FOURDRIGNIER **F**ORMATION **C**ONSEIL
N° URSSAF : 080 13000006448342 - N° SIRET : 424 741 890 00026 - APE : 8559B
Enregistré sous le numéro 21 08 00398 08

18 rue Hachette
08000 CHARLEVILLE MEZIERES
Tél/Rép : 03.24.37.49.41
E-Mail : mafourdrig@aol.com ou
mafourdrig@hotmail.fr

Marc FOURDRIGNIER
Césaire NDJALLE

REALISATION D'UN DIAGNOSTIC MOBILITE SUR LES CUCS DES ARDENNNES

Rapport final – Novembre 2010

ASSOCIATION MOBILITE INSERTION EMPLOI
3 rue du Petit Pont
08200 SEDAN

SOMMAIRE

SOMMAIRE 2

INTRODUCTION 4

I. LA COMMANDE ET SA REALISATION 6
A. La commande 6
1. Une demande portée par A.M.I.E 6
2. Une mission confiée par l'Etat 6
B. La réalisation proposée 6
C. La réalisation effective de la mission 7
D. Les CUCS des Ardennes 8

II. DES PRATIQUES DE MOBILITE A UNE PROBLEMATIQUE DE LA MOBILITE 11
A- Des pratiques de mobilité ? 11
1. L'équipement automobile 11
2. La possession du permis de conduire 13
3. Les déplacements domicile travail 16
4. Des approches complémentaires. 17
5. Le point de vue des habitants 22
B- Une problématique de la mobilité 25
1. Une préoccupation des politiques publiques 25
2. Un phénomène complexe 31

III. LES DEMANDES DE MOBILITE 33
A- Le regard porté par les professionnels 33
1. La mobilité, une "fausse question" ? ou une fatalité ? 33
2. La mobilité "c'est dans la tête" 33
3. La mobilité une question complexe 34
4. La mobilité , une question de genre ? 35
B- Le travail sur la mobilité 35
1. Les publics prioritaires 35
2. La méconnaissance des mesures et leur adaptation 36
3. La prise en compte des difficultés de mobilité 37
4. L 'identification des difficultés 37
5. Le partenariat 37

IV. LA STRUCTURATION D'UNE OFFRE DE MOBILITE 38
A- Une offre actuelle réelle et partielle 38
1. Une offre réelle et diversifiée 38
2. Une offre éclatée, partielle et en partie mobilisée 41
B- Une structuration de l'offre départementale 43
1. Une offre structurée 43

2. le développement de nouvelles initiatives 47
3. Des conditions de réalisation 49

CONCLUSION 51

Bibliographie 52
1. Textes officiels 52
2. Articles, ouvrages, rapports 52
3. Documents pédagogiques et méthodologiques 54
4. Sites internet 54

Liste des encadrés, graphiques, schémas et tableaux 56

Annexe 1 : Liste des sigles utilisés 57
Annexe 2 : Liste des structures et/ou acteurs rencontrés 59
Annexe 3 : Demandeurs d'emploi et possession du permis de conduire 61
Annexe 4 : L'atelier vélos du garage solidaire 62
Annexe 5 : Analyse des projets retenus dans l'appel à projets « Des quartiers vers l'emploi : une nouvelle mobilité » 63

INTRODUCTION

Il s'agit dans ce rapport de s'intéresser à la question de la mobilité dans le département des Ardennes. Plus précisément dans la vallée de la Meuse repérée ici très institutionnellement par le fait que six villes de cette vallée sont aujourd'hui concernées par un dispositif de la politique de la ville dénommé CUCS (Contrat Urbain de Cohésion Sociale)[1]. Ces six villes sont : Bogny sur Meuse, Charleville-Mézières, Fumay , Revin, Sedan et Vivier au Court.

La mobilité dont il est question est la mobilité géographique, liée aux déplacements pour les activités sociales : le travail, la santé, les activités associatives, la formation, les loisirs ...Il ne s'agit donc pas de la mobilité résidentielle qui consiste à changer de résidence principale. Certes des nécessités de mobilité géographique peuvent amener à la mobilité résidentielle , mais ce n'est pas ce qui nous intéresse ici.

Cette interrogation n'est pas récente. Deux exemples nous le montrent bien. En 1970, un rapport d'un stagiaire de l'ENA, Mr Yvon CEAS, avait pour titre : Mobilité de la main d'œuvre et problème de l'emploi dans le département des Ardennes[2]. En 1987, l'ethnologue Jean-François GOSSIAUX réalise une étude "Avoir seize ans dans les Ardennes. Insertion sociale des jeunes et groupe familial[3]. L'auteur s'intéresse à la mobilité des jeunes et parle de "conscience géographique".

Encadré 1 : La conscience géographique dans la vallée

"Le lien personnel à l'environnement naturel[4] fait également l'objet d'une forme de reconnaissance que l'on fera cette fois ressortir à une manière de conscience géographique. La sociabilité supra locale (supra-communale) est contenue pour l'essentiel, dans des limites territoriales bien définies, qui sont celles de la partie proprement ardennaise (au sens de la géographie physique) du département, la partie septentrionale, qui correspond grosso modo à la "vallée"[5]. Il y a à cela toute une série de raisons liées à l'économie, à la parenté, à la topologie, aux contraintes les plus matérielles (comme la réalité des transports en commun), sur les quelles nous nous appesantirons pas ici. les loisirs des jeunes se situent dans le même cadre : la Vallée, et éventuellement les quelques localités des plateaux environnants, avec des incursions dans la Belgique immédiate (pour ses boites de nuit). Terminus de la ligne de chemin de fer comme des lignes d'autobus Charleville constitue un butoir incontournable."

Source : GOSSIAUX, JF (1987)[6]. Avoir seize ans dans les Ardennes, p 54.

[1] - Les principaux sigles utilisés sont repris en annexe 1
[2] - Bibliothèque municipale de Charleville-Mézières. ENA 1970. FLG 547. Vu le 04/09/2010
[3] - Le rapport de recherche de 1987 à été publié en 1992 : *Avoir seize ans dans les Ardennes*, Paris, Editions du CTHS, 1992.L'auteur, aujourd'hui directeur d'études à l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, est né à Nouzonville.
[4] - Ce que l'auteur dénomme un "conscience écologique" (p 54).
[5] « Dénomination qui désigne sans ambiguïté une zone très typée géographiquement, économiquement et socialement. Elle ne comprend que la partie du cours de la Meuse située en aval de Charleville». Pinçon M., *Désarrois ouvriers. Familles de métallurgistes dans les mutations industrielles et sociales*, Paris, l'Harmattan, coll. « Logiques sociales », 1987.
[6] - Les références citées sont reprises dans la bibliographie.

Il souligne bien comment des éléments structurels s'amalgament ici pour construire un rapport spécifique au territoire, notamment pour la vallée. Nous devons garder cela en tête tout au long de ce travail.

La focalisation sur ces villes concernées par un CUCS doit être explicitée. En fait ces villes ont pour la plupart des quartiers souvent excentrés, périphériques, voire plus, constitués d'une part importante d'habitat social, ce que l'on nomme aujourd'hui dans le langage administratif des ZUS (Zones Urbaines Sensibles). Au fil des ans la réduction des écarts entre ces quartiers et le reste des villes ne se fait pas même si l'objectif en a été très clairement affiché dans la loi de 2003. Les différents rapports de l'ONZUS nous le montrent bien année après année. La prise en compte de la question de la mobilité est dans ce contexte d'autant plus nécessaire. Comme le disait un article récent : "on peut se réjouir que la question des mobilités et des transports collectifs soient au cœur des préoccupations de certaines collectivités. Cette thématique est organiquement liée à la politique de la ville. Il ne sert à rien de lancer les plus belles opérations de rénovation urbaine si les banlieues ne sont pas mieux connectées aux cœurs de ville. Le sentiment d'appartenance à une communauté de vie passe en effet par la possibilité de se déplacer sans trop de difficultés, de se rendre là « où les choses se passent » sans prétexter d'un défaut de desserte en transports publics. Il est nécessaire de sentir le centre venir à soi pour que la résolution des problématiques sociales soit possible. On peut même oser assurer que la possibilité même de se déplacer passe avant la réhabilitation du bâti ou du parcours social"[7].

Le rapport qui suit est structuré en quatre parties. La première reprend la commande et la démarche suivie. La seconde se centre sur les pratiques de mobilité des habitants et sur une problématisation possible de cette question. La troisième aborde l'analyse des demandes de mobilité avant de terminer par l'examen de l'offre d'aujourd'hui et de la structuration dont elle pourrait faire l'objet demain.

[7] - L'absolue nécessité de la mobilité (30/09/2010) http://www.tessolidaire.com/PAR_TPL_IDENTIFIANT/1065/TPL_CODE/TPL_EDITO_FICHE/1527-politique-de-la-ville-cohesion-sociale-solidarite.htm

I.LA COMMANDE ET SA REALISATION

Dans cette première partie nous allons présenter tant la commande initiale que la manière dont elle a été remplie.

A. La commande

1. Une demande portée par A.M.I.E

La demande émane de l'Association AMIE (Association Mobilité Insertion Emploi), créée en juillet 2004 et dont l'objet est de « faciliter la mobilité des personnes en recherche d'emploi ». Elle est implantée sur le sedanais, reconnue au niveau du Département et de la Région par ses compétences et son action dans le domaine de l'aide à la mobilité.
En effet, cette association a pour vocation d'aider les femmes et les hommes ayant un contrat de travail à bénéficier d'un véhicule sous forme de prêt ou de location pour se rendre sur leur lieu de travail. L'association apporte une aide dégressive durant 5 mois à ce prêt ou cette location afin de favoriser l'acquisition d'un véhicule personnel.
L'Association AMIE travaille en partenariat avec : La Région Champagne-Ardenne, le Département des Ardennes, la Communauté de Communes du Pays Sedanais, la PAIO, Les CUCS de Sedan, de Charleville-Mézières et la Ville de Sedan. Elle a signé deux conventions de partenariat : l'une avec l'ADCMER pour traiter les demandes des personnes des trois cantons, et l'autre avec Cœur d'Ardenne pour une action spécifique sur les quartiers ZUS de Charleville-Mézières.

2. Une mission confiée par l'Etat

C'est donc fort de cette expérience sur le Département qu'une mission a été confiée à l'association A.M.I.E. par l'Etat dans le cadre de la Politique de la Ville (CUCS de Sedan). Pour mener à bien cette mission l'A.M.I.E. a décidé de confier à un prestataire la prestation suivante déclinée en trois objectifs :

- réaliser un diagnostic de tous les freins à la mobilité rencontrés par les habitants des quartiers relevant des dispositifs des politiques de la ville (CUCS) *ainsi que du reste des Ardennes si possible.*
- analyser la pertinence des réponses aujourd'hui apportées aux difficultés de mobilité des populations des quartiers
- préconiser des réponses adaptées aux territoires en priorisant la faisabilité pédagogique et financière.

B. La réalisation proposée[8]

Dans le cadre de cette démarche, il est prévu qu'un comité de pilotage composé des deux partenaires (les services de d'Etat et A.M.I.E.), auquel pourrait s'adjoindre toute personne ou association concernée par cette démarche (par exemple la Maison de l'Emploi de l'Arrondissement de Sedan).

[8] - Nous reprenons la proposition initiale de travail. Elle a été modifiée au cours de la mission.

Par ailleurs l'association A.M.I.E. accompagne pendant toute la démarche les consultants et les rencontrera à chaque étape du travail pour faire le point. La mission est prévue pour une durée de six mois sur une amplitude de sept mois à compter de la signature effective de la convention.

Tableau 1 : Prévision du déroulement de la mission

Etapes	Contenu de l'étape	Documents produits
0- Lancement de la mission (t 0)	Réunion du comité du pilotage. Validation du projet. Signature de la convention	- Proposition de convention - Projet de travail
1- Préparation du diagnostic (mois 1)	Contacts avec les CUCS et les partenaires potentiels Construction des outils d'investigation	Outils d'investigation
2- Réalisation du travail de terrain (mois 2 et 3)		
3- Réalisation et formalisation du diagnostic (mois 4)	Exploitation des données recueillies	
4- Présentation du diagnostic (fin du mois 4)	Réunion du comité de pilotage	Diagnostic et présentation
5- Préparation des préconisations (mois 5 et 6)	Réalisation des préconisations à partir du diagnostic et d'autres expériences	
6- Remise du rapport final (fin mois 6)	Réunion du comité de pilotage	Rapport final et présentation

C. La réalisation effective de la mission

La mission s'est structurée autour de trois grandes tâches :

- Recueil et exploitation de travaux déjà réalisés (diagnostics, bilans…) et identification d'expériences.

- Recueil et exploitation de statistiques (INSEE et institutions) sur les quartiers CUCS , sur les pratiques des habitants des quartiers et sur les données des organismes et institutions concernées par la question de la mobilité des publics.

- Réalisation d'entretiens : auprès de responsables de structures concernées par la question de la mobilité, auprès de professionnels des structures concernées par la question de la mobilité et investigation sur les critères mobilisés; auprès d'usagers des structures concernées (centres sociaux ou associations).

Les entretiens ont pour la plupart été réalisés en présence d'un membre de l'association AMIE et ont permis de présenter l'association.

Tableau 2 : Les personnes rencontrées pour le diagnostic

	CUCS, MDE, PLIE	Pole Emploi	Mission Locale	Centres sociaux	Autres	Total
Bogny	1			1	1	3
Charleville	5	1	15		7	28
Fumay	1			11	3	15
Revin	1	2	1	9		13
Sedan	3	1	6			10
Vivier au Court	1			3	1	5
Hors CUCS	2				6	8
Total	14	4	22	24	18	82

Au final ce sont 82 personnes[9] qui ont été rencontrées sur les six sites : les principaux acteurs de la politique de la ville et des politiques d'insertion (les équipes des CUCS , les maisons de l'emploi et les plans locaux pour l'insertion et l'emploi; les services de pôle emploi , les missions locales); les acteurs de quartiers comme les centres sociaux et des habitants de ces quartiers. Des représentants des institutions - hors CUCS- ont également été rencontrés (Préfecture et Conseil Général) .

D. Les CUCS des Ardennes

Dans la mesure où la commande porte prioritairement sur les six CUCS (Contrats Urbains de Cohésion Sociale) des Ardennes il est important de les présenter rapidement dans la mesure où ces 6 CUCS des Ardennes renvoient à des réalités différentes en termes de cadre physique, économique et social. Voyons d'abord quels sont les dispositifs présents sur chacun des territoires puis nous présenterons ceux ci de manière synthétique.

[9] - La liste détaillée est reprise en annexe 2.

Tableau 3 : Les dispositifs présents dans les CUCS des Ardennes

CUCS	ZUS	QUARTIERS NON ZUS	ZFU	DISPOSITIFS DE LA POLITIQUE DE LA VILLE [10]
Bogny Sur Meuse		Commune		
Charleville-Mézières	La Houillère Manchester La Ronde Couture	Nouzonville (commune)	La Ronde Couture	1 ML, 2 CEL, 1 PLIE, 1 CLS, 1 GUP, 1 MJD
Fumay	Le Charnois			CEL : 1
Revin	Orzy			
Sedan	Le Lac Torcy Cité	Centre		1 ML, 1 ASV, 1 PLIE, 1 CLS
Vivier Au Court		Commune		1 CEL
6	*7 + 1 (Les Régions - Rethel)*	*4*	*1*	*13 + 1 CEL (Rethel)*

Source : Secrétariat Général à la Ville.

Le département des Ardennes comprend, dans la politique de la Ville, au delà des six territoires retenus, un septième que nous n'avons pas intégré, la ville de Rethel. Deux communes (Bogny sur Meuse et Vivier au Court) ne comprennent pas de quartiers ZUS. Pour ceux qui ont été retenus , six zones urbaines sensibles sont identifiées et quatre quartiers sont pris en compte sans pour autant être classés ZUS. Une seule zone franche urbaine est ici représentée, c'est celle de la Ronde Couture. Au final 13 dispositifs de la politique de la ville sont présents.

Si l'on compare les six communes en fonction des caractéristiques sociodémographiques (tableau 4) , on constate que la part des plus de 65 ans est variable puisqu'elle va de 12.3% à Vivier au Court à plus de 20% à Fumay. La proportion des personnes stables ces cinq dernières années est plus forte dans "la Vallée" (Bogny, Fumay, Revin) que dans les trois autres communes . Pour l'emploi et le chômage les écarts sont également importants , notamment pour Fumay, Revin et Sedan. La part des foyers imposés est aussi variable passant de 37.8% à Fumay à 45.8% à Charleville , ce qui se retrouve aussi pour les revenus nets imposables moyens.

[10] - Le site du secrétariat général à la ville fait état de 15 dispositifs de la ville dans le département. N'est pas identifiée pour Sedan la Maison de la Justice et du Droit . Par contre d'autres ASV sont a priori présents sur le territoire (Charleville-Mézières et Revin notamment)

Tableau 4 : Les principales caractéristiques des villes des CUCS des Ardennes

	Bogny Sur Meuse	Charleville-Mézières	Fumay	Revin	Sedan	Vivier au Court	Ensemble 6 communes	Ardennes	Reste des Ardennes
Population totale en 2007	5566	51070	3986	7687	19691	3384	91384	284740	193356
Part des + 65 ans	15,6%	16,8%	21,0%	19,1%	16,4%	12,3%	16,88%	16,94%	16.97%
Part des personnes de 5 ans ou plus et habitant 5 ans auparavant le même logement ou la même commune	87,9%	83,1%	89,2%	89,8%	81,9%	79,1%	83,8%	80,3%	78.6%
Taux d'activité des 15-64 ans en 2007	66.4%	67.2%	65.7%	65.1%	66.1%	64./8%		69.3%	
Taux de chômage des 15-64 ans en 2007	18.6%	18.7%	24.6%	23.8%	26.4%	15.1%		14.9%	
Part des foyers imposés	42,50%	45,80%	37,80%	41,20%	38,40%	43,80%	43,30%	47,20%	49.2%
Revenu net imposable moyen	15707	17797	14908	16070	14926	18624		18575	

Source : INSEE

La comparaison des six villes avec le reste du département nous montre qu' elles représentent près du tiers de la population départementale (32.1%), qu'elles sont un peu moins âgées que le reste du département , que les habitants y sont plus stables (83.8% contre 78.6%) et que la proportion de foyers imposables y est beaucoup moins importante (43.3% contre 49.2%).

II. DES PRATIQUES DE MOBILITE A UNE PROBLEMATIQUE DE LA MOBILITE

Dans cette deuxième partie nous allons nous focaliser sur les questions de mobilité en deux temps. D'abord en nous centrant sur les pratiques effectives de mobilité afin de pouvoir faire émerger les besoins de mobilité. Ensuite en voyant comment cette question de la mobilité peut être abordée que ce soit par les politiques publiques ou par des approches plus théoriques.

A-Des pratiques de mobilité ?

L'appréhension des pratiques de mobilité doit se faire de manière multiple et comparative. En effet il faut tenir compte de différents indicateurs qui sont tant l'équipement automobile que la possession du permis de conduire ou bien encore les modalités des déplacements domicile travail. Pour pouvoir donner sens à ces indications, il nous faut utiliser des moyens de comparaison, temporels ou spatiaux.

1. L'équipement automobile

Qu'en est il de l'équipement automobile des ménages en France ?

Tableau 5 : Equipement automobile des ménages[11]

en %

	1980	1990	2000	2008 (p)
Ménages motorisés	70,8	76,8	80,3	82,7
Monomotorisés	54,3	50,5	50,7	46,9
Bimotorisés	14,8	23,0	25,4	30,5
Trimotorisés et plus	1,7	3,3	4,2	5,3
Ménages non motorisés	29,2	23,2	19,7	17,3
Âge moyen du véhicule (en années)	nd	5,9	7,3	8,1
Durée moyenne de détention (en années)	nd	3,7	4,4	4,9
Voitures particulières d'occasion	nd	50,0	56,1	61,9
p : données provisoires.				

Sources : Sofres ; Inrets-Ademe ; Insee ; SOeS.

Champ : France.

Depuis 1980 cet équipement augmente. En 2008 plus de huit ménages sur dix sont motorisés. La part des ménages bi ou trimotorisés a plus que doublé entre 1980 et 2008.

[11]- http://www.insee.fr/fr/themes/tableau.asp?reg_id=0&ref_id=NATTEF05160

Derrière ces tendances globales se cachent des modifications de comportement. Par exemple l'âge moyen d'un acheteur de voiture neuve en France est de cinquante et un an et demi. En 2008 l'âge moyen était de 50 ans et 7 mois[12]. Plus précisément , et la tendance est globale en Europe (âge moyen : 54 ans au Royaume Uni),"en Europe, en 2009, l'acheteur d'une voiture neuve était âgé en moyenne de 49,5 ans. Plus précisément, 29 % des acquéreurs de véhicules neufs avaient plus de 60 ans, contre 11 % de moins de 30 ans. Ainsi, l'achat d'une voiture neuve reste exceptionnel chez les plus jeunes, et c'est par le biais du marché de l'occasion qu'ils font leur entrée dans la vie automobile" (Neuvy, 2010 , p 2). Pour la France les chiffres sont encore plus contrastés parce que les moins de 30 ans représentent 9% des acheteurs de véhicule neuf ; les plus de 60 ans, 34 %.

