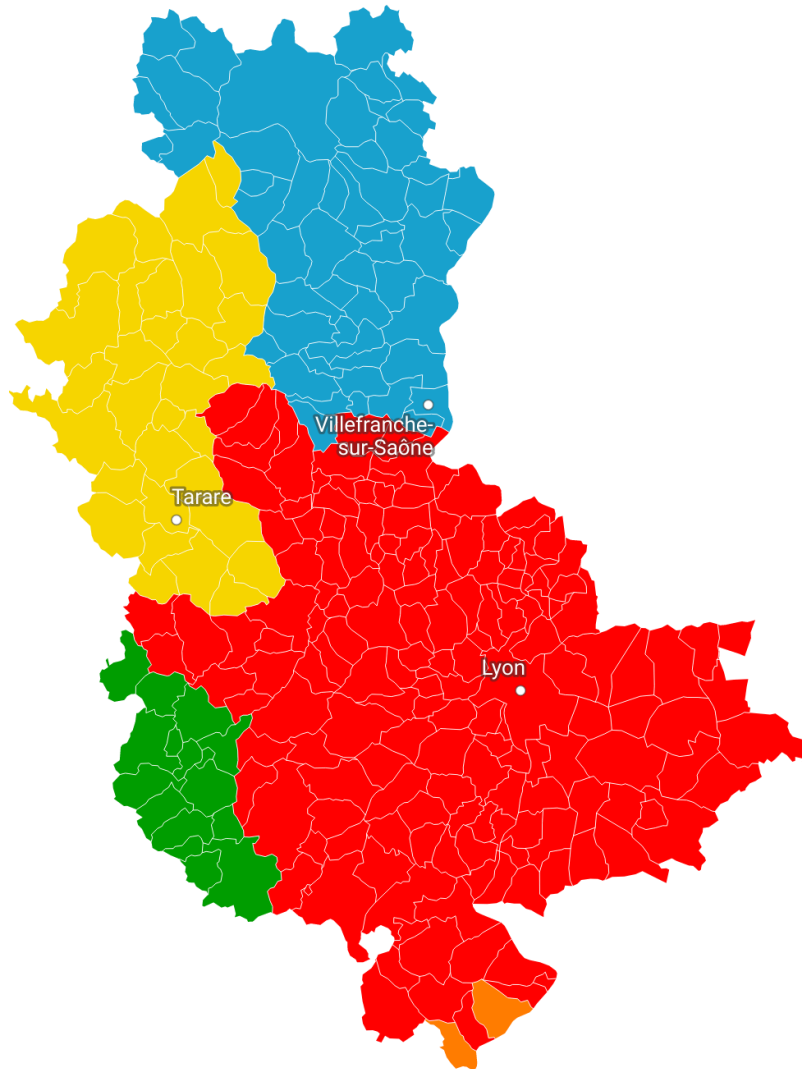
Variable	Libellé	Source	Année
TCDD	Part des salariés résidents ayant des formes particulières d'emploi (CDD, intérim, emplois aidés, apprentis, en % des salariés)	Recensement de la population	2017
ICE	Indice de concentration d'emploi	Recensement de la population	2017
TINA	Part des inactifs (pop. de 15 ans +)	Recensement de la population	2017
TCHOM	Taux de chômage	Recensement de la population	2017
TVOI	Part des ménages ayant au - une voiture	Recensement de la population	2017
TLGV	Part des logements vacants	Recensement de la population	2017
THLM	Part des HLM	Recensement de la population	2017
TSDB	Part des logements sans salle de bain	Recensement de la population	2017
TEN5	Part des ménages emménagés depuis - de 5 ans	Recensement de la population	2017
POP	Population de +15 ans	Recensement de la population	2017
Tm20	Part des - 20 ans dans la population des + 15 ans	Recensement de la population	2017
Tp65	Part des + 65 ans dans la population des + 15 ans	Recensement de la population	2017
EPOP	Taux de croissance de la pop entre 2006 et 2018	Recensement de la population	2018
TFMP	Part des familles monoparentales	Recensement de la population	2017
TFp3	Part des familles avec 3 enfants ou +	Recensement de la population	2017
TNSSD	Part des + 15 ans non scolarisés sans diplôme ou BEPC, brevet des collèges, DNB	Recensement de la population	2017
MEDNI	Niveau de vie médian	FILOSOFI	2017
TFFNimp	Part des foyers fiscaux non imposables	IRCOM (finances publiques)	2018

**Cartographies réalisées par les étudiants du DUT STID (Statistiques et Information Décisionnelle)
de l'IUT de l'Université Lyon 2 Lumière**

Zone d'emploi dans le Rhône par commune en 2020

Classification des communes en fonction de la zone d'emploi auxquelles elles sont rattachées.

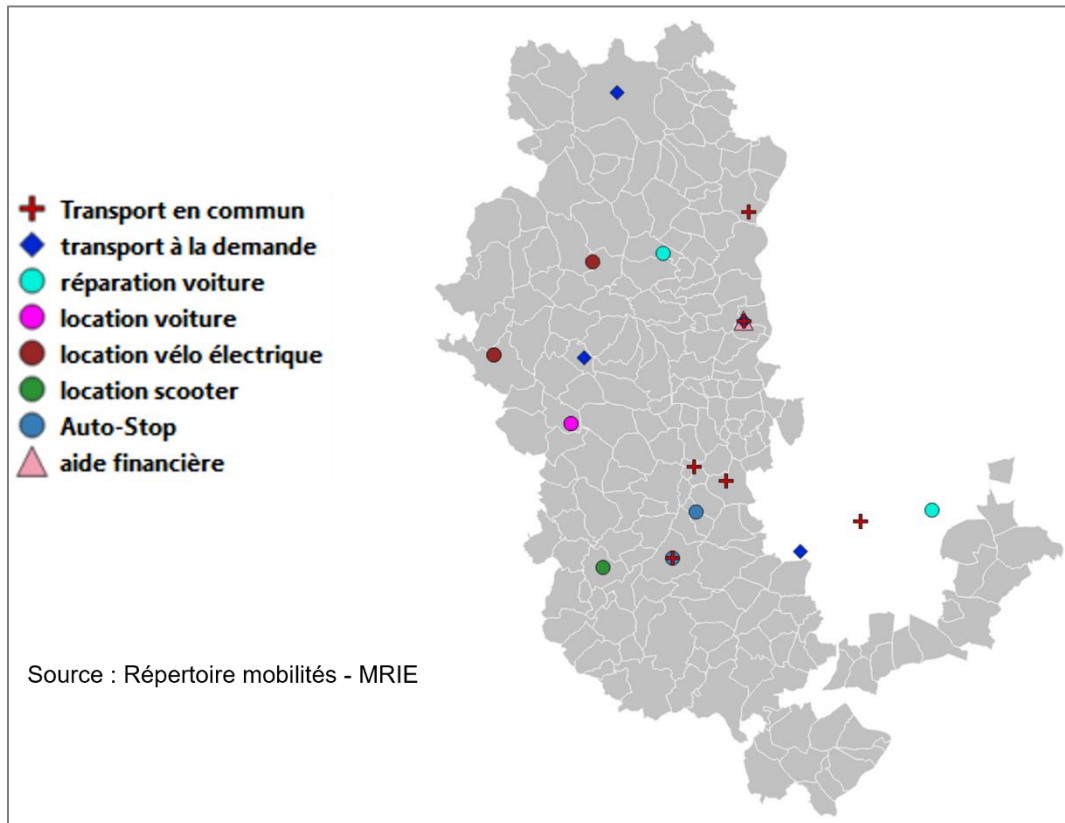
■ Lyon ■ Saint Etienne ■ Tarare ■ Vienne-Annonay ■ Villefranche-sur-Saône



Source INSEE : <https://www.insee.fr/fr/information/4652957>

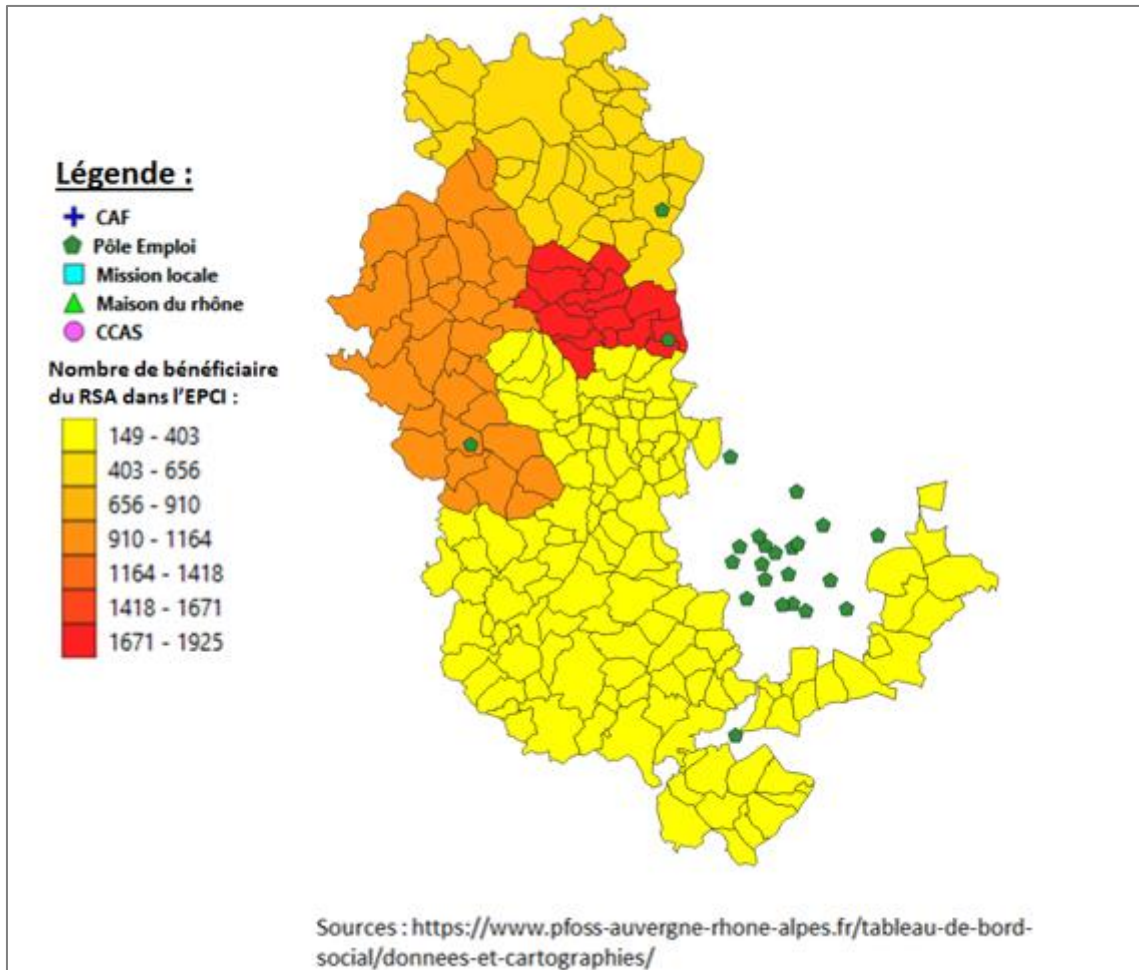
Map data: © OSM • Created with Datawrapper

*Source : Alexandre Moindrot, Pauline Montaland et Mickaël Vagneck, étudiants du DUT STID,
Université Lyon 2 Lumières (2021-2022)*



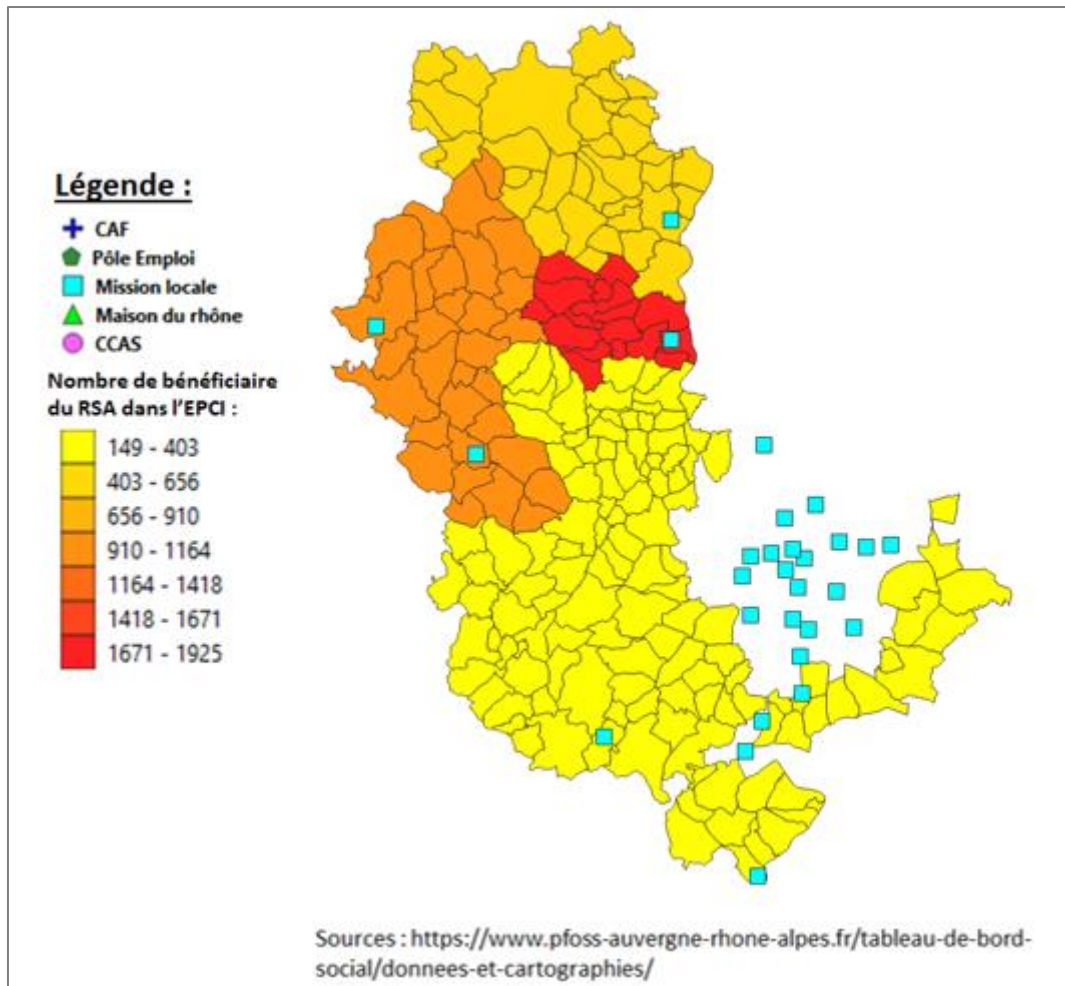
Source : Alexandre Moindrot, Pauline Montaland et Mickaël Vagneck, étudiants du DUT STID, Université Lyon 2 Lumières (2021-2022)

Localisation des lieux d'accès aux droits (pôle emploi) superposée avec le nombre de bénéficiaires du RSA par EPCI en 2018



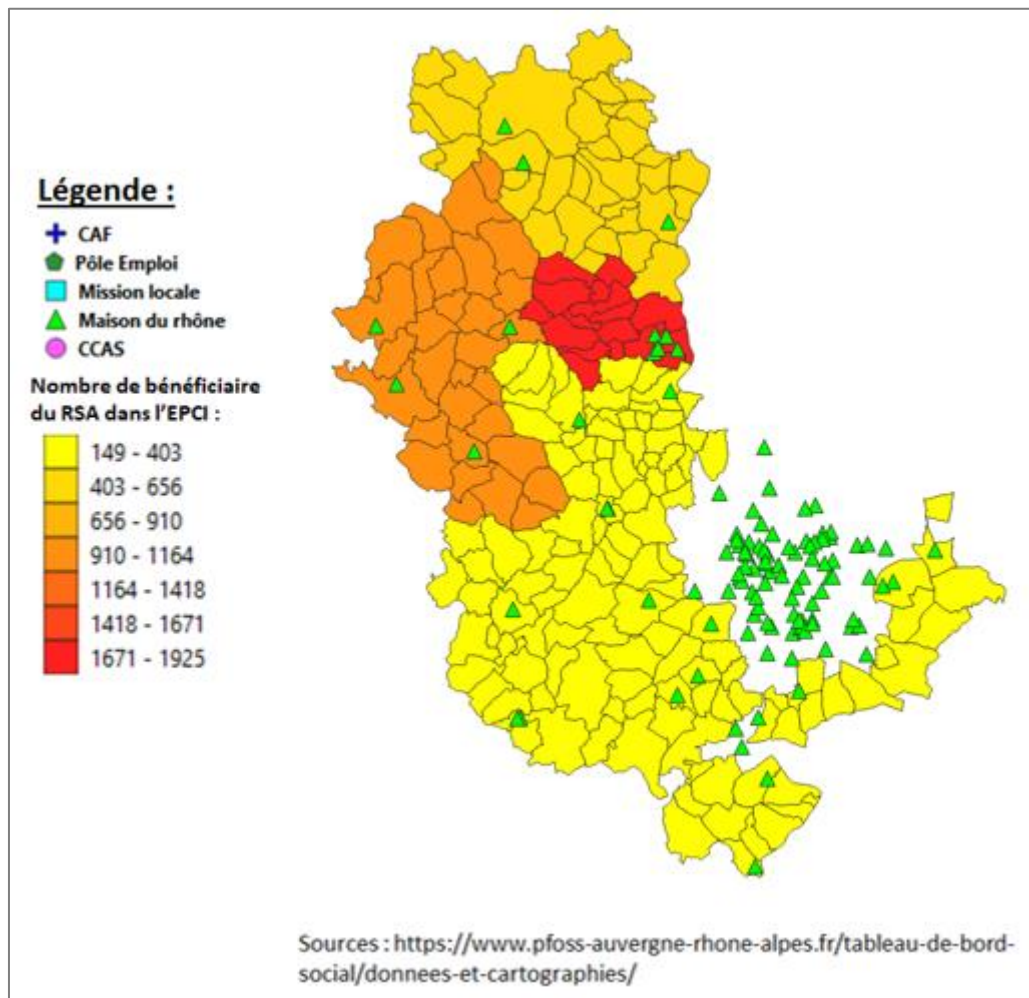
Source : Alexandre Moindrot, Pauline Montaland et Mickaël Vagneck, étudiants du DUT STID, Université Lyon 2 Lumières (2021-2022)

Localisation des lieux d'accès aux droits (Missions Locales) superposée avec le nombre de bénéficiaires du RSA par EPCI en 2018



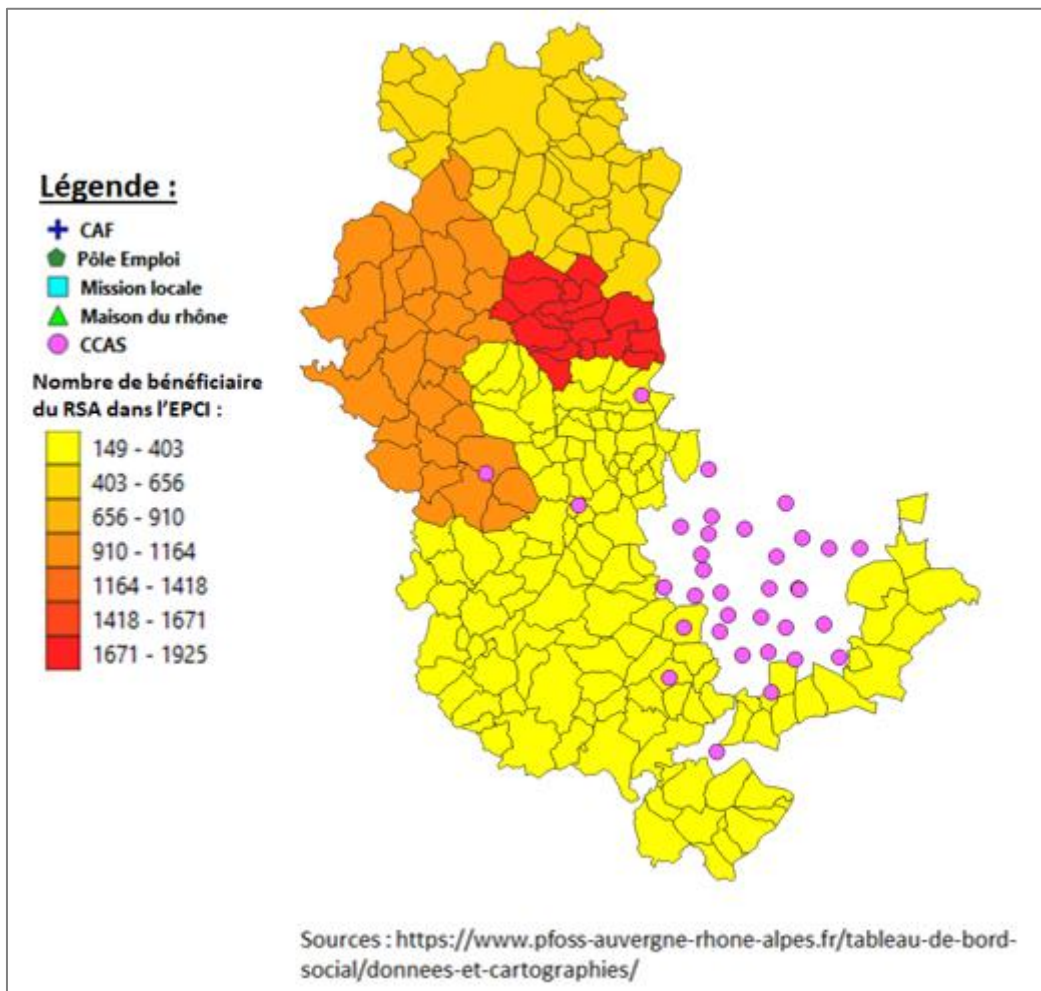
Source : Alexandre Moindrot, Pauline Montaland et Mickaël Vagneck, étudiants du DUT STID, Université Lyon 2 Lumières (2021-2022)

Localisation des lieux d'accès aux droits (Maisons du Rhône) superposée avec le nombre de bénéficiaires du RSA par EPCI en 2018



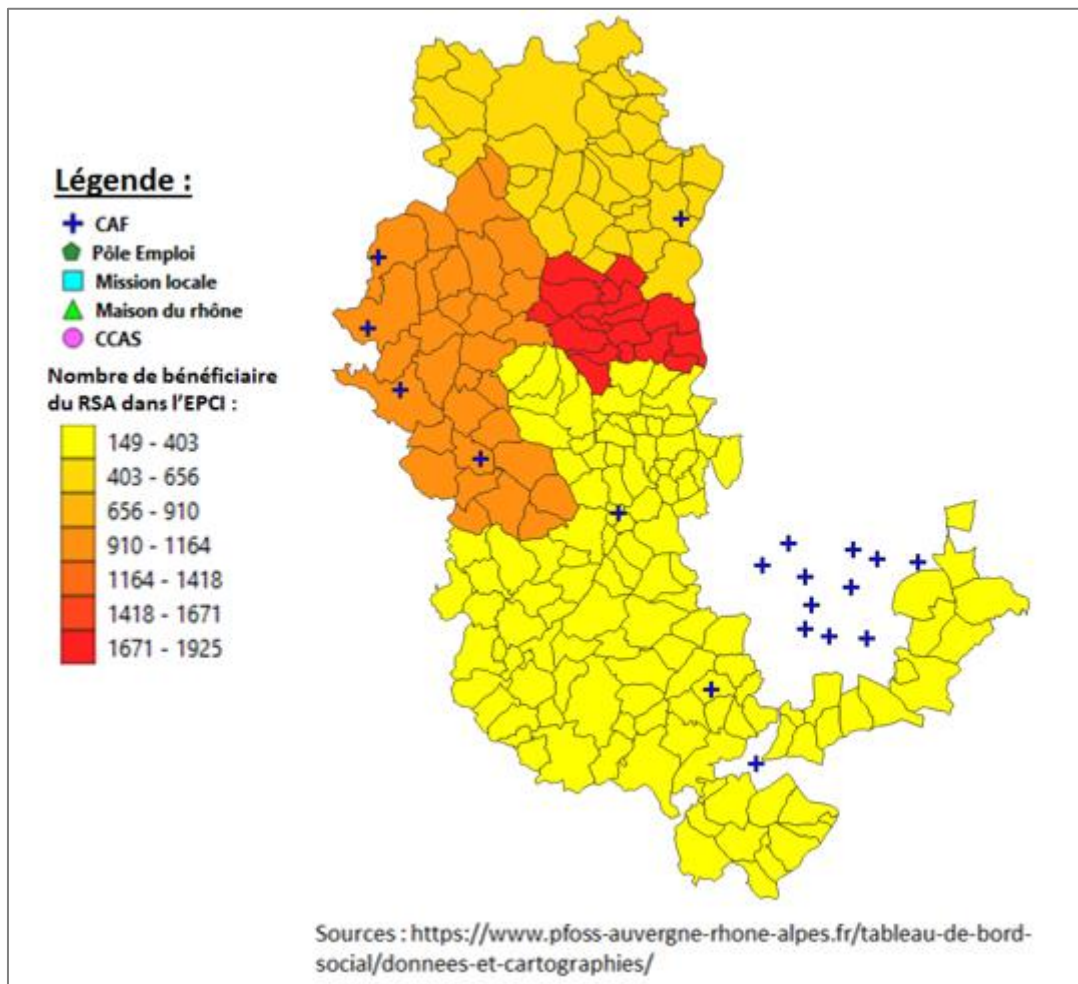
Source : Alexandre Moindrot, Pauline Montaland et Mickaël Vagneck, étudiants du DUT STID, Université Lyon 2 Lumières (2021-2022)

Localisation des lieux d'accès aux droits (CCAS) superposée avec le nombre de bénéficiaires du RSA par EPCI en 2018



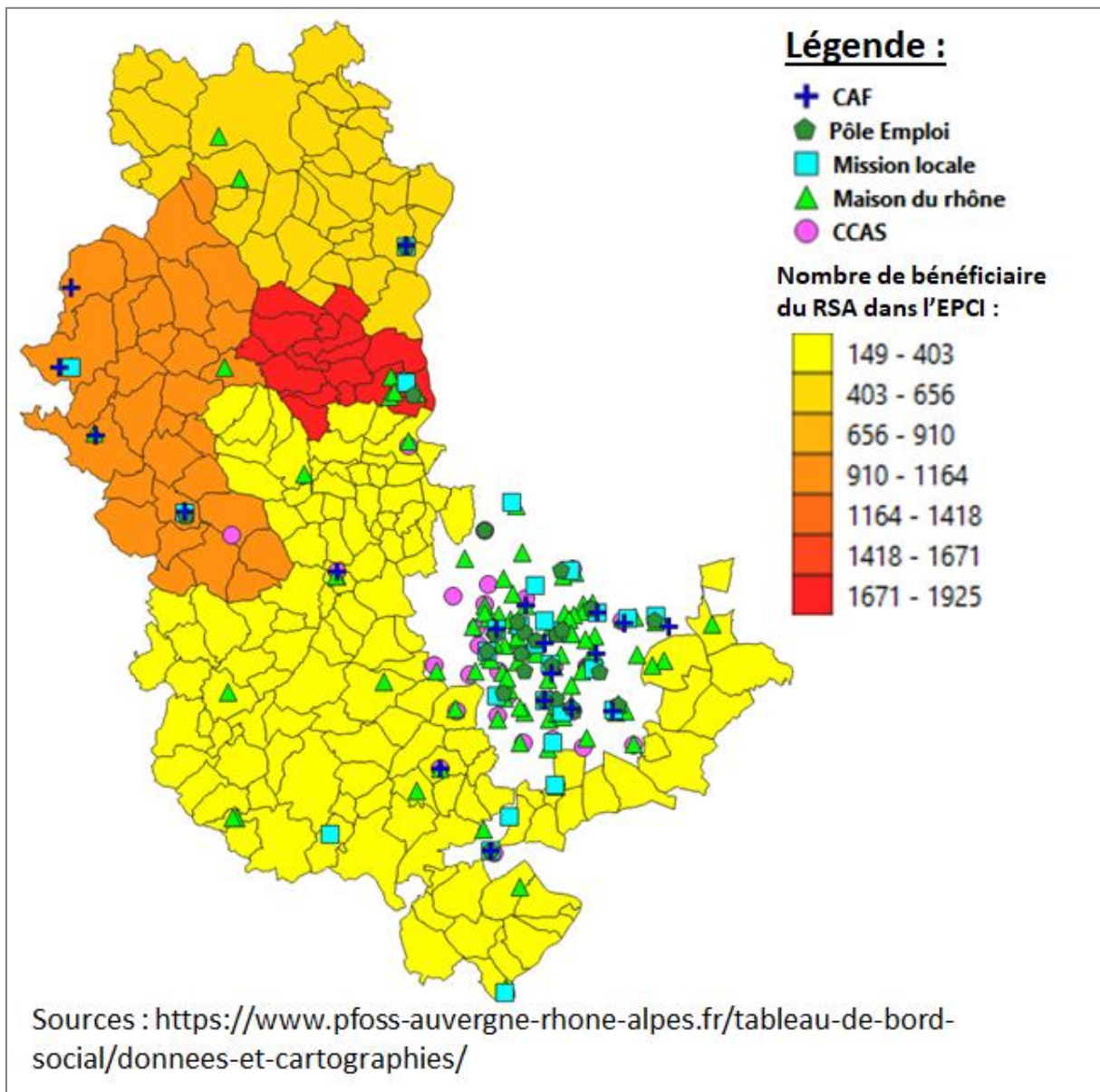
Source : Alexandre Moindrot, Pauline Montaland et Mickaël Vagneck, étudiants du DUT STID, Université Lyon 2 Lumières (2021-2022)

Localisation des lieux d'accès aux droits (CAF) superposée avec le nombre de bénéficiaires du RSA par EPCI en 2018

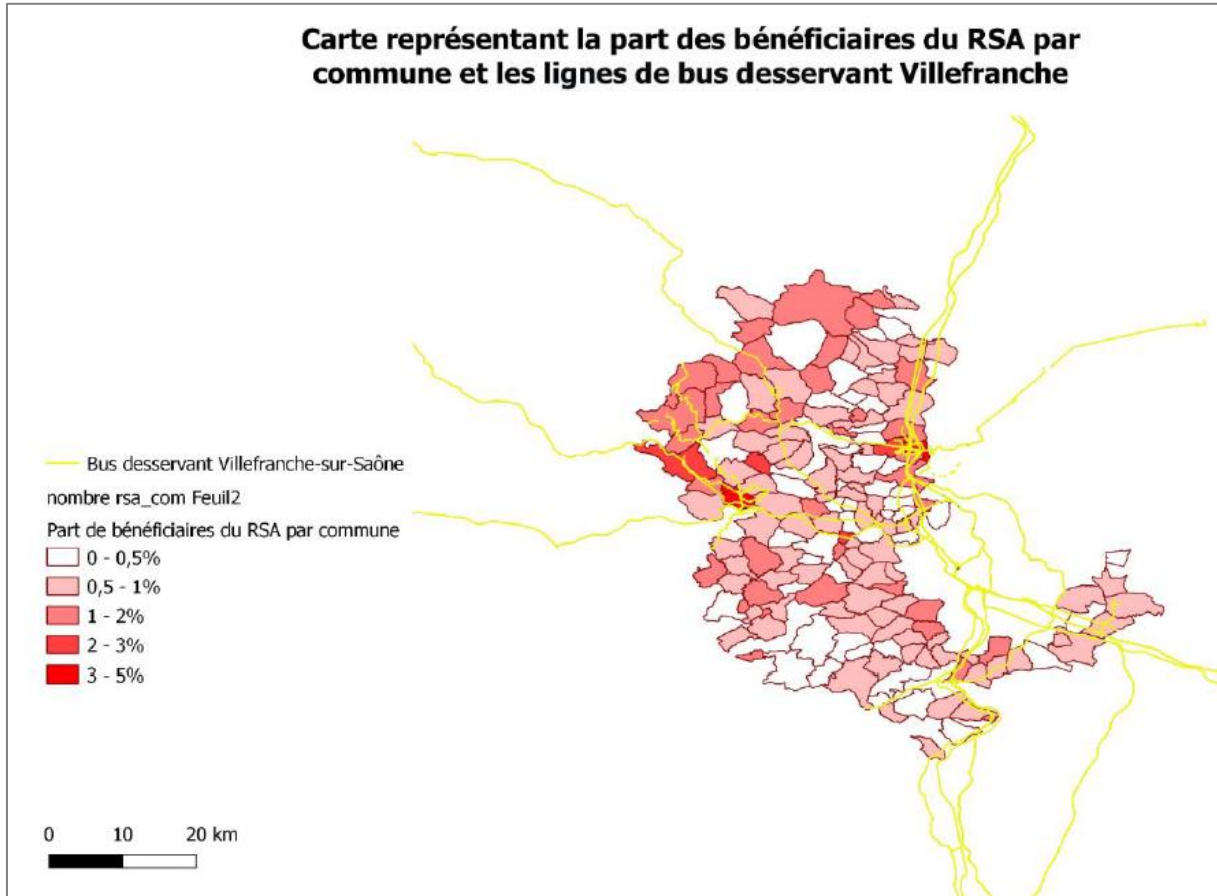


Source : Alexandre Moindrot, Pauline Montaland et Mickaël Vagneck, étudiants du DUT STID, Université Lyon 2 Lumières (2021-2022)

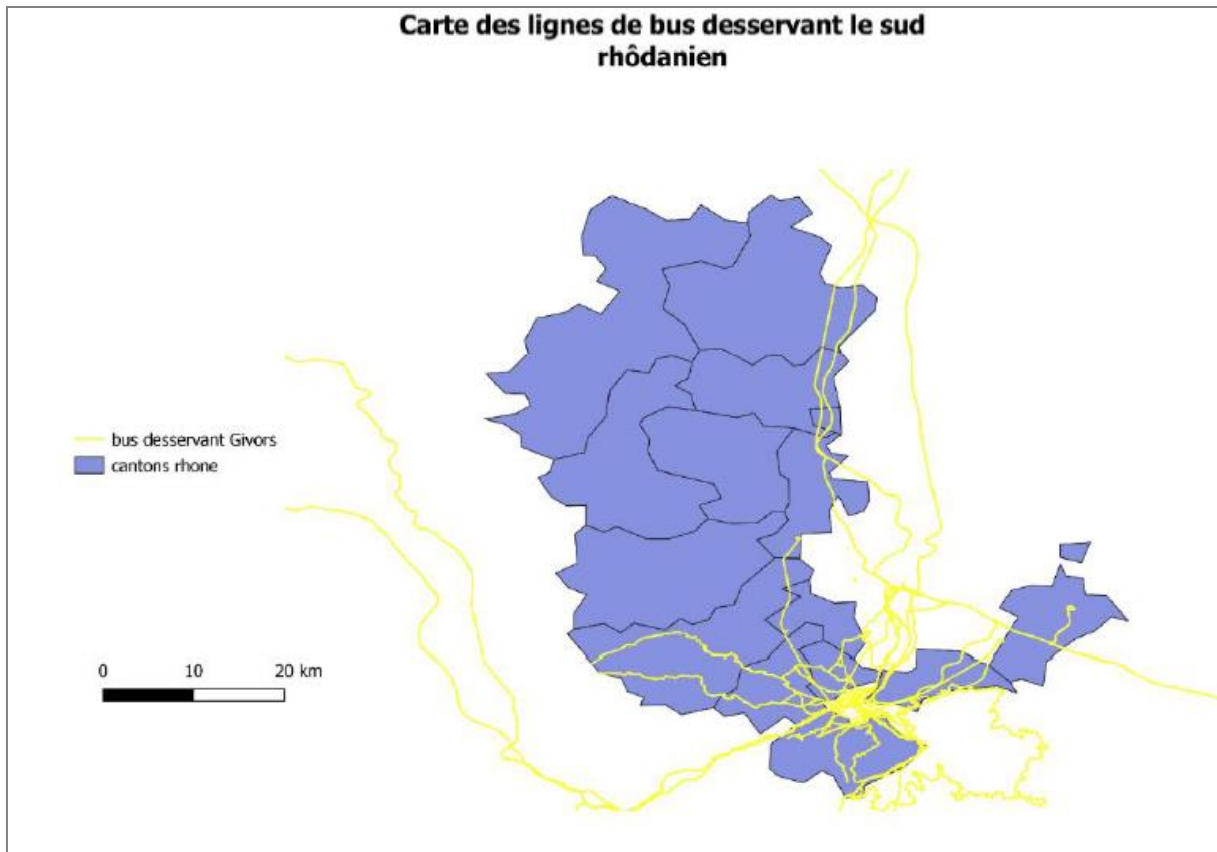
Localisation des lieux d'accès aux droits superposée avec le nombre de bénéficiaires du RSA par EPCI en 2018



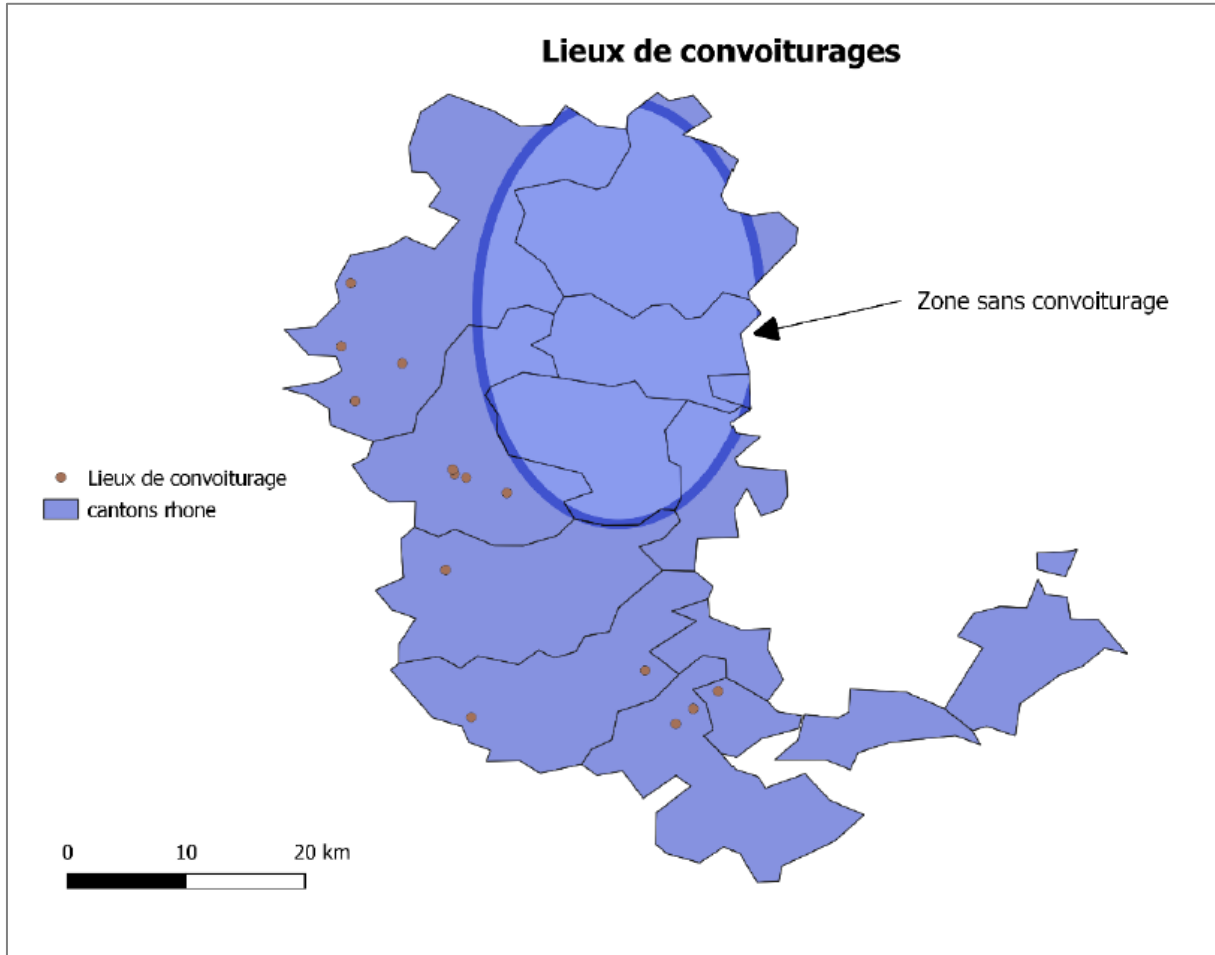
Source : Alexandre Moindrot, Pauline Montaland et Mickaël Vagneck, étudiants du DUT STID, Université Lyon 2 Lumières (2021-2022)



Source : Guillaume Poilroux, Cyril Becu, Lilian Charroud et Romain Bienayme, étudiants du DUT STID, Université Lyon 2 Lumières (2021-2022)



Source : Guillaume Poilroux, Cyril Becu, Lilian Charroud et Romain Bienayme, étudiants du DUT STID, Université Lyon 2 Lumières (2021-2022)



Source : Guillaume Poilroux, Cyril Becu, Lilian Charroud et Romain Bienayme, étudiants du DUT STID, Université Lyon 2 Lumières (2021-2022)