



La motilité pour l'insertion professionnelle et sociale

Des besoins des populations sensibles aux modalités d'évolution de leur motilité

Rapport final

Stéphanie Vincent-Geslin

Emmanuel Ravalet

Antoine Rode

Vincent Kaufmann



Table des matières

Introduction générale.....	6
-----------------------------------	----------

Partie 1 : La motilité pour l'insertion professionnelle et sociale. Approches quantitatives.....

Introduction	7
I. Présentation des données disponibles et méthodologie	7
I.1. Les données du diagnostic en provenance de l'Association Mouvances.....	7
I.2. Les données issues de l'enquête complémentaire.....	12
II. La motilité et ses trois dimensions.....	12
II.1. Les compétences de mobilité.....	13
II.2. Les accès	17
II.3. Les projets.....	19
III. Les déterminants sociaux, spatiaux et démographiques de la motilité.....	22
IV. Quels types de mobilité peuvent émerger ?	23
V. Les comportements de mobilité dépendamment de la motilité	26
Conclusion.....	33

Partie 2 : La motilité pour l'insertion professionnelle et sociale. Approches qualitatives

Introduction	35
I. Contexte de l'étude et description des terrains d'enquête.....	36
I.1. Monographie des trois villes retenues pour l'enquête	37
I.2. Fiches d'identité des associations retenues dans l'enquête.....	46
I.3. Description du déroulement de l'enquête qualitative	48
II. Les publics rencontrés : situations sociales et profils de mobilité.....	52
II.1. Profils sociaux	52
II.2. Profils de mobilité	54
III. Itinéraires des publics au sein de l'association.....	69
III.1. Les canaux d'entrée dans l'association	69
III.2. Les principales réalisations avec les associations	73
III.3. Les conseillers en mobilité, acteurs pivots dans le suivi des personnes.....	76
III.4. Les étapes et la durée du suivi par les associations.....	81
IV. Le rôle des associations sur les compétences de mobilité.....	85
IV.1. Le permis de conduire.....	85
IV.2. Les compétences modales et les accès	91
IV.3. Les compétences linguistiques : une amélioration dans le vocabulaire lié au code de la route	96
IV.4. Les compétences transports annexes et les compétences repérage.....	97

V. Effets sur l’insertion professionnelle et sociale.....	103
V.1. Des effets sur l’employabilité plus que sur l’emploi.....	103
V.2. Des transformations identitaires et sociales	107
Conclusion.....	110
Discussion et conclusion Générale	113
Annexes	121
Annexe : Précisions méthodologiques et définitions utilisées pour les monographies des villes de l’enquête.....	121
Annexes : Principales aides à la mobilité sur Besançon et Clermont-Ferrand.....	123

Table des encadrés, des graphes et des tableaux

Encadré 1: Focus sur la mobilité des actifs occupés à Clermont-Ferrand.....	40
Encadré 2 : Focus sur la mobilité des actifs occupés à Besançon	43
Encadré 3 : Focus sur la mobilité des actifs occupés à Montbéliard.....	45
Encadré 4 : Extrait de notes prises à l'issue de l'entretien avec Nadia	50
Encadré 5: Tableau des enquêtés	51
Encadré 6 : La stigmatisation des « sans permis »	63
Encadré 7 : Le permis de conduire, seul frein à l'emploi ?.....	65
Encadré 8 : Représentations de l'automobilité.....	67
Encadré 9: Exemples d'actions identifiées dans le cadre du diagnostic	74
Encadré 10: Qui abandonne les associations d'aide à la mobilité ?.....	85
Encadré 11: Le permis de conduire, une épreuve.....	88
Graphe 1 : Structure d'âge de l'échantillon par rapport à la population française	8
Graphe 2 : Structure d'âge pour les enquêtés selon la structure de suivi	9
Graphe 3 : le genre des enquêtés selon la structure de suivi	9
Graphe 4 : Niveau de scolarité des enquêtés	10
Graphe 5 : Situation professionnelle et sociale des enquêtés ayant entre 20 et 64 ans	11
Graphe 6 : Situation professionnelle et sociale des enquêtés ayant entre 20 et 64 ans selon la structure d'accueil	11
Graphe 7 : Les compétences dans les agglomérations de Montbéliard et de Clermont-Ferrand	15
Graphe 8 : Les accès dans les agglomérations de Montbéliard et de Clermont-Ferrand	18
Graphe 9 : Les projets dans les agglomérations de Montbéliard et de Clermont-Ferrand.....	21
Graphe 10 : Evolution des indices intermédiaire et de l'indice de motilité par territoire et pour chaque échantillon.....	25
Graphe 11 : Evolution des dimensions de l'indice de motilité dépendamment du statut de chômeur ou d'actif occupé dans l'échantillon représentatif Montbéliard/Clermont-Ferrand	30
Graphe 12 : Evolution des dimensions de l'indice de motilité dépendamment du statut de chômeur ou d'actif occupé dans les deux échantillons.....	31
Graphe 13 : Niveau de scolarité des enquêtés	53
Tableau 1 : Structures d'insertion impliquées dans la récolte des diagnostics Mourances	8
Tableau 2 : Précisions relatives aux quotas géographiques pour l'enquête complémentaire	12
Tableau 3 : Analyses successives de régression pour chaque compétence, accès et projet.	22
Tableau 4 : Régression logistique de l'utilisation des transports collectifs.....	27
Tableau 5 : Régressions linéaires sur la pratique des TC, de la marche et de la voiture selon les compétences, les accès et les projets	28
Tableau 6 : Régression linéaire de l'indice de motilité.....	33

Introduction générale

L'objet de la recherche Mouvances est de questionner les liens entre la motilité, c'est-à-dire le potentiel de mobilité, et l'insertion professionnelle et sociale. Par insertion professionnelle, nous entendons l'entrée ou le retour dans l'emploi. Ce terme est d'abord apparu comme une catégorie de l'action publique et désigne tout autant le processus que le résultat du processus. L'insertion sociale se définit plus largement par le fait de participer pleinement au fonctionnement d'une société ; par l'emploi donc, mais aussi par des activités de consommation, de loisirs et des contacts sociaux réguliers.

Ce travail a été mené en combinant sur le plan du montage méthodologique une approche quantitative sur deux bases de données et une approche qualitative avec des entretiens individualisés. L'objet de ce présent rapport est de rendre compte des résultats obtenus au cours de l'ensemble des analyses réalisées avec, sur le plan quantitatif, l'échantillon fourni par l'Association Mouvances (composé principalement de personnes en difficulté sur le plan social) et l'échantillon représentatif de la population des territoires de Montbéliard et Clermont-Ferrand, et sur le plan qualitatif des entretiens approfondis (de visu ou téléphoniques) auprès de 22 personnes suivies par les associations Roue de secours et Plateforme Mobilité 63.

L'objet de ce document est de répondre aux quatre questions qui ont articulé notre travail, à savoir :

- Q1 : Comment construire un indicateur de motilité pour diagnostiquer puis travailler sur la mobilité des personnes, dans la perspective d'une meilleure insertion professionnelle et sociale ?
- Q2 : Comment évolue la motilité dans le temps pour une personne donnée ? Quels sont les points les plus difficiles à faire évoluer ? Comment se passe le processus d'intériorisation des connaissances et des compétences, de construction de nouveaux projets ? Quel est le rôle de l'accompagnateur dans ces évolutions ? Quel lien entre ces évolutions et l'accès à l'emploi d'une part, et l'insertion sociale d'autre part ?
- Q3 : Y a-t-il des spécificités sociales de la motilité ? La motilité est-elle une modalité d'expression de l'appartenance à certains groupes sociaux ? Par extension, il s'agira de se demander si le potentiel de mobilité constitue aujourd'hui la nouvelle question sociale, ou du moins une reformulation de cette question classique de la sociologie.
- Q4 : L'indice de motilité dépend-il du territoire de vie de la personne, et plus précisément de l'offre en présence qui constitue la dimension accès contextuel de la motilité ?

Nous reviendrons successivement et de manière précise sur ces quatre questions dans une synthèse finale, qui articulera l'ensemble des enseignements auxquels nous avons abouti.

Partie 1 : La motilité pour l'insertion professionnelle et sociale. Approches quantitatives

Introduction

Pour travailler le lien entre motilité et insertion sociale et professionnelle, nous nous basons dans cette première partie sur un diagnostic de motilité qui pointe plusieurs éléments en lien avec la motilité (parmi les compétences de mobilité, les accès - leur disponibilité et la connaissance que les personnes en ont - et les projets). Ce diagnostic a été monté par l'association MOUVANCES et est rempli depuis plusieurs années par les personnes qui font appel à ses services. Le questionnaire est composé de 200 items environ et porte sur différents thèmes parmi lesquels :

- Les savoirs et compétences
- L'expérience
- L'environnement géographique et social
- Les moyens techniques et financiers
- La réglementation (assurance, papiers d'identité)
- Situation vis-à-vis du permis de conduire
- Auto-évaluation des freins
- Projets de la personne

L'association MOUVANCES a mis à disposition du bureau Mobil'Homme 2460 diagnostics remplis. Tous les territoires pour lesquels nous disposons d'au moins 100 diagnostics ont été conservés. Ces territoires sont les agglomérations de Moulins, de Dole, de Besançon, de Beauvais, d'Alès, de Clermont-Ferrand et le département de l'Aisne.

I. Présentation des données disponibles et méthodologie

I.1. Les données du diagnostic en provenance de l'Association Mouvances

L'analyse porte en premier lieu sur une base de données mise à disposition par l'association Mouvances, qui a construit le diagnostic et le vend à des associations situées dans diverses régions françaises. Ce sont les conseillers travaillant dans ces associations qui ont fait passer le diagnostic aux personnes concernées. Ces dernières sont dans des situations variées, elles sont en demande d'accompagnement pour un accès à l'emploi ou plus généralement pour une aide sociale.

Les structures auprès desquelles les diagnostics ont été passés sont présentées dans le tableau 1. Plus de 1300 enquêtés proviennent de la Plateforme Mobilité 63, une structure qui rassemble plusieurs associations dont les objectifs sont différents et complémentaires (AFIPA et FIT sont des auto-écoles sociales et Détours + est un garage social). L'association Roue de Secours, avec ses deux antennes dans le Doubs et le Jura ont fait passer quant à eux plus de 400 diagnostics. Les autres associations complètent l'échantillon avec un nombre de diagnostics remplis qui varie entre 50 et 200. A noter que ces structures n'ont pas systématiquement les mêmes missions et la même action

sur les territoires. Par exemple AMSAM, Association Médico-Sociale Anne Morgan, est une association plutôt orientée vers un public de personnes âgées qui porte une auto-école à statut associatif et un service de location sociale. Plusieurs Missions Locales (Moulins, Issoire, Beauvais et Alès) ce qui représente 522 passations utilisent l’outil pour un public de 16-25 ans. La plupart des autres structures sont des associations d’aide pour l’accès à l’emploi, avec un volet formation plus ou moins développé¹. A Saint-Nazaire, c’est la STRAN, l’exploitant du réseau des transports publics de l’agglomération de Saint Nazaire, qui accueille dans ses locaux une conseillère mobilité (poste financé par la région et la communauté de Commune), qui fait passer les diagnostics, anime des ateliers et assure le suivi des parcours.

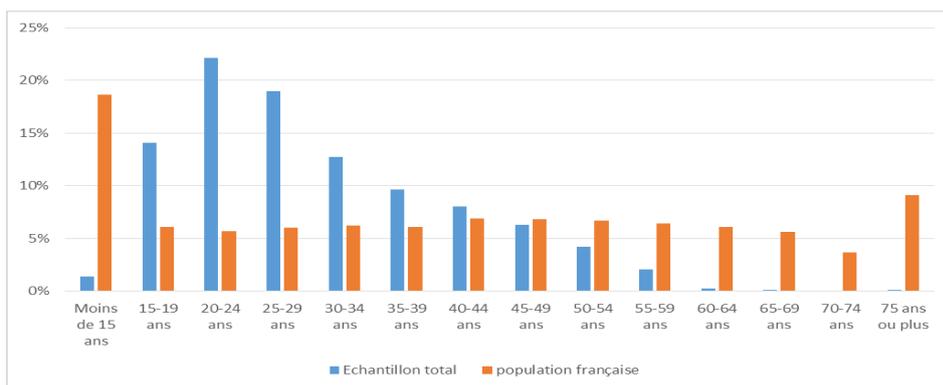
Tableau 1 : Structures d’insertion impliquées dans la récolte des diagnostics Mouvances

	Structures	Effectifs bruts	Parts des enquêtés
Plateforme Mobilité 63	FIT	636	25.1%
	AFIPA	208	8.2%
	Mobil'Aide Issoire	171	6.7%
	Mobil'Emploi Riom	158	6.2%
	Association détours+	110	4.3%
	API	51	2.0%
Roue de secours	Roue de secours 25	379	15.0%
	Roue de secours 39	35	1.4%
Mission locale Moulins	Mission Locale Moulins	189	7.5%
Maison de l'Emploi Alès	Maison de l'emploi Alès	175	6.9%
AMSAM	AMSAM	137	5.4%
STRAN St-Nazaire	STRAN St-Nazaire	128	5.0%
Maison de l'Emploi et de la Formation Beauvais	Maison de l'Emploi et de la Formation Beauvais	102	4.0%
Mission Locale Cournon	Mission Locale Cournon	56	2.2%
TOTAL	TOTAL	2535	100.0%

La base de données contient donc 2535 diagnostics. Pour mieux positionner l’échantillon analysé par rapport à la population française, nous avons extrait quelques données issues du recensement de la population (www.recensement.insee.fr/). L’âge moyen de l’échantillon est de 31 ans. La très grande majorité de l’échantillon a entre 15 et 59 ans. Les moins de 15 ans et les plus de 60 ans sont largement absents de notre étude. On note parallèlement la part très forte des 15-35 ans, qui représentent plus des deux-tiers de l’échantillon alors que cette catégorie d’âge ne concerne qu’un Français sur quatre.

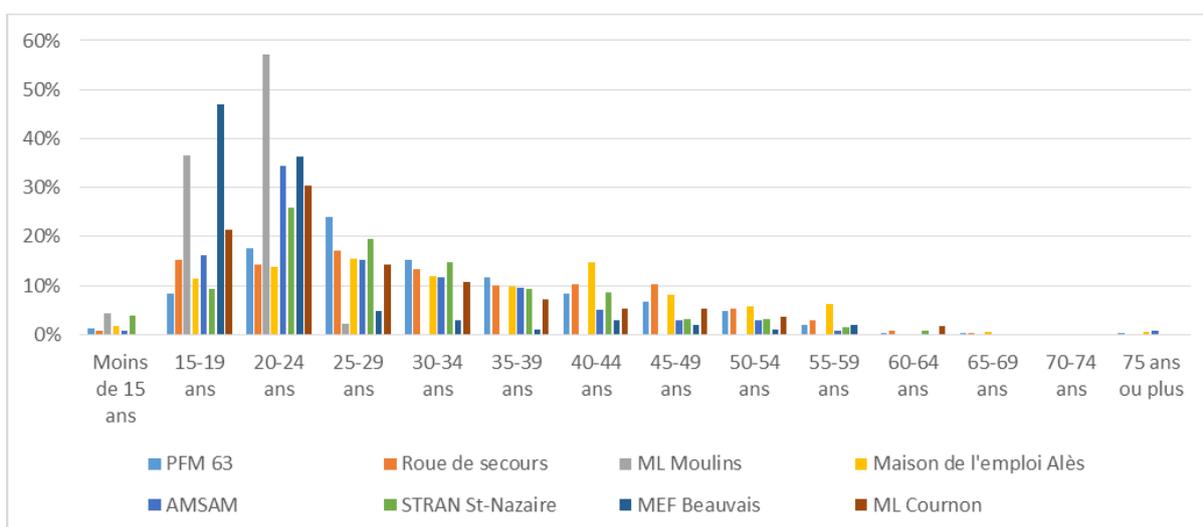
Grphe 1 : Structure d’âge de l’échantillon par rapport à la population française

¹ Dans l’ordre de présentation des associations dans le tableau 1, voici les liens vers leurs sites internet pour celles qui en ont un : www.platformemobilite63.fr, www.rouedesecours.org, www.ml-moulins.fr, www.mde-alescevennes.fr, www.mef-mulhouse.fr/4-egalite-diversite-et-mobilite/autoecole-sociale.html, www.amsam-02.com, www.stran.fr, www.beauvais.maison-emploi-formation-oise.fr.