Qu'en est il pour le département ? Les Ardennes ont globalement le même taux d'équipement que l'ensemble de la France, même s'il est plus faible que celui des autres départements de la région Champagne-Ardenne et de la province. De plus lorsque les ménages ardennais sont équipés en automobile ils en ont plus souvent une que plusieurs (32.8% contre 36.1% pour la province).

Tableau 6 : Le taux d'équipement automobile par département[13]

Département	Taux d'équipement des ménages (en %)	Dont ménages disposant	
		d'une seule voiture (en %)	de deux voitures ou plus (%)
Ardennes	80.6	47.8	32.8
Marne	81.3	48.2	33.1
Aube	82.3	47.0	35.3
Haute marne	82.6	47.5	35.1
Province	83.4	47.3	36.1
France métropolitaine	80.6	47.2	33.4
Minimum	41.3 (Paris)	35.9 (Paris)	5.4 (Paris)
Maximum	90.0 (Vendée)	51.8 (Val de Marne)	45.4 (Ain)

Source : INSEE Tableaux comparatifs départementaux présentant les chiffres clés sur la consommation et l'équipement des ménages Équipement automobile des ménages en 2007

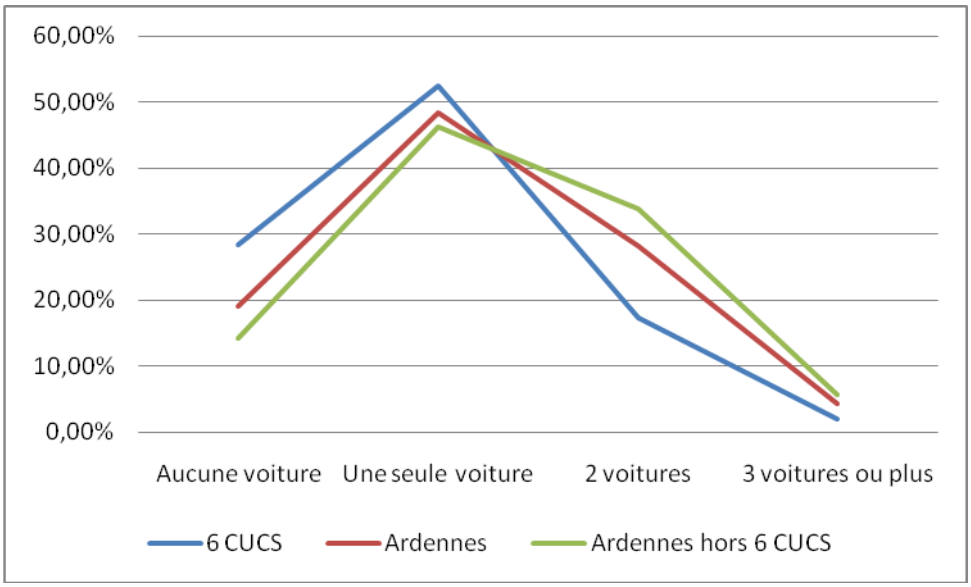
Troisième zoom , la situation entre les villes des Ardennes. Des écarts significatifs existent (graphique 1). La proportion de ménages sans aucune voiture est deux fois plus élevée dans les six villes CUCS que dans le reste du département (28.3% contre 14.3%). Symétriquement l'écart est de 20 points pour la part de ménages qui disposent d'au moins deux véhicules (19.3% pour les CUCS contre 39.5% pour le reste du département. Pour expliquer ces écarts on peut penser à la structure par âge. Nous avons vu que la part des plus de 65 ans est comparable. De même dans les six villes CUCS nous avons les deux plus grosses agglomérations du département. On pourrait faire l'hypothèse que la

[12] - Pour se payer une voiture neuve , la solution : vieillir ! Le Monde , 29 septembre 2010 , p 14. Cet article fait référence à une étude de l'observatoire CETELEM de l'automobile. (Neuvy, 2010) . L'adresse du site figure en bibliographie .

[13] http://www.statistiques-locales.insee.fr/Fiches%5CTC%5CTC_15_DEP.pdf

nécessité d'un véhicule est moins forte dans ces villes compte tenu de l'existence d'autres moyens de transports (au moins sur Charleville). Néanmoins la différence de situation économique est aussi à retenir comme nous avons pu le voir précédemment.

Graphique 1 : Comparaison de la présence de voitures dans les ménages ardennais



2. La possession du permis de conduire

Le deuxième indicateur retenu est la possession du permis de conduire. Les statistiques globales sont peu nombreuses.

Prenons d'abord appui sur les données 2009 de l'observatoire CETELEM. D'après cette enquête la France est avec l'Italie l'un des pays européens où le taux de possession du permis de conduire est le plus élevé (96%) y compris chez les moins de 30 ans (92%). L'âge moyen d'obtention du permis de conduire est de 19 ans (pour les moins de 30 ans) contre 20 ans pour les plus de 50 ans. (encadré 2)

Encadré 2 : L'obtention du permis de conduire selon les générations et les pays en Europe.

Quand un jeune passe son permis de conduire en Europe, c'est en moyenne à 19 ans. Les situations entre pays sont relativement peu contrastées. L'Allemagne sort malgré tout du lot, avec un âge moyen d'obtention du permis tout juste supérieur à l'âge légal. À l'opposé, on retrouve l'Espagne, avec un âge moyen qui frôle les 20 ans. Malgré un âge minimal de conduite inférieur au Royaume- Uni (17 ans au lieu de 18 ans partout ailleurs en Union européenne, excepté aussi en Irlande), l'âge moyen d'obtention du permis de conduire reste un des plus élevés (19,5 ans), avec 12 % des jeunes de moins de 30 ans qui ont passé leur permis après leur 24e anniversaire (contre 6 % seulement en moyenne européenne).

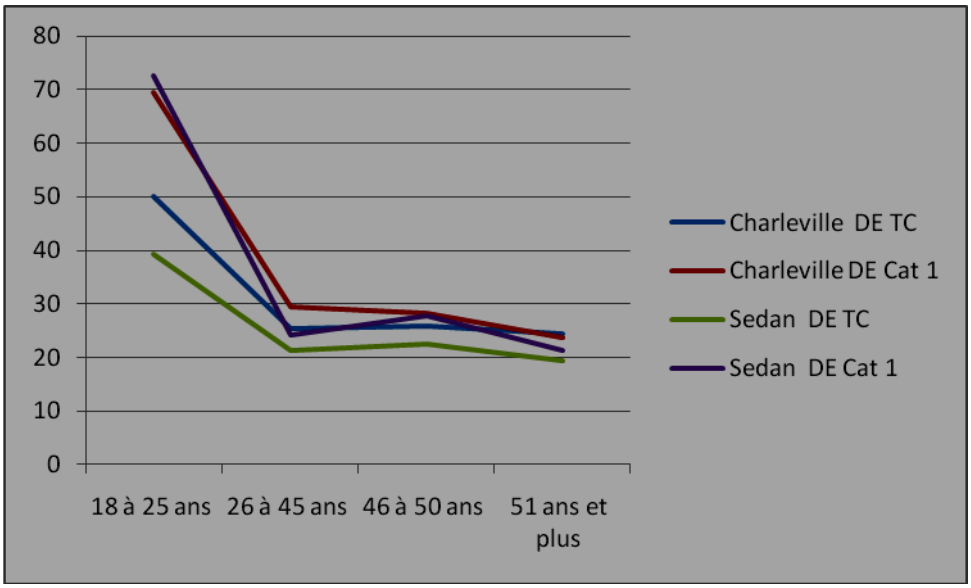
Les Européens décrochent le permis de conduire plus tôt que leurs aînés. C'est ce qui ressort de l'analyse comparative des âges d'obtention du permis des moins de 30 ans et de ceux de leurs parents (limiter l'échantillon des plus de 50 ans à ceux qui ont obtenu leur permis avant 30 ans permet de rendre les deux catégories comparables en termes de structure d'âges). On relève les écarts les plus remarquables en Pologne, au Portugal ainsi qu'au Royaume-Uni, où l'âge a reculé respectivement de 3 ans, 2 ans et 1,6 an entre la génération des 50 ans et plus et les moins de 30 ans d'aujourd'hui. Cependant, les enquêtes nationales récentes indiquent que cette tendance lourde s'est inversée dans les grandes villes comme Londres ou Paris…

Autre signe encourageant, l'obtention du sésame se traduit très rapidement par une mobilité automobile régulière. C'est à 20 ans en moyenne que les jeunes Européens commencent à conduire de façon régulière, soit un an après avoir obtenu le permis. Logiquement, on retrouve l'Allemagne en première position, avec un âge moyen de 19 ans. Les jeunes Belges, Français, Italiens et Britanniques figurent, eux, parmi les plus impatients de prendre le volant, avec un âge moyen de conduite régulière égal à celui d'obtention du sésame : pour eux, décrocher le permis, c'est prendre la route aussitôt !

Source : NEUVY, F. (2010). Les jeunes et l'automobile. Observatoire Cetelem de l'automobile, septembre , 17-19.

En résumé la possession du permis de conduire ne se serait pas affaiblie ; celui-ci est obtenu plus tôt que dans les générations antérieures et il donne lieu dans un délai court (un an) à une pratique automobile . Pour autant est-ce que cette tendance se retrouve aussi chez les publics spécifiques que l'on va retrouver à Pôle Emploi ou dans les missions locales ?

Graphique 2 : La non possession du permis de conduire chez les demandeurs d'emploi.



Les données fournies[14] par Pôle Emploi pour Charleville et Sedan ne vont pas du tout dans le même sens (graphique 2). En effet selon les catégories retenues de demandeur d'emploi[15] la proportion de personnes ne disposant pas du permis de conduire va de 25% (toutes catégories à Sedan) à 40 % (catégorie 1 à Sedan). Si l'on décompose par grandes catégories d'âge ce taux va de 39% (toutes catégories à Sedan) à 73 % (catégorie 1 à Sedan) pour les 18-25 ans.

Pour les gens qui travaillent dans les dispositifs pour demandeurs d'emploi on nous indique que "sur les personnes ensuivi, 40% n'ont pas le permis" (Bogny).

Pour la mission locale Nord Ardennes le taux de possession de permis est de l'ordre de 40% (41 pour les hommes et 39 pour les femmes). De manière plus fine les chiffres sont très différents selon la localité. Les jeunes du Plateau possèdent plus souvent le permis. S'agit il de situations socio-économiques moins précaires ? Est-ce que la nécessité du permis se fait plus ressentir ? Une analyse plus fine serait nécessaire .

Tableau 7 : La possession du permis de conduire chez les jeunes accueillis dans les structures jeunes.

En %	Fumay	Givet	Le Plateau	Revin	Nord Ardennes	
					Hommes	Femmes
Permis	44	36	63	38	41	39
En cours	12	13	15	10	13	11
Code	2	2	0	2	2	2
Pas de permis	42	49	22	50	44	48
Source : Mission Locale Nord Ardennes, Rapport d'activité 2009.						

En %	Sedan		
	Hommes	Femmes	Ensemble
Permis	43	46	44
En cours	8	9	9
Code	0	1	0
Pas de permis	49	44	47
Source . PAIO de Sedan, Rapport d'activité 2009.			

Pour la PAIO de Sedan le taux de possession est un peu plus élevé à 44% avec cette fois un taux plus élevé pour les femmes que pour les hommes.

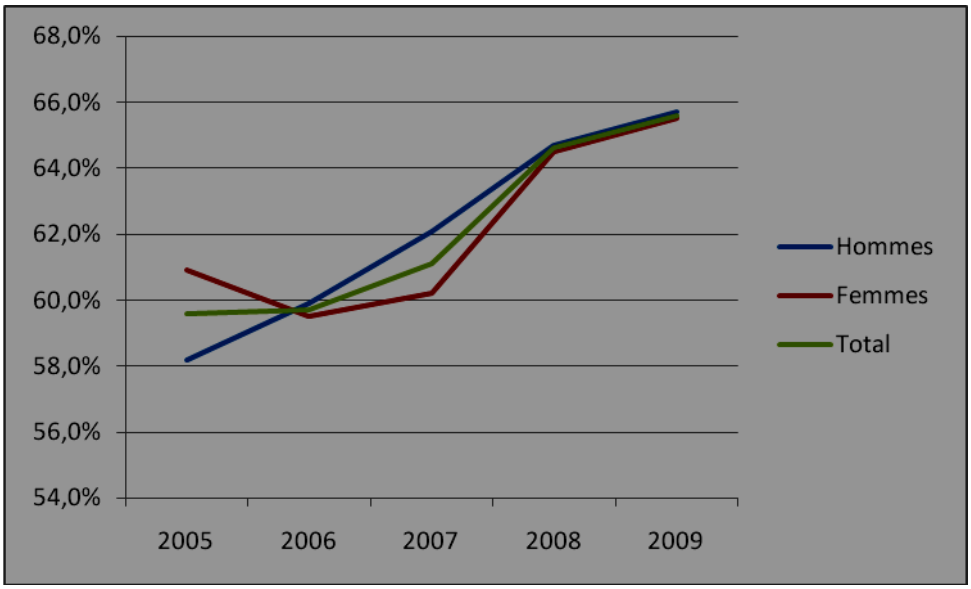
Pour la mission locale de Charleville, en 2009, le taux est plus faible puisqu'on est à 34.4%, soit un peu plus d'un jeune sur trois en possession d'un permis de

[14] - Les données détaillées son t reprises dans l'annexe 3 : Demandeurs d'emploi et possession du permis de conduire.

[15] - Les demandeurs d'emploi de catégorie 1 sont des personnes sans emploi, immédiatement disponibles, tenues d'accomplir des actes positifs d'emploi, à la recherche d'un emploi à durée indéterminée à temps plein

conduire. Les données disponibles nous permettent d'aller plus loin en mettant ce taux en perspective pour les cinq dernières années (graphique 3).

Graphique 3 : Le taux de non possession de permis à la mission locale de Charleville de 2005 à 2009.



De 2005 à 2009 la proportion de jeunes non titulaires du permis de conduire va en augmentant : + 6% en cinq ans (de 59.6% à 65.6%). Cette augmentation se fait de manière très linéaire pour les hommes alors quelle est plus nuancée pour les femmes au moins pour les trois premières années.

Sans réduire la question de la mobilité à l'automobile, on voit bien comment, dans le contexte français privilégiant la voiture individuelle, la non possession du permis de conduire constitue un handicap supplémentaire dans les processus d'insertion ou de réinsertion des personnes.

3. Les déplacements domicile travail

Troisième indicateur disponible les déplacements domicile travail. Un certain nombre d'enquêtes identifient les moyens utilisés par les personnes pour aller à leur travail.

Tableau 8 : Modes de déplacement domicile/travail de 1994 à 2008.

	Déplacements (en %)		**Durée moyenne (en minutes)**	
	1994	**2008**	**1994**	**2008**
Marche ou vélo	21	19	12	14
Véhicule particulier à moteur	74	76	16	17
Transports en commun	5	5	38	36
Ensemble rural et faiblement urbanisé	**100**	**100**	**16**	**17**
Marche ou vélo	31	33	13	14
Véhicule particulier à moteur	56	55	17	17
Transports en commun	13	12	36	40
Ensemble grandes agglomérations	**100**	**100**	**19**	**19**
Champ : déplacements locaux un jour de semaine des individus de 6 ans ou plus habitant en France				

métropolitaine. *Sources : Insee ; Service de l'observation et des statistiques (SOeS) ; Institut national de recherche sur les transports et leurs sécurité (Inrets).*

Globalement en France les véhicules particuliers à moteur représentent entre 55% et 76% des moyens de déplacement utilisés selon que l'on réside dans un espace rural ou faiblement urbanisé ou dans des grandes agglomérations. La part des transports en commun plafonne entre 5% et 12 %. Enfin, et ce résultat est à prendre en compte, entre 19 et 33% des personnes utilisent la marche ou le vélo pour se rendre à leur travail, sachant que ce taux est globalement stable entre 1994 et 2008 (Hubert, 2009).

Qu'en est il dans le département des Ardennes ? Les pratiques dans les CUCS se distinguent fortement de celles du reste du département. Cela se retrouve notamment pour les transports en commun (plus présents dans le CUCS de Charleville notamment), et pour la marche à pied et les deux roues (20.9% dans les CUCS). Par contre les véhicules sont moins utilisés dans les CUCS : ils concernent néanmoins 73.3% des personnes actives.

Tableau 9 : Population active de 15 ans ou plus ayant un emploi par moyen de transport.

Ensemble	6 CUCS		Reste du département		Ardennes	
Pas de transport	1181	3,9%	4744	6,1%	5925	5,5%
Marche à pied	5362	17,5%	6215	8,0%	11577	10,7%
Deux roues	1032	3,4%	2066	2,6%	3098	2,9%
Voiture, camion, fourgonnette	22440	73,3%	62087	79,6%	84527	77,8%
Transports en commun	1763	5,8%	1690	2,2%	3453	3,2%
Ensemble	30597	100,0%	77983	100,0%	108580	100,0%

Source : INSEE, RP 2007.

4. Des approches complémentaires.

Pour affiner l'analyse on peut prendre appui sur d'autres données et d'autres travaux réalisés antérieurement dans le département.

- la mobilité à Orzy [16]

« Compte tenu de la configuration du quartier d'Orzy, de sa distance au centre de Revin, pour ne pas dire de Revin, et de la montée de la question de la mobilité, une série de questions a été posée sur les déplacements vers le centre

[16] - Fourdrignier, M. (2008). Enquête auprès des habitants d'Orzy en vue de la rénovation urbaine, GIE Quartiers, 55 p. Nous reprenons ici quelques réponses apportées par les habitants dans le cadre de la passation d'un questionnaire .

de Revin. Près de la moitié des personnes interrogées (45.2%) déclare se rendre à Revin tous les jours. Ils sont un peu moins (38.1%) à dire y aller plusieurs fois par semaine. Au final moins d'une personne sur cinq (16.7%) y va plus rarement. Les données sont globalement comparables pour les autres membres de la famille.

Lorsque l'on croise les deux informations on s'aperçoit que dans trois cas sur quatre les membres de la famille vont souvent à Revin (tableau 10). A contrario c'est un tout petit groupe de familles dont les membres vont rarement ou très rarement à Revin. Il n'est pas surprenant que ce groupe soit aussi le plus âgé[17]. Ceci se confirme si l'on croise la fréquence des déplacements à Revin avec l'âge[18] (tableau 11).

Tableau 10 : La fréquence des déplacements au centre de Revin

Autres membres Vous …	Tous les jours ou plusieurs fois par semaine	Une fois par semaine ou plus rarement	Total
Tous les jours ou plusieurs fois par semaine	76,7% (47 ans)	11,7% (56 ans)	88,3%
Une fois par semaine ou plus rarement	5,8% (56 ans)	5,8% (65 ans)	11,7%
Total	82,5%	17,5%	100%

(N = 103)

Tableau 11 : La fréquence des déplacements selon l'âge

Ville/Age	Moins de 40 ans	De 40 à 60 ans	Plus de 60 ans	Total
tous les jours ou plusieurs fois par semaine	39	40	26	105
une fois par semaine ou plus rarement	2	5	14	21
Total	41	45	40	126

Une dernière question sur ce thème portait sur les difficultés rencontrées ou non pour aller en ville. Dans deux cas sur trois (67.5%) les personnes déclarent ne pas rencontrer de difficultés. Ce sont surtout celles qui disent y aller plusieurs fois par semaine qui disent le plus rencontrer des difficultés (37.5%), devant ceux qui disent y aller tous les jours et ceux qui disent y aller plus rarement.

On peut supposer – mais la question n'a pas été posée- que la possession d'un moyen de locomotion (véhicule ou autre) peut faire ici la différence ; il peut en être de même pour la mobilisation des réseaux familiaux ou de voisinage. En ce qui concerne l'âge on constate que ce sont les plus jeunes (moins de 40 ans) qui disent plus souvent rencontrer des difficultés (34.1%) à la différence des plus de 60 ans (28.2%).

[17] - Dans le tableau figure entre parenthèses l'âge moyen pour chaque groupe.
[18] - Le test du chi2 (qui permet de vérifier la dépendance entre deux variables) permet de conclure à une forte dépendance entre les deux variables.

Les difficultés sont énoncées sur deux registres principaux. Le premier concerne les transports en commun et en particulier les bus dont le nombre et la fréquence (encadré 2) sont déplorés.

Tableau 12 : Les difficultés de transport énoncées par les habitants

Transports en commun (30)		**Longueur (13)**	
Bus	10	Long à pied	9
Pas assez de bus	5	A pied : long	2
Fréquence du bus	3	Long	1
Bus : 2 par jour	2	A pied ou en bus : long	1
Bus : fréquence	1		
Bus pas assez	1		
Bus pas fréquent	1	**Raisons personnelles (3)**	
Bus peu fréquent	1		
Bus plus fréquent	1		
Pas de navette	1	Handicap	2
Peu de bus	1	Problèmes pour se déplacer	1
Prix du bus	1		
Problème bus pas assez fréquent	1		
Taxi	1		

Encadré 2 : Les horaires de bus de la ligne Orzy-Revin

LIGNE 10 RDTA

ORZY - REVIN

lundi à samedi	jours de circulation (sauf fériés)	lundi à samedi
-	Orzy bloc Calmette	16.00
-	Orzy bloc Pierre Roux	15.57
14.00	Orzy IMPRO	-
14.05	Orzy bloc 240	15.55
14.10	Pont de Fumay	15.52
14.13	Bois Bryas	15.49
14.16	Pont de Fumay	15.45
14.19	Supermarché cité Faure	15.40
14.23	Av Danton (Z.A.)	15.35

Source : RDTA. Horaires, septembre 2008.

- une étude sur les jeunes et le travail en Champagne-Ardenne[19]

Dans le cadre d'une étude faite sur les jeunes et le travail en Champagne Ardenne , une partie avait été consacrée aux jeunes de Revin. Un entretien avec un organisme de formation avait amené les propos suivants :

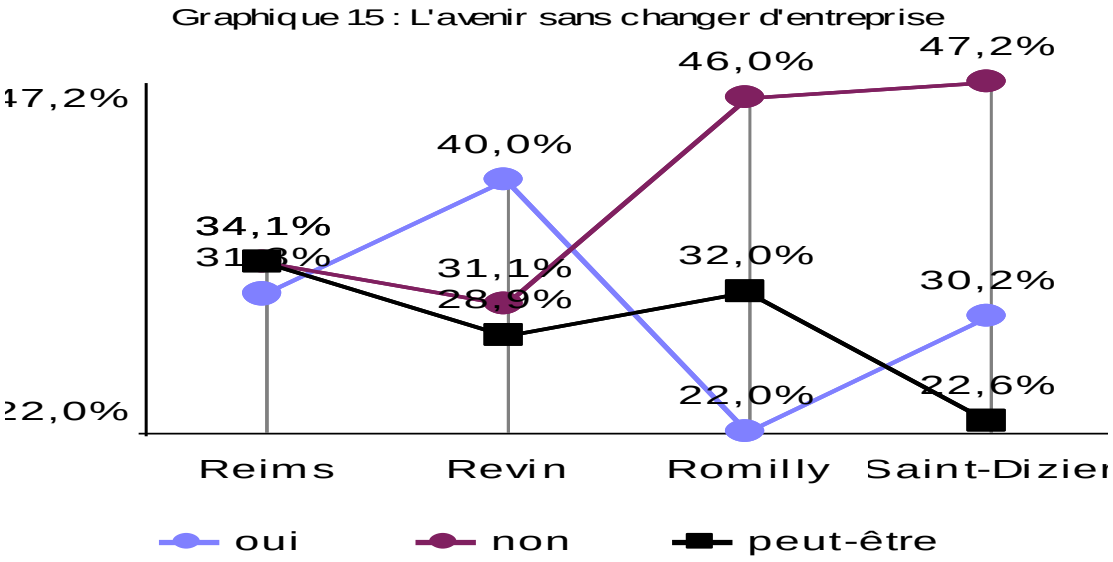
« *Sur quinze jeunes vous allez en avoir deux ou trois qui ont l'habitude d'aller à Charleville-Mézières[20]. Deux ou trois, les douze autres n'ont pas cette habitude là, ne l'ont jamais faites ou alors occasionnellement montent dans une voiture, ils vont à Cora ou à Carrefour mais aller dans le centre même de Charleville,*

[19] -FOURDRIGNIER, M. (2004). Transformations des rapports des jeunes au travail en Champagne-Ardenne. Les jeunes des dispositifs d'insertion, juillet. Conseil Régional Champagne-Ardenne. 93 p.

[20] - L'entretien a lieu à Revin qui est à moins de 30 kms de Charleville et est desservi par la ligne SNCF Charleville-Givet qui prolonge la ligne de Reims.

non. On a fait plusieurs expériences, on les emmène à Charleville et on leur laisse quartier libre ; le matin visite d'un musée, l'après midi cinéma quartier libre pendant deux heures et vous les voyez tous déambuler comme des âmes en peines monter et descendre la rue piétonne sans aucun profit. Quand on les amène à Paris alors là c'est encore pire, le quartier libre à Paris c'est se mettre à cinq mètres de la formatrice ou du formateur et le suivre discrètement et ne surtout pas le lâcher.

Dans ce même travail une question demandait aux jeunes s'ils envisageaient leur avenir professionnel sans changer d'entreprise. Revin se distingue par un taux de oui le plus élevé. Par contre Romilly et Saint Dizier ont un taux élevé de réponses non . (graphique 15).

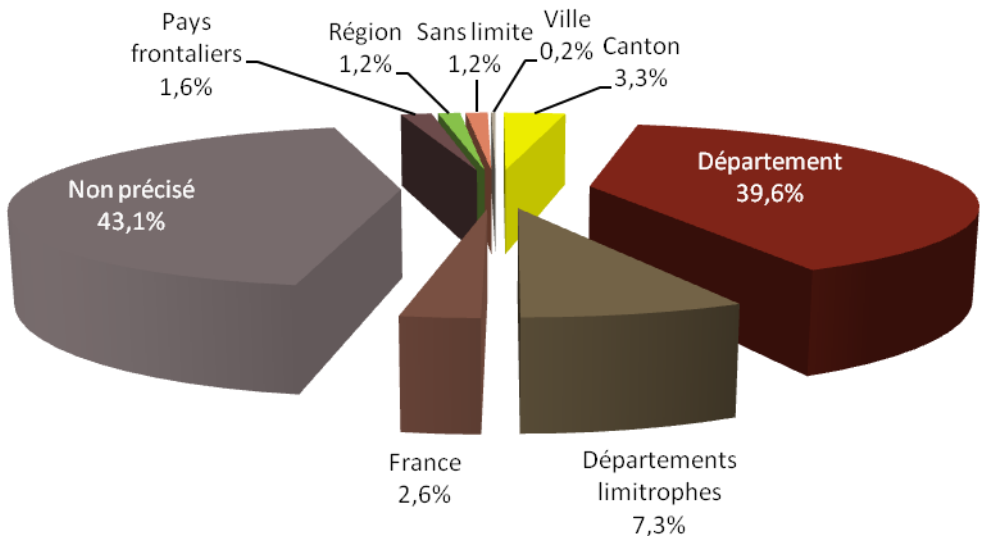


Ces deux exemples illustrent d'une autre manière les propos de JF. GOSSIAUX cités dans l'introduction : la stabilité est une valeur , constitutive d'une culture.

- les intentions de mobilité des jeunes. Pour terminer cette partie nous allons nous intéresser aux souhaits de mobilité des jeunes . En effet dans les données des missions locales et PAIO figure une question sur les aires de mobilité. Pour Sedans (encadré 3) les données sont à prendre avec précaution, dans la mesure où près d'un jeune sur deux n'a pas répondu à la question. Pour ceux qui ont répondu , ayant le permis et un véhicule, on s'aperçoit que la frontière départementale reste forte . Très minoritaire sont ceux qui déclarent être prêts à aller plus loin.

Les données pour Revin (encadré 4) ne sont pas de même nature mais elles amènent au même constat : 83% des hommes et 88% des femmes sont prêts à bouger dans les limites du département (si tant est que la représentation du département soit clairement identifiée par les uns et par les autres).

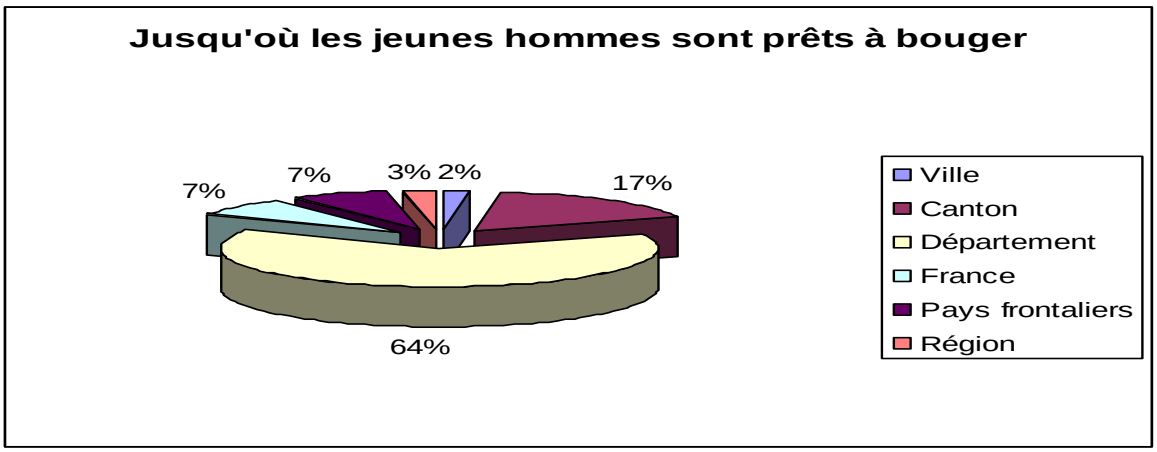
Encadré 3 : Aires de mobilité des jeunes en possession du permis B et d'un véhicule à la PAIO de Sedan

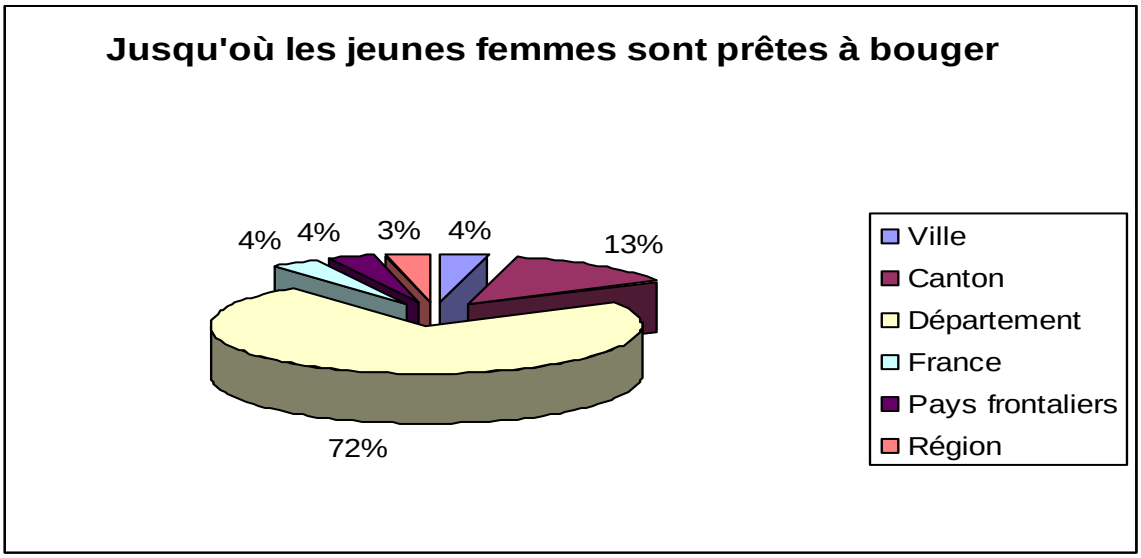


On peut constater que certains jeunes (427) déclarent posséder le permis B ainsi qu'un véhicule mais déclarent n'être mobile que sur la ville (0.2%) ou le canton (3.3%). Majoritairement, les jeunes véhiculés ne précisent pas leurs mobilités (43.1%). Pour les autres, 39.6% sont mobiles sur le département, 7.3% sur les départements limitrophes, 1.2% la région, 2.6% la France, 1.6% les pays frontaliers et 1.2% sans limite.

Source : PAIO de Sedan. Bilan 2009 , p 17

Encadré 4 : Les souhaits de mobilité à la Mission locale de Revin





L'analyse des aires de mobilité peut être faite également pour Charleville en faisant la comparaison pour les cinq dernières années. Que constate-t-on ?

- la part des jeunes qui ne répondent pas va en croissant fortement. On passe de 9.1% en 2005 à 31.6% en 2009. Est-ce que les jeunes sont de plus en plus indécis ou est-ce que la pression mise sur la question de la mobilité les amène à ne pas répondre ?
- la part de ceux qui souhaitent uniquement rester dans leur quartier ou dans leur ville est majoritaire, même si elle baisse au fil des années. Sur 100 jeunes qui ont émis un souhait 68.2% en 2005 souhaitent rester dans la ville . Cette proportion passe à 53.4% en 2009.
- ces mêmes données pour ceux qui sont titulaires du permis B montrent que le souhait de mobilité est un peu plus fort et que la baisse est plus importante pour ces cinq dernières années : 58.1% en 2005 et 30.3% en 2009.

5. Le point de vue des habitants

Des habitants ont été rencontrés lors des entretiens. Que nous disent ils sur leurs pratiques de mobilité ?

Une femme, accompagnée par une structure est titulaire du permis depuis douze ans. Mais quand elle a eu son permis, elle n'avait pas de voiture et "depuis la, peur s'est installée". Grâce à l'accompagnement d'une éducatrice elle a réussi à reprendre le volant et à vaincre sa peur. Pour cette dame, "le permis c'est la liberté de tout faire, ses courses, aller au restaurant ...Les freins à la mobilité sont le manque de confiance et la peur. (Charleville).

Pour les familles fréquentant un centre social la mobilité renvoie à diverses questions : "passer le permis coûte cher; il y a le coût du véhicule; pour les mamans qui ont beaucoup d'enfants, le moyen de locomotion est un frein et dans ces conditions la reprise d'activité se fait à la marge. Le bus de la ville passe à des horaires précis. Il y a très peu de trains. Le hard discount, même s'il renforce l'isolement, a amélioré les choses : tous les jours entre 8 h 30 et 12 h on voit les femmes défiler avec leurs caddies à roulette". (Bogny).

Pour d'autres familles fréquentant un autre centre social les liens d'attachement au quartier sont forts : "mes parents n 'ont jamais bougé du quartier". La sécurité est aussi évoquée : "beaucoup de gens n'osent pas pour des raisons de sécurité". Quand bien même un moyen de locomotion est maîtrisé , cela ne suffit pas : "certaines femmes du quartier ont demandé à apprendre à faire du vélo dans la cour du centre social, mais pour aller d' Orzy à Revin ou au Pôle Emploi c'est autre chose, la route n'est pas praticable le long de la Meuse" (Revin). Pour le train les horaires ne correspondent pas toujours aux horaires d'usines; en juillet/août il n'y pas de train à cause des travaux sur les voies . Celui qui n' a pas de voiture ....Les mères de familles avec enfants s'arrangent pour faire des courses avec des voisins ou la famille. Aux bois Bryas c'est une fois par semaine au retour des maris". Le bus du centre social permet de faire les transports dans le cadre des actions PRE" (Revin).

Encadré 5 : Des constats et des propositions des habitants

Lors de l'entretien collectif réalisé au centre social d'Orzy divers constats et propositions ont été faits par les habitants et professionnels présents:

- une navette toutes les heures du Bois Bryas /Centre ville /Orzy
- une navette pour le trajet Revin/Fumay
- sécuriser les pistes cyclables
- revoir les horaires et les coûts des transports (2€ pour le bus RDTA qui va d'Orzy à Revin)
- aucun bus pour aller de Revin à Rocroi
- pour les spectacles à la salle Jean Vilar il faut une voiture quand on habite Orzy
- l'accès aux commerces et aux équipements de santé à Revin voire pour les gardes à Fumay, Haybes ou Givet "sans être certain de trouver le ou les médicaments"[21]
- difficultés pour aller en Belgique : de Revin il faut une voiture ou alors il faut prendre le train jusqu'à Givet et ensuite prendre un bus qui va à Dinant.

Sur Fumay, dans le même cadre, les personnes disent que :

- de Revin à Givet il manque des navettes entre les communes
- il manque un minibus entre Revin et Fumay pour aller à la CAF , à la sécu à Pole Emploi : "avec le taux de chômage important , on pourrait mettre des moyens".
- de Fumay à Rocroi, ceux qui n'ont pas de voiture , y'a rien à faire .
- le train coûte trop cher et il faut revoir les horaires
- il manque un minibus qui peut faire l'aller/retour du Charnois au centre ville en passant par Carrefour, le centre ville, intermarché jusqu'à Haybes pour permettre aux gens de faire leurs démarches. Les gens de Haybes viennent à pied, ils n'ont plus de commerce.
- développer l'usage du vélo dans la ville : beaucoup de gens ne savent pas en faire .

[21] - Ceci est une vieille question . En mai 2004 le quotidien l'Ardennais titrait "Garde des week-ends : aménagements en vue" (17 mai 2004). Cela faisait suite à un ensemble de protestations contre la mise en place de nouveaux systèmes de gardes chez les médecins et les pharmaciens.? En effet un nouveau secteur de garde avait été défini en incorporant les trois cantons de Fumay, Givet et Revin.

Pour d'autres familles la mobilité des uns induit l'immobilité des autres : "je travaille sur Paris et ma famille est à Revin aux Bois Bryas, suite à un regroupement familial. Le seul problème c'est le transport. Quand je suis absent ma femme n'a pas de permis et elle ne peut pas bouger". (Revin)

Dans un autre centre social, les gens disent surtout se déplacer pour les rendez-vous de spécialistes à l'hôpital. Les déplacements se font alors en train ou par VSL. Mais le train est cher et "dans Charleville on ne sait pas toujours comment s'orienter ". Parallèlement les gens disent que c'est plus simple de faire leurs courses sur place (Aldi ou Intermarché). Sur Fumay il n'y a pas de (Fumay).

Une enquête menée en 2008-2009 auprès de jeunes de 16 à 25 ans sur le bassin de vie de Vivier au Court avait montré que la situation est peu satisfaisante au niveau local en termes de moyens de locomotion pour 39% des jeunes (effectif total 72). Le permis de conduire était considéré comme le troisième levier manquant pour 38% des jeunes se sentant pas ou peu insérés. Il était le troisième élément existant cité pour 48% des jeunes se sentant inséré ou plutôt inséré derrière le fait de disposer d'un moyen de locomotion personnel (54%).

Un repérage précis dans un chantier d'insertion a permis de mettre en évidence la manière dont les personnes se déplacent pour aller au travail.
" Une salariée titulaire du permis, qui habite Revin, assure le covoiturage au départ de Revin avec des arrêts à Fumay, Haybes, Hierges et destination finale, Chooz". (Vireux Wallerand).
Pour une autre équipe le covoiturage et le train sont utilisés. "L'association rembourse les frais de ticket de train ou les frais de déplacement" Aucun salarié ne se déplace en vélomoteur.

Le diagnostic réalisé dans le cadre du PLIE Nord Ardennes[22], en 2008, synthétisait les besoins du public sur la Pointe des Ardennes de la manière suivante :
"Les besoins des personnes en parcours d'insertion sur la Pointe des Ardennes sont spécifiques. les personnes sont souvent en situation de cumul des freins à la mobilité. Un accompagnement adapté est alors nécessaire pour faciliter les démarches de recherche d'emploi et de formation. Cet accompagnement inclut l'aide à la mobilité.
Le public cible de l'étude a besoin de :

- rejoindre le sud du département pour accéder à l'emploi et à la formation
- se véhiculer de façon individuelle quand il n'y a ^pas de transport, et donc de posséder un véhicule et un permis de conduire.
- Trouver des solutions de transports et de garde d'enfants aux horaires atypiques.
- Se former au permis de conduire, avec une adaptation au niveau et aux problématiques financières" (page 19).

[22] - MOUVENS.(2008). Etude de faisabilité portant sur une offre de transport adaptée et une auto-école associative. Diagnostic. PLIE Nord Ardennes,58 p.

Ces différents éléments nous permettent de mieux appréhender les pratiques de mobilité que ce soit à un niveau général ou au regard des territoires et des populations prioritaires. Il nous faut maintenant voir quelle problématique nous pouvons définir.

B-Une problématique de la mobilité

Pour définir une problématique de la mobilité nous pouvons prendre appui sur deux aspects , les politiques publiques et des éléments plus théoriques.

1. Une préoccupation des politiques publiques

On se doit tout d'abord de constater que la question de la mobilité ne laisse pas insensibles les collectivités publiques et les structures intercommunales. Depuis plusieurs années les initiatives se multiplient dans différents registres :

- Dans le cadre de la politique de la ville

Comment la question de la mobilité est-elle abordée dans le cadre de la politique de la ville ? Pour ce faire la consultation du site du secrétariat général à la ville[23] (schéma 1) a permis d'identifier 26 documents correspondant à la recherche sur le terme mobilité (novembre 2010- tableau 13).

Quelques articles font référence à la mobilité résidentielle , ce qui n'est pas notre objet ici , même si elle n'est pas sans lien parce que parfois elle peut être une manière de régler une question de mobilité.

Ensuite sont évoqués des appels à projets ou des programmes, notamment celui de 2009 intitulé « des quartiers vers l'emploi : une nouvelle mobilité ». La thématique « mobilité transports » est ensuite abordée soit par le CNV soit par la lettre de la DIV. Il a ensuite été rendu compte de rencontres et de séminaires. Il est à noter que les expériences sont peu nombreuses : l'une, ancienne porte sur la maison du temps et de la mobilité à Belfort (2001), l'autre sur l'ouverture d'une plateforme mobilité à Maxéville dans le cadre der l'appel d'offres de 2009.

Plus largement on peut souligner que la question de la mobilité est peu présente dans les lois cadres de 2003, 2005 et 2006. Par exemple dans la loi du 01/08/2003 d'orientation et de programmation pour la ville le terme mobilité n'est pas employé dans la loi. Il figure dans l'annexe 1 relative aux objectifs et indicateurs de la politique de la ville sous la rubrique développer les transports publics . Il est dit : "*Les caractéristiques de l'offre de transport devront s'adapter aux nouveaux rythmes urbains et prévenir ou réduire les situations d'exclusion générées par les obstacles à la mobilité".*

Par suite les travaux de l'ONZUS ne font pas vraiment référence à cette problématique.

[23] - Pour mémoire ce secrétariat a remplacé la délégation interministérielle à la ville

Schéma 1 : Les instances de la politique de la ville

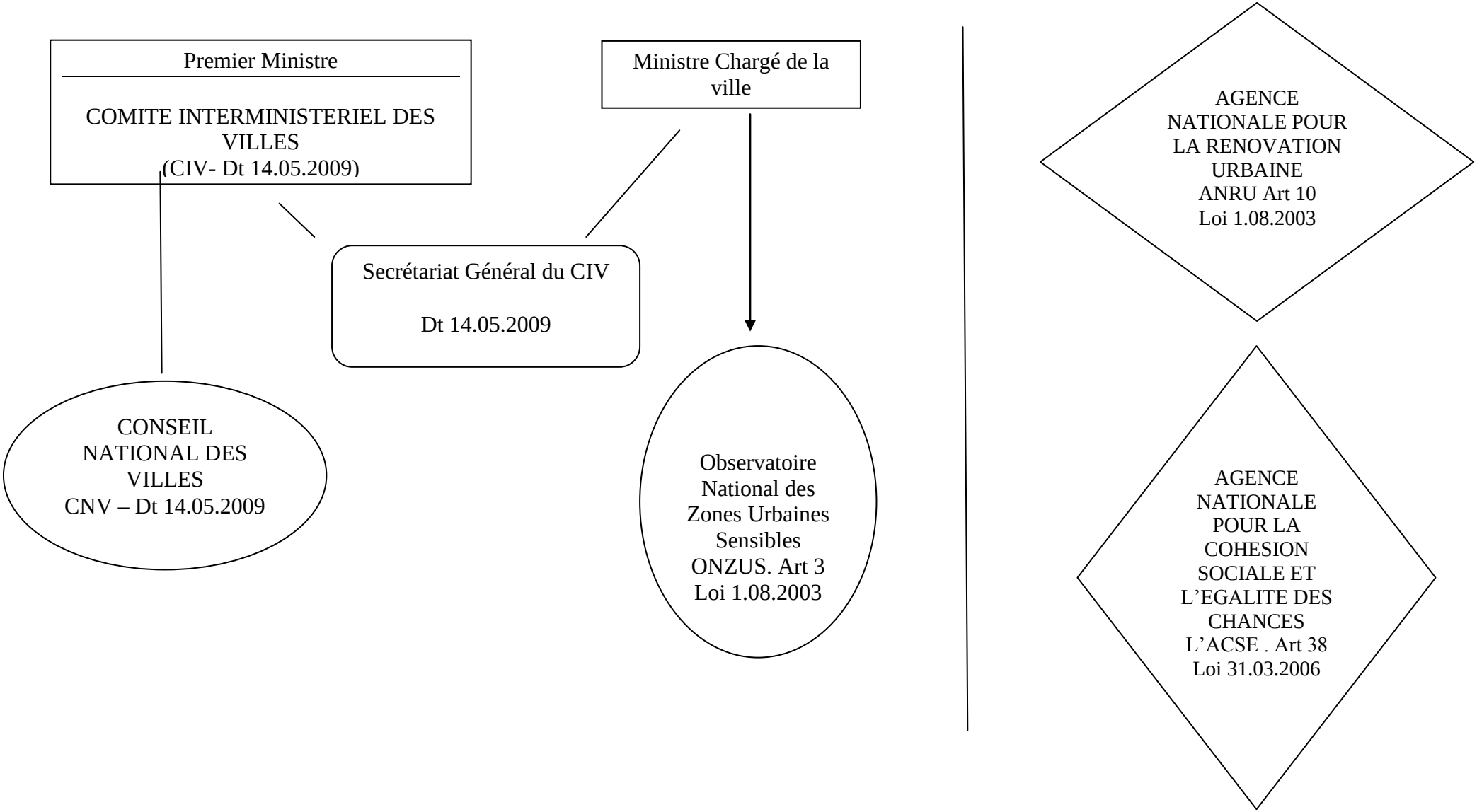


Tableau 13 : La mobilité vue par le Secrétariat Général à la Ville

Intitulés	Articles cités
Appels à projets, programmes (7)	• Appel à projets : « Des quartiers vers l'emploi : une nouvelle mobilité » • Des quartiers vers l'emploi : vers une nouvelle mobilité • Des quartiers vers l'emploi : une nouvelle mobilité (dossier de candidature et fiche de synthèse) • Appel à projets « Des quartiers vers l'emploi : une nouvelle mobilité » • 10 millions d'euros en faveur de l'emploi dans les quartiers prioritaires • L'Anru lance un appel à projets sur le développement durable • Programmes d'aides européens
Mobilité résidentielle (5)	• La Duchère : un projet urbain qui avance • La Lettre de la DIV n°108 - janvier 2006 • Rapport 2005 de l'ONZUS - décembre 2005 • Partie 1 - Qu'est-ce que la prospective ? • Les archives de la veille scientifique
Mobilité, Transports (5)	• Programme de travail et thématiques (CNV) • Les dossiers thématiques du Conseil national des villes • La Lettre de la DIV n°118 - septembre 2008 • Rénovation urbaine et cadre de vie • La Lettre de la DIV n°76 - mai 2002
Actions publiques (2)	• Emploi, insertion, développement économique • Culture (histoire des mobilités urbaines)
Rencontres, Séminaires (5)	• Rencontre de la DIV : « Désenclavement, mobilité, transports : un enjeu prioritaire pour les quartiers », le 28 mai • European cities Forum - Montpellier, 2 - 3 December 2008 • Forum des villes : « Pour une ville européenne durable et solidaire » • Forum des villes - Montpellier, les 2 et 3 décembre 2008 • Un séminaire-débat sur la politique de la ville et les "ghettos français"
Expériences (2).	• Une plateforme de mobilité ouvre à Maxéville (54) • Comme la ville n°6 - septembre / octobre 2001 (maison du temps et de la mobilité à Belfort)

Comment cette politique s'est elle développée ? Elle s'est débord faite par le biais des jeunes, par une circulaire du 28 avril 2002 (encadré 6).

Dans ce texte il est surtout fait référence à la peur de sortir du cadre familier, ce qui ne constitue qu'une petite partie du phénomène avec implicitement l'idée qu'il suffirait de ne plus avoir peur pour régler le problème.

Encadré 6 : La mobilité des jeunes en 2002

L'absence de mobilité physique essentiellement motivée par la peur de sortir du cadre familier et la crainte de l' « ailleurs », limite l'accès à l'emploi et freine l'intégration sociale des jeunes. C'est pourquoi il est important de les aider à trouver des repères différents de ceux qu'ils connaissent pour leur permettre de développer des modes de comportements nouveaux, et entamer un processus d'individualisation puis de responsabilisation. La prise de distance critique et la mobilisation que nécessite la mobilité permettent de prouver aux jeunes, qu'ils peuvent trouver leur place dans la société à condition de prendre conscience que le monde ne s'arrête pas aux limites de leur quartier.

Source : Circulaire DIV/DIIJ du 28 avril 2002

Elle s'est ensuite prolongée par l'appel à projet et la circulaire du 9 janvier 2009 relative à la mise en œuvre de l'appel à projets " des quartiers vers l'emploi , une nouvelle mobilité". Il repose sur des constats (encadré 7) et sur une analyse plus ouverte puisqu'elle prend appui sur trois approches (physique, économique et cognitive de la mobilité).

Encadré 7 : Préambule de l'appel à projets de 2009.

La mobilité constitue l'une des conditions de l'intégration sociale et urbaine ; or de nombreux travaux montrent que les populations résidant dans les quartiers de la politique de la ville, le plus souvent excentrés, se déplacent plutôt moins qu'ailleurs.
A cela plusieurs raisons : la motorisation y est plus faible que la moyenne, l'offre de transport en commun, même lorsqu'elle couvre bien les territoires, pose parfois des problèmes en termes de niveau et de qualité de service (destination, amplitude et fréquences) et d'adaptation aux besoins des populations.
Ces quartiers se distinguent en effet par la présence plus importante de jeunes, de personnes en recherche d'emploi, de familles nombreuses, de ménages disposant de faibles revenus et d'actifs travaillant en horaires décalés. Par ailleurs, les études menées soulignent combien la mobilité ne peut se réduire à la seule question des déplacements et des transports. Certains ont en effet des réticences pour sortir de leur quartier ou de leur ville, en particulier lorsque les difficultés à appréhender et utiliser les réseaux de transport sont grandes.
Différentes initiatives ont été prises depuis une dizaine d'années pour répondre à ces problématiques, parmi lesquelles deux appels à projets « transports urbains et intégration sociale » en 1996 et « mobilité urbaine pour tous » en 2002, lancés par la Délégation interministérielle à la ville (DIV) et la Direction des transports terrestres (DTT), en association avec le Groupement des autorités responsables des transports (GART), le syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), l'Union des transports publics (UTP) et la Région Ile de-France.
Le bilan général des expérimentations montre que, pour répondre aux besoins des populations, il est nécessaire de diversifier l'offre de déplacements en s'appuyant aussi sur l'amélioration de la qualité des transports publics, sur la mise en place de services à la mobilité et sur des aménagements légers qui facilitent les cheminements. Dans cette perspective, plusieurs approches contribuent à rendre la ville plus accessible à tous. Elles sont tout à la fois physiques, économiques et cognitives. Les approches physiques prennent en compte l'existence et l'accessibilité des moyens de transport (complémentarité

et accessibilité de différents modes, information, qualité et performance du service transport, petits aménagements). Les approches économiques rappellent que la mobilité est pour partie liée aux revenus des ménages (tarification adaptée). Enfin, les approches cognitives permettent de réduire l'enclavement par la connaissance des réseaux et des territoires (accompagnement et apprentissage à la mobilité).
Parmi les publics concernés, les actifs ayant un emploi ou en recherche d'emploi sont la cible première de cet appel à projets. En effet, leurs déplacements liés à l'emploi ont souvent des destinations situées en périphérie des agglomérations, parfois à horaires décalés ou fragmentés dans la journée. Ainsi, l'aire moyenne de recrutement des employeurs devient hors de portée de ceux qui n'ont pas l'usage d'un véhicule particulier pour effectuer leur trajet domicile/travail et qui ne disposent pas à proximité de transports en commun. L'éloignement des pôles d'emploi et l'absence de moyens de transports adaptés peuvent ainsi conduire au renoncement à un emploi, ou au rejet d'une candidature par l'employeur.

L'objectif de cet appel à projets est "*d'inciter les différents acteurs (autorités organisatrices de transport, collectivités, exploitants, associations, employeurs, …) à proposer des solutions répondant aux besoins de desserte des bassins d'emploi depuis les quartiers prioritaires, à travers l'amélioration de l'offre locale, notamment par une meilleure adéquation géographique et temporelle des transports en commun, et par le développement et l'amélioration de l'offre de services à la mobilité".*

- Dans le cadre de la politique d'insertion des jeunes :

Les conseils régionaux, de par leurs compétences dans la formation et la qualification des jeunes, ont depuis plusieurs années pris de nombreuses initiatives dans ce domaine, au delà de leurs compétences propres dans le champ des transports et notamment depuis 2002 de la compétence d 'organisation des transports ferroviaires régionaux[24].

De par l'article 25 de la loi généralisant le RSA a été créé le Fonds d'Expérimentation pour la Jeunesse (encadré 8). En octobre 2009 le Haut Commissaire à la Jeunesse a lancé, en lien avec la Fondation Total, une initiative visant à financer 10000 permis de conduire. L'objectif est d' apporter une aide financière à certains jeunes pour lesquels l'absence de permis constitue un frein à l'insertion professionnelle. 58 projets portés par missions locales, auto-écoles sociales, collectivités locales, associations, sociétés privées ont ainsi été financés[25].

Encadré 8 : Les textes de référence pour le F.E.J.

Art 25 de la loi du généralisant le RSA du 1 décembre 2008 : "Il est créé un fonds d'appui aux expérimentations en faveur des jeunes. Ce fonds est doté de contributions de l'Etat et de toute personne morale de droit public ou privé qui s'associent pour définir, financer et piloter un ou

[24] - En Champagne-Ardenne les transports et les infrastructures constituent le deuxième budget d'intervention du Conseil Régional derrière l'enseignement pour un montant de 112 M€ en 2010. RCA,74, automne 2010, p 19.
[25] - Aucun projet ne concerne la région Champagne-Ardenne.

plusieurs programmes expérimentaux visant à améliorer l'insertion sociale et professionnelle des jeunes de seize à vingt-cinq ans.
La gestion de ce fonds est assurée par la Caisse des dépôts et consignations

Deux instructions sont venues compléter le texte législatif

- Instruction n° 09-056 du 20 avril 2009 portant sur "la mise en place du Fonds d'Expérimentation pour la Jeunesse (FEJ) .
- Instruction n° 09-142 du 22 décembre 2009 portant sur "le rôle des préfets et des services déconcentrés de l'Etat pour la promotion et l'animation des expérimentations en faveur de la jeunesse".

- Dans le cadre des politiques départementales d'insertion d'autres initiatives sont prises.

Les conseils généraux ont une compétence générale sur les transports, notamment scolaires. Ils ont aussi une compétence dans le cadre des politiques d'insertion . Elle se caractérise notamment par l'APRE (Aide Personnalisée de Retour à l'Emploi).

Encadré 9 : Le cadre de l'Aide Personnalisée de Retour à l'Emploi

Art 8 de la loi du généralisant le RSA du 1 décembre 2008 : Cet article vient modifier le code du travail et introduit notamment l'article suivant :
« Art.L. 5133-8.-Une aide personnalisée de retour à l'emploi peut être attribuée par l'organisme au sein duquel le référent mentionné à l'article L. 262-27 du code de l'action sociale et des familles a été désigné. Elle a pour objet de prendre en charge tout ou partie des coûts exposés par l'intéressé lorsqu'il débute ou reprend une activité professionnelle.
« L'aide personnalisée de retour à l'emploi est incessible et insaisissable.

Art 11 du décret n° 2009-404 du 15 avril 2009 :
« Art.R. 5133-10.-L'aide personnalisée de retour à l'emploi peut être attribuée aux bénéficiaires du revenu de solidarité active tenus à l'obligation prévue à l'article L. 262-28 du code de l'action sociale et des familles.

« Elle a pour objet de prendre en charge tout ou partie des coûts exposés à l'occasion de la prise ou la reprise d'une activité professionnelle, que ce soit sous la forme d'un emploi, du suivi d'une formation ou de la création d'une entreprise.

« Art.R. 5133-11.-Les dépenses mentionnées à l'article R. 5133-10 justifiant le versement de l'aide sont notamment celles découlant du retour à l'emploi, en matière de transport, d'habillement, de logement, d'accueil des jeunes enfants, d'obtention d'un diplôme, licence, certification ou autorisation qu'implique une activité professionnelle.

Pour conclure ce premier point , on se doit de constater que les politiques publiques, dans la décennie 2000, se sont saisies de la question de la mobilité en lien avec les politiques d'insertion . Ce point est d'importance pour réaliser ce diagnostic. On ne part pas de rien. Néanmoins ces différentes politiques publiques ont une prise relative sur les difficultés de mobilité. C'est ce que nous allons chercher à comprendre à travers l'analyse des difficultés de mobilité.

2. Un phénomène complexe

Un premier examen de ces initiatives peut donner à penser que la question de la mobilité serait essentiellement une question de bonne volonté des individus et de moyens (financiers, moyens de transport). Il est un certain nombre de situations où c'est le cas. Pour autant on ne peut réduire l'analyse à ces seules dimensions. Il est alors nécessaire de prendre en compte d'autres dimensions.

- Une question collective et globale: la mobilité n'a pas toujours été une norme sociale dominante. Au contraire ! Il y a eu toute une époque où la stabilité dans tous les domaines de la vie (travail, famille, logement, qualification...) était valorisée; a contrario toute forme d'instabilité était suspecte. Depuis le début des années 90 s'est construite une idéologie de la mobilité. Elle a contribué à un renversement des valeurs et des normes qui se traduit aujourd'hui par une injonction à la mobilité et symétriquement une stigmatisation de l'immobilité et des immobiles. Elle est l'une des composantes du "nouvel esprit du capitalisme"[26], en lien avec la mondialisation et les mobilités qui y sont attachées : mobilité des capitaux, mobilité des entreprises, mobilité des hommes, mobilité virtuelle sur la toile. Cette idéologie est portée par certaines catégories sociales qui vont contribuer à sa diffusion. Par contre d'autres catégories restent sur l'idéologie antérieure de la stabilité.

- Le rapport au territoire : deux conceptions du territoire peuvent être définies. Celle qui est dominante, est souvent inspirée de l'éthologie et de la politique. On considère que le territoire est un espace clos, à la manière de celui de l'animal, marqué ou défendu, ou des découpages politiques. Frontière et défense sont alors indissociablement liées au territoire. Une conception plus contemporaine nous fait passer de la dichotomie du dedans et du dehors à l'emboîtement. L'identification de différents territoires a pour corollaire la circulation et la mobilité, la capacité de passer d'un territoire à l'autre. Il devient alors un espace ouvert, même s'il est délimitable (Fourdrignier, 2010, p 171). Selon la conception la question de la mobilité ne va pas du tout se poser de la même manière . Dans le premier cas il faut sortir d'un espace dans lequel on se sent en sécurité , dans lequel se construisent de nombreux liens sociaux. Cela ne va pas de soi et demande s'exposer. Dans le second c'est un processus "naturel". Dans le premier cas cela pourra donner lieu, selon le regard porté, à de la relégation ou de l'enfermement dans une perspective négative ou à de l' attachement. Au final selon les groupes sociaux il ne va pas jouer le même rôle. Pour certains il sera uniquement un lieu de résidence ; pour d'autres il sera un lieu de vie, un lieu d'identité, voire d'identification. Cette dimension est renforcée par les stratégies des institutions et des organisations au regard du territoire. Certaines vont jouer le jeu de la territorialisation en privilégiant par exemple des solutions de proximité (création d'antennes par exemple). Par contre vont pratiquer la déterritorialisation ou la délocalisation. Elles vont alors se mettre de plus en plus à distance et vont par suite devenir inaccessibles pour une partie des habitants du territoire. Cela vaut aussi bien pour le système hospitalier que pour les institutions comme la sécurité sociale.

[26] - Pour reprendre le titre de l'ouvrage de BOLTANSKI et CIAPELLO.

- Une question qui ne peut se réduire au travail : compte tenu de ce que nous venons d'évoquer la mobilité est aujourd'hui une nécessité dans la plupart des actes de la vie quotidienne qu'il s'agisse de la santé (soins et pharmacie), de l'éducation des enfants, des pratiques culturelles, des pratiques de consommation courante ....

- Une question de socialisation à l'espace: l'usage de l'espace relève d'un apprentissage social, de la socialisation. Comme dans d'autres domaines va se construire ce que certains auteurs appellent le capital mobilité par analogie avec le capital culturel. Cette notion vise à rendre compte des savoirs, accumulés au fil du temps, à partir de nos observations, de nos expériences, des déplacements, dans les transports en commun, ou comme automobiliste, cycliste, piéton. Par suite , de même que les personnes sont inégalement dotées en capital économique, elles sont inégalement dotées en capital mobilité. Et comme pour les inégalités économiques, le milieu social d'origine est un des facteurs explicatifs face à la mobilité L'individu à partir de sa culture de son éducation aura un capital mobilité ce qui entraine donc une inégalité des individus. Le modèle parental, le territoire qu'ils occupent, la notion de territoire vécu auront un impact sur le capital mobilité des jeunes.

- Des pratiques d'insularité : Eric LE BRETON parle d'insularité pour caractériser le lien entre mobilité et exclusion. Cela recouvrirait quatre dimensions : une activité au sein de territoire restreint, un isolement relationnel des personnes; une représentation du territoire avec des « zones à éviter » et le fait que les individus organisent leurs vies sur le territoire du proche.

- Une question des compétences : Être mobile implique de maitriser les connaissances scolaires et d'autres compétences C'est ce que disent les organismes spécialisés : « *Nous repartons de la base pour les cours de code de la route. Certains ignorent ce qu'est un feu vert, ou un passage piéton. (…) Nos moniteurs commencent par enseigner le vocabulaire spécifique du code de la route, qui est parfois compliqué, comme les sens giratoires ou les intersections* »[27] . Cela peut aussi renvoyer à la représentation de l'espace et l'appréhension des distances, qui n'est pas mesurable en kilomètres. Comme le dit Eric LE BRETON « *Etre mobile suppose de maîtriser des compétences « scolaires » mais aussi d'avoir des capacités cognitives qui sont mises à mal par la désocialisation et l'exclusion ».* Un autre point est relatif à l'importance du phénomène de groupe : est-ce la même chose de se déplacer seul ou de se déplacer en groupe ? Cela permettrait peut être de comprendre que ce qui était possible pendant la scolarité le devient moins ou ne l'est plus quand on est seul dans un parcours d'insertion.

Ces différents aspects, non exhaustifs, visent à montrer toute la complexité de la question de la mobilité en insistant sur le fait qu'on ne peut la renvoyer à la seule motivation, ou bonne volonté de l'individu. Des dimensions idéologiques, institutionnelles, sociales et culturelles sont également à prendre en compte.

[27] - Saint Nazaire : une auto-école sociale. Travailler pour l'Economie Sociale et Solidaire, (TESS), mars 2006.

III. LES DEMANDES DE MOBILITE

Nous allons maintenant voir comment les intermédiaires appréhendent-ils les demandes de mobilité des personnes avec lesquelles ils travaillent ? Ces intermédiaires sont les organismes et les professionnels qui sont au contact des publics et qui dans le cadre de leur mission sont amenés à appréhender des demandes de mobilité. Cela correspond à Pôle emploi, Missions locales , Pôle de lutte contre l'exclusion du Conseil Général …. Deux points seront abordés : le regard porté par les professionnels sur la mobilité et le travail réalisé.

A- Le regard porté par les professionnels

Quel regard est porté par les professionnels sur la question de la mobilité ? Les réponses sont très diverses.

1. La mobilité, une "fausse question" ? ou une fatalité ?

Deux représentations, a priori opposées, peuvent être identifiées. La première consiste à dire que c'est une fausse question : "Ne prend-on pas la mobilité comme « bouc émissaire » (c'est la faute à la mobilité …) ? Il y a certainement d'autres freins ! Le frein principal à l'emploi ce n'est pas lié à la mobilité ; c'est la question de l'offre d'emploi. Des solutions existent concernant la question de la mobilité. D'après les professionnels la mobilité peut aussi être une fausse question - ou une non question - pour les personnes elles-mêmes : "Certains demandeurs d'emploi ne comprennent pas qu'on leur propose du travail hors de la commune alors qu'ils n'ont ni permis , ni voiture (pour ceux qui ont le permis" (Bogny).

La seconde se centre sur la notion de fatalité : "on a toujours des problèmes de mobilité ici . En plus tout cela est aggravé par la situation économique (ceux qui sont en difficulté ne vont pas mobiliser de l'argent dans l'acquisition d'une voiture). C'est aussi lié à l'aspect géographique".

2. La mobilité "c'est dans la tête"

La référence à la tête peut redoubler l'argument précédent : s'il y a un travail à faire sur la mobilité, c'est dans la tête : le frein principal à l'emploi ce n'est pas lié à la mobilité ; c'est la question de l'offre d'emploi. (Revin).

Mais cette référence est polysémique car cela peut concerner aussi des formes de pathologies "La mobilité c'est dans la tête aussi … Que faire avec des gens dépressifs qui changent d'avis tout le temps ! …S'il y a un travail à faire sur la mobilité, c'est dans la tête :(Revin). Elle peut aussi concerner la peur et l'angoisse : pour le PLIE de Charleville, où une personne sur deux n'a pas le permis de conduire, la difficulté de mobilité constitue un frein majeur. Cependant il n'y a pas que le problème matériel. La difficulté de mobilité c'est surtout dans la tête- ne pas être en capacité de se mouvoir- et c'est révélateur d'une difficulté à se bouger. Il faut aussi souligner l'inadéquation des méthodes d'apprentissage qui posent problème sur les capacités à suivre et à comprendre, et au final qui représentent un risque d'échec. "Ici les gens ont peur de la ville de Charleville"'.

(Revin). "Les gens ont peur de bouger, de refaire une autre vie ailleurs; aller plus loin c'est se mettre en danger. Il y a aussi le problème d'attachement, de liens familiaux. les jeunes disent qu'ils sont prêts à partir mais rares sont ceux qui se lancent" (Fumay).

Pour d'autres professionnels la référence est clairement faite à la mobilité psychologique[28] : " là où on a le plus de difficulté c'est pour la mobilité psychologique mais on est dans l'ordre du ressenti, et on ne dispose pas de données dessus" (Sedan). "Là où on pêche c'est surtout au niveau de la mobilité psychologique" (Sedan).

3. La mobilité une question complexe

Les propos des professionnels nous montrent aussi toute la complexité de la question. Divers aspects sont mis en avant :

- le cadre géographique : "la ville s'étend sur 7 kilomètres avec deux gares" (Bogny). "Nous avons un problème de participation à nos activités; quand on propose sur une même tranche sur Levrezy (les mamans au foyer sont pénalisées surtout celles qui ont plusieurs ueurs enfants. De Braux à Levrezy, on a quatre kilomètres" (Bogny).

- le rapport au territoire : cela peut passer par le poids de l'histoire : "La fusion s'est faite en 1967 avec de grosses guéguerres ; rivalités de quartiers et tout cela est loin d 'être digéré : les enfants ne disent pas j'habite Bogny" (Bogny). Cela a aussi à voir avec la délimitation du territoire : "Les personnes ne regardent pas ce qui se passe en dehors de leur quartier (ceux de Braux ne savent pas qu'à la sortie de Monthermé, il ya trois entreprises et encore moins où se trouve Rethel et Reims" (Bogny).

- l'identité : "le problème de la mobilité est amplifié par un fort sentiment d'appartenance, qui conduit à un repli identitaire " (Bogny). "Au delà du problème des moyens financiers, il ya un attachement très fort au territoire". "Sur Vivier on a l'impression d'être quelqu'un; mais dès qu'on sort les gens, ils perdent leur "identité". ; c'est le cas même dans une institution " (Vivier) "Il ya des gens qui ne savent pas comment faire ? Comment faire si on arrive à Charleville-Mézières ? Il y a des gens qui ne sont jamais venus à Charleville" (Fumay).

Tout- ceci peut se résumer dans le propos suivant : "l'aspect économique et financier, les moyens (moins on de l'argent, plus on a des difficultés financières); le réseau social : (moins on a un réseau social développé, plus on a des difficultés) ; sans réseau c'est un frein important à la mobilité. La dimension intellectuelle joue aussi un rôle important (sans qualification peu de possibilité de mobilité) dans la mobilité géographique, physique. (Revin)

[28] - On peut émettre un doute sur l'usage de cette notion. Par exemple dans l'enquête sur la mobilité menée à Louviers, une partie du rapport est intitulée "la mobilité psychologique des chercheurs d'emploi". On s'attend à ce qu'une définition minimale soit donnée . Or le principal élément qui figure est : La mobilité psychologique entre hommes et femmes peut être chiffrée à 15,6% en moyenne. C'est en effet la différence de taux d'acceptation entre les hommes et les femmes (p 20).

4. La mobilité , une question de genre ?

On peut se demander si le genre a aussi à voir dans les questions de mobilité. Quelques professionnels évoquent cette dimension:

"Pour les femmes dont le mari travaille, les grandes courses se font le week-end. Le problème de mobilité pénalise les femmes pour l'accès aux activités du Programme de Réussite Educative (PRE)" (Fumay).

"Du côté des femmes les choses commencent à bouger; celles qui ont le permis et la voiture emmènent les enfants à l'école et les ramènent. Dans les familles maghrébines, les filles qui ont le permis de conduire servent de chauffeur à toute la communauté (Vivier).

On se doute que selon les représentations mobilisées par les professionnels le travail mené ne sera pas le même. On pourra considérer qu'il n'est pas nécessaire de s'y consacrer si c'est un faux problème ou une fatalité. On aura tendance à privilégier l'approche "psy" ou même à orienter vers le psychologue de la structure si l'on pense que "c'est dans la tête". Pour les approches plus complexes on pourra être tenté d'aller vers le fatalisme (c'est dans leur identité ou dans leur culture) ou craindre l'ampleur du travail en termes de changement social ou culturel. L'approche en termes de genre pourrait amener à privilégier l'action auprès de tel ou tel groupe. Voyons ce qu'il en est du travail sur la mobilité.

B-Le travail sur la mobilité

1. Les publics prioritaires

Que ce soit formel ou non ,les organisations et les professionnels mobilisent des priorités quant aux publics , soit pour des choix liés aux dispositifs , soit pour se donner des priorités d'action , considérant que tel public est plus prioritaire qu'un autre.

Cela peut reposer sur des critères d'âge : "Le problème de la mobilité se pose surtout pour les plus de 26 ans" (Revin) . "Les jeunes sont plus aptes à être mobile si on leur donne les moyens ; les mentalités ont beaucoup changé avec le temps. Les jeunes sont certainement plus mobiles que les publics PLIE ou bénéficiaires des chantiers d'insertion. (Revin).

Le travail sur la mobilité passe aussi par la construction de typologies, plus ou moins explicites et formalisées des personnes concernées .
Par exemple après avoir indiqué que "la problématique de la mobilité est récurrente : les suivis des personnes en contrats aidés de type CES pointaient déjà ces problèmes de difficulté comme freins majeurs à l'insertion sociale et professionnelle. Comment vais je faire pour y aller ? comment vais je me déplacer" un professionnel distingue :

- ceux qui ne demandent pas à profiter de leur statut pour passer le permis au titre du Conseil Général par peur

- ceux qui ont le permis et qui n'ont pas de voiture
- certaines personnes peuvent prendre leur vélo , mais ils ne le feront pas ! (il y a là un problème de motivation, de volonté...)
- enfin il y a des personnes qui ont permis et voiture et qui disent clairement qu'ils ne souhaitent pas s e déplacer dans un rayon important (la raison est parfois purement financière : pour un salaire équivalent au SMIC, ils font tout de suite le ratio entre ce que coûte le déplacement, les frais non remboursés et l'usure de la voiture
- les femmes seules avec une charge de famille: une proposition pour aller travailler aux Hauts Buttés ou aux Mazures en hiver sans voiture, c'est mission impossible".
- ceux qui ont peur de prendre le train.

2. La méconnaissance des mesures et leur adaptation

Il y a parfois une méconnaissance des mesures sur la mobilité… ou alors sur les mesures effectivement disponibles dans la mesure où les lieux de décision s'éloignent et où les mesures disponibles n'ont rien à voir avec le nombre de personnes rencontrées. Par exemple pouvoir prendre en charge une dizaine de permis pour une agence de Pôle Emploi.

Comme dans tous les dispositifs d'insertion les mesures concernant la mobilité sont prises entre les circuits institutionnels et la nécessite de contrôle des aides accordées et la réactivité. Dit autrement il y a là des décalages de temporalités entre celle des personnes accompagnées et celle des institutions . Par exemple, dans un PLIE, la prise en charge du permis est fonction du projet et de la filière de métiers en tension (aide à la personne, bâtiment). La procédure est la suivante : le référent remplit la fiche de demande qui est validée par le Directeur; dix heures de leçons de conduite sont financées par le PLIE avec

Encadré 10 : Un règlement d'aides individuelles

Aide au permis de conduire :

Principe

L'aide au permis de conduire est à visée professionnelle et ne peut être attribuée que dans les cas suivants :

- justifier de difficulté d'accès à un emploi du fait de l'absence de permis de conduire
- entamer un parcours qualifiant (emploi visé nécessite l'obtention du permis) sur un métier en tension.

Le PLIE financera le permis de conduire auprès de l'auto-école avec laquelle un conventionnement aura au préalable été signé. Le financement correspondra au forfait code ainsi qu'à 10 heures de conduite.

Toute demande de prise en charge du permis de conduire par le PLIE Nord Ardennes devra faire l'objet d'une vérification de la situation du participant.

Le référent devra avant la constitution du dossier vérifier qu'aucun autre organismes n'a pas déjà été sollicité

Source : APNA. Règlement d'aides individuelles. 2007-2013.

contrepartie de la Région ou du Conseil Général. mais il arrive qu'on valide mais entre temps la personne sort pour emploi et l'auto-école est financée. Se pose alors le problème de l'obligation de financer"(Fumay).

3. La prise en compte des difficultés de mobilité

Elle n'est pas toujours effective ou elle se fait « au milieu du reste ». En effet les intermédiaires rencontrés sont dans une logique de prestation ou d'accompagnement. Dans le premier cas la prestation est précise ; elle peut incorporer ou non la question de la mobilité. Dans le second cas l'accompagnement est censé être global , même si de plus en plus il se focalise sur l'accès à l'emploi. Dans cette mesure on peut se retrouver dans des situations où la question de la mobilité n'est pas évoquée par le professionnel. Elle peut aussi être évoquée formellement : êtes vous mobile ? sans que pour autant on aille voir les freins éventuels. L'est elle plus par la personne accompagnée ? Rien n'est moins sur parce que cela suppose déjà d'avoir conscience que la mobilité est un problème.

Des orientations peuvent être sensiblement différentes selon les organismes :
"La philosophie, au niveau de notre organisme , c'est d'obliger les gens à bouger. Cela permet de vérifier la motivation"' (Bogny). On peut aussi aborder la question de différentes manières : "La problématique de la mobilité dépasse la question de l'emploi. La stratégie pour mobiliser les personnes sur cette question est importante (exemple pour une femme, mère de famille,, on va insister sur la vie familiale les courses" (Fumay).

4. L 'identification des difficultés

L'identification des difficultés passe par le diagnostic. Celui-ci est parfois difficile à faire. "Dans la pratique on se déplace d'autant mieux qu'on a le permis de conduire et son véhicule mais, un demandeur d'emploi peut très bien dire que son voisin peut l'amener au travail. Evaluer le besoin est difficile". -Toutes les offres d'emploi affichent systématiquement « permis b exigé », ce qui exclut tous ceux qui ne le possèdent pas. Quel est le sens de cette variable « permis » qui est discriminante ? s'agit-il d'une catégorie administrative ? (Revin)

Les outils d'identification des difficultés de mobilité ne sont pas toujours formalisés , ce qui peut interroger sur les orientations. Cela peut se faire sur la base de l'observation globale : "La problématique de la mobilité, on l'appréhende dès le premier jour, on voit comment les gens arrive au foyer (en bus, à pied, seul ou accompagné, en voiture, à vélo). Sur 69 résidents , une personne à un vélo, quatre ont une voiture. Le reste se débrouille à pied, en bus" (Vivier). Les freins à la mobilité sont souvent identifiés au premier entretien . Cela se fait de manière plus ou moins structurée : oralement par un questionnement ; les tests sont rarement utilisés. Le livret de parcours peut être mobilisé , voire la mise en situation.

5. Le partenariat

L'action dans le domaine de la mobilité suppose de mobiliser des partenaires et de pouvoir travailler en réseau, parfois avec de nouveaux partenaires issus d'autres champs d'action. "Le partenariat reste à construire avec d'autres professionnels (pour le moment POLE EMPLOI / Mission Locale / PLIE) (Revin). Le tout est de savoir ce type de travail ensemble reste d'actualité dans les différentes organisations. La pression mise sur les agents pour "gérer leur portefeuille" et en même temps obtenir des résultats probants en terme de placement ou d'insertion peut être contradictoire.

Les représentations de la mobilité et de leurs difficultés alliées à une connaissance relative des mesures, voire des moyens assez rudimentaires de repérage des difficultés permettent de dire que l'identification des demandes de mobilité pourraient être améliorée. Encore faut-il voir ce qu'il en est de l'offre .

IV.LA STRUCTURATION D'UNE OFFRE DE MOBILITE

Le dernier chapitre est centré sur l'offre de mobilité. Un premier temps permettra de caractériser l'offre actuelle avant d'envisager les modifications possibles

A-Une offre actuelle réelle et partielle

1. Une offre réelle et diversifiée

L'offre actuelle est à la fois réelle et diversifiée . Une offre réelle : un ensemble de moyens, d'initiatives et d' aides sont aujourd'hui proposés dans le territoire étudié pour permettre la mobilité des habitants en général et des habitants des quartiers en particulier. Une offre diversifiée parce qu'elle se traduit de nombreuses manières.

- des réseaux de transports en commun : les transports urbains, les transports départementaux et la SNCF assurent un maillage du territoire qui contribue à faciliter la mobilité , même si comme nous l'avons vu le recours aux transports en commun est surtout important pour les jeunes de la mission locale de Charleville; il l'est moins pour l'ensemble de la population. Pour accéder à ce réseau des moyens spécifiques sont mis en œuvre. C'est le cas de la centrale de mobilité : elle a été mise en place en septembre 2009. C'est le "site de transport en commun de la région Champagne-Ardenne"[29], qui permet "aux voyageurs de préparer leurs déplacements d'un point A à un point B. le logiciel planifie l'itinéraire, els horaires et les correspondances en additionnant les modes de transport : voiture, car , bus, train, métro et même marche". Ces moyens de transports vont se décliner de manière variable sur le territoire : "A Bogny il y a le passage du bus de la RDTA (3 fois Charleville-Hautes Rivières) trois navettes passent sur Bogny (Bogny).

- des taxis et des transports à la demande : c'est notamment le cas dans la pointe des Ardennes avec la communauté de communes Ardennes Rives de Meuse. Ce système vaut pour les personnes âgées pour les courses ou

[29] - http://www.vitici.fr/index.php/vitici

des raisons médicales. Cette aide peut aussi être accessible au demandeurs d'emploi, à ceux qui bénéficient du RSA, s'ils sont inscrits au PLIE. A Fumay par exemple la procédure est utilisée. Il suffit de remplir une fiche en Mairie. En 2009 sur les 200 personnes prises en charge 23 étaient de Fumay. Cela se traduit aussi par des transports spécifiques : Pour les CLIS (équivalent de 15 enfants avec de gros problèmes de mobilité pour les enfants dont les pères travaillent) le Conseil Général assure le transport taxi pour les enfants placés en familles d'accueil (Thylay, Sécheval) (Bogny).

- d'autres initiatives sont prises par les communes : "la Ville de Fumay a mis en place un dispositif permettant aux habitants du Quartier du Charnois (ZUS) de bénéficier d'un transport pour se rendre au « Marché du Mercredi » qui se déroule à Fumay centre. Cette navette est appréciée de la population et fonctionne depuis un certain temps. Ce service gratuit est assuré par une société de transport. (Fumay). "Avant un minibus avec chauffeur de 20 places faisait le trajet tous les mercredis jusqu'à Chateau-Renault; depuis un marché plus important s'est développé sur Braux (le lundi matin)" (Bogny). "De 2003 à 2005 la ville avait une navette intra-muros mais très peu de gens l'utilisaient" (Bogny).

- Le covoiturage et l'entraide : ces deux formules sont aussi mobilisées :"Sur le secteur adultes, difficultés de mobilité, en dehors du covoiturage ce sont souvent les maris qui véhiculent leurs femmes" (Bogny). "Il y a une dame qui fait du covoiturage; cela fonctionne dans les communautés maghrébines" (Vivier)

- des transports spécifiques pour des actions culturelles : Avec un volet mobilité pour permettre aux habitants du quartier du Charnois de se rendre aux spectacles à la Salle des Fêtes à Fumay Centre. Ce transport a été confié à l'entreprise Fonteneau Gallois qui a mis à disposition une navette. L'évaluation a montré que malgré ce dispositif les habitants ne se sont pas déplacés et pour ceux qui sont allés au spectacle, ils sont allés par leurs propres moyens. Ce volet a été définitivement abandonné du CUCS. (Fumay). Transport intra-muros pour les enfants dans cadre d'une action CLSH / en lien avec Canton CONTE. Minibus mis à disposition par le Centre Social. (Fumay). A Revin le CUCS finance au titre du CLAS (Classe d'accompagnement à la scolarité) une navette qui permet à des enfants d'accéder à des activités.

- Des aides financières par publics: Pour les demandeurs d'emploi, des mesures de prise en charge : Pass emploi (Pôle Emploi); le Fond d'aide aux Jeunes (Mission Locale), l'aide à la Mobilité (PLIE et secours Catholique), le Fonds d'aide de Retour à l'Emploi pour les bénéficiaires du RSA (Conseil Général) (Fumay). La Mission Locale (Nord Ardennes) FIPJ (enveloppe annuelle Etat) ; SNCF/ RDTA (prise en charge de tous les jeunes de la Pointe sans moyen de locomotion les 15 premiers jours pour un entretien ou une formation)**;** Aide à la Mobilité prise en charge par la Région via la MILO (permis de conduire à partir de la 11ième heure)**;** Le FAJ (financement partiel du permis de conduire)**;** CIVIS (30 % des allocations CIVIS sont consacrées à la problématique mobilité) ; cela peut aller jusqu'à 1800€ par jeune / 12 mois**.** D'autres dispositifs

existent :PASS EMPLOI par le Pôle Emploi Aide à la Mobilité par la Région pour le 1er emploi (460 € en une fois si le jeune justifie d'un déménagement et des charges) Le Pôle Emploi peut financer le permis de conduire certains jeunes peuvent bénéficier d'une mobylette par Travail et Partage (contrairement à d'autres structures qui ont conventionnées avec Travail et Partage, la Mission Locale Nord-Ardennes contractualise à l'acte).

- les formations : certaines formations intègrent la dimension mobilité pour certains métiers : Aide à la personne (beaucoup de déplacements); vente (commercial); Industrie (cycles du travail posté); Bâtiment (certains employeurs demandent que le jeune sache conduire) (Revin). D'autres formations sont spécifiquement centrées sur l'apprentissage pour le permis. C'est le cas de la formation organisée par la Ronde des découvertes (encadré 11).

Encadré 11: La formation Insertion par le permis de conduire

Convention entre la Ronde des Découvertes et le Conseil général des Ardennes

Antécédent : Action menée en 2005 pour le PLIE Nord Ardennes

Objectif général : créer une étape intermédiaire qui permette de mobiliser les connaissances et les comportements nécessaires à l'obtention du permis.

Travail sur les apprentissages de base avec un fil conducteur code de la route et testes IESR à l'issue. Après le code les personnes vont remplir une demande pour passer la conduite dans une auto-école classique en fonction de leur lieu d'appartenance géographique.

Contenus :
Bilan, positionnement
Vie sociale et professionnelle budget
Espace/temps
Santé/sécurité
Administration
Sécurité Routière
Code de la route

Volume : 402 heures sur une période de 32 semaines.

- des actions spécifiques : dans le cadre du CUCS, une action mobilité a été financée dans le cadre d'un chantier d'insertion. L'objectif était de développer la mobilité pour que le public trouve du travail ; cette action à concernée 15 personnes bénéficiaires du RMI. Il s'agissait aussi de contribuer à vaincre les réticences et a prioris à l'égard de la mobilité des Revinois sans emploi, éloignés de l'emploi ou en insertion; de faciliter le passage à la pratique des mêmes publics: usage des deux roues, sensibilisation au code de la route en vue de la préparation au passage du code de la route et/ou des tests proposés par l'association d'Insertion par l'Education à la Sécurité Routière (IESR) pour obtenir un financement du code de la route, accompagnement à l'usage des transports en commun.

- les vacances . Le travail sur la mobilité peut aussi se faire sur d'autres modalités. C'est le cas pour les temps de vacances qui permettent aux habitants de se confronter à l'ailleurs. Il peut alors s'agir , comme le fait par exemple, le club de prévention de Manchester , de travailler avec un groupe de femmes autour de choses concrètes comme le véhicule : comment faire pour permettre aux gens d'aller voir plus loin que Carrefour. Cela permet aussi de travailler le manque de confiance en soi. le permis reste pour cette population le premier diplôme professionnel , mais il ne suffit pas ; après c'est la voiture, el contrat d'assurance, les réparations, le carburant .....Pour les jeunes il ya aussi le passage de l'échec scolaire à l'échec du permis.

- Un garage solidaire: il s'est créé à Charleville en début 2010[30]. Il vise au départ à l'entretien et à la réparation automobile. Depuis s'est créé un atelier vélos[31]

Encadré 12 : Les objets de l'association AR-EN-AM

L'association a été déclarée le 4 août 2008 à la Préfecture des Ardennes . Le garage solidaire a ouvert ses portes le 01 févier 2010.

Les objets de l'association :

- mettre à la disposition de ses adhérents un lieu et des outils destinés à l'entretien et à la réparation, par eux-mêmes de leur(s) véhicule(s), pour rompre avec les habitudes de bricolages sauvages sur la voie publique
- Trouver des conseils et des informations en termes d'entretien, de sécurité routière et environnementale
- Favorise la mise en place d'un point collecte des pièces et déchets automobile
- Initier à terme un projet de recyclage ou d'orientation des déchets récupérés
- favoriser dans ce lieu des échanges de services dans le champ de la mobilité professionnelle , sociale ou autre
- développer une activité de filtrage des huiles alimentaires pour leur utilisation en, éco-carburants.
- collaborer avec toute administration ou collectivité ou toute entreprise, commerce ou association intéressés à la réalisation de son objet social

Source : Article 1 du Règlement intérieur de l'association

- des aides au permis : elles sont nombreuses et proposées par divers organismes pour des publics spécifiques. La Ville de Revin a mis en place un dispositif pour l'accès au permis concernant les jeunes (le jeune doit travailler un projet avec une association si le projet est validé en commission, ile peut se faire financer son permis de conduire).
- la mise à disposition de moyens de locomotions que ce soit des mobylettes (Travail et Partage ou des voitures (AMIE). Nous y reviendrons.

2. Une offre éclatée, partielle et en partie mobilisée

L'offre est réelle , nous venons de le voir mais en même temps elle est éclatée, partielle et en partie mobilisée.

[30] - L'ardennais 19 mars 2010. Peut être la fin du bricolage sauvage sur la voie publique !
[31] - Voir annexe 4.

- une offre éclatée : elle est souvent liée aux initiatives locales, notamment associatives. De ce fait elle ne peut couvrir l'ensemble du territoire, ou alors elle va poser des problèmes d'accessibilité ou d'organisation (mettre un véhicule à disposition à 50 kms du siège de l'association). Cela vaut aussi pour les initiatives publiques . par exemple la prise en compte de la mobilité est très variable selon les CUCS. "Depuis 2007, pas d'action mobilité au niveau du CUCS et, dans le dernier appel d'offre 2010, la mobilité n'apparaît qu'en pointillé à travers l'axe emploi (lever les freins à l'insertion)(Fumay). L'éclatement de l'offre peut aussi venir de l'organisation territoriale : "l'offre plus globale de services est parfois surprenante : il n'y pas de mission locale ; au départ les jeunes devaient aller sur Revin, mais finalement ils vont à Charleville-Mézières ou Revin. Cela pose la question de l'ancrage territorial" (Bogny). "Vivier au Court fait partie de la communauté de communes du Sedanais, mais administrativement c'est Charleville-Mézières. En termes de bassin de vie c'est l'unité urbaine de Vivier au Court et de Vrigne aux Bois" (Vivier). "Le territoire a plus de relations avec Charleville qu'avec Sedan. les jeunes sont suivis par la mission locale de Charleville. Pour les gens c'est tout naturel d'aller à Charleville." (Vivier)

- une offre insuffisante : Dans certains domaines l'offre est insuffisante : "au niveau de la desserte : trois bus par jour c'est insuffisant (coût 4 € aller/retour). Les gens essaient de regrouper leurs rendez-vous (CAF, Pôle Emploi, mission locale) mais il ne faut surtout pas oublier un document administratif (Vivier) "Le problème de mobilité c'est la problématique récurrente dans le secteur : pour certaines personnes qui vont en stage à la Ronde des Découvertes il n'y a pas beaucoup de bus pour aller sur Charleville pendant la période scolaire: le matin : 7h et 10 h le matin / Retour 10h15, 12h05; l'après-midi : 13h et 17h / Retour 16h 25, 18h 10. Une fois à Charleville, il faut prendre le TAC et certaines personnes sont perdues. On constate que les personnes en situation de précarité ont peur de l'inconnu; globalement très peu sont en capacité de travailler" (Vivier).

- une offre inexistante : Dans d'autres domaines l'offre est inexistante voire impossible à construire. Les habitants reviennent souvent sur les problèmes de transport ; ce serait bien de réfléchir à développer les lignes de bus pour aller au Grand marché de la Ronde Couture. (Vivier Au court). L'offre est parfois velléitaire : "une étude a été menée pour une formule de prêt vélo mobylette (modèle VELIB)" (Bogny). "Sur le plan de l'emploi, sans le permis de conduire, aucune chance pour un emploi de femme de ménage (exemple de cette femme de Vivier au Court qui a refusé un emploi de femme de ménage sur Nouzonville et elle a été radiée pour refus d'emploi). Cela pose aussi la question des horaires atypiques et des problèmes de garde d'enfant " (Vivier).

- une offre instable et plus ou moins disponible: Pour qu'une offre soit efficace encore faut-il qu'elle soit stable et disponible . Ce n'est pas toujours le cas. "Les textes changent constamment , on n'est jamais au courant. Souvent entre l'administration et le public il y a des choses pas claires et les discours ne sont pas à la portée des gens" (Vivier). Cela peut aussi être lié aux aléas des financements. Elle n'est pas toujours

complètement mobilisée. A cela il peut y avoir plusieurs raisons : un usage prudent par les structures : on nous dit par exemple que lorsqu'il y a un problème financier, une enveloppe financière permet d'accorder une aide quand le référent a vérifié que toutes les mesures disponibles ont été sollicitées. "Jusqu'à présent ce budget est sous-utilisé, pourtant la somme a été budgétée mais par prudence la somme n'est pas utilisée..." . L' offre peut aussi être disproportionnée: très peu de moyens disponibles au regard du public susceptible d'être concerné. Pour être disponible l'offre doit être accessible cela pose alors la question de la manière dont les institutions occupent le terrain: sont elles dans des logiques de concentration et de rationalisation de leur présence sur les territoires. Sont elles dans des logiques de proximité pour répondre au plus près des besoins repérés ?

- Une offre qui rencontre une demande : dans quelle mesure l'offre est adaptée aux besoins sociaux des populations ? D4une autre manière sur quelle base est élaborée l'offre : est-on dans une logique de l'offre ? Est-on dans une logique de construction d'une offre à partir du repérage des besoins sociaux et des demandes. De plus apparait une nouvelle question celle de la non demande de droits[32]. "Dans le cadre du PLIE on peut financer les leçons du permis mais il y a des gens qui refusent alors qu'ils ont des compétences ; ils ont peur de se retrouver avec un volant dans les mains " (Fumay).

B- Une structuration de l'offre départementale

Au regard de ce que nous venons d'évoquer quelles sont les perspectives possibles ? Il s'agit tout d'abord de construire une offre structurée de services et ensuite de voir quelles en sont les conditions de réalisation ?

1. Une offre structurée

Tout d'abord voyons quelles sont les initiatives prises aujourd'hui en France sur ces questions . L'analyse des 49 projets retenus lors de l'appel à projets 2009[33] nous donne une vision globale et récente. Un tiers des initiatives reposent sur une structure visant au développement de la mobilité par l'intermédiaire d'une centrale, d'une maison, d'une plateforme ou d'un pôle. Ensuite viennent les initiatives relatives aux transports publics ou aux quartiers afin de mieux les relier au autres territoires, notamment les zones d'emploi. Puis de manière plus éparse ont été retenus des projets relatifs aux deux roues, au covoiturage, aux déplacements en direction des entreprises, aux permis de conduire. Un dernier ensemble plus composite regroupe des projets pas toujours très explicites.

- Une plateforme départementale ?

Sur la base de cette analyse il apparait donc que le principe d'une plateforme mobilité ou mobilité insertion emploi est pertinent . Encore faut-il en préciser les contours. Tout d'abord se pose la question du périmètre. Les projets examinés sont souvent portés par des communautés urbaines ou des communautés

[32] - Voir sur ce point les travaux de l'ODENORE (Observatoire des non recours aux droits et aux services : http://odenore.msh-alpes.fr/).
[33] - Voir l'analyse détaillée en annexe 5.

d'agglomération. Aucun projet n'est porté par une communauté de communes, sachant que l'appel d'offres est dans le champ de la politique de la ville. Est-il opportun de prévoir une plateforme départementale ? Compte tenue de la population du département on peut penser qu'il sera difficile d'envisager la création de d eux plateformes départementales . Pour autant les distances et le temps nécessaire pour aller d'un bout à l'autre du département risquent d'être un frein à un tel projet. La configuration de la vallée de la Meuse (de Sedan à Givet) semble plus réaliste. De plus rien ne dit qua la nécessité d'une telle plateforme soit identique aux quatre coins du département. La comparaison des six CUCS avec le reste du département a bien montré que les problématiques sont loin d'être les mêmes. Il faudrait en particulier intégrer la question propre au milieu rural et à l'absence de villes de grande taille.

Se pose ensuite la question des services proposés ou du moins des missions d'une telle plateforme. Prenons appui sur trois exemples[34]. Le premier est celui de Maxéville en Lorraine (encadré 13).

Encadré 13: Une plateforme de mobilité ouvre à Maxéville (54)

Fadéla Amara a inauguré le 8 octobre dernier, à Maxéville, en Meurthe-et-Moselle, une plateforme mobilité en présence des associations partenaires. Créée dans le cadre de l'appel à projets « Des quartiers vers l'emploi : une nouvelle mobilité » et soutenue à hauteur de 262 000 euros par le secrétariat d'Etat, la plateforme a pour objectif de favoriser la mobilité des demandeurs d'emploi. Dans ce but, elle fournit notamment un accompagnement personnalisé au permis de conduire et articule des synergies autour des transports en commun, du covoiturage et de la location de véhicules.

Pour cet appel à projets, 49 lauréats ont été retenus dont 41 dans les quartiers de la rénovation urbaine. Les centrales de mobilité ou plateformes de mobilité (20 projets lauréats sont concernés) qui permettent de rassembler les informations utiles sur les offres ou services de transports ou d'aides à la mobilité (desserte, horaires, tarification…) sont quasi systématiquement accompagnées de plusieurs actions complémentaires d'aide à la mobilité telles que les services alternatifs à la voiture individuelle (covoiturage, autopartage, locations de vélos ou de deux roues…) et les actions d'apprentissage. L'objectif est de répondre à des besoins très variés, en matière de localisation et d'horaires notamment, en proposant des solutions diverses, adaptées aux spécificités des contextes locaux. Ces structures qui peuvent regrouper différents acteurs concernés par les transports ou la mobilité ont des échelles territoriales d'intervention très variées (du quartier à l'agglomération au bassin d'emploi…). Sensibiliser et accompagner les personnes connaissant des difficultés de mobilité ; apporter une information personnalisée aux usagers… les centrales de mobilité sont amenées, de plus en plus, à jouer un rôle croissant dans l'organisation d'une offre de qualité et dans l'optimisation du service de transport.

Source : http://www.ville.gouv.fr/?Une-plateforme-de-mobilite-ouvre-a

[34] - Dans la bibliographie (point4) sont reprises les références des sites des expériences citées.

Sont proposés dans ce premier cas les services suivants :

- un accompagnement personnalisé au permis de conduire tant pour l'apprentissage du code que pour la conduite,
- un accompagnement à la mise en place de solutions de covoiturage pour votre entreprise ou votre zone d'activité.
- De l' information sur les dispositifs existants à savoir les locations de mobylettes, de scooters, de cycles, de voitures; le dispositif de microcrédit...
- Des aides ponctuelles de déplacement comme le transport à la demande.

Le second exemple se situe dans un autre contexte, celui du Nivernais Morvan un pays qui regroupe neuf communautés de communes, 121 communes pour 34 000 habitants. Une plateforme mobilité a été crée en 2006; elle est portée par la mission locale du pays.

Elle propose elle aussi différents services (encadré 14). Au delà deux points sont à souligner. Cette plateforme pour occuper le territoire utilise des relais locaux, les relais accueil du pays, ce qui lui permet de démultiplier sa présence sur le territoire. Dans les services proposés les recherches d'articulation avec d'autres partenaires sont- recherchées, c'est notamment ici le cas avec le Conseil Général.

Encadré 14 : La plateforme mobilité du Nivernais Morvan

Portée par la Mission Locale Nivernais Morvan, la plateforme mobilité a été créée en 2006 pour aider les habitants du territoire à trouver un moyen pour se déplacer**.**

La plateforme propose plusieurs services axés sur la formation et l'emploi :

- Recherche de solutions adaptées et personnalisées : pour les horaires ou les tarifs, ou une orientation vers des services de transports ; renseignements sur des trajets simples et multimodaux (utilisant plusieurs types de transport) ; aides à la mobilité, etc.

- Lorsqu'il n'existe pas d'autres moyens de transport, deux véhicules de 9 places sillonnent le Pays Nivernais Morvan et acheminent les jeunes et adultes en formation professionnelle sur les différents centres de formation du territoire. Ils conduisent également les demandeurs d'emploi à leur rendez-vous d'inscription ou convoqué au Pôle Emploi (antenne de Château-Chinon) ou à la MDEF.

- La plateforme travaille en concertation avec le Conseil Général de la Nièvre pour faire emprunter les transports scolaires, selon les demandes et les places disponibles et quand cela est possible.

- Sur étude de dossiers, quatre véhicules (voitures) sont mis à disposition de personnes étant ou accédant à l'emploi, en apprentissage, en stage, en formation professionnelle, etc. et ce pour une durée de 2 jours à 1 mois renouvelable 2 fois.

- Les Relais-Accueil du Pays Nivernais Morvan, dont celui de Moulins-Engilbert, peuvent transmettre au public des informations mobilités simples ou l'orienter vers la plateforme Mobilité

- En 2010, la Plateforme Mobilité lance "*En Nivernais Morvan, on roule autrement*": il est désormais possible de proposer ou chercher des trajets à destination ou au départ du Pays Nivernais Morvan.
  Vous allez au travail, à une réunion, faire vos courses, à un festival... ajoutez ou consultez les trajets en ligne ! (Site : http://mobilite.nivernaismorvan.net/)
  Entreprises, Administration, Organisateurs d'un évènement, vous pouvez nous contacter pour que nous ajoutions le nom, la date et le lieu de votre structure/évènement.

http://www.sudmorvan.fr/index.php?option=com_content&view=article&id=70&Itemid=110

Troisième exemple, celui de la plateforme mobilité portée par l'association Anne Morgan à Soissons. Six types d'action sont ici proposés (encadré 15). Quelles sont les particularités à retenir ?

Encadré 15 : La plateforme mobilité de l'association Anne Morgan à Soissons (02)

Objectifs : Favoriser l'accès à l'emploi ou à la formation
Accompagner les personnes en démarche d' insertion sociale et/ou professionnelle vers l'autonomie en terme de mobilité.

Six actions complémentaires :
- les ateliers de la mobilité (suivis et conseil mobilité)
- prévention et sensibilisation (prévention routière)
- guide de la mobilité dans le soissonnais
- mise en place de référents mobilité
- l'accès aux examens permettant la mobilité
- un parc de location (mobylettes, boosters, voitures sans permis)

Financement : ACSE, Conseil Général

Les ateliers de la mobilité visent, de manière individuelle ou collective à "Agir sur la notion de mobilité et ses freins, à développer les capacités à se repérer dans l'espace, dans le temps, à repérer les contraintes de l'environnement, mais aussi les atouts(éloignement ou proximité du domicile, emplois potentiels, étude de cartes et de plans)". Le choix de désigner des référents mobilité dans les différentes structures (mission locale, pôle emploi, PLIE, services d'action sociale, centres sociaux) repose sur le constat , effectué ici également, du manque de connaissance par les équipes des moyens et des aides qui existent en direction des publics qu'ils accueillent et du manque de sensibilité des professionnels agents face à cette problématique. Enfin le parc de location proposé est ici ouvert parce qu'il va de la mobylette à la voiture sans permis en passant par les boosters .

Ces trois expériences montrent à la fois la diversité possible des plateformes mobilité et les domaines qui peuvent être couverts. Pour définir un projet dans les Ardennes cela suppose d'avoir un porteur du projet légitime et de constituer un réseau à la fois d'acteurs impliqués dans cette

- Une mise en réseau des acteurs ?

Une plateforme ne peut fonctionner qui si elle prend appui sur un réseau constitué. Le réseau doit permettre de mettre en relation des acteurs d'univers distincts :
- le premier est celui du monde des intermédiaires de l'emploi et de l'insertion : pôle emploi, missions locales et PAIO, PLIE, maisons de l'emploi. Ils sont au contact direct des personnes qui rencontrent des difficultés. La question se posera ici de savoir quel est le type de travail mené avec ce type de réseau. De la sensibilisation et de l'information sont nécessaires, nous l'avons vu. Pour autant est-ce que cela doit concerner tous les salariés de ces structures ou entre t on dans une logique de "référents mobilité". Il faudra ici apprécier si l'action de ces référents peut avoir un impact sur les pratiques quotidiennes de leurs collègues.
- le second est celui des acteurs déjà investis dans les questions de mobilité. Ce sont les associations ou les services qui ont dans ce domaine pris des initiatives pour tenter de pallier à ces difficultés de mobilité que ce soit par la mise en place de formation, d'ateliers.... Une plateforme doit prendre appui sur ces acteurs là où ils existent et voir comment ils peuvent développer leur territoire d'action ou comment d'autres acteurs peuvent prendre des initiatives.
- le troisième est celui des acteurs généralistes. Comme il a été vu dans l'exemple du Morvan l'utilisation de relais ou d'antennes présentes sur les territoires est nécessaire afin de pouvoir diversifier les points d'accroche avec des publics qui par définition sont pu mobiles. Le recours aux structures de proximité (structures de quartier, associations en milieu rural...).

2. le développement de nouvelles initiatives

Au delà de la création d'une plateforme mobilité , de nouvelles initiatives sont sans doute à développer sans préjuger du fait qu'elles soient portées par la plateforme ou par d'autres acteurs.

- Nous avons identifié des initiatives diverses et variées (prêts de voitures, garage solidaire , formations spécifiques...). Leur extension sur le territoire des six CUCS doit être étudié, tant sur l'opportunité que sur les conditions d'extension. Par exemple le dispositif, porté par AMIE, a sans doute besoin d'être étendu sur les territoires mais en l'état actuel, les jeunes sont très peu concernés ; pour le moment, les jeunes sont aidés pour le permis il faut donc réfléchir à une réponse adaptée autour du véhicule. Les conditions d'AMIE sont restrictives pour les jeunes (il faut travailler à l'assouplissement des conditions pour les jeunes).

- L'encouragement au covoiturage semble opportun. Pour ce faire encore faut-il voir par qui cet encouragement doit être porté ? par les collectivités territoriales, par les associations, par les entreprises....Encore faut-il s'assurer au préalable que le covoiturage est susceptible d'intéresser une partie de la population . On a vu par exemple comment des transports

collectifs mis à disposition dans la perspective d'un spectacle pouvait être peu ou pas fréquentés.

- L'achat et l'entretien du véhicule : ce point reste problématique au regard du coût que cela représente. La mise en œuvre du microcrédit personnel est à étudier de plus près. Elle bénéficie d'un nouveau cadre juridique (encadré 16).

Encadré 16 : Le microcrédit personnel

Source : UNCCAS.(2010) Microcrédit personnel. Un coup de pouce. Guide pratique à l'intention des CCAS/CIAS, 46 p, septembre.

Cadre juridique : article 23 de la loi du 01/07/2010 relative au crédit à la consommation
III. — 1. L'Etat finance, par des crédits ouverts en loi de finances, un fonds ayant pour objet de garantir des prêts à des fins sociales. Les établissements de crédit, les collectivités territoriales et les organismes de sécurité sociale peuvent également contribuer à son financement.
« 2. Les prêts garantis par le fonds sont :
« a) Les prêts destinés à participer au financement de projets d'insertion accordés à des personnes physiques confrontées à des difficultés de financement, dont les capacités de remboursement de ces prêts sont jugées suffisantes par les prêteurs et qui bénéficient d'un accompagnement social. Ces prêts sont accordés afin de permettre l'accès, le maintien ou le retour à un emploi. L'inscription des personnes intéressées au fichier national recensant les informations sur les incidents de paiement caractérisés liés aux crédits accordés aux personnes physiques pour des besoins non professionnels prévu à l'article L. 333-4 du code de la consommation ne peut constituer en soi un motif de refus de ces prêts. Ces prêts peuvent également être accordés pour la réalisation de projets d'insertion sociale qui ne sont pas directement liés à un objectif professionnel ;

Définition : le microcrédit personnel est une opération de prêt de type bancaire destinée à faciliter l'insertion de son bénéficiaire dans la société et fondée principalement sur la confiance qui se construit dans la continuité d'une relation d'accompagnement.

Eléments essentiels : C'est un prêt bancaire; l'emprunteur est obligatoirement accompagné par un acteurs social ou associatif; il vise à faciliter un parcours d'insertion sociale ou professionnelle en finançant des dépenses liées à - emploi/mobilité: financer un permis de conduire, acheter ou réparer un véhicule .....

Elle nécessite un accompagnement spécifique. Celui-ci peut être assuré par les CCAS ou par des associations spécialisées. (encadré 17).

Encadré 17 : Un exemple d'association d'accompagnement

Parcours Confiance est un dispositif, créé en 2006 par les Caisses d'Epargne en partenariat avec des associations et des collectivités, afin de promouvoir le microcrédit et l'accompagnement de publics confrontés à une situation d'exclusion bancaire.
Le microcrédit est un moyen de financer des petits projets comme par exemple l'achat d'un véhicule, l'acquisition d'un bien d'équipement ou encore la création d'une petite entreprise. Son objectif consiste à améliorer les conditions de vie et l'employabilité de particuliers ayant de faibles ressources ou bien victimes d'un « accident de la vie ».

Dans un objectif d'inclusion financière, les Caisses d'Epargne proposent aux emprunteurs, en plus d'un microcrédit, une offre complète d'accompagnement à la fois bancaire, pédagogique et social grâce aux nombreux partenariats noués avec des

collectivités locales et des associations comme Finances & Pédagogie, spécialisée dans le domaine de l'éducation financière.

http://www.fnce.fr/parcoursConfiance.htm

- Une auto-école sociale : Le présent rapport a largement mis l'accent sur l'importance du permis et de la voiture pour se déplacer dans le territoire des six CUCS des Ardennes, même si d'autres solutions collectives existent. Encore faut il en amont pouvoir obtenir le permis. Des dispositifs existent pour lever en tout ou partie (selon les catégories de public) les freins financiers. Pour autant on constate que cela ne suffit pas . Par exemple des jeunes suivis en mission locale s'engagent dans le processus mais ne le mènent pas à son terme. On peut donc faire l'hypothèse que les dispositifs existant , notamment en termes d'auto-école, ne sont pas adaptés à ce type de public. Dans cette perspective il peut apparaître opportun de créer une auto-école sociale. C'est un établissement agréé auto-école, très souvent associatif qui travaille avec des publics en difficultés sociales financières et/ou d'apprentissage. Sur le principe la création d'un tel outil, déjà proposé par la Maison de l'Emploi et de la Formation de l'arrondissement de Sedan est opportun. Pour autant ce diagnostic ne peut valoir étude d'opportunité pour la création d'une telle structure. IL serait sans doute nécessaire d'aller voir de plus près les raisons qui font que des personnes engagées dans la passation du permis ne le mènent pas à son terme S'agit-il uniquement de difficultés d'apprentissage ?

3. Des conditions de réalisation

Troisième et dernier élément : quelles sont les conditions pour améliorer l'offre de mobilité sur le territoire ? Cela passe par une responsabilité collectivement assumée , que ce soit de la part des collectivités publiques et des établissements publics comme des entreprises privées. Cela passe également par un accroissement des compétences collectives sur le territoire.

- une responsabilité collective et partagée : les collectivités publiques que ce soit l'Etat ou les collectivités territoriales ont une part de responsabilité dans la question de la mobilité au regard des compétences des uns et des autres. La question qui se pose est de savoir comment à travers les différents choix politiques effectués, on contribue ou non à améliorer les conditions de vie des populations, notamment en termes d'accès des services. C'est aussi la question qui incombe aux EPCI (Etablissement Public de Coopération Intercommunale). Par exemple la communauté de communes du pays sedanais vient de relancer la révision de la carte des transports en commun, prévue en 2002. "L'idée est de faire en sorte que l'ensemble des 23 communes soient enfin reliées quotidiennement à Sedan par un service de transport en commun efficace qui sera intégralement géré par la communauté de communes."[35]. Cela passe aussi par l'implication des Conseils généraux : voir par exemple déplacez-vous en bus dans la Marne [36].

[35] - L'Ardennais, 9 novembre 2010. Le nécessaire devrait (enfin) être fait.
[36] - La Marne Le Mag, septembre-octobre 2010, p 8.

- les entreprises ont aussi leur part à prendre dans cette question de la mobilité. Il fut une époque où la question de la mobilité ne se posait pas dans la mesure où elle était gérée directement par les entreprises qui avaient leur propre système de ramassage. Certes des modalités financières existent ou ont existe (le chèque transport , fin 2006 puis la contribution au remboursement transport, fin 2008). Cependant d'autres dispositions existent dans le cadre du développement durable (encadré 18).

Encadré 18 : Le Plan de Déplacements Entreprise

Qu'est-ce qu'un PDE ?
Le Plan de Déplacements Entreprise (PDE) est un ensemble de mesures visant à optimiser les déplacements liés aux activités professionnelles en favorisant l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle.
Les déplacements liés aux activités professionnelles concernent les trajets domicile/travail mais aussi les déplacements professionnels des collaborateurs, des clients et des partenaires. Démarches essentiellement urbaines, les PDE tendent à se développer en milieu périurbain et rural.
Outil de mobilité durable, le PDE agit à la fois sur l'amélioration des conditions de transports du personnel, sur la rentabilité des coûts liés aux véhicules (frais d'entretien et de fonctionnement, parkings…) et sur la protection de l'environnement (meilleure efficacité énergétique, réduction des émissions de gaz à effet de serre).

Le Plan de Déplacements Entreprise en chiffres

- Un PDE permet de réduire d' environ 15% sur trois ans, le nombre de déplacements en voiture de l'entreprise vers d'autres modes de transports (vélo, transports collectifs, …) et donc, d'éviter le rejet de 360 tonnes de CO_2 par an ;
- Environ 1170 démarches PDE sont recensées à ce jour, soit environ 1 million de salariés concernés.

- Un accroissement des compétences collectives : les moyens et les outils évoqués ne seront pas suffisants si en parallèle il n'y a pas un accroissement des compétences collectives. cela peut passer notamment par une réflexion approfondie sur les freins à la mobilité pour dépasser les représentations aujourd'hui dominantes. Cela peut aussi prendre appui sur une mutualisation des expériences reposant sur une évaluation effective des effets et des impacts des expériences réalisées. Cela peut enfin se traduire par la conception et la mise en œuvre d'un accompagnement intégrant la question de la mobilité.

CONCLUSION

Au terme de ce travail que peut-on conclure ? Si on avait un doute au départ de ce travail, celui-ci confirme que la question de la mobilité est à la fois multiple et complexe. Multiple dans la mesure où elle touche tous les domaines de la vie et pas seulement la mobilité pour le travail. Qu'il s'agisse d'aller faire ses courses, chercher ses médicaments, accompagner son enfant pour des activités éducatives ou pour aller à un spectacle de conte il est nécessaire de se déplacer et cela ne va pas de soi. Complexe parce que cette capacité à se déplacer mobilise à la fois des éléments propres à ce qu'est l'individu, à la manière dont il a été socialisé dans le milieu social et culturel dans lequel il a vécu, à l'environnement dans lequel il se situe (quartier d'hyper centre ou quartier périphérique excentré) , à la manière dont les institutions décident de couvrir plus ou moins telle partie du territoire.

Cette multiplicité et cette complexité devraient donc amener à considérer la question avec moins de représentation simplificatrices et d'explications monolithique (le psychologique, la motivation, l'économique).

Compte-tenu du développement de l'idéologie de la mobilité et des transformations économiques, sociales et institutionnelles cette question n'ira pas en se simplifiant et l'immobilité sera de plus en plus une cause d'exclusion.

Pour faire face à ce problème des initiatives ont déjà été prises par les collectivités publiques et les acteurs associatifs. Elles sont à examiner de plus près pour voir ce qu'elles produisent, prennent en compte et occultent.

Sur cette base un travail collectif est à mener pour à la fois avoir des réponses plus cohérentes et plus homogènes sur le territoire ici retenu, pour contribuer à développer de nouvelles réponses adaptées permettant d'apporter des solutions plus durables aux difficultés rencontrées et pour permettre de mobiliser l'ensemble des acteurs institutionnels publics ou privés .

Bibliographie

1. Textes officiels

Loi n° 2008-1249 du 1er décembre 2008 généralisant le revenu de solidarité active et réformant les politiques d'insertion.

Circulaire du 9 janvier 2009 relative à la mise en œuvre de l'appel à projets « Des quartiers vers l'emploi : une nouvelle mobilité ».

Instruction n° 09-056 du 20 avril 2009 portant sur "la mise en place du Fonds d'Expérimentation pour la Jeunesse".

Circulaire DIV/DIIJ du 28 avril 2002 relative à l'encouragement à la mobilité des jeunes des quartiers de la politique de la ville.

2. Articles, ouvrages, rapports

Actualités Sociales Hebdomadaires. Développer la mobilité sans en faire une contrainte, 2632, 13/11/2009

ALLEMAND, S. (2004). La mobilité comme capital. Sciences Humaines, 145, 19-32.

ALLEMAND, S. (2008). Apprendre la mobilité : les ateliers mobilité, une expérience originale. Le Cavalier Bleu.

AMAR, G. (2010). Homo mobilis. Le nouvel âge de la mobilité. Editions FYP, 207 p.

BACQUE,MH. FOL,S. (2007). L'inégalité face à la mobilité : du constat à l'injonction. Revue Suisse de sociologie, 33,1, 89-104.

BOLTANSKI, L. CHIAPELLO, E. (1999). Le nouvel esprit du capitalisme. Gallimard, NRF.

CEREQ (2010). Mobilités : quelles réalités ? Mieux comprendre la mobilité pour accompagner les parcours professionnels. Deuxièmes rencontres interrégionales. Céreq - DARES - inter CARIF OREF, Relief, 31, juin, 138 p.

DEVILLE, J. (2007). Investir de nouveaux territoires à l'adolescence. SOCIETES ET JEUNESSES EN DIFFICULTE. http://sejed.revues.org/document1633.html

ETD (Entreprises Territoires et Développement (2007). Mobilité et accès aux services en milieu rural et périurbain.

FOL, S. (2009). La mobilité des pauvres. Expériences d'habitants et politiques publiques. Editions Belin

FOURDRIGNIER, M. (2010). Associations, actions publiques et professionnalisations in ITCAINA, X. La politique du lien. les nouvelles dynamiques territoriales de l'économie sociale et solidaire. Presses Universitaires de Rennes, 165-181.

FOURDRIGNIER, M. (2004). Transformations des rapports des jeunes au travail en Champagne Ardenne. Les jeunes des dispositifs d'insertion. Université de Reims Champagne-Ardenne, Conseil Régional Champagne-Ardenne, 93 p.

GOSSIAUX, JF (1987). Avoir seize ans dans les Ardennes. Insertion sociale des jeunes et groupe familial. Ministère des affaires sociales et de la solidarité Nationale . Mission Recherche Expérimentation. Centre d'Ethnologie Française, 230 p.

GUERIN-PACE., F. (2006). Lieux habités, lieux investis : le lien au territoire, une composante identitaire ? Économie et statistique, (393-394), p. 101-115.

GUERIN-PACE., F (2007). Le quartier entre appartenance et attachement : une échelle identitaire in AUTHIER, JY. BACQUE, MH. GUERIN-PACE., F. Le quartier. Enjeux scientifiques, actions politiques et pratiques sociales. La découverte, 151-162.

HUBERT, JP. (2009). Dans les grandes agglomérations, la mobilité quotidienne des habitants diminue, et elle augmente ailleurs. INSEE Première , 1252, juillet.

LE BRETON, E. (2004). Exclusion et immobilité : la figure de l'insulaire in ORFEUIL, JP. Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir. Editions de l'Aube.

LE BRETON E. Bouger pour s'en sortir- Mobilité quotidienne et intégration sociale. A.Colin. 2005.

LE BRETON, E. (2007). Mobilité et inégalités sociales. Conférence université de tous les savoirs.

LEPOUTRE, D. (1997). Coeur de banlieue. Codes, rites et langages. Odile Jacob, 362 p. Voir notamment le chapitre 1 : Les modes d'appropriation de l'espace. L'auteur parle d'attachement résidentiel, p 43).

LEVY, J. (2006). Quelle mobilité pour quelle urbanité ? Conférence université de tous les savoirs.

MAISON DE L'EMPLOI ET DE LA FORMATION DU BASSIN DE LOUVIERS (2009). La mobilité des chercheurs d'emploi du bassin de Louviers, 35 p.

MIGNOT, D. ROSALES-MONTANO, S. (2006). Vers un droit à la mobilité pour tous. Inégalités, territoires de vie et vie quotidienne. La documentation française.

NEUVY, F. (2010). Les jeunes et l'automobile. Observatoire Cetelem de l'automobile, septembre, 84 p.

ORFEUIL, JP. (Dir). (2004). Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir. Editions de l'Aube.

SOCIETES ET JEUNESSES EN DIFFICULTE. (2007). Circulations juvéniles et usages adolescents de l'espace. N° 4. Automne. http://sejed.revues.org/sommaire493.html

UNIVERSITE LIBRE DE BRUXELLES (2010). Les mobilités éprouvantes. (Re)connaître les pénibilités des déplacements ordinaires". Colloque du 25 au 27 mars 2010 (Actes à paraître).

UNCCAS (2010). Microcrédit personnel : un coup de pouce. Guide pratique à l'intention des CCAS-CIAS. 25 p.

3. Documents pédagogiques et méthodologiques

Entreprise Territoires et développement (ETD) (2007). Mobilité et accès aux services en milieu rural et périurbain. Quelles méthodes d'analyse de des besoins ?(//www.projetdeterritoire.com/index.php/plain_site/Publications/Ouvrages/SERVICES-AUX-PUBLICS/Mobilite-et-acces-aux-services-en-milieu-rural-et-periurbain)

Gachelin,Mélanie. Responsable du secteur insertion de la Fédération des maisons de quartiers de Saint-Nazaire. Les empêchements de mobilité. Quelles méthodes ? Quels outils de diagnostic? (http://www.ville-en-mouvement.com/plateforme_insertion/)

4. Sites internet

A. Sites généraux

Organisme	*Adresse*
Fonds d'Expérimentation pour la Jeunesse (FEJ)	http://www.experimentationsociale.fr
Institut pour la Ville en Mouvement	http://www.ville-en-mouvement.com/
Observatoire Cetelem de l'automobile	http://observatoirecetelem.com/automobile
Secrétariat Général à la Ville	http://www.ville.gouv.fr/
Lauréats de l'appel à projets 2009	http://www.ville.gouv.fr/IMG/pdf/Liste_des_projets_laureats.pdf

B. Expériences

Expériences	*Adresse*
Agence locale de mobilité Agence Régionale de l'Environnement et des nouvelles énergies (ARENE) .	http://www.areneidf.org/fr/Agence_locale_de_mobilite-185.html
Plate forme mobilité association	www.gart.org/content/.../c_**Soissons**%20GART%2023_

Anne Morgan Soissons.	%20Boudraa2.pdf
Plateforme mobilité sud morvan. Chateau Chinon	http://mobilite.nivernaismorvan.net/
Plateforme mobilité Nancy	http://www.plateforme-mobilite.com/
Plateforme Bougez Futé	http://www.voitureandco.com/UPLOAD/rubrique/pages/94/94_rubrique.php

Liste des encadrés, graphiques, schémas et tableaux

Encadré 1 : La conscience géographique dans la vallée 4
Encadré 2 : L'obtention du permis de conduire selon les générations et les pays en Europe. 13
Encadré 3 : Aires de mobilité des jeunes en possession du permis B et d'un véhicule à la PAIO de Sedan 21
Encadré 4 : Les souhaits de mobilité à la Mission locale de Revin 21
Encadré 5 : Des constats et des propositions des habitants 23
Encadré 6 : La mobilité des jeunes en 2002..... 28
Encadré 7 : Préambule de l'appel à projets de 2009..... 28
Encadré 8 : Les textes de référence pour le F.E.J. 29
Encadré 9 : Le cadre de l'Aide Personnalisée de Retour à l'Emploi 30
Encadré 10 : Un règlement d'aides individuelles..... 36
Encadré 11: La formation Insertion par le permis de conduire..... 40
Encadré 12 : Les objets de l'association AR-EN-AM..... 41
Encadré 13: Une plateforme de mobilité ouvre à Maxéville (54) 44
Encadré 14 : La plateforme mobilité du Nivernais Morvan..... 45
Encadré 15 : La plateforme mobilité de l'association Anne Morgan à Soissons (02)..... 46
Encadré 16 : Le microcrédit personnel 48
Encadré 17 : Un exemple d'association d'accompagnement 48
Encadré 18 : Le Plan de Déplacements Entreprise 50

Graphique 1 : Comparaison de la présence de voitures dans les ménages ardennais 13
Graphique 2 : La non possession du permis de conduire chez les demandeurs d'emploi. 14
Graphique 3 : Le taux de non possession de permis à la mission locale de Charleville de 2005 à 2009. 16

Schéma 1 : Les instances de la politique de la ville 26

Tableau 1 : Prévision du déroulement de la mission..... 7
Tableau 2 : Les personnes rencontrées pour le diagnostic 8
Tableau 3 : Les dispositifs présents dans les CUCS des Ardennes 9
Tableau 4 : Les principales caractéristiques des villes des CUCS des Ardennes. 10
Tableau 5 : Equipement automobile des ménages 11
Tableau 6 : Le taux d'équipement automobile par département 12
Tableau 7 : La possession du permis de conduire chez les jeunes accueillis dans les structures jeunes..... 15
Tableau 8 : Modes de déplacement domicile/travail de 1994 à 2008. 16
Tableau 9 : Population active de 15 ans ou plus ayant un emploi par moyen de transport. 17
Tableau 10 : La fréquence des déplacements au centre de Revin..... 18
Tableau 11 : La fréquence des déplacements selon l'âge 18
Tableau 12 : Les difficultés de transport énoncées par les habitants 19
Tableau 13 : La mobilité vue par le Secrétariat Général à la Ville..... 27

Annexe 1 : Liste des sigles utilisés

A.C.S.E.	Agence pour la Cohésion Sociale et l'Egalité des Chances
A.D.C.M.E.R.	Association de développement économique des cantons de Carignan, Mouzon et Raucourt
AMIE	Association Mobilité Insertion Emploi
A.P.N.A.	Association du PLIE Nord Ardennes
AR-EN-AM	Association pour le Respect de l'Environnement et l'Aide à la Mobilité
A.S.V.	Atelier Santé Ville
C.A.F.	Caisse d'Allocations Familiales
C.E.L.	Contrat Educatif Local
C.E.S.	Contrat Emploi Solidarité
C.I.V.I.S.	Contrat d'Insertion dans la Vie Sociale
C.L.A.S.	Contrat Local d'Accompagnement à la Scolarité
C.L.I.S.	CLasse d'Intégration Scolaire
C.L.S.	Contrat Local de Sécurité
C.N.V.	Conseil National des Villes
CUCS	Contrat Urbain de Cohésion Sociale
D.I.I.J	Délégation Interministérielle à l'Insertion des Jeunes.
D.I.V.	Délégation Interministérielle à la Ville et au développement social urbain
F.E. J	Fonds d'Expérimentation pour la Jeunesse
F.I.P.J	Fonds pour l'Insertion Professionnelle des Jeunes
G.U.P.	Gestion Urbaine de Proximité
IESR	Insertion par l'Education à la Sécurité Routière
I.N.S.E.E.	Institut National des Statistiques et des Etudes Economiques
M.L.	Mission Locale
ONZUS	Observatoire National des Zones Urbaines Sensibles
PAIO	Permanence d'Accueil d'Information et d'Orientation
PLIE	Plan Local pour l'Insertion et l'Emploi

P.R.E.	Programme de Réussite Educative
R.S.A.	Revenu de Solidarité Active
V.S.L.	Véhicule Sanitaire Léger
Z.U.S.	Zone Urbaine Sensible

Annexe 2 : Liste des structures et/ou acteurs rencontrés

Centre social ORZY Animation	CARVHALO Joaquim	Directeur	Revin
Centre social ORZY Animation	MORLON Sophie	Chargé d'accompagnement	Revin
Centre social ORZY Animation	FLAMAIN Jean	Habitant	Revin
Centre social ORZY Animation	FLAMAIN Jean	Habitant	Revin
Centre social ORZY Animation	AMRANI Amiwa	Habitante	Revin
Centre social ORZY Animation	ZAGHDANE Mabrouck	Habitant	Revin
Centre social ORZY Animation	MAGNEZ Daniel	Habitant	Revin
Centre social ORZY Animation	KHLIF Mohamed	Habitant	Revin
Centre social ORZY Animation	KHLIF Taoufik	Habitant	Revin
Mission Locale Nord-Ardennes	DE ALMEIDA Eliot	Directeur	Revin
CUCS de Revin	MADOUANI Lahcen	Responsable	Revin
Communauté de Communes Ardennes Rives de Meuse	VIGNERON Marcel	Vice-président	Givet
Communauté de Communes Ardennes Rives de Meuse	COMBLET Mélanie	Adjoint Administratif	Givet
PLIE Nord Ardennes	LAMBERT Eric	Directeur	Vireux-Molhain
PLIE Nord Ardennes	FERNANDEZ Miguel	Référent PLIE	Vireux-Molhain
POLE Emploi	LEON Patrick	Directeur	Revin
POLE Emploi	BLANCHART Valéry	Directeur-Adjoint	Revin
VAL'SERVICES	BOURGEOIS René	Président	Vireux-Wallerand
VAL'SERVICES	HUSSON Maryline	Chargé d'Accompagnement	Vireux-Wallerand
MAIRIE DE FUMAY	BLANCHEMANCHE Jean	Maire	Fumay
CUCS de Fumay	SCIOT Jessica	Coordonateur CUCS	Fumay
RANDSTAD	NICOLAI Corine	Directrice	Fumay
TOP' LINGE (Entreprise d'Insertion)	RUBIO Malika	Directrice	Fumay
CENTRE SOCIAL FCA	BELINGHERI Catherine	Habitante	Fumay
CENTRE SOCIAL FCA	NANQUETTE Pauline	"	Fumay
CENTRE SOCIAL FCA	MONFROY Francia	"	Fumay
CENTRE SOCIAL FCA	GRENDENA Nathalie	"	Fumay
CENTRE SOCIAL FCA	WOLF Josiane	"	Fumay
CENTRE SOCIAL FCA	JOLY Françoise	"	Fumay
CENTRE SOCIAL FCA	SCHMIKRATH Marie-Laure	"	Fumay
CENTRE SOCIAL FCA	LECLET Cathy	"	Fumay
CENTRE SOCIAL FCA	DEMIR Hasret	Animatrice Secteur "adultes"	Fumay
CENTRE SOCIAL FCA	HERMANT Marie-José	Animatrice Secteur "adultes"	Fumay
CENTRE SOCIAL FCA	PIQUART Daniel	Directeur	Fumay
DISA	MAIRE Michèle	P. S . DISA	Charleville
PREFECTURE	**INTINS Françoise**	**Direct.des Aff. Min. Préfecture**	**Charleville**
DISA - POLE DE LUTTE CONTRE LES EXCL ;	FONTAINE Michèle	Responsable	Charleville
ARENAM	BONN Antoine	Animateur Technique	Warcq
MISSION LOCALE AGGLO DE CH.	STOUPY Laurence	Directrice	Charleville
MISSION LOCALE AGGLO DE CH.	GRENIER Pascal	Conseiller	Charleville
MISSION LOCALE AGGLO DE CH.	NORMAND Sandrine	"	"
MISSION LOCALE AGGLO DE CH.	MANDELI Sophie		
MISSION LOCALE AGGLO DE CH.	DUBOIS Aurelie		

MISSION LOCALE AGGLO DE CH.	LOMBART Anne-Laure		
MISSION LOCALE AGGLO DE CH.	ANTOINE Myriam		
MISSION LOCALE AGGLO DE CH.	CHATRY Mélanie		
MISSION LOCALE AGGLO DE CH.	BEN BOURANE Maithe		
MISSION LOCALE AGGLO DE CH.	AZNAG Fazia		
MISSION LOCALE AGGLO DE CH.	GUIOST Esther		
MISSION LOCALE AGGLO DE CH.	DELHOBE Magalie		
MISSION LOCALE AGGLO DE CH.	RUIZ Alain		
MISSION LOCALE AGGLO DE CH.	THIEBEAUX Isabelle		
MISSION LOCALE AGGLO DE CH.	JONVAL Dominique		
PLIE AGGLO DE CHARL	PAY Joëlle	Directrice	Charleville
MDE	M. GOUTTE J.F.	Directeur	Charleville
AEFTI Ardennes	TUOT Franck	Directeur	Charleville
ACEPA	SONNET Martine	Educatrice spécialisée	Charleville
ACEPA	Jean-Claude MARTIN	Educateur spécialisé	Charleville
ACEPA	Corinne	Habitante	Charleville
POLE SOCIAL DE NOUZONVILLE	LAROUDIE Catherine	Chargée de Mission CACM	Charleville
POLE SOCIAL DE NOUZONVILLE	EMONT Valérie	CACM	Charleville
CUCS de Charleville	MAUZAT Fanny	Chargée de Mission CACM	Charleville
LA RONDE DES DECOUVERTES	BOCQUILLON Corinne	Directrice	Charleville
POLE EMPLOI RONDE COUTURE	MICHEL Gilles	Directeur	Charleville
CENTRE SOCIAL	PEREZ Elisabeth	Animatrice	Vivier au Court
CENTRE SOCIAL	PAYON Nathalie	Animatrice	Vivier au Court
CENTRE SOCIAL	HARMAND Noëlle	Directrice	Vivier au Court
CUCS	SAIDI Nadia	Responsable CUCS	Vivier au Court
FOYER AFTAR	LAMBERT Nathalie	Accompagnement Social	Vivier au Court
CUCS BOGNY	COLIN Yann	Responsable	Bogny sur Meuse
CENTRE SOCIAL AYMON LIRE	LEMERET Aurélie	Directrice	Bogny sur Meuse
AKSIS Conseil	DEROUT Brigitte	Conseiller insertion	Bogny sur Meuse
POLE EMPLOI SEDAN	DUCAT Philippe	Directeur	Sedan
CUCS SEDAN	SATABIN Pascale	Projet Social Urbain – Ville de Sedan	Sedan
MDE SEDAN	GROSDEMANGE Anne	Directrice	Sedan
MDE SEDAN	BARRE Valérie	Conseillère en Insertion	Sedan
PAIO SEDAN	HODDY Martine	Directrice	Sedan
PAIO SEDAN	BOUCHET Agnès	Conseillère	Sedan
PAIO SEDAN	LEBLANC Philippe	‘ ‘	Sedan
PAIO SEDAN	SOUAI Kamel	‘ ‘	Sedan
PAIO SEDAN	BENADDI Amel		Sedan
PAIO SEDAN	BARBIER Florence	‘ ‘	Sedan

Annexe 3 : Demandeurs d'emploi et possession du permis de conduire

Source : Pôle Emploi Charleville-Mézières et Sedan.

Demandeurs d'emploi toutes catégories (Source Pôle Emploi)

Charleville 10/2010	Permis de Conduire			
	Avec	Sans	Total	% Sans/total
18 à 25 ans	1379	1384	2763	50,09
26 à 45 ans	4243	1443	5686	25,37
46 à 50 ans	811	283	1094	25,86
51 ans et plus	1178	380	1558	24,39
Sous total	7611	3490	11101	31,43

Sedan 08/2010	Permis de Conduire			
	Avec	Sans	Total	% Sans/total
18 à 25 ans	732	471	1203	39,2%
26 à 45 ans	2167	583	2750	21,2%
46 à 50 ans	441	129	570	22,6%
51 ans et plus	681	163	844	19,3%
Sous total	4021	1346	5367	25,1%

Demandeurs d'emploi catégorie 1 (Source Pôle Emploi)

Charleville 10/2010	Permis de Conduire			
	Avec	Sans	Total	% Sans/total
18 à 25 ans	583	1331	1914	69,54
26 à 45 ans	2374	990	3364	29,42
46 à 50 ans	452	178	630	28,25
51 ans et plus	683	212	895	23,68
Sous total	4092	2711	6803	39,85

Sedan 08/2010	Permis de Conduire			
	Avec	Sans	Total	% Sans/total
18 à 25 ans	307	814	1121	72,6%
26 à 45 ans	959	305	1264	24,1%
46 à 50 ans	198	76	274	27,7%
51 ans et plus	352	96	448	21,4%
Sous total	1816	1291	3107	41,6%

Annexe 4 : L'atelier vélos du garage solidaire

L'Ardennais . 26.10.2010 : Le Garage solidaire pourra les louer ou les prêter
Les vélos de facteur auront une seconde vie

Les 25 premiers vélos ont été livrés. Ils seront réparés, transformés et prêtés par le Garage solidaire.

Renouvelant son parc roulant régulièrement, la Poste dispose d'une réserve dormante de cycles qui ne demandait qu'à reprendre vie. Le projet du Garage solidaire a séduit les responsables de l'entreprise de service public.
Elle vient de lui céder 25 premiers vélos dont elle n'avait plus l'utilité. Cette livraison fut précédée par la signature d'une convention liant les deux parties. Eric Clavaud, directeur opérationnel territorial courrier pour la Meuse et la Champagne-Ardenne, a rappelé les nombreux engagements de la Poste pour réduire l'impact de son activité sur l'environnement.
Œuvrant dans différents domaines (bâtiment, consommables, achat équitable et transport), elle annonce une réduction de 15 % de ses rejets en CO2 d'ici à l'horizon 2015.
Solides et durables, les vélos des facteurs jouissent d'une belle image parmi la population.
Leur donner une seconde vie par l'intermédiaire du Garage solidaire permettra une utilisation, certes moins intensive mais tout aussi efficace ! La remise en état, facilitée par les experts associatifs, facilitera la mise en œuvre de projets.
Ainsi l'association envisage de mettre en place un service de location de vélos utilitaires sur l'agglomération carolomacérienne ainsi que sur la voie verte (sous réserve d'autorisations administratives). Ces vélos pourront également être prêtés aux adhérents le temps d'une réparation.
« Comme pour les voitures, il peut exister des vélos de courtoisie. Nous souhaitons encourager la mobilité douce », explique Marie Thomé, présidente de l'association.
Grâce à son atelier « mécanique vélo », le Garage solidaire pourra assurer la maintenance et la transformation des vélos jaunes.
Selon les disponibilités, l'association espère réaliser des vélos de type « Rosalie », tandems et cyclo-side pour des manifestations événementielles ou des actions liées à la sécurité routière auprès d'enfants et d'adolescents.
Renouvelant son parc roulant régulièrement, la Poste dispose d'une réserve dormante de cycles qui ne demandait qu'à reprendre vie. Le projet du Garage solidaire a séduit les responsables de l'entreprise de service public. Elle vient de lui céder 25 premiers vélos dont elle n'avait plus l'utilité. Cette livraison fut précédée par la signature d'une convention liant les deux parties. Eric Clavaud, directeur opérationnel territorial courrier pour la Meuse et la Champagne-Ardenne, a rappelé les nombreux engagements de la Poste pour réduire l'impact de son activité sur l'environnement. Œuvrant dans différents domaines (bâtiment, consommables, achat équitable et transport), elle annonce une réduction de 15 % de ses rejets en CO2 d'ici à l'horizon 2015.
Solides et durables, les vélos des facteurs jouissent d'une belle image parmi la population. Leur donner une seconde vie par l'intermédiaire du Garage solidaire permettra une utilisation, certes moins intensive mais tout aussi efficace ! La remise en état, facilitée par les experts associatifs, facilitera la mise en œuvre de projets.
Ainsi l'association envisage de mettre en place un service de location de vélos utilitaires sur l'agglomération carolomacérienne ainsi que sur la voie verte (sous réserve d'autorisations administratives). Ces vélos pourront également être prêtés aux adhérents le temps d'une réparation. « Comme pour les voitures, il peut exister des vélos de courtoisie. Nous souhaitons encourager la mobilité douce », explique Marie Thomé, présidente de l'association.
Grâce à son atelier « mécanique vélo », le Garage solidaire pourra assurer la maintenance et la transformation des vélos jaunes. Selon les disponibilités, l'association espère réaliser des vélos de type « Rosalie », tandems et cyclo-side pour des manifestations événementielles ou des actions liées à la sécurité routière auprès d'enfants et d'adolescents.

Annexe 5 : Analyse des projets retenus dans l'appel à projets « Des quartiers vers l'emploi : une nouvelle mobilité »

Types de projet	Intitulés du projet	Porteur du projet
Auto-école; permis de conduire (2)	La mobilité pour tous : Création d'une auto-école associative et d'un service de location de véhicules Accompagnement au permis de conduire dans le cadre d'un transport de proximité	YONNE SENS ASSOCIATION AILES BAGNEUX ASSOCIATION ROULEZ JEUNESSE
Centrale ou Maison ou Plateforme pôle de mobilité (15)	Création d'une centrale de mobilité Centrale de mobilité Centrale de mobilité dédiée à l'insertion professionnelle et au maintien de l'emploi sur le bassin Marseille Provence Métropole Centre Création d'une maison de la mobilité à Basso Cambo Plateforme de mobilité et développement des services Plateforme mobilité solidaire Plateforme de mobilité pour les personnes en insertion Mise en oeuvre d'une plateforme de mobilité Mise en oeuvre d'une plateforme de mobilité Plateforme de mobilité-emploi Mise en place d'une plateforme mobilité-emploi à l'échelle de l'agglomération lyonnaise Plate-forme mobilités emploi Plateforme de services à la mobilité « Bougez vers l'emploi » Plateforme de conseil et accompagnement personnalisé en mobilité dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville Pôle mobilité	FLERS ASSOCIATION L'ETAPE POLE MOBILITE COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION LE GRAND NARBONNE COMMUNAUTE URBAINE DE MARSEILLE PROVENCE METROPOLE TISSEO : SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS ENCOMMUNE DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAINE COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX ESSONNE ETAMPES COLLECTIF DU POLE ECONOMIE SOLIDAIRE COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION PLAINE CENTRALE VAL DE MARNE AGGLOMERATION DU GRAND EVREUX ASSOCIATION MEDICO-SOCIALE ANNE MORGAN (AMSAM). Soissons (02) COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU BOULONNAIS COMMUNAUTE URBAINE DE LYON COMMUNAUTE URBAINE NANTES METROPOLE COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION TOULON PROVENCE MEDITERRANEE SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION GRENOBLOISE COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYSCHATELLERAUDAIS
Covoiturage (2)	Plate-forme de covoiturage Développer le covoiturage	COMMUNAUTE URBAINE DE CHERBOURG GAP
Déplacements entreprise (2)	Plan de déplacements entreprise Webhelp Plan de déplacements Inter-Entreprise Parcs d'activités Clos aux Pois et Bois Chaland	CAEN VIVACITES COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION EVRY CENTRE ESSONNE
Deux Roues (3)	Dispositifs d'information de proximité et de location de deux Roues Location de vélos, stationnement sécurisé et atelier de réparation Vélo et transports collectifs, une combinaison gagnante pour	COMMUNAUTE D' AGGLOMERATION REIMS MONTREUIL ANGERS LOIRE METROPOLE

	l'emploi sur le territoire d'Angers Loire Métropole	
Quartiers (8)	La mise en place d'une démarche intégrée en vue de favoriser l'accès à l'emploi et à la formation des habitants du quartier prioritaire de Chantereigne-Montvilliers. Renforcement de la desserte en transports collectifs des quartiers de Laubadère et de Solazur à Tarbes Quartiers Yélo Les liens vers l'emploi dans le valenciennois. Renforcer la mobilité vers l'emploi dans les quartiers Amélioration de la desserte bus du quartier ANRU de l'Epinette et des pôles d'emplois en Val de Sambre Mise en oeuvre des solutions concrètes de mobilité permettant l'accès aux emplois du secteur, notamment ceux du pôle de Roissy-CDG pour les actifs du territoire de Val de France Désenclavement du quartier Vernet Salanque et élaboration d'un plan de déplacements inter entreprises de l'espace Polygone Desserte des quartiers "jardins de l'empereur" et cannes salines"	COMMUNAUTE DE L'AGGLOMERATION TROYENNE COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU GRAND TARBES COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE LA ROCHELLE SYNDICAT INTERCOMMUNAL DES TRANSPORTS URBAINS DE LA REGION DE VALENCIENNES(SITURV) SYNDICAT MIXTE VAL DE SAMBRE ETABLISSEMENT PUBLIC D'AMENAGEMENT DE PLAINE DE France PERPIGNAN MEDITERRANEE COMUNAUTE D'AGGLOMERATION (PMCA) COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION AJACCIEN
Transport en commun (8).	Transport urbain pour le désenclavement de la ZUS de la verrerie Amélioration du réseau de transport en commun de la ville de Langres Projet de renforcement de la fréquence sur la ligne 1 Compléter et diversifier l'offre de transport public pour un meilleur accès à l'emploi des zones prioritaires L'emploi à portée de bus Transport et qualité de service Création d'un service d'information multimodal Création de lignes de transport à la demande	AMBOISE LANGRES COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE BOURG EN BRESSE COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU CHOLETAIS ISTRES SYNDICAT d'AGGLOMERATION NOUVELLE OUEST PROVENCE COMMUNAUTE URBAINE DU GRAND NANCY SYNDICAT MIXTE DE TRANSPORT DES ALPESMARITIMES (SYMITAM) COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE BRIVE
Autres projets (7)	Des solutions de transports innovantes pour un accès à l'emploi facilité Mobilitours Aide à la mobilité Pour l'emploi : Lien social et apprentissage de la mobilité La promotion de l'usage des modes doux de déplacement Amélioration du lien social : des quartiers en mouvement Le Havre – agglo – mobilité emploi	MOULINS COMMUNAUTE SYNDICAT INTERCOMMUNAL DES TRANSPORTS URBAINS DE L'AGGLOMERATION DE TOURS (SITCAT) BLOIS CHAMBERY AGENCE ECOMOBILITE COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE VILLEFRANCHE SUR SAONE AUBENAS SYNDICAT INTERCOMMUNAL DE TRANSPORTURBAIN TOUT'ENBUS LE HAVRE

Source : Secrétariat Général à la ville . http://www.ville.gouv.fr/IMG/pdf/Liste_des_projets_laureats.pdf