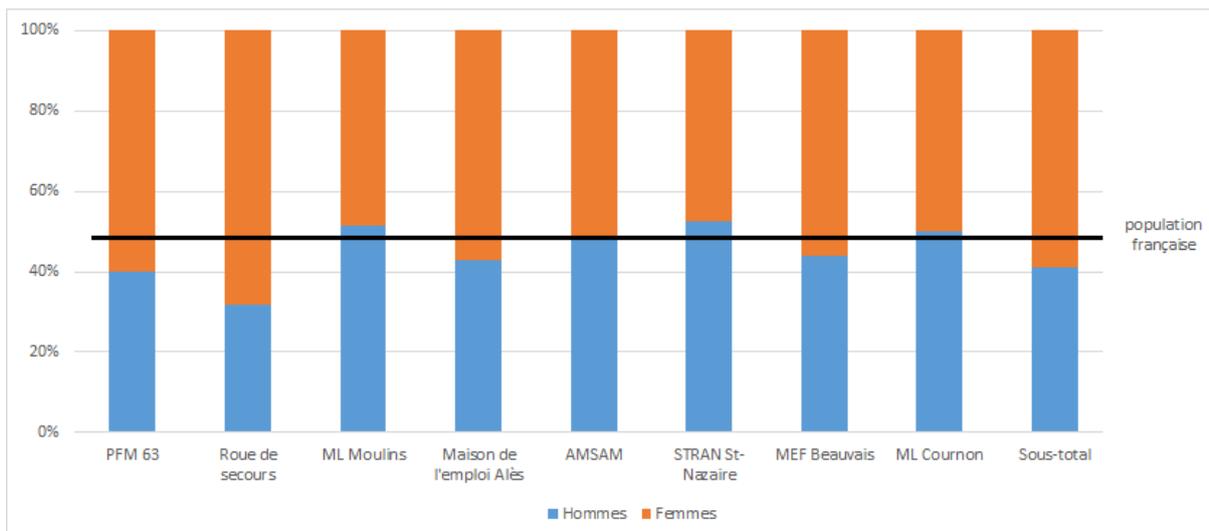
Des différences relativement importantes peuvent être notées selon les structures de passation des diagnostics, ainsi, la mission locale de Moulins ou la Maison de l’emploi et de la Formation de Beauvais touchent une population essentiellement composée de 15-25 ans. Les populations auprès desquelles travaillent la mission locale de Beauvais et l’association AMSAM sont jeunes également, mais de manière moins marquée que dans les deux cas précédemment cités.

Graph 2 : Structure d’âge pour les enquêtés selon la structure de suivi



En ce qui concerne le genre, les femmes sont légèrement surreprésentées dans notre échantillon au regard de la moyenne nationale. Elles sont 59% dans notre échantillon contre 51.6% dans la population française. La part de femmes parmi les personnes suivies dans l’association Roue de secours atteint presque 70%.

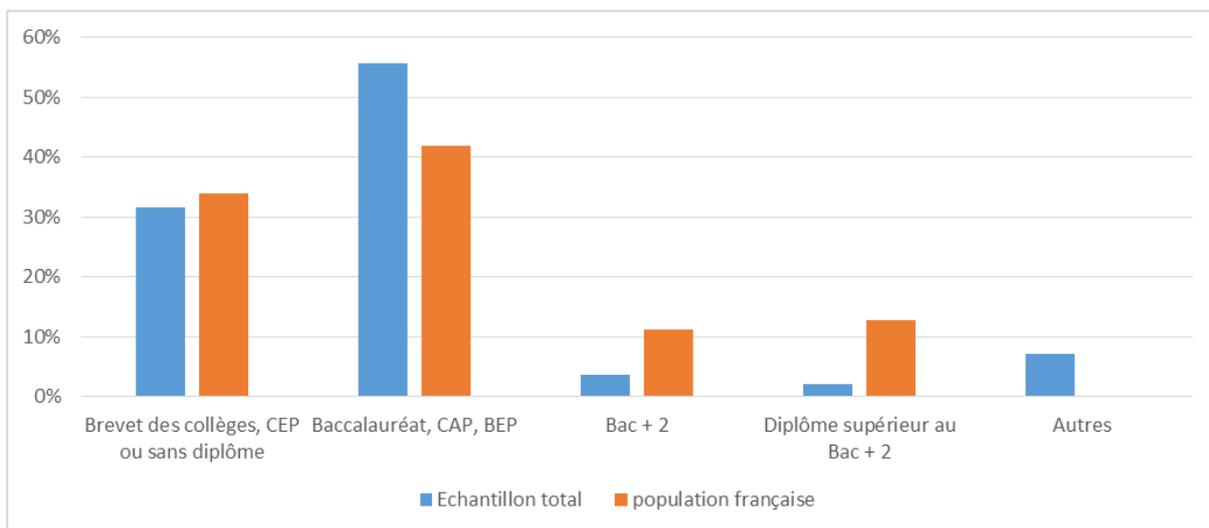
Graph 3 : le genre des enquêtés selon la structure de suivi



Les personnes présentes dans l'échantillon ont des niveaux de scolarité globalement inférieurs à ceux de la population française, principalement du fait de l'absence des personnes ayant une qualification universitaire. Parallèlement, on note l'importance dans notre échantillon de la catégorie des personnes ayant le Bac, CAP ou BEP, elle est largement dominée par celles qui ont un CAP ou un BEP (plus de 40 % sont dans cette situation, contre 14.5% ayant le Bac). Dans la population générale, cette tendance est inversée. Les différences entre structure ne sont pas significatives.

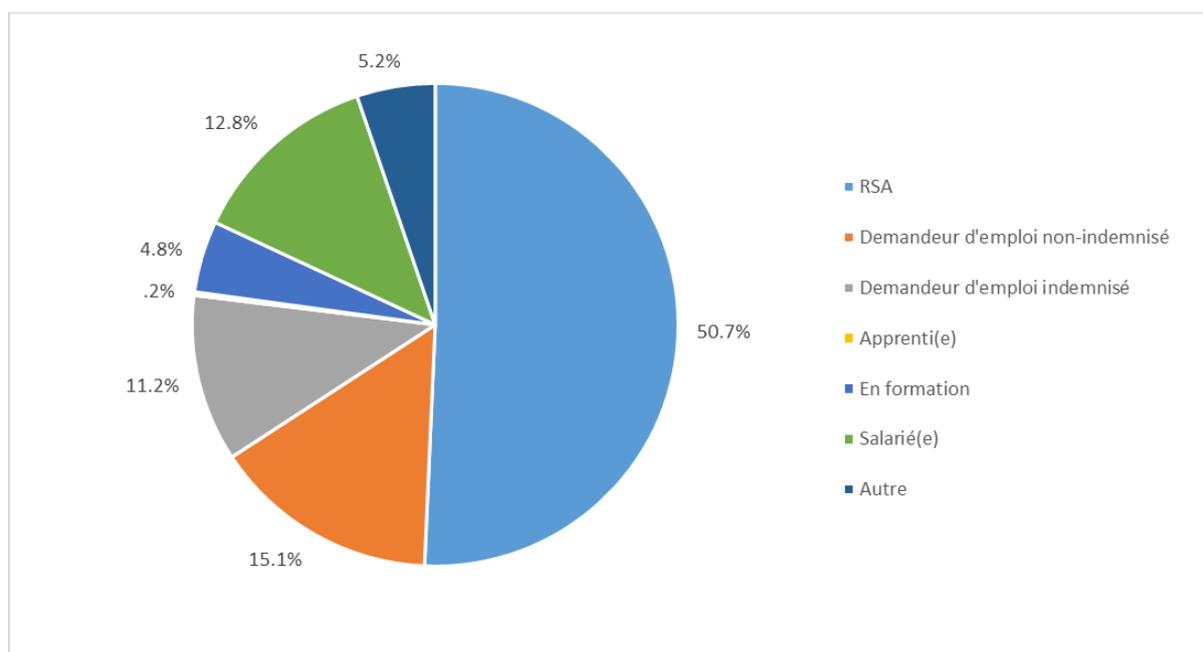
La situation sociale des enquêtés est difficile, seuls 11.5% des gens sont salariés tandis que 30% des gens sont demandeurs d'emploi (indemnisés ou non-indemnisés) et 44% des enquêtés perçoivent le RSA, revenu de solidarité active.

Graph 4 : Niveau de scolarité des enquêtés



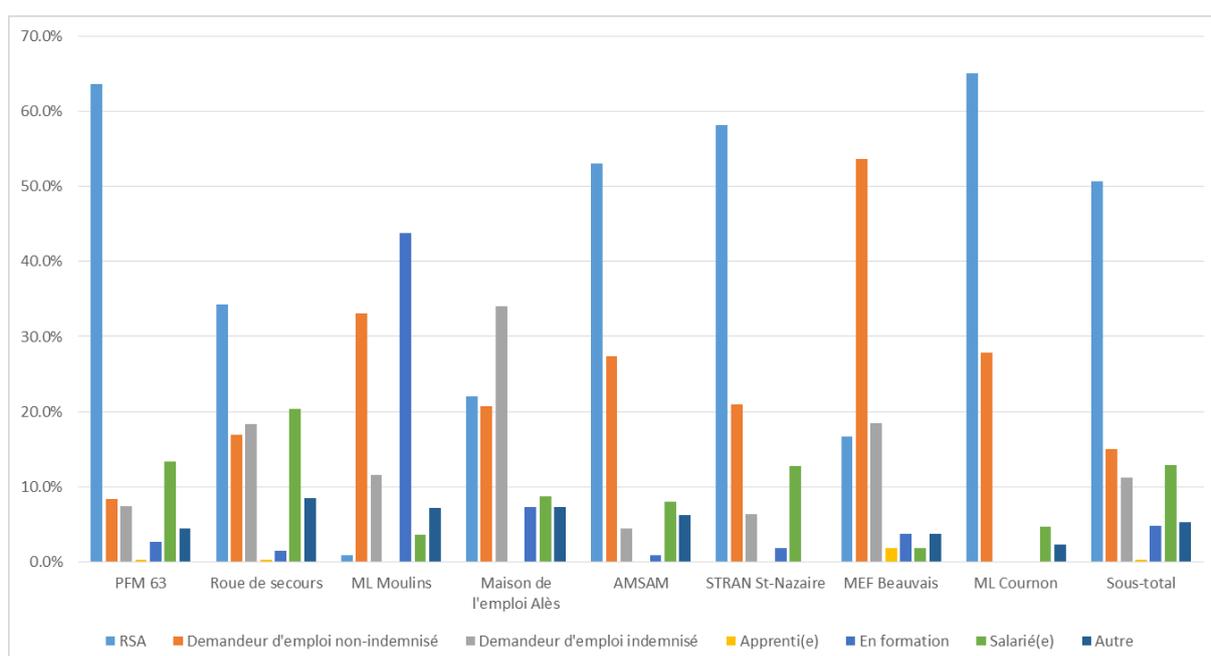
Finalement, la part des enquêtés concernée par le RSA, revenu de solidarité active, est de 51% (contre 5.2% des 20-64 ans dans la population française). Concernant le chômage, 7.1% des français entre 20 et 64 ans sont au chômage en étant indemnisés, et 6.8% sont au chômage sans indemnisation. Dans notre échantillon, ces chiffres, calculés pour la même tranche d'âge, sont beaucoup plus importants puisque 15% sont demandeur d'emploi sans indemnisation et 11% sont demandeurs d'emploi avec indemnisation.

Graphe 5 : Situation professionnelle et sociale des enquêtés ayant entre 20 et 64 ans



Les différences entre structure de suivi sont très importantes. Si la plupart des associations accueillent des populations qui pour la plupart sont au RSA. Plusieurs structures apparaissent un peu différentes. C'est le cas de la Roue de secours, qui accueillent 35% seulement de personnes au RSA, et plus de 20% de personnes salariées. La part des personnes en formation est très élevée dans la population des personnes qui sont dans la mission locale de Moulins, alors que les demandeurs d'emploi indemnisés sont majoritaires dans la maison de l'emploi à Alès et que les demandeurs d'emploi non indemnisés sont majoritaires dans la maison de l'emploi et de la formation de Beauvais (rappelons que la population dans cette structure est très jeune).

Graphe 6 : Situation professionnelle et sociale des enquêtés ayant entre 20 et 64 ans selon la structure d'accueil



I.2. Les données issues de l'enquête complémentaire

La compilation des données pour l'enquête complémentaire s'est déroulée du 7 au 26 Janvier 2016. La passation de l'enquête a été portée par l'entreprise Test-SA, et plus spécifiquement par Rémy Artignan, sous la responsabilité de Pierre-Frédéric Bonnet. Le principe initial était de conserver les questions du diagnostic initial de l'Association Mouvances, en l'adaptant de manière à ce que la passation puisse se faire par téléphone. Les formulations du type « Je possède un vélo » ont donc été transformées et sont devenues « Possédez-vous un vélo ? ». Les modalités de réponse sont restées inchangées et sont, pour la plupart, sous la forme binaire oui/non. Quelques filtres ont été ajoutés de manière à limiter la redondance de certains questionnements, souhaitée par Mouvances pour vérifier de la qualité des réponses, mais qui n'avait pas d'intérêt particulier pour cette seconde enquête au sens où elle n'ouvre pas à un suivi personnalisé. Nous avons finalement ajouté une question sur les revenus du ménage par tranches de 1000 euros, de manière à pouvoir tester les effets du capital économique sur les trois dimensions de la motilité.

Pour garantir la représentativité de l'échantillon, nous avons appliqué la méthode des quotas sur quatre variables, le genre, l'âge, les catégories socio-professionnelles (CSP) et le secteur de résidence. Pour cette dernière variable de contrôle, nous vous invitons à consulter le tableau 2.

Deux terrains ont été choisis pour la réalisation de cette enquête, à savoir Clermont-Ferrand et Montbéliard. Le choix de ces deux terrains est lié au travail parallèle réalisé avec les associations respectivement Plate-Forme Mobilité 63 (PFM-63) et Roue de secours (qui travaille sur les agglomérations de Dole, Besançon et Montbéliard. Sur chacun des territoires (Clermont-Ferrand Communauté et Pays de Montbéliard) et des secteurs (sans les communes-centres et communes-centres seules), nous nous sommes assurés de la possibilité d'avoir un échantillon suffisamment grand pour pouvoir mener des analyses comparatives fines sur le plan spatial.

Tableau 2 : Précisions relatives aux quotas géographiques pour l'enquête complémentaire

	Echantillon dans l'enquête Mouvances	Objectif enquête complémentaire
Clermont-Ferrand	430	240
Clermont (hors Clermont-F.) Communauté	140	160
Total territoire 1	570	400
Montbéliard	88	160
Pays de Montbéliard Agglomération (hors Montbéliard)	125	240
Total territoire 2	213	400

Sur l'échantillon prévu de 800 enquêtés, Test-SA nous a fourni un échantillon finalement composé de 803 personnes, dont la répartition selon les variables de contrôle est conforme aux quotas initialement définis.

II. La motilité et ses trois dimensions

Dans cette première partie relative aux résultats des analyses réalisées, nous souhaitons travailler sur les trois dimensions qui constituent l'indice de motilité, à savoir les compétences, les accès et les

projets. Ces trois dimensions se retrouvent aussi bien dans les travaux menés au LASUR sur la notion de motilité que dans la philosophie de construction du diagnostic Mouvances.

Sur la base des informations mises à disposition par le diagnostic, nous avons cherché, contrairement à ce que nous avons fait dans le livrable précédent (analyses des données issues de l'Association Mouvances), à mettre en place une gamme de compétences, d'accès et de projets qui soit analytique et non multivariée. Ce choix permet ensuite de faire des comparaisons sur plusieurs échantillons, puisque la définition analytique est stable et ne dépend pas de l'échantillon.

Dans les trois parties qui suivent, chacune étant associée à un pilier de la motilité, nous serons amenés à discuter de la pertinence de la variable à disposition en lien avec le sens qui peut y être associé du point de vue de la motilité, mais aussi à rendre compte des variables qui à notre avis manquent au diagnostic. Ces « informations manquantes » ne seront évoquées que dans la mesure où elles auraient été utiles et pertinentes au sein d'un indice de motilité et si elles sont en lien avec les enjeux pour lesquels le diagnostic a été pensé. Ces enjeux relèvent des questions de transports mais dans une perspective large en lien avec l'insertion professionnelle. Plus largement, les questions d'insertion sociale auraient pu être assez directement adressées dans le diagnostic, pourtant, nous verrons dans la suite de ce document qu'elles ne le sont pas vraiment.

La première phase du travail est de tester la variabilité de l'information dépendamment de la variable qui la porte. Ainsi, lorsque deux variables donnent des résultats qui sont trop liés l'un à l'autre, non seulement l'information donnée par ces deux variables est redondante, mais elle est doublée (puisque portée par deux variables quasi-identiques) et perturbe les analyses. Ce travail avait déjà été réalisé dans le livrable précédent. Nous utilisons pour ce faire une matrice de covariance anti-image.

Pour l'exemple, nous avons supprimé de l'analyse quelques variables en lien avec les compétences de mobilité et nous avons construit des variables composites qui permettent de porter une information que donnaient initialement plusieurs variables. Ainsi, les compétences parler, écrire et lire une autre langue ont été regroupées en une seule et unique variable, la même opération ayant été réalisée pour le français. Concernant la maîtrise des chiffres, les savoir-faire en matière d'additions, de soustractions, de multiplication, de divisions et la compréhension des pourcentages ont été regroupées. Finalement, une variable unique a été créée relativement à la peur de passer le permis, quelle que soit la raison de cette peur (peur vis-à-vis du code, de la conduite, de l'échec à l'examen ou autres).

II.1. Les compétences de mobilité

Une fois les données nettoyées d'éventuelles redondances, nous avons lancé des analyses factorielles de manière à mettre en évidence les liens qui pouvaient exister entre ces variables. Pour autant, les résultats de ces analyses factorielles ne sont pas utilisés directement mais viennent donner une idée de la manière dont certaines compétences sont liées à d'autres (sans qu'elles soient redondantes...).

Sans surprise, les liens entre les compétences ne sont pas les mêmes pour les deux échantillons à notre disposition. Par exemple, dans l'échantillon en provenance de Mouvances, nous avons mis en évidence un lien entre « ne pas bien parler Français », « parler une autre langue » et « ne pas savoir faire du vélo ». Ce lien ne ressort pas dans l'échantillon représentatif de la population à Clermont et Montbéliard. De fait, ce sont bien des compétences que nous pouvons considérer comme différenciées a priori. Le lien mis en évidence pour les personnes qui composent l'échantillon des

personnes suivies par les structures en lien avec Mouvances peut être interprété comme directement associé à ces personnes elles-mêmes. C'est en faisant dialoguer les résultats obtenus, et en prenant du recul par rapport au sens que nous souhaitons donner aux compétences que nous choisissons, que nous avons tranché pour 12 variables en lien avec les compétences. Les 12 formes de compétences retenues sont les suivantes (à noter que l'ordre n'a ici aucune importance et ne reflètent pas la variance expliquée par chaque axes des analyses factorielles réalisées) :

- **Compétences modales liées aux transports collectifs inter-urbains (quel que soit le mode)**

J'utilise sans problème le car, le train ou le TGV.

- **Compétences modales liées aux transports collectifs intra-urbains (quel que soit le mode)**

J'utilise sans problème le bus, le tramway ou le métro.

- **Compétences modales liées à la voiture**

Je sais conduire une voiture.

- **Compétences modales liées aux deux-roues moteur**

Je sais conduire un cyclomoteur ou une moto.

- **Compétences modales liées au vélo**

Je sais conduire un vélo.

- **Savoir-faire en situation de mobilité**

Je trouve facilement mon chemin dans un endroit inconnu et je sais me repérer à l'aide d'une carte ou d'un plan.

- **Compétences sociales**

J'ai peur quand je suis entouré d'inconnus et j'ai peur dans les transports en communs.

- **Compétences de recul/abstraction**

Je sais lire un tableau d'horaires de transport, j'évalue facilement un temps de transport, je sais calculer le coût d'un transport, je sais préparer mes trajets seuls.

- **Assurance dans des situations inconnues**

Je ne crains pas les endroits inconnus et je stresse quand je dois faire une démarche pour la première fois.

- **Assurance vis-à-vis des dangers de la route**

J'ai peur en voiture et j'ai peur de la conduite.

- **Compétences informatiques/billettiques**

Je sais utiliser un distributeur de billets de transport.

- **Compétences linguistiques**

Je sais parler, écrire, lire le français.

On pourra remarquer la palette relativement large des compétences couvertes ici. Si certaines d'entre elles sont purement modales, d'autres vont toucher le rapport à l'autre, les capacités de communiquer avec des personnes inconnues, le rapport aux espaces inconnus, etc.

Notons tout d'abord la séparation faite entre les compétences de transports collectifs inter et intra urbains. Nous avons en effet noté une relative autonomie des variables associées à ces deux grands types de compétences dans l'échantillon Clermont-Montbéliard. Parallèlement, les implications sont relativement différentes du point de vue des possibilités offertes par les transports intra- et inter-urbains (respectivement liés au quotidien et à l'occasionnel).

Les savoir-faire en situation de mobilité et les compétences de recul/abstraction ont été conceptualisées suite à un regroupement de plusieurs variables suggéré par les résultats des analyses factorielles.

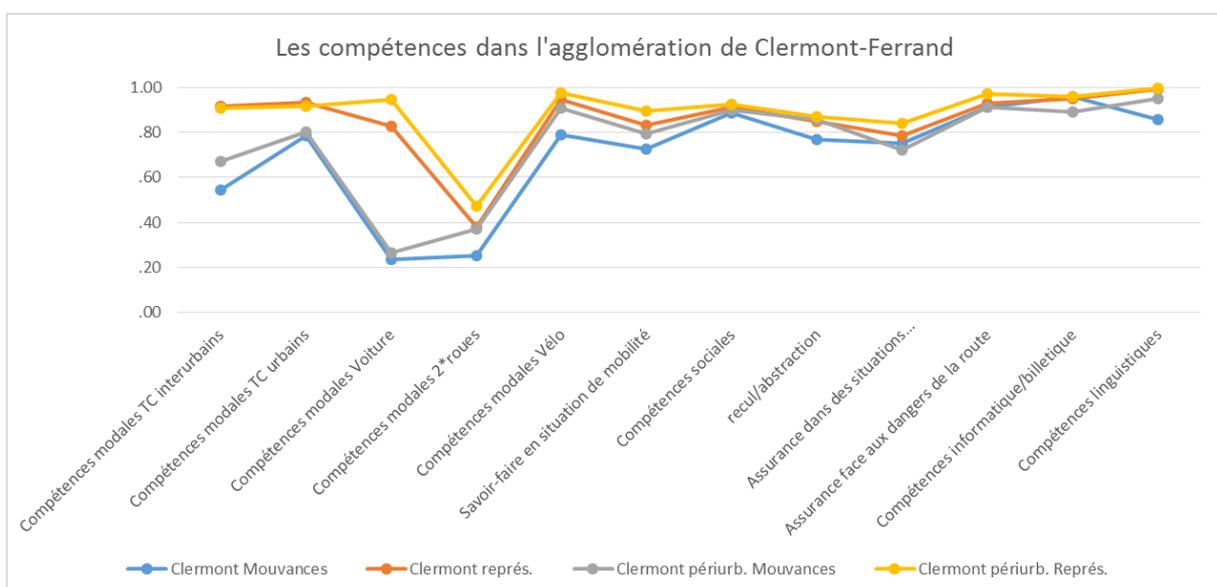
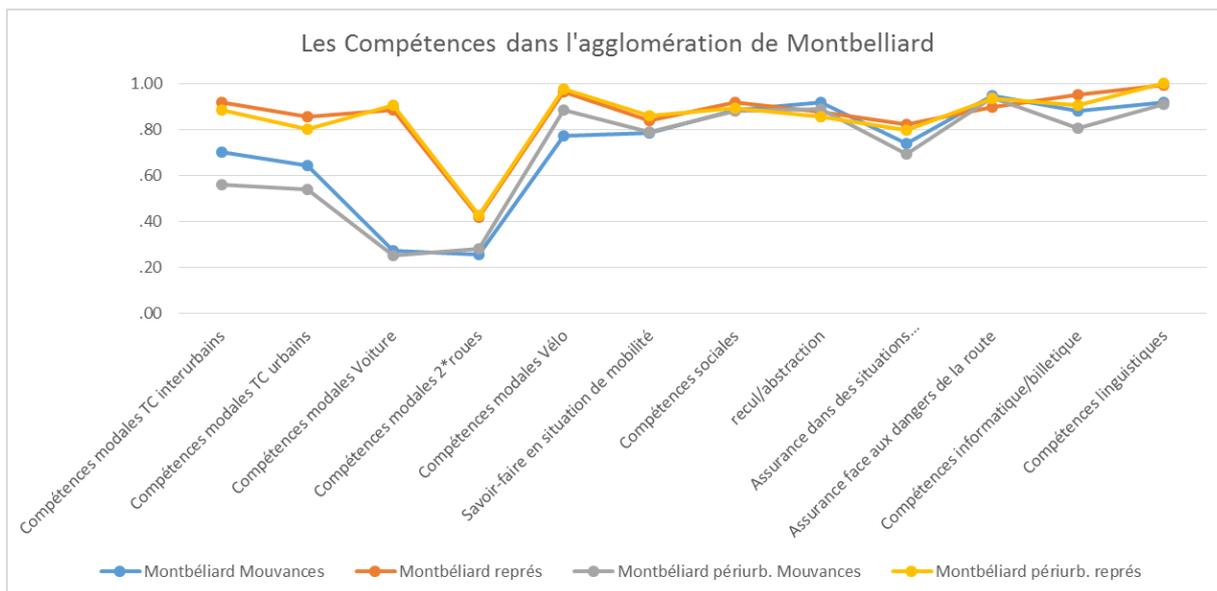
En ce qui concerne la variable « savoir utiliser un distributeur de billet », nous avons décidé de l'isoler conformément au résultat des analyses réalisées sur l'échantillon représentatif Clermont/Montbéliard. Cela pourrait être associé plus largement à un savoir-faire relatif à l'usage des outils informatiques avec écran tactile. Nous regrettons ici l'absence de variables permettant de mesurer le degré de familiarisation des personnes avec internet, les ordinateurs, les smartphones, etc. La présence de ce type d'information pourrait utilement venir compléter cette compétence.

Nous avons finalement évacué les compétences linguistiques liées aux autres langues en considérant qu'elles ne permettaient que de manière très indirecte à l'insertion professionnelle. Ce choix pourrait être rediscuté dans la perspective où l'on peut considérer la migration internationale comme une solution éventuelle pour sortir d'une situation de chômage. C'est manifestement le choix qui a été fait par un grand nombre d'Espagnols à l'occasion de la crise économique qui a touché le pays depuis 2008.

Une grande famille de compétences nous semble manquer pour rendre compte des compétences nécessaires pour l'accès à un emploi, qui plus est avec un lien direct avec les questions de mobilité. Il s'agit en fait des compétences spatiales. Cela peut concerner la maîtrise des métriques, comme pourrait dire Jacques Lévy, mais pas dans une perspective théorique a-spatiale, puisque savoir évaluer les distances, les temps, etc. sont des éléments que nous retrouvons actuellement dans les compétences de recul et d'abstraction. Par contre, la maîtrise des distances dans les territoires locaux, la connaissance de trajets agréables à pied ou en vélo, savoir où sont situés les arrêts des transports publics, savoir où se trouvent les services, commerces, etc. sont des compétences qu'aucune question ne permet de couvrir.

Au-delà, le panel de compétence finalement retenu nous paraît plutôt large et assez satisfaisant.

Graphe 7 : Les compétences dans les agglomérations de Montbéliard et de Clermont-Ferrand



Les différences entre les courbes bleues et grises, et entre les courbes jaunes et oranges concernent des effets géographiques entre les villes centres et leur périphérie immédiate. Les Différences entre les courbes bleues et oranges, ou entre les courbes grises et jaunes sont liées aux échantillons, et donc aux populations et leurs spécificités sociales.

On remarque en premier lieu que les différences portées par la zone de résidence est relativement faible au regard de la différence existant entre les échantillons Mouvances et représentatif de la population de la zone. Entre les échantillons, les différences les plus fortes se relèvent au niveau des compétences modales. On note à ce niveau des différences extrêmement marquées, en particulier pour ce qui des compétences modales voiture. Les différences restent cependant significatives pour les savoir-faire en situation de mobilité à Clermont-Ferrand, l'assurance en situation de mobilité dans les deux agglomérations, les compétences informatiques et billettiques dans l'agglomération de Montbéliard et finalement les compétences linguistiques à Clermont-Ferrand.

11.2. Les accès

Les méthodes utilisées pour les accès sont les mêmes que celles que nous avons mises en œuvre au niveau des compétences. Nous avons choisi en premier de ne traiter dans cette section que des accès entendus comme un degré de proximité à un objet (véhicule, document administratif) ou un service (transport collectif, commerce, aide extérieure, etc.).

Nous avons dû retirer de l'analyse la variable relative à l'accès internet dans un cyber-espace. Ce lieu est largement dépassé aujourd'hui et l'accès des personnes à internet ne se fait plus vraiment dans ces espaces, mais soit avec un smartphone en tous lieux, soit avec des ordinateurs portables dans des lieux équipés de wi-fi (cafés, bibliothèques, etc.). Les questions du diagnostic devront être mise à jour de ce point de vue.

A l'image de ce que nous avons fait pour les compétences, nous avons travaillé avec une entrée modale pour un certain nombre d'accès. Tant que faire se peut, nous avons cherché à assurer une certaine homogénéité dans la segmentation modale associée alors.

Les 12 accès finalement retenus sont les suivants :

- **Accès à la voiture**

J'ai une voiture, j'ai le permis voiture et je circule avec un véhicule en règle.

- **Accès à la moto**

J'ai une moto, j'ai le permis moto et je circule avec un véhicule en règle.

- **Accès au vélomoteur**

J'ai un vélomoteur, j'ai le permis AM/BSR et je circule avec un véhicule en règle.

- **Accès au vélo**

J'ai un vélo et je peux stocker un deux-roues.

- **Accès aux transports collectifs urbains**

Je peux facilement rejoindre une gare SNCF ou routière.

- **Accès aux transports collectifs inter-urbains**

Je dispose de moyens de transport en commun près de chez moi et j'ai un abonnement de transport.

- **Accès aux services de proximité**

J'habite près de nombreux services (administrations, commerces, etc.) et je me déplace en sécurité dans mon quartier

- **Accès à internet**

J'ai accès à internet chez moi et j'ai accès à internet dans un tiers-lieux.

- **Accès à la santé**

Je n'ai pas de problème de santé qui limite mes déplacements.

- **Accès à l'autonomie**

Je ne dois pas demander la permission pour sortir de chez moi.

- **Accès à une aide extérieure**

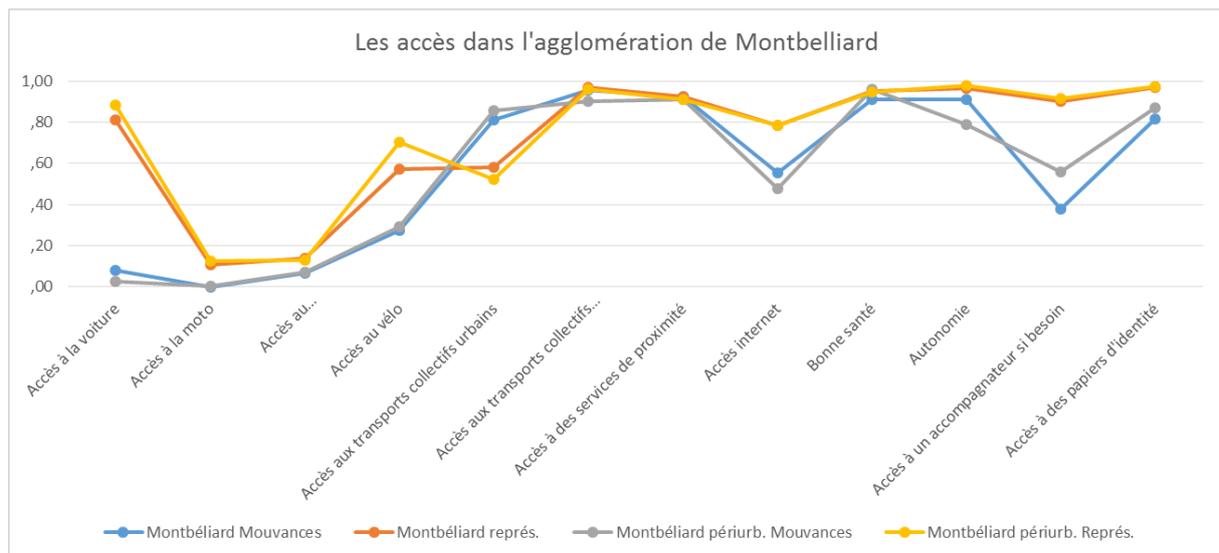
Je peux compter sur quelqu'un pour me transporter.

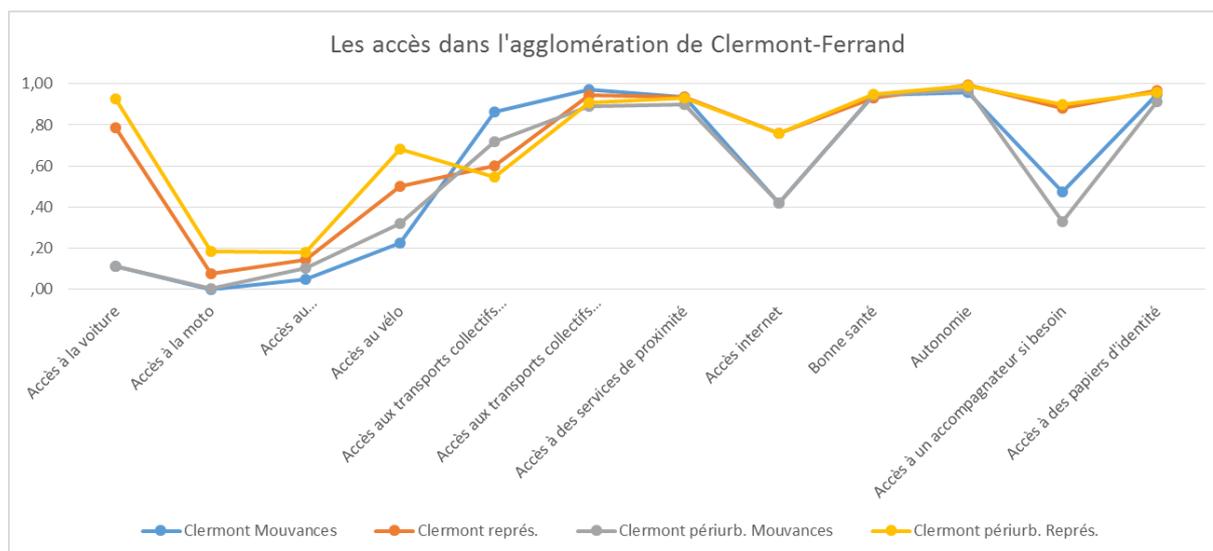
- **Accès à des papiers d'identité valides**

J'ai des papiers d'identité valides.

Les accès tels que définis permettent de recouper des informations liées aux déplacements mais parfois relativement indépendantes des questions de transport. On notera sur le plan modal le manque de systématique dans les questions posées. Ainsi, pour le vélo, la disponibilité d'un espace de stockage est questionnée tandis que l'accès à une place de parking pour la voiture n'est pas demandé, ni même l'accès à un lieu de stockage pour une moto ou un deux-roues moteur. Comme précisé précédemment, l'accès à internet doit aussi être retravaillé, avec à la fois l'accès au matériel associé (smartphone, ordinateur portable, ordinateur fixe) et l'accès au service en lui-même qui pourrait être mentionné avec un abonnement au domicile et un accès aux données numériques sur smartphone. La santé est ici mentionnée comme un accès, qui pourrait équivaloir à un accès à la marche en tant que mode de déplacement. Finalement, l'autonomie dans la décision de se déplacer (de sortir de chez soi) et la possibilité de compter sur une aide extérieure sont également des éléments qui viennent conditionner l'accès à la mobilité.

Graphe 8 : Les accès dans les agglomérations de Montbéliard et de Clermont-Ferrand





Comme dans le cas des compétences, les différences entre les zones centrales et périurbaines se révèlent globalement faibles au regard des différences qui émergent entre les échantillons. Cependant, un écart très net se fait jour entre ce qui relève des accès personnels et ce qui relève des accès contextuels. Ainsi, les accès personnels varient largement selon la population concernée, et ces différences sont spécifiquement fortes pour l'accès la voiture. Les différences d'accès à la moto sont déjà moins marquées, et elles sont faibles pour ce qui est des deux-roues-moteur. Pour le vélo, il est intéressant de noter que les personnes vivant en périurbain ont un meilleur accès au vélo (lié certainement aux possibilités et conditions de stockage), que ce soit pour les personnes suivies par PFM 63 et Roue de Secours ou la population dans son ensemble. Ces différences liées à la localisation résidentielle étaient également attendues pour rendre compte de l'accès aux transports publics. Or, elles se révèlent bien faibles et que ce soit dans le cas de Clermont-Ferrand ou de Montbéliard, les personnes de l'échantillon Mouvances semblent mieux positionnées par rapport à l'offre transport en commun que la moyenne de la population en général. On notera enfin les différences en lien avec l'accès internet, encore très fortes en 2015, au sens où elles sont 2 fois moins bonnes pour les personnes suivies par les deux associations que pour la population du territoire (on passe de 40% à 80%). Le dernier point sur lequel nous souhaitons nous attarder concerne l'accès à un accompagnateur si besoin est. Alors qu'un accès difficile à la mobilité pourrait être associé à des arrangements et des stratégies mis en place pour pouvoir se faire accompagner, en particulier pour cette population dont les accès à la voiture sont faibles. Pourtant, la disponibilité éventuelle d'un accompagnateur, très nettement plus forte dans la population générale que chez les personnes suivies par PFM63 et Roue de Secours, met ici en évidence soit un déficit effectif vis-à-vis d'une aide extérieure, soit les personnes de l'échantillon représentatif sont dans l'illusion de pouvoir être aidé mais ne testent jamais cette certitude puisqu'ils ne font pas de demandes en ce sens.

Les accès contextuels sont équivalents pour les deux populations étudiées et dans les deux villes. Ils renvoient à la proximité des transports collectifs, l'accès à des services de proximité et finalement la santé et l'autonomie.

II.3. Les projets

Indiscutablement, les projets, bien que questionnés dans le diagnostic Mouvances, sont le talon d'Achille du diagnostic pour la construction d'un indice de motilité satisfaisant. Nous ne reviendrons

pas sur les différentes étapes de l'analyse statistique qui ont prévalu au choix des projets retenus, qui sont les mêmes que pour les compétences et les accès.

L'enjeu ici est de questionner la manière dont les personnes se voient à l'avenir, à court, moyen ou long terme. La situation actuelle, c'est-à-dire les comportements effectifs des personnes enquêtés au moment où elles répondent au diagnostic, ne devrait théoriquement pas être lié de manière directe à ces projets. Comme dans les deux situations précédentes, nous avons fait le choix d'une entrée modale pour la première partie des projets mis en évidence. Les projets obtenus sont les suivants :

- **Projet de se déplacer en voiture**

J'aimerais passer le permis voiture. (Les personnes ayant déjà le permis ont été classées parmi les personnes ayant le « projet » de se déplacer en voiture, ce qui est une mauvaise manière de rendre compte des projets, mais qui est sans doute la moins mauvaise de celles que nous avons à disposition)

- **Projet de se déplacer en moto**

Je voudrais conduire une moto.

- **Projet de se déplacer en deux-roues moteur**

Je voudrais conduire un scooter et je voudrais conduire un vélomoteur.

- **Projet de se déplacer en vélo**

Je voudrais pouvoir louer ou acheter un vélo et j'aimerais apprendre à faire du vélo.

- **Projet de déménager**

Je souhaiterais déménager et j'ai un projet de déménager dans une autre ville.

- **Projet d'accepter des distances domicile-travail importantes**

A combien de temps de chez moi au maximum je peux accepter un travail.

- **Aimerais être aidé pour être plus mobile**

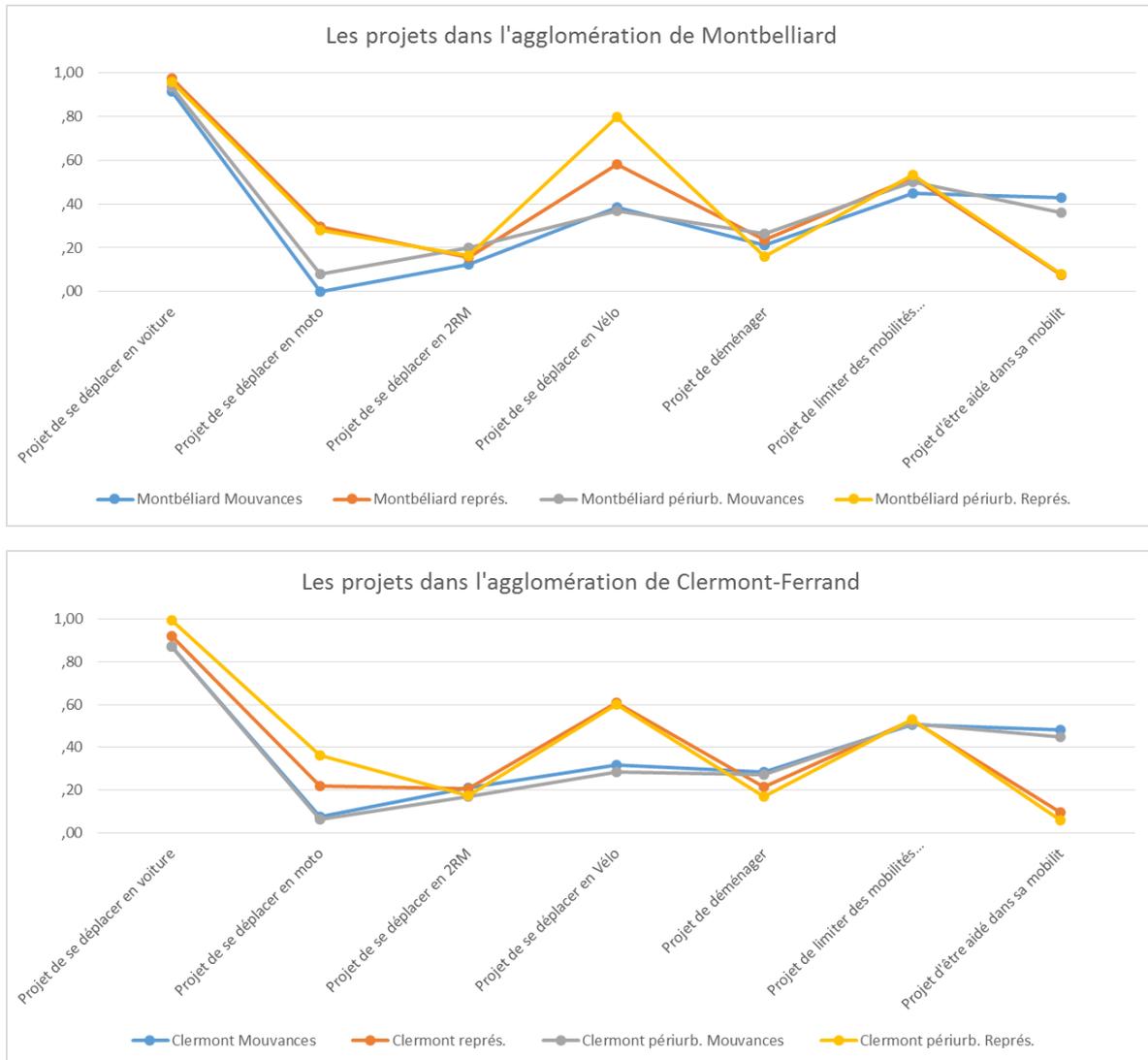
J'aimerais être accompagné dans mes projets de mobilité.

Les données dont nous disposons ne permettent pas d'aller plus loin dans la mesure des projets des personnes interrogées. Avant de discuter des éléments qui auraient utilement pu compléter ces projets, nous souhaitons préciser les raisons qui ont présidé au choix des variables utilisées pour chacun de ces 7 projets. Quelque part, la variable idéale pour discuter des projets en lien avec les modes de transport serait : « A l'avenir, j'aimerais utiliser un/une voiture/moto/deux-roues moteur/vélo/... pour me déplacer ». Tel quel, le questionnement a le mérite de ne pas être lié à la situation existante et peut être adapté à toutes les personnes, qu'elles se déplacent actuellement en voiture ou en moto, ou avec n'importe quel mode. Cette variable n'existe en l'état dans le questionnaire Mouvances que pour les deux-roues moteur. Par contre, demander si les personnes aimeraient avoir une voiture, un deux-roues moteur ou un vélo est certes nécessaire dans la perspective d'un suivi, mais est intimement lié au fait d'avoir ou pas le véhicule en question. Il en est de même pour les permis.

Au-delà des variables disponibles, le projet de se déplacer en transports collectifs n'est pas présent dans le questionnaire et ne peut donc pas être mesuré en l'état. La seule question approachante est

liée à la volonté éventuelle des personnes à avoir le permis TC, ce qui présume mal de l'envie de se déplacer avec ce mode. Au-delà des questions modales, voire même au-delà des questions transport, il serait pertinent de pouvoir avoir des informations sur la volonté des personnes d'accéder à certaines activités. En l'occurrence, des variables du type « J'aimerais travailler », « J'aimerais voir plus souvent mes amis », « J'aimerais avoir un bon accès à internet », « J'aimerais me déplacer pour faire mes courses » seraient autant de dimensions utiles sur les accès.

Graph 9 : Les projets dans les agglomérations de Montbéliard et de Clermont-Ferrand



Lorsque l'on se remémore les accès à la voiture et les compétences modales en lien avec la voiture, Il est intéressant de noter qu'aucune différence significative ne ressort entre les deux échantillons à Montbéliard, ni même d'ailleurs entre les zones centrales ou périurbaines des deux agglomérations étudiées, au niveau de la volonté de se déplacer en voiture. A Clermont-Ferrand, les personnes qui résident dans les zones périurbaines semblent être « toutes » orientées dans leur projet vers la voiture.

Dans les deux agglomérations considérées, les personnes suivies par les associations PFM63 et Roue de Secours ont des projets d'utilisation du vélo qui sont moins développés que ne le sont ceux de la population en général. Par contre, les projets de déménagement sont plus importants chez les

personnes de l'échantillon Mouvances, ce qui peut être mis en parallèle de leur situation professionnelle non stabilisée.

III. Les déterminants sociaux, spatiaux et démographiques de la motilité

En comparant les niveaux des différentes compétences, des accès et des projets dans l'agglomération de Clermont-Ferrand et dans celle de Montbéliard, nous avons pu mettre en évidence quelques différences. Il reste néanmoins impossible à ce stade de statuer sur ce qui explique ces différences, des spécificités spatiales ou des caractéristiques différentes des populations vivant dans ces deux territoires. Nous avons donc choisi d'approfondir les analyses de chacun des éléments constitutifs de la motilité en construisant des modèles de régression logistiques (lorsque les valeurs qui peuvent être prises sont binaires), soit linéaires multiples lorsque plusieurs valeurs entre 0 et 1 peuvent être prises. Les variables explicatives sont des variables spatiales (agglomération de résidence), sociales (niveaux de revenu, niveau de scolarité et CSP) et démographiques (âge et sexe). Les résultats sont synthétisés dans le tableau suivant. Chaque ligne rend compte des résultats d'un modèle. Ainsi, la première ligne se lit de la manière suivante : Plus le niveau de scolarité est élevé et plus jeune est la personne, plus les compétences modales TC interurbaines seront élevées. Les autres variables ne sont pas liées de manière significative à cette compétence.

Tableau 3 : Analyses successives de régression pour chaque compétence, accès et projet.

	Territoire	Revenus	Scolarité	CSP	Age	Sexe
Compétences modales TC interurbains			+		-	
Compétences modales TC urbains	Clermont-Ferrand		-			
Compétences modales Voiture			+		+	
Compétences modales 2*roues						Hommes
Compétences modales Vélo						
Savoir-faire en situation de mobilité			+			Hommes
Compétences sociales			-			Hommes
recul/abstraction			-		-	Hommes
Assurance dans des situations inconnues						Hommes
Assurance face aux dangers de la route						Hommes
Compétences informatique/billetique	Clermont-Ferrand		+	Cadres/professions intellectuelles supérieures	-	
Compétences linguistiques			+			
Accès à la voiture		+	+		+	
Accès à la moto						Hommes
Accès au vélomoteur/mobylette/scooter					-	Hommes
Accès au vélo		+				
Accès aux transports collectifs urbains				Ouvriers	-	
Accès aux transports collectifs interurbains	Montbéliard				-	
Accès à des services de proximité			+		+	
Accès internet		-			-	
Bonne santé						
Autonomie						
Accès à un accompagnateur si besoin						
Accès à des papiers d'identité	Montbéliard					
Projet de se déplacer en voiture						
Projet de se déplacer en moto		+				Hommes
Projet de se déplacer en 2RM			-			Hommes
Projet de se déplacer en Vélo						
Projet de déménager		U			-	
Projet de limiter des mobilités intensives		U			+	Femmes
Projet d'être aidé dans sa mobilité		-			U	

Il est ainsi intéressant de noter que l'agglomération de résidence n'a que peu d'impact sur les 31 variables constituant la motilité telle qu'étudiée ici, à quelques exceptions près tout de même. Ainsi, les habitants de l'agglomération clermontoise ont des compétences modales TC urbains et billetique plus développées. Le fait qu'ils soient dans leur quotidien plus aisément soumis à ces modes et les moyens de paiement associés est une explication assez évidente à ce résultat. Les habitants de

l'agglomération de Montbéliard semblent avoir des accès aux transports en commun interurbains plus développés (sans d'ailleurs que leur niveau de compétence associé ne soit supérieur à celui des Clermontois), et leur accès à des papiers d'identité en règle est plus important. Ce dernier élément est certainement lié à une immigration récente plus importante à Clermont-Ferrand, qui est plus gros que Montbéliard.

Les liens entre les variables sociales et les compétences accès et projets sont plus importants. Au niveau des CSP d'abord, les catégories professionnelles supérieures et les cadres se révèlent avoir des compétences billettique et informatique plus développées, tandis que les ouvriers semblent avoir un meilleur accès aux transports publics urbains. Les niveaux de revenus ne jouent aucunement selon nos analyses sur les compétences des personnes, par contre les plus aisés ont un meilleur accès à la voiture et au vélo. Le résultat concernant l'accès internet est à mettre en lien avec la manière (datée) dont ces accès sont mesurés dans le diagnostic. Le projet de se déplacer plus en moto est également caractéristiques des populations plutôt plus aisées, et à l'inverse, le projet d'être aidé concernera préférentiellement les moins aisés. A noter finalement que les projets de déménager et de limiter les pendularités de longue distance sont l'apanage des revenus les plus faibles et les plus forts, tous deux contrastant avec les populations dont les revenus sont plus proches de la moyenne. La scolarité est la variable sociale dont les effets sur la motilité se révèlent être les plus importants. Les compétences augmentent souvent avec le niveau de scolarité, à l'exception des compétences TC urbains, des compétences sociales, et des compétences du type recul/abstraction.

A noter finalement que les variables démographiques ont un rôle qui se révèle très important, en particulier le genre, plusieurs des éléments constitutifs de la motilité sont significativement plus développés chez les hommes que chez les femmes, ces dernières marquant une plus grande propension à souhaiter limiter les pendularités intensives. Finalement, le rôle de l'âge des personnes semble jouer sur beaucoup des éléments mesurés ici, et tout particulièrement sur les accès aux modes de transport.

IV. Une vision synthétique de la motilité, typologie et indice

IV.1. Approche typologique

Pour faire suite à ce travail, nous avons essayé de construire, sur la base du positionnement des personnes sur les 31 axes de la motilité présentés précédemment, une typologie de la motilité.

Cette typologie s'est avérée très difficile à mettre en place, de par l'orientation du diagnostic vers les populations en difficulté sur le plan social. De ce fait, tous les essais de typologie réalisés, qu'ils soient factoriels ou déterministes, mènent à la mise en évidence d'un très gros groupe, et au-delà de très petits groupes qui s'expliquent par un positionnement singulier sur un seul des axes (par exemple la compétence linguistique ou l'état de santé).

Parmi tous les essais, nous avons finalement retenu la typologie suivante, qui met en évidence 7 groupes, avec une analyse factorielle préalable (qui permet de minimiser les effets de singularité de quelques répondants), puis une classification par centres mobiles avec la méthode de Ward.

Les groupes obtenus sont (dans l'ordre de taille) :

- **Les personnes mal à l'aise en déplacement (21%)** : leurs compétences modales sont bonnes, leurs accès également, mais le déplacement est source d'inquiétude pour eux. Que ce soient

dans les transports publics ou sur la route, ils ne sont pas rassurés, craignent les situations et les personnes inconnues. Ils sont également attentifs aux dangers de la route. Peu de solution s'offrent à eux : se faire aider pour lutter contre ce mal-être ou déménager pour se déplacer moins, on les retrouve plutôt ouverts sur ces deux points.

- **Les personnes monotopiques (17%)** : Ils ont plutôt de bons accès et de bonnes compétences, ce qui les distingue des autres groupes est qu'ils souhaitent limiter les mobilités professionnelles intensives. Ils souhaitent ainsi un mode de vie local.
- **Les mobeux (16%)** : Ces personnes ont des compétences, des accès et des projets qui vont dans un même sens, celui des deux-roues moteur. Le seul élément les distinguant et échappant à la mobylette ou au scooter et qu'ils montrent ou ouverture (dans leur projet) vers la moto...
- **Les automobilistes exclusifs (14%)** : Ces personnes ont des compétences, des accès et des projets très largement articulés autour de la voiture, mais le blocage monomodal tient principalement pour eux à leurs très faibles compétences relatives aux transports en commun alors même que leur accès à ces modes n'est pas mauvais.
- **Les personnes immotiles centrales (13%)** : Compétences, accès et projets sont globalement est presque systématiquement au plus bas si on les compare à ceux des autres groupes. Si les compétences sont toutes faibles, les accès aux transports collectifs sont les meilleurs, tout comme leurs accès au commerce de proximité, ce qui nous fait dire qu'ils vivent plutôt dans les zones les plus denses. Ils souhaiteraient pouvoir déménager et être aidés dans leurs mobilités.
- **Les personnes captives de la voiture (10%)** : Comme le groupe des automobilistes exclusifs, les compétences, accès et projets de ce groupe sont très largement articulés autour de la voiture. Par contre, pour eux, ce ne sont pas les compétences modales qui freinent une orientation vers d'autres modes que la voiture, mais leurs accès très faibles aux transports collectifs. Est-ce un problème pour eux ? En tous cas, ils ne souhaitent pas être aidés dans leur mobilité !
- **Les motards (8%)** : un peu à l'image des mobeux, nous sommes ici face à un groupe dont les compétences, les accès et les projets se distinguent de ceux des autres de par leur orientation commune autour de la moto.

Au regard d'un échantillon représentatif de la population dans deux agglomérations françaises que l'on peut considérer comme étant de taille moyenne, l'existence et au-delà l'importance des groupes dits des mobeux et des motards est relativement surprenante. Ces résultats sont à mettre en regard d'une approche qui permet de distinguer très nettement les compétences, les accès et les projets relatifs à chaque mode de transport et donc aux deux-roues moteur en particulier.

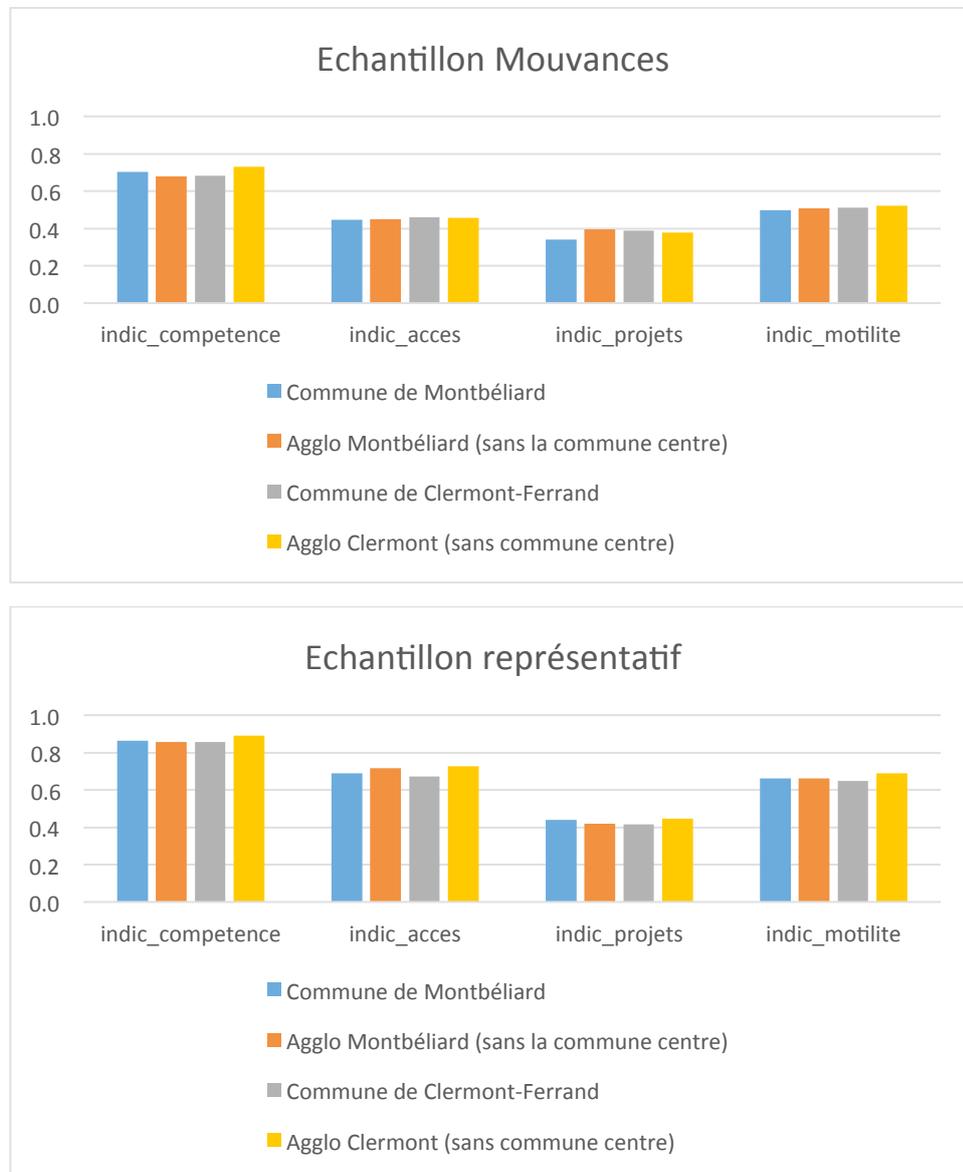
L'utilisation exclusive ou quasi-exclusive de la voiture va concerner deux types de population : Les personnes dites « automobilistes exclusifs » et les personnes dites « captives de la voiture ». Dans les deux cas, les projets de pratiquer des modes alternatifs à la voiture sont faibles. Cette faiblesse est liée pour le premier groupe à une faiblesse des compétences d'usage des modes alternatifs à la voiture, quand c'est l'accès qui semble pêcher dans le second cas.

IV.2. Approche indicielle

Sur la base des différents éléments constitutifs de la motilité, mesurés grâce au diagnostic Mouvances, nous pouvons calculer un indice en faisant la moyenne de l'ensemble des mesures faites

pour chaque pilier. Cela nous permet d'avoir un indice pour les compétences, un second pour les accès et un troisième pour les projets. La moyenne de ces trois indices intermédiaires nous donne un indice analytique final pour la motilité.

Graphe 10 : Evolution des indices intermédiaire et de l'indice de motilité par territoire et pour chaque échantillon



Les mesures présentées ici permettent de mettre en évidence la faiblesse des évolutions relativement à la zone de résidence des enquêtés. Par contre, les différences sont très fortes entre les indices intermédiaires de compétences, d'accès et de projets dans chaque territoire selon que la personne fasse partie des personnes suivies par les associations d'insertion ou qu'elle fasse partie de l'échantillon représentatif. Ces indices, intermédiaires et l'indice de motilité final, doivent permettre de mieux étudier les liens entre motilité et mobilité effective d'une part et entre motilité et insertion professionnelle d'autre part.

V. Motilité et mobilité effective, motilité et accès à l'emploi

V.1. Motilité et mobilité effective

Dans cette dernière partie de notre travail, nous proposons d'analyser les liens qui peuvent exister entre un certain nombre de pratiques en lien avec la mobilité et la motilité des personnes. Pour ce faire, nous analyserons systématiquement les effets de toutes les variables constitutives de la motilité, puis nous analyserons plus spécifiquement le rôle de la motilité abordée sur la base de la typologie qui vient d'être présentée.

Les premiers éléments sur lesquels nous proposons de revenir sont les différents usages des modes de déplacements, à commencer par l'usage de la marche. Parmi les 12 formes d'accès construites, les 12 formes de compétences et les 7 types de projets, deux variables uniquement vont jouer un rôle sur la pratique de la marche (cette évaluation est basée sur une analyse de régression linéaire). Le recours à la marche sera d'autant plus fort que les personnes ont des compétences modales TC urbains développées et un bon accès à ces modes de transport urbains.

Pour la pratique des transports collectifs, le modèle de régression fonctionne beaucoup mieux et plusieurs variables ressortent. Ainsi, la pratique des transports collectifs sera d'autant plus forte que les compétences modales TC urbains seront développées et que l'accès aux transports urbains sera bon. Par contre, lorsque les compétences modales en deux-roues motorisées sont fortes, la pratique des TC diminue. Plusieurs résultats concernent les projets. En effet, les projets de se déplacer en deux-roues moteur ou en voiture jouent tous les deux pour une pratique plus forte des TC. Ainsi, les utilisateurs des transports collectifs souhaitent utiliser plus la voiture ou les deux-roues moteur, ce qui suggère une certaine insatisfaction dans ces pratiques.

Les éléments qui vont jouer positivement sur la pratique de la voiture sont les compétences de mobilité TC interurbains et l'assurance dans les situations inconnues. A l'inverse, les compétences de mobilité TC urbains sont associées négativement à la pratique de la voiture. A noter au niveau des projets que plus on utilise la voiture, plus on déclare souhaiter utiliser le vélo et moins on déclare vouloir utiliser les deux-roues motorisées.

Si les liens entre nos variables constitutives de la motilité et la pratique de l'avion (avez-vous déjà pris l'avion ?) et du covoiturage (avez-vous déjà covoituré ?) sont faibles. La situation est différente pour ceux qui ont déjà fait du stop. Ainsi, il ressort que faire du stop est associée à la compétence modale voiture et aux savoir-faire en situation de mobilité. L'accès associé est faible pour la voiture et pour les transports urbains. Il semble donc que dans notre échantillon, la pratique du stop concerne les personnes qui vivent dans des milieux très dépendants de la voiture, qui savent les conduire mais n'ont pas d'accès à un véhicule.

Au regard de ces premiers éléments, il semble que les projets tels qu'ils ont été mesurés ne sont liés que de manière indirecte aux comportements effectifs des personnes. Il serait certainement utile de faire la différence entre ce que les personnes souhaiteraient faire dans le cadre de vie qui est le leur, et, autre question, que souhaiteraient-ils faire dans l'idéal. Cette distinction est susceptible d'être gardée en mémoire dans l'hypothèse de futurs travaux d'analyse de la motilité.

Au-delà de ces premières analyses, nous avons testé d'autres comportements en lien avec la mobilité mais non directement liés aux pratiques modales. Ainsi, nous avons réalisé des modèles de régressions linéaires pour tenter d'expliquer le fait de ne se déplacer que si on est accompagné, le

fait de partir parfois en vacances, le fait de s'être déjà absenté plusieurs jours pour le travail et le fait de faire des déplacements pour les loisirs, la journée, le soir et la nuit. Les variables explicatives, comme dans les analyses précédentes, sont les 31 ingrédients de la motilité présentés précédemment.

Les personnes qui ne se déplacent que lorsqu'elles sont accompagnées s'expliquent par le fait d'avoir de faibles compétences en situation de mobilité, de faibles compétences modales TC urbains, et le fait de souhaiter limiter dans les projets les mobilités intensives.

Tableau 4 : Régression logistique de l'utilisation des transports collectifs

	B	Standard Error	Exp(B)
Moins de 30 ans			
de 30 à 39 ans	.121	.245	1.128
de 40 à 49 ans	-.400	.246	.671
De 50 à 59 ans	.048	.246	1.049
Masculin			
Féminin	.462	.180	1.587**
Montbéliard			
Périurbain de Montbéliard	-.332	.237	.718
Clermont-Ferrand	.862	.255	2.369**
Périurbain de Clermont-Ferrand	.511	.266	1.667*
Artisan/Commerçant/Chef d'entreprise			
Cadre et profession intellectuelle supérieure	.726	.566	2.067
Profession intermédiaire	.658	.527	1.930
Employé	.568	.532	1.765
Ouvrier	.727	.547	2.068
Moins de 2000 euros			
de 2000 à 3000 euros	-.386	.218	.680
de 3000 à 4000 euros	-.601	.264	.548
Plus de 4000 euros	-.371	.273	.690
fin de troisième ou avant			
CAP/BEP	-.119	.349	.888
BAC	.022	.357	1.023
BAC+2	.347	.378	1.414
supérieur à BAC+2	.795	.363	2.214**
Les mal à l'aise en déplacement			
Les locaux monotoniques	.191	.272	1.211
Les mobeux	.109	.271	1.115
Les automobilistes exclusifs	-.244	.280	.783
Les immobiles centraux	2.167	.472	8.731**
Les captifs de la voiture	-.174	.318	.840
Les motards	-.058	.340	.944
Constante	-.046	.404	.955
Signification du modèle			.000
N			715.000
Chi2			140.128
Degrés de liberté			20.000
Log de vraisemblance			801.591
R-deux de Naegelkerke			.243

Aucun élément constitutif de la motilité ne joue un rôle sur le fait de partir ou pas en vacances, ni le fait de s'être déjà absenté plusieurs jours pour le travail. Il est intéressant finalement de noter que le fait de pouvoir se déplacer pour ses loisirs le soir et la nuit ou le week-end est associé à un bon accès au vélo, à de bonnes compétences modales vélo et un accès à des services de proximité. Ce résultat est surprenant à nos yeux car l'accès à la voiture la nuit nous paraissait être une condition facilitant les déplacements de loisirs le soir, la nuit ou le week-end. La question justement de ces loisirs nocturnes est sans doute posée de manière à laisser ambiguë le fait de le faire effectivement, qui va concerner plutôt des populations jeunes, urbaines et le vélo et le fait de pouvoir le faire vis-à-vis de notre potentiel d'accès et nos compétences.

Nous finirons ces analyses par la présentation d'un modèle de régression logistique concernant la pratique des transports publics. Ce choix de variable analysée est lié au fait que les personnes qui utilisent la voiture sont extrêmement dominants et leur analyse par rapport à ceux qui ne l'utilisent pas est de ce fait très difficile. La lecture de cette analyse est riche puisqu'elle fait apparaître en premier lieu une influence du groupe de motilité. Ainsi, les immotiles centraux utilisent plus les transports publics que ne le font les mal à l'aise en déplacement. De fait, les immotiles centraux sont 92% à utiliser les transports collectifs, contre seulement 55% à 65% pour tous les autres groupes. Nous relevons ensuite le rôle du genre (les femmes les utilisent plus que les hommes), de la localisation résidentielle (les Clermontois utilisent plus les TC que les habitants de Montbéliard). Le revenu et les CSP n'ont pas d'effet statistiquement valide, mais il est intéressant de noter que la pratique des TC semble tout de même concerner plutôt les moins aisés. Finalement, le niveau de formation semble jouer un rôle, avec une pratique plus importante des transports collectifs par les personnes ayant les niveaux d'éducation les plus élevés.

Nous avons tenté de poursuivre l'analyse de l'impact de la motilité sur les pratiques en utilisant l'indice construit et présenté dans la section IV.2. de cette partie. Les résultats sont présentés dans les trois tableaux ci-dessous.

Tableau 5 : Régressions linéaires sur la pratique des TC, de la marche et de la voiture selon les compétences, les accès et les projets

freq_TC						
Modèle		Coefficients non standardisés		Coefficients standardisés	t	Sig.
		B	Ecart standard	Bêta		
1	(Constante)	16.185	1.715		9.437	.000
	indic_compétence	-.609	2.129	-.011	-.286	.775
	indic_accès	-19.564	2.004	-.369	-9.761	.000
	indic_projets	3.767	1.430	.091	2.635	.009

freq_marche						
Modèle		Coefficients non standardisés		Coefficients standardisés	t	Sig.
		B	Ecart standard	Bêta		
1	(Constante)	21.354	2.350		9.087	.000
	indic_compétence	-2.153	2.918	-.029	-.738	.461
	indic_accès	-16.676	2.746	-.239	-6.072	.000

indic_projets	3.489	1.959	.064	1.781	.075
---------------	-------	-------	------	-------	------

		freq_voiture				
Modèle		Coefficients non standardisés		Coefficients standardisés	t	Sig.
		B	Ecart standard	Bêta		
1	(Constante)	-10.515	2.053		-5.121	.000
	indic_competence	11.517	2.549	.163	4.518	.000
	indic_acces	24.394	2.400	.368	10.165	.000
	indic_projets	-5.903	1.712	-.114	-3.448	.001

La fréquence d'utilisation des transports collectifs se retrouve liée aux valeurs de l'indice des accès et celui des projets. Le premier lien est négatif, cela signifie que plus les accès sont bons, moins la personne utilise les transports collectifs. Ce résultat s'explique par l'importance des accès individuels par rapport aux accès contextuels dans le calcul de cet indice intermédiaire. Les liens entre la pratique effective de la marche et ces mêmes indices intermédiaires concernent encore les deux mêmes indices des accès et des projets, et dans le même sens. Par contre, la fréquence d'utilisation de la voiture est liée statistiquement avec les trois indices, positivement avec les compétences et les accès, négativement avec les projets.

Ces résultats restent difficiles en l'état à interpréter parce que les dimensions constitutives de chaque indice n'ont pas un effet univoque sur la fréquence d'usage des TC, de la marche ou de la voiture. Ainsi, un bon accès à la voiture va être associé à un usage plus faible des TC, tandis qu'un bon accès aux TC va être associé à un plus fort usage des TC.

Il serait donc nécessaire dans la perspective de construction d'un indice, de bien regrouper des éléments qui ont une relation directe ou indirecte, mais positive avec ce que l'on souhaite expliquer.

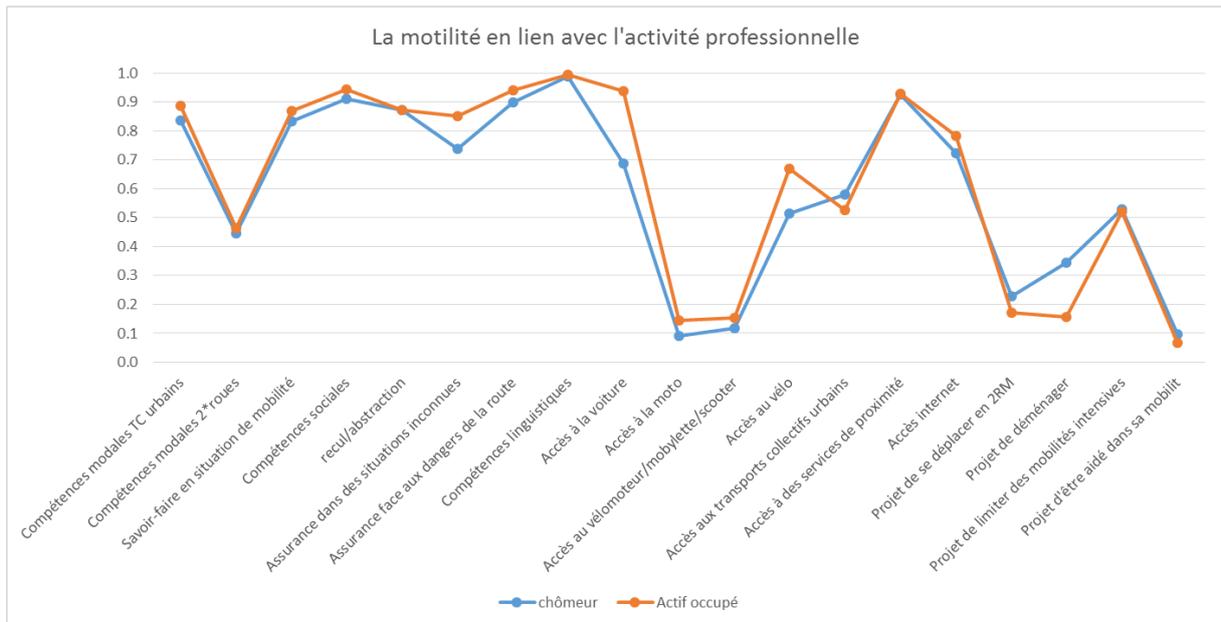
V.2. Motilité et accès à l'emploi

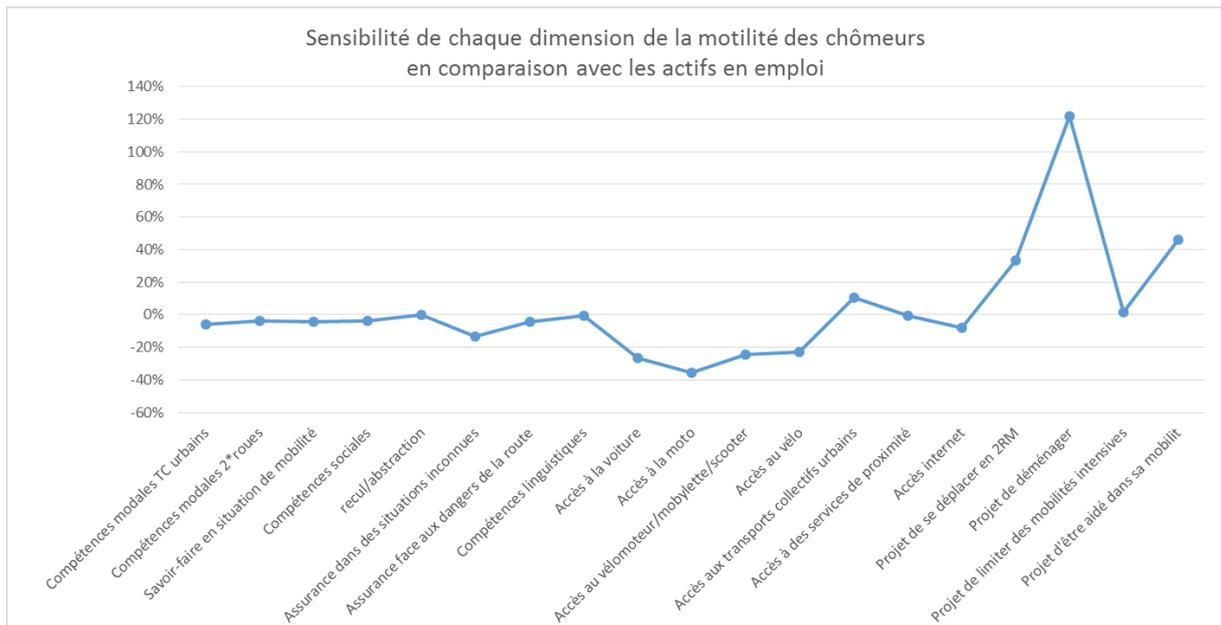
Nous proposons dans cette partie de calculer la différence pour l'ensemble des dimensions de la motilité entre les personnes au chômage et celles qui sont en emploi dans l'échantillon représentatif. Les résultats, présentés sur les deux graphes qui suivent, permettent de mettre en évidence les différences éventuelles qui peuvent exister au niveau des compétences, des accès et des projets, de manière désagrégée, entre les personnes qui sont en emploi et celle qui sont au chômage. Ce choix d'une comparaison entre ces deux statuts d'activité permet de limiter les effets indésirables de catégories telles que les personnes en formation (qui peuvent être en formation initiale) par exemple.

Les différences relevées (en volume sur le premier graphe, en relatif sur le second) concernent principalement au niveau des compétences l'assurance dans des situations inconnues (0.14 points en volume, et moins 17% en relatif). Les compétences sociales et l'assurance face aux dangers de la route peuvent également être, de manière moins nette, mentionnées. Les différences sont ensuite beaucoup plus nettes au niveau des accès individuels (voiture, moto, scooter ou vélo). Mais si différence il y a également sur les accès aux transports collectifs urbains, elle va dans le sens inverse

des précédentes, ainsi, les personnes au chômage ont un meilleur accès aux transports publics que les personnes en emploi. Les projets se démarquent également entre ces deux catégories. Pour autant, tels que mesurés ici on remarque que les projets des personnes au chômage sont plus importants que ceux des personnes en emploi. Les différences trouvent leur paroxysme dans le projet de déménager.

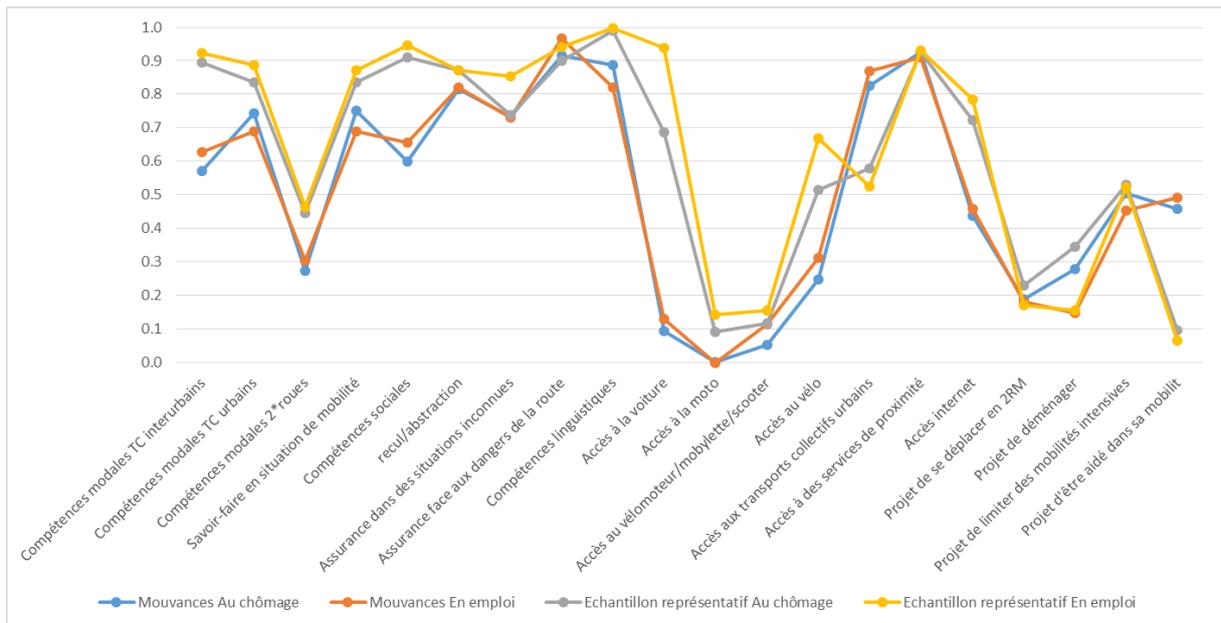
Graph 11 : Evolution des dimensions de l'indice de motilité dépendamment du statut de chômeur ou d'actif occupé dans l'échantillon représentatif Montbéliard/Clermont-Ferrand





Suite à ces premières analyses, nous avons poursuivi l'effort en considérant cette fois, de manière parallèle, les personnes de l'échantillon Mouvances et celles de l'échantillon représentatif. Il devient alors intéressant de voir que dans l'échantillon Mouvances, des différences qui n'apparaissaient pas avant se font montre. C'est en particulier le cas pour les compétences sociales et les compétences linguistiques. Ce résultat permet de mettre en évidence l'importance de ces deux éléments spécifiquement pour les populations suivies dans les associations. L'accès à la voiture est presque équivalent pour les personnes en emploi dans l'échantillon Mouvances en comparaison avec celles qui sont au chômage (indemnisé ou non). La différence est énorme par contre entre les personnes de l'échantillon Mouvances et celles de l'échantillon représentatif. L'interprétation peut être double. Soit le lien entre l'accès à la voiture et l'accès à l'emploi n'est pas si central que l'on pourrait le croire, soit ce résultat s'explique par l'approche binaire de l'accès à l'emploi, niant la considération de la qualité des emplois en question. En d'autres termes, les emplois occupés par les personnes suivies par les associations sont très différents des emplois occupés par la population en général.

Grphe 12 : Evolution des dimensions de l'indice de motilité dépendamment du statut de chômeur ou d'actif occupé dans les deux échantillons



La dernière analyse proposée ici est une régression linéaire multiple sur l'indice de motilité. Cette analyse a été réalisée sur une base compilant les échantillons Mouvances et représentatifs. Nous testons donc en parallèle des variables classiques (âge, genre, niveau d'éducation, localisation résidentielle) l'appartenance à l'un ou l'autre des deux échantillons. Le fait que la différence reste significative malgré la considération de toutes les autres variables nous montre que les deux échantillons sont statistiquement différents et ne pourraient être appariés.

Au-delà, la motilité est plus forte pour les hommes, pour les résidents de l'agglomération de Clermont-Ferrand (sans la commune centre), pour les personnes dans la vingtaine, pour les plus formés (en particulier au-delà de bac+2), pour les personnes en emploi et pour les personnes de l'échantillon représentatif.

Ces résultats permettent de montrer déjà les liens qui peuvent apparaître entre motilité et capital culturel (niveau de formation). Mais au-delà de toutes ces variables, il reste encore une fois, une différence forte entre les motilités des personnes selon l'échantillon duquel ils proviennent. Cette différence peut être considérée comme portée par la dimension sociale, tant les personnes suivies par l'échantillon Mouvances semblent être homogènes sur le plan social.

Tableau 6 : Régression linéaire de l'indice de motilité

		Coefficients ^a				
		Coefficients non standardisés		Coefficients standardisés		
Modèle		B	Ecart standard	Bêta	t	Sig.
1	(Constante)	.568	.006		95.847	.000
	Genre=Féminin	-.064	.004	-.269	-14.256	.000
	zonegeoenq=1.0	-.002	.007	-.005	-.240	.810
	zonegeoenq=2.0	.005	.006	.016	.770	.441
	zonegeoenq=4.0	.016	.006	.054	2.626	.009
	de 30 à 39 ans	-.012	.006	-.046	-2.172	.030
	de 40 à 49 ans	-.013	.006	-.046	-2.153	.032
	De 50 à 59 ans	-.025	.007	-.076	-3.542	.000
	niveau_scolarite=arret avant fin collège	-.051	.008	-.125	-6.175	.000
	scolarite=fin du collège	-.024	.008	-.061	-3.021	.003
	scolarite=BAC	-.007	.006	-.023	-1.081	.280
	scolarite=BAC+2	.008	.008	.021	.994	.320
	scolarite=BAC+3 et plus	.011	.007	.033	1.460	.144
	situationpro=1.0	.021	.007	.087	2.930	.003
	base=2.0	.128	.008	.540	16.949	.000

a. Variable dépendante : indic_motilite

Conclusion

L'ensemble des analyses menées et présentées dans ce document nous a permis d'avancer sur la manière dont on peut, sur la base d'un questionnaire (en l'occurrence un diagnostic), chiffrer la motilité en lien avec les pratiques de déplacement en général, et l'insertion professionnelle et sociale en particulier.

Nous avons pu, grâce au diagnostic Mouvances, mettre en évidence les apports d'une vision intégrée sur plusieurs dimensions relatives aux aptitudes individuelles, tout en soulignant ce qui, du point de vue du statisticien et du chercheur, se révèle redondant ou manquant. A ce niveau la question des projets se révèle être une dimension dont l'approche pourrait être assez largement améliorée et complétée pour permettre une caractérisation plus fine et plus pertinente dans le cadre d'une analyse en termes de motilité.

La mesure de la motilité semble appeler un rapport plus précis à un objet. A nos yeux, le diagnostic Mouvances se destine assez largement à une mesure du potentiel des personnes à se déplacer dans l'espace avec une approche très orientée mobilité spatiale (et pas sociale) et une systématique perfectible du point de vue des moyens de se déplacer dans l'espace (au niveau des compétences, accès et projets) et des raisons de se déplacer dans l'espace. Les perspectives en termes d'insertion sociale et professionnelle sont assez indirectes de ce point de vue. Au-delà, ce diagnostic est un outil

au service d'un suivi à construire, ce qui explique aussi nombre de choix de questionnement discutés dans ce document.

Les objectifs que nous poursuivions concernaient en particulier le rapport d'une mesure de la motilité en lien avec le lieu de résidence (ou dit autrement le contexte de vie) et en lien avec la situation des personnes du point de vue des capitaux sociaux et économiques.

En ce qui concerne les territoires, deux agglomérations ont été enquêtées et dans chacune d'elle, deux types de territoires l'ont été (urbains et périurbains). Du point de vue des différences inter-agglomérations tout d'abord, un premier regard sur les graphes 7, 8 et 9 suggérait qu'elles étaient très faibles. Les analyses présentées dans le tableau 3, plus systématiques, permettent de confirmer le fait que **l'agglomération de résidence ne joue que peu sur les compétences, accès et les projets des personnes**. On notera tout de même que les compétences en lien avec les transports publics sont plus développées dans l'agglomération de Clermont-Ferrand, ce qui est certainement lié à un usage plus important de ce mode de transport par les résidents de cette agglomération. Les accès aux transports publics interurbains se révèlent meilleurs à l'inverse dans l'agglomération de Montbéliard, ce qui peut être associé à la récente desserte TGV Rhin-Rhône. **Les différences portées maintenant par le caractère urbain et périurbain se révèlent limitées elles-aussi**. Il semble néanmoins que les compétences modales restent très homogène pour la population générale mais plus dépendante de l'urbanité du territoire de résidence pour les personnes de l'échantillon Mouvances. Cela ressort pour les TC urbains et interurbains, pour les deux-roues moteur et pour le vélo. Pour les accès, nous ne noterons qu'un accès légèrement inférieur au vélo dans les zones centrales. Enfin, les projets se distinguent principalement de ce point de vue par un projet plus largement partagé de se déplacer à vélo dans le périurbain de Montbéliard et un projet de se déplacer en moto dans le périurbain clermontois.

Dans la base de données récoltée sur un échantillon représentatif de la population générale, les liens qui existent entre motilité et niveau de revenu d'une part, motilité et niveau de scolarité d'autre part sont ceux qui ont été étudiés pour discuter des relations entre un éventuel capital de mobilité et les capitaux économiques et sociaux respectivement. Nous avons également comparé les valeurs des compétences, accès et projets dans les deux échantillons. Cette comparaison nous a permis de montrer que **tous ces éléments étaient systématiquement égaux ou plus élevée pour la population dans son ensemble que pour la population suivie dans les associations. Deux exceptions à cette règle, l'accès aux transports collectifs urbains et le projet de déménager plus important pour ces populations**. Aucune compétence ne se révèle être supérieure en moyenne pour les personnes suivie par les associations. Le tableau 3 nous invite à une autre lecture, alors uniquement construite sur la base de notre enquête complémentaire à Montbéliard et Clermont-Ferrand, à savoir que les niveaux d'éducation semblent jouer un rôle assez systématique sur les compétences, tandis que les niveaux de revenus jouent un rôle équivalent plutôt sur les accès. La dimension des projets, quant à elle, semble être assez peu influencée par les niveaux de revenu et d'éducation, si ce n'est dans certains cas spécifiques au niveau désagrégé.

Si il nous semble difficile de porter un discours général sur les liens entre capital de mobilité et capitaux économiques et culturels, tant les résultats auxquels nous pouvons aboutir sont intimement lié à la manière dont on approche la motilité dans le diagnostic, il ressort tout de même que les relations directes ne concernent pas la motilité dans son ensemble mais plutôt ses composantes – les projets échappant alors assez largement à toute relation directe.

Partie 2 : La motilité pour l'insertion professionnelle et sociale. Approches qualitatives

Introduction

Depuis une trentaine d'années, l'emploi en France comme dans la plupart des pays occidentaux s'est profondément transformé. La précarisation du travail, avec la multiplication des statuts instables (CDD, intérim...), concernait en 2014 12,3% des emplois en France, soit 3.2 millions de personnes et cette tendance est croissante selon l'Observatoire des inégalités². Le nombre de travailleurs indépendants a nettement augmenté ces dernières années en France et la tertiarisation des emplois se poursuit³. En parallèle, la déconnexion spatiale entre emploi(s) et lieu de vie tend à augmenter⁴. Entre ces deux tendances, l'enjeu de la mobilité est progressivement apparu comme un enjeu social, dans la mesure où la mobilité constitue un facteur déterminant d'entrée et de maintien dans l'emploi, nécessitant même le recours à des formes intensives de mobilités⁵. En matière d'insertion professionnelle, une véritable injonction à la mobilité existe dans la mesure où un demandeur d'emploi inscrit depuis plus de six mois à Pole Emploi ne peut refuser – sous peine de radiation – une offre d'emploi accessible en une heure depuis son domicile ou nécessitant de parcourir trente kilomètres. La mobilité apparaît alors comme une nouvelle grille de lecture des inégalités, voire est même considérée par certains sociologues comme la « nouvelle question sociale »⁶.

Dans ce contexte, de nombreuses initiatives d'aide à la mobilité se sont développées en France auprès de personnes rencontrant des difficultés d'insertion professionnelle. Souvent portées par des associations et soutenues par des collectivités territoriales, elles mobilisent différents leviers comme l'auto-école sociale, le garage social, la location de véhicules à des tarifs bas, etc. pour favoriser l'entrée ou le retour à l'emploi. Tout en prenant au sérieux les questions de mobilité en les plaçant au cœur des processus de réinsertion, le développement de ces initiatives témoigne d'un glissement vers une approche individuelle du droit à la mobilité et de l'insertion, en partant de la mobilité individuelle pour favoriser l'intégration professionnelle et sociale des personnes – et non plus seulement en agissant sur des politiques de désenclavement par l'offre de transports notamment⁷.

²Observatoire des inégalités, 2016, « 3,2 millions de salariés précaires en France », 7 octobre, disponible en ligne http://www.inegalites.fr/spip.php?id_article=957&page=article, consulté le 14 février 2017.

³ Insee, 2015, Emploi et revenus des indépendants, <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1374698>, consulté le 14 février 2017.

⁴François D. 2010, « Se rendre au travail: distances et temps de transport s'allongent », *La Revue du CGDD La mobilité des Français*, pp 83-98.

⁵Ravalet E., S. Vincent-Geslin, V. Kaufmann, G.Viry, Y. Dubois, 2015, *Grandes mobilités liées au travail. Perspective européenne*, Paris, Economica.

⁶Orfeuil J-P., (2010) « La mobilité, nouvelle question sociale ? », *Sociologies* [En ligne], Dossiers, Frontières sociales, frontières culturelles, frontières techniques, mis en ligne le 27 décembre 2010, consulté le 18 décembre 2016. URL : <http://sociologies.revues.org/3321>

⁷Bacqué M.H., Fol S., 2007, "L'inégalité face à la mobilité : du constat à l'injonction", *Revue Suisse de Sociologie*, Vol. 33-1, 89-104 ;Féré C., « Vers un droit au transport ciblé et un droit à la mobilité conditionnel. L'évolution de la prise en compte des inégalités de mobilité dans les politiques urbaines ». *Flux*, n°91, Janvier - Mars 2013.

Alors qu'elles ont tendance à se multiplier sur tout le territoire français, ces initiatives manquent aujourd'hui encore de recul sur leurs apports en termes d'insertion sociale et professionnelle.

L'association Mouvances fait partie de ces associations qui s'inscrivent dans de telles initiatives. Mouvances développe un diagnostic de mobilité qui est vendu à différentes associations locales qui œuvrent pour la réinsertion sociale et professionnelle de publics fragilisés. Ce diagnostic fait le point sur les aptitudes à se déplacer et sert de base pour orienter les parcours et l'accompagnement des personnes en situation de réinsertion. Le présent rapport vient compléter les travaux déjà menés à partir des données quantitatives issues des diagnostics Mouvances. Il est principalement fondé sur les terrains qualitatifs menés à Besançon et Clermont-Ferrand auprès des deux associations locales et de leurs publics. Plus précisément, sur la base de ces données qualitatives, le présent rapport cherche à répondre à deux questions principales, d'une part celle de l'éventuelle évolution dans le temps de la motilité et, d'autre part, l'impact de cette motilité et de son évolution sur l'insertion sociale et professionnelle. La motilité peut-elle évoluer dans le temps ? Sur quelles dimensions précisément et par quels mécanismes ? Quel est le rôle en la matière des associations d'aide à la mobilité ? Dans quelle mesure l'évolution de la motilité peut-elle avoir un impact sur l'insertion sociale et professionnelle ?

Toutes ces évolutions sont bien évidemment analysées au travers du prisme des associations auprès desquelles nous avons réalisé le terrain qualitatif. Les évolutions de motilité sont alors mesurées entre l'entrée des personnes dans les dispositifs associatifs (matérialisée par la passation du diagnostic Mouvances) et la réalisation des entretiens de recherche plusieurs mois après leur arrivée. Disons-le d'emblée : si de nombreuses compétences sont mesurées et mesurables dans le diagnostic Mouvances, l'immense majorité des publics des associations – et donc des personnes que nous avons rencontrées – sont orientés vers ces associations dans le but de résoudre le problème de l'accès au permis de conduire. Aussi, une large partie du rapport sera dédiée à la question du permis de conduire, aux formations et outils pédagogiques proposés par les associations et aux résultats ainsi obtenus en comparaison avec les auto-écoles classiques.

Après avoir présenté le contexte de l'étude par le biais de monographies de territoires et d'une description du déroulé de l'enquête, nous dresserons dans un deuxième temps le portrait des personnes interrogées dans l'enquête qualitative en mettant en perspective leurs caractéristiques tant sociales que de mobilité avec les données des publics recueillis dans l'ensemble des diagnostics Mouvances. Dans un troisième temps, nous retracerons les parcours des personnes au sein des associations, de leur entrée à leur potentielle sortie. Une quatrième partie présentera le rôle des associations sur l'évolution des compétences de mobilité, un rôle mis en résonance avec les difficultés auxquelles les publics font face et pour lesquelles les associations offrent des réponses sociales. Enfin, une cinquième et dernière partie montrera comment l'évolution de la motilité mais plus largement la prise en charge dans les dispositifs associatifs peuvent avoir des effets sur l'insertion sociale et professionnelle des personnes.

I. Contexte de l'étude et description des terrains d'enquête

L'enquête a eu lieu dans deux associations qui accompagnent à la mobilité les personnes ayant des difficultés d'insertion sociale et professionnelle, deux associations parmi plusieurs en France, implantées dans des territoires aux profils et problématiques pouvant être différents à chaque fois.

Ces éléments de contexte ont leur importance : le dynamisme démographique, le niveau de qualification des habitants, la structuration et l'évolution du marché de l'emploi, le marché du logement, le niveau de revenus, les caractéristiques géographiques des lieux... ont des implications bien documentées dans le domaine de la mobilité et de l'insertion sociale et professionnelle. De la même manière, le fonctionnement des associations, l'offre qu'elles proposent, le réseau d'acteurs avec lequel elles travaillent, le profil de leurs intervenants peuvent présenter des différences importantes sur le plan de leur action et avoir des effets pour leurs publics.

Ainsi, cette partie commence par décrire les villes retenues pour le volet qualitatif (à savoir Clermont-Ferrand et Besançon), en plus d'une pour le volet quantitatif (Montbéliard), puis présente les fiches d'identité des deux associations retenues et enfin la façon dont l'enquête de terrain s'est déroulée.

I.1. Monographie des trois villes retenues pour l'enquête

Clermont-Ferrand

Démographie-Population

Clermont-Ferrand est la préfecture et de loin **la ville la plus peuplée du département** du Puy-de-Dôme (région Auvergne-Rhône-Alpes). Avec 145 500 habitants, elle regroupe, sans compter son agglomération, près d'un quart des habitants du département et est la seule à dépasser les 20 000 habitants. Elle est située dans une région volcanique, occupant historiquement le centre d'un cratère, et est entourée de plateaux et de coteaux. Cela lui confère une géographie particulière, très vallonnée, y compris dans l'hyper-centre de la ville. D'une superficie de 42,67 km², sa densité est de 3 410 hab/km², ce qui est faible pour cette catégorie de villes françaises.

La population de Clermont-Ferrand se distingue par sa jeunesse, dans un département plutôt âgé. En effet, 30 % des habitants ont entre 15 et 29 ans, contre 18,4 % et 18,1 % respectivement dans le département et en France métropolitaine. Toutes les autres classes d'âge sont sous-représentées, notamment les 0-14 ans et les 45-59 ans. Cette caractéristique forte de la ville s'explique par sa fonction universitaire, puisqu'elle compte deux universités et plusieurs écoles supérieures.

Cela a un impact direct sur le type et les caractéristiques des ménages en ville : la taille des ménages est petite et surtout les personnes vivant seules sont surreprésentées (la moitié des ménages contre 37,7 % pour le département). Près d'un quart des ménages sont des couples avec enfant(s) ou des familles monoparentales. On sait par ailleurs que ces dernières sont très présentes à Clermont-Ferrand, bien plus que dans les autres grandes villes du département et de la région, et que les femmes ouvrières sont bien souvent à leur tête⁸.

Logement-habitat

Côté logement, la part des locataires est très importante à Clermont-Ferrand (64,7 % contre 35,9 % dans le département), ce qui va de pair avec la présence d'étudiants et la disponibilité de petits logements et d'appartements. La ville joue un rôle d'accueil de ménages restant moins longtemps qu'ailleurs dans leur logement, de passage pour quelques années par exemple.

Le parc social retient également l'attention : 22,9 % des ménages en sont locataires, soit 48 820 ménages. A elle seule, **Clermont-Ferrand concentre ainsi la moitié des ménages du parc social du**

⁸ Maury S., Gilbert A., « Où habitent les familles en Auvergne-Rhône-Alpes ». *INSEE Analyses Auvergne-Rhône-Alpes*, n°03, janvier 2016.

département. Ils habitent dans différents quartiers, dont Saint-Jacques, identifiable facilement car situé en hauteur et abritant la « muraille de Chine », un bâtiment tout en longueur de plus de 900 logements accessibles financièrement.

Diplômes

Jeune, attirée par les universités ou les emplois qualifiés, la population de Clermont-Ferrand est beaucoup plus diplômée que celle du département. 18,7 % des personnes de 15 ans ou plus, non scolarisées, ont un haut niveau de diplôme⁹, contre 12,5 % dans le Puy-de-Dôme.

A noter toutefois que près d'un tiers des 15 ans ou plus non scolarisés, soit 30 400 personnes, ont un faible niveau de diplôme. Cela recouvre à la fois des personnes âgées, qui ont vécu à des générations où l'accès au diplôme était plus rare, ou des personnes qui ont quitté tôt le système scolaire. Les quartiers qui en comptent le plus sont la Gauthière, les Vergnes, La Plaine ou encore la Fontaine du bac, tous situés en « politique de la ville ».

Revenu-Précarité

Le revenu médian des habitants de Clermont-Ferrand est de 18 317 euros par unité de consommation. Il est inférieur à celui du département et de la France métropolitaine, avec respectivement 20 015 et 19 785 euros. Ce constat peut s'expliquer par la présence de nombreux ménages résidant dans le parc social et, là aussi, de jeunes.

Sur le plan des **inégalités de revenus**, Clermont-Ferrand est dans une situation moins favorable que le département. L'écart de revenus entre les 10 % les plus riches et les 10 % les plus pauvres, qui mesure classiquement les inégalités, y est plus marqué (3,8). On observe notamment que le niveau de vie des plus pauvres est particulièrement bas. L'INSEE y voit un effet des prix de l'immobilier, moins cher que dans l'habitat pavillonnaire environnant, et la composition du parc de logements, plus diversifiée¹⁰.

Quant à la pauvreté, les données de l'INSEE comme celles du bureau d'études COMPAS l'estiment à environ 20 % de la population. Clermont-Ferrand se situe avec ce taux au 46^e rang des 100 plus grandes communes de France¹¹. Les jeunes sont les plus touchés par la pauvreté, du fait notamment de difficultés d'insertion professionnelle, de cumuls d'emplois de courte durée ou faiblement rémunérés. 30 % des moins de 30 ans sont concernés, un taux que l'on ne retrouve pas pour les autres classes d'âge. Pour les 40-49 ans, qui correspond à l'âge de nombreuses personnes rencontrées dans l'étude, ce taux est de 23,4 % contre 14,3 % dans le département. Ce constat est à relier au fait que Clermont-Ferrand se distingue par l'accueil de nombreuses familles ayant des difficultés d'insertion professionnelle, dans lesquelles le ou les deux parents sont en situation de chômage ou d'inactivité¹².

Au-delà de l'âge, l'autre critère très discriminant dans l'exposition à la pauvreté est le statut d'occupation du logement. 29,1 % des locataires sont concernés contre 4,7 % des propriétaires, qui sont bien plus protégés à Clermont-Ferrand qu'ailleurs dans le département ou en France.

⁹ Pour la définition et des précisions sur les principales notions utilisées dans cette partie, se reporter à l'annexe méthodologique.

¹⁰ Cauwet Martine, « Une pauvreté plus prégnante en milieu rural qu'en périphérie des grandes villes », *INSEE Flash Auvergne*, n°10, juin 2015.

¹¹ Maurin Louis, Mazery Violaine, « les taux de pauvreté des 100 plus grandes villes de France », COMPAS étude, n°11, janvier 2014.

¹² Maury S., Gilbert A., *Op. Cit.*, janvier 2016.

Clermont-Ferrand accueille 4 des 6 « quartiers politique de la ville » du Puy-de-Dôme. Il s'agit de Fontaine-du-bac, Saint-Jacques, la Gauthière et les Vergnes. Les trois derniers sont dits « d'intérêt national ». Ils ont été définis ainsi au niveau national, tout comme 200 quartiers du même type, à partir de plusieurs critères, dont le niveau de revenu des habitants et une série de dysfonctionnements urbains (état du parc de logements, diversité de l'habitat, ouverture du quartier et accès aux transports, qualité de l'environnement urbain, etc.).

Le diagnostic issu du contrat de ville de l'agglomération clermontoise permet de dresser le portrait de ces quartiers¹³. On y retrouve une population davantage jeune et étrangère, ainsi que la présence de nombreuses familles monoparentales, notamment à Saint-Jacques. Le revenu médian est particulièrement bas et inférieur de près de 8 500 € à celui de la ville de Clermont-Ferrand, du fait d'une proportion importante de personnes allocataires du RSA, en recherche d'emploi ou occupant des emplois instables. Enfin, en termes d'accessibilité, ces quartiers ont fait l'objet d'interventions comme l'extension du tram aux Vergnes, permettant de relier le centre rapidement. Mais elles resteraient insuffisantes selon le diagnostic. Ainsi, il précise, pour les Vergnes, que « son image de quartier éloigné du reste de l'agglomération demeure, en raison notamment de la coupure physique créée par la voie de chemin de fer ». Autre exemple, le quartier de la Gauthière est « paradoxalement touché par une forme d'enclavement, bien qu'il soit le quartier de grand ensemble clermontois le mieux connecté au cœur de la métropole », avec le tramway.

Population active

Les taux d'activité et d'emploi sont très bas à Clermont-Ferrand, avec respectivement 66,8 % et 55,7 %, contre 71,7 % et 63,7 % dans le département. Deux raisons principales peuvent l'expliquer. D'une part, la présence d'étudiants, par définition, ne sont pas comptés dans la population active, sauf pour ceux occupant un emploi. D'autre part, **le chômage est particulièrement marqué à Clermont-Ferrand**. Le taux de chômage, au sens du recensement, est de 16,6 % contre 11,2 % dans le département et 12,7 % en France métropolitaine. Les jeunes et les femmes y sont les plus exposés. Mais ce qui est particulièrement frappant à Clermont-Ferrand, c'est la surreprésentation de chômeurs chez les 25-54 ans et les 55-64 ans. Pour ces derniers, là où le taux de chômage est de 5,4 % en France, il est de 9,8 % à Clermont-Ferrand, près du double donc. Une explication du chômage chez les seniors tient au repli de l'emploi dans les domaines de la construction et de l'industrie. Outre l'âge, deux autres facteurs expliquent le chômage, notamment de longue durée, dans le département. D'après l'INSEE, il s'agit du faible niveau de qualification et du manque de mobilité géographique¹⁴. Ainsi, on est plus exposé au chômage de longue durée si on n'accepte qu'un trajet domicile-travail inférieur à 15 kilomètres.

Plus de 56 000 Clermontois sont en emploi. La moitié d'entre eux occupe un poste d'employé ou d'ouvrier, conformément au poids de ces emplois en France¹⁵. La ville se distingue toutefois par une représentation plus importante des cadres et des professions intellectuelles supérieures, reflet à la fois de nombreux emplois qualifiés à l'université ou dans la recherche et le développement. Comme ce que l'on observe dans d'autres villes de cette taille, les salariés instables (c'est-à-dire en CDD,

¹³ Clermont Communauté, *Contrat de ville de l'agglomération clermontoise 2015-2020 – Cahier IDiagnostic partagé*, décembre 2015.

¹⁴ Cormier G., « En 2014, un demandeur d'emploi sur 4 est éloigné de l'emploi en Auvergne ». INSEE Analyses Auvergne-Rhône-Alpes, n°06, mars 2016.

¹⁵ Les catégories d'employés et d'ouvriers ont été réunies, conformément à plusieurs constats sociologiques. Elles partagent en effet plusieurs points communs dans le champ de l'emploi (niveaux de rémunération et de qualification, conditions de travail, absence d'autonomie, précarité du statut...) et en dehors (nombreux couples composés d'une personne ouvrier et employé, proximité dans les modes de vie...).

intérim, emplois aidés, apprentissage) sont plus nombreux. Le tissu industriel, composé de grands groupes internationaux, peut favoriser les emplois de courte durée, fluctuant en fonction des commandes.

Encadré 1: Focus sur la mobilité des actifs occupés à Clermont-Ferrand

La majorité des 56 000 personnes en emploi réside et travaille à Clermont-Ferrand. Seules 30 % d'entre elles travaillent dans une autre commune, alors que ce taux monte à 65 % dans le Puy-de-dôme et en France. Ce constat n'est pas surprenant au vu de la fonction économique centrale de Clermont-Ferrand, comme nous le verrons par la suite.

Pour se rendre au travail, 57,7 % des Clermontois utilisent une voiture, un camion ou une camionnette, soit 20 points de moins que dans le département. Ce qui les distingue le plus, c'est le recours aux transports en commun et surtout à la marche à pied. 16,6 % des actifs occupés utilisent ce moyen de transport pour aller au travail, le double par rapport à la moyenne départementale.

Emploi

La zone d'emploi de Clermont-Ferrand accueille 221 810 emplois. Bien qu'elle compte 303 communes, 45 % des emplois sont dans la seule ville de Clermont-Ferrand. Sa grande superficie explique une partie de la concentration importante de l'emploi sur son sol.

Qui plus est, **l'emploi est dynamique** dans la zone d'emploi de Clermont-Ferrand, avec +0,30 % d'emploi entre 2007 et 2012 (contre +0,20 % dans le département).

Fait typique des grandes métropoles françaises, l'essentiel des emplois sont dans le tertiaire (commerces, services, administration publique, enseignement, santé...). Les pôles universitaires et hospitaliers, basés dans Clermont-Ferrand ou à sa proximité immédiate, génèrent à eux seuls une grande partie de l'emploi, dont des emplois très qualifiés. L'industrie est également présente (14 % de l'emploi total), avec des groupes qui font la renommée de la région comme Michelin, dans l'industrie du pneumatique, ou les laboratoires Théa et Sanofi-Aventis, dans l'industrie pharmaceutique. Enfin, on retrouve plus de 7 000 emplois dans l'agriculture (dont le siège social du groupe international Limagrain, spécialisé dans les semences), la zone d'emploi de Clermont-Ferrand s'étendant bien au-delà des territoires urbanisés.

Ainsi, contrairement à d'autres zones d'emplois du département (Thiers, Saint-Flour...), celle de Clermont-Ferrand ne présente pas de spécificités économiques particulières.

Besançon

Démographie-Population

Besançon est la préfecture du département du Doubs, dans la région Bourgogne-Franche-Comté. C'est **la ville la plus étendue du département**, avec une superficie de 65km² que l'on retrouve peu pour des villes de taille démographique similaire. De ce fait, elle est peu dense (1 858 hab/km²), moitié moins que Clermont-Ferrand par exemple. Elle est organisée autour d'une ville historique, blottie au cœur d'un méandre du Doubs, qui s'est peu à peu étendue dans une cuvette. Elle est entourée de sept collines, où se situent certains quartiers comme la Planoise, donnant un dénivelé important entre la partie la plus basse et la plus haute de la ville (400 mètres de dénivelé total).

Besançon compte 120 830 habitants, soit près d'un quart de la population du Doubs. Cependant, on observe une baisse du nombre d'habitants (-0,25 % par an entre 2007 et 2012), qui tranche avec la

dynamique démographique du département. Elle s'explique par l'étalement urbain puisque, si Besançon perd des habitants, les communes aux alentours en gagnent très nettement et régulièrement¹⁶.

Le profil démographique de la ville est jeune, avec une surreprésentation des 15-29 ans (29,4 % soit 34 220 jeunes). C'est le propre de nombreuses préfectures et villes de cette taille, où se situent les principaux lieux culturels et les pôles universitaires. Besançon abrite l'Université de Franche-Comté et différents établissements supérieurs attractifs pour les jeunes.

La taille des ménages est inférieure à ce qui est observé dans le Doubs. Cela tient à la présence importante de ménages vivant seuls (53,1 %, le plus haut taux des villes de l'étude), qui peut s'expliquer par des phénomènes de décohabitation et le vieillissement de la population. 24 % des ménages sont des couples avec enfants ou des familles monoparentales (contre 34,7 % dans le Doubs), soit 14 740 ménages. L'essentiel des familles vivent en dehors de la ville-centre, dans le périurbain.

Phénomène marqué en Bourgogne-Franche-Comté, la population immigrée réside principalement dans les centres urbains, là où le parc de logement locatif, notamment social, est présent. Ainsi Besançon, Montbéliard et Dijon accueillent plus des deux tiers des immigrés de la région. Les différentes vagues d'immigration initiées au 20^e siècle sont visibles, venant de l'Europe jusqu'à plus récemment de l'Afrique subsaharienne, de l'Europe de l'Est ou de l'Asie¹⁷.

Logement-habitat

Tout comme Clermont-Ferrand, Besançon se distingue de la moyenne départementale et française par **une surreprésentation des ménages locataires** (62,8%) alors qu'ailleurs ce sont les propriétaires. Ce statut d'occupation favorise la mobilité résidentielle des ménages (22,8 % des ménages résident dans leur logement actuel depuis moins de 2 ans, contre 14,8 % à l'échelle du département).

Près d'un quart des ménages sont locataires du parc social, soit 13 820 ménages. Là aussi, on observe une concentration importante de ces ménages puisque Besançon regroupe 43 % des ménages locataires du parc social du département, alors que la ville ne compte que 26 % de l'ensemble des ménages.

Diplômes

Besançon se caractérise par une surreprésentation des personnes à haut niveau de diplôme (20,1 % contre 11,2 % dans le département). Ce constat reflète l'attractivité de la ville pour les jeunes et en particulier les étudiants, et également sa fonction économique, générant des emplois qualifiés.

Mais si les hauts diplômés sont surreprésentés, ce sont les personnes à faible niveau de diplôme qui, en volume, sont les plus nombreux (23 820 personnes). Trois quartiers se distinguent pour l'accueil d'une population peu diplômée : Palente, Diderot et Torcols.

¹⁶ Observatoire socio-urbain, *L'agglomération bisontine sous l'angle socio-urbain. Synthèse des secteurs*, juin 2015.

¹⁷ Léger M., Brion D., « Les immigrés, une population urbaine ». *INSEE Flash Bourgogne-Franche-Comté*, n°7, avril 2016.

Revenu-Précarité

Le revenu médian par UC des ménages bisontins est de 18 159 euros, inférieur de plus de 2 000 euros par rapport à celui du département. Ce qui retient le plus l'attention, ce sont les inégalités de revenus dans cette ville, qui par ailleurs se creusent. Les revenus des 10 % les plus pauvres, déjà à un faible niveau, baissent continuellement depuis 2008, tandis que celui des 10 % les plus riches augmentent¹⁸.

Le taux de pauvreté est de 19,8 %, plus de 6 points supérieurs à celui du Doubs qui, signalons-le, est particulièrement bas. Les difficultés sont plus prégnantes à Besançon que dans le département pour les classes d'âge les plus jeunes (les moins de 30 ans et les 30-39 ans notamment). Les ménages propriétaires de leur logement sont, parmi les villes de l'étude, les plus protégés de la pauvreté (avec un taux de pauvreté de 4,5 % contre 5,4 % dans le Doubs). Quant aux locataires, ils sont près de 7 fois plus exposés à la pauvreté que les propriétaires. On sait par ailleurs que les ménages vivant sous le seuil de bas revenus, tout comme les allocataires du RSA, sont souvent composés de personnes vivant seules ou de familles monoparentales¹⁹.

Au-delà des inégalités de revenus, l'INSEE constate **une forte tendance à la ségrégation résidentielle** à Besançon et dans son agglomération²⁰. Les ménages aisés résident principalement en dehors de la ville-centre, dans la première couronne, tandis que l'essentiel des ménages à bas revenus sont concentrés dans quelques quartiers de Besançon, dans le parc locatif social. On retrouve notamment les cinq quartiers politique de la ville de Besançon : Planoise (quartier d'intérêt national), Grette (quartier d'intérêt régional), Orchamps-Palente, Montrapon et Clairs soleils. Dans le cadre du contrat de ville, géré par l'agglomération, d'autres quartiers sont en « veille active » comme Battant ou en « observation » comme Cité Viotte, c'est-à-dire qu'ils cumulent eux aussi des difficultés urbaines, sociales et économiques.

Population active

Alors que dans le Doubs les taux d'activité et d'emploi sont supérieurs aux niveaux nationaux, à Besançon les deux restent faibles. Comme Clermont-Ferrand, au-delà du poids des étudiants, le chômage influence ces taux. Et il est fort sur Besançon : **avec 17 %, le taux de chômage dépasse ceux du département (11,2%), de la France métropolitaine (12,7%) et des deux autres villes de l'étude.** Un tiers des chômeurs du Doubs réside à Besançon. Cette hausse du chômage est assez récente et amène, d'après le CCAS de Besançon et ses partenaires, « l'émergence de nouvelles formes de pauvreté [...] (les travailleurs pauvres, l'installation dans le temps de la précarité, l'isolement des jeunes,...) », expliquée par « le développement de forme d'emploi instable, en lien avec une reprise économique timide »²¹.

Le chômage à Besançon présente un profil assez atypique, sur deux plans. D'une part, les hommes y sont les plus exposés (18,5 % chez les hommes contre 15,4 % chez les femmes), ce qui est l'inverse de ce qui est observé ailleurs. D'autre part, même si les jeunes sont en proportion les plus touchés, on constate à Besançon un chômage plus marqué que dans les autres territoires pour les 25-54 ans et les 55-64 ans.

¹⁸ Ville et CCAS de Besançon, *Analyse partagée des besoins sociaux*, juin 2015.

¹⁹ *Ibid.*

²⁰ Faure A, Mirault A., « Un haut degré de ségrégation résidentielle dans l'agglomération de Besançon ». *INSEE Flash Bourgogne-Franche-Comté*, n°09, juin 2016.

²¹ Ville et CCAS de Besançon, *Op. Cit.*, juin 2015.

La population active de Besançon comporte moins d'ouvriers et d'employés qu'au niveau départemental, mais davantage de cadres et professions intellectuelles supérieures et surtout de professions intermédiaires. Besançon se distingue également par une surreprésentation des salariés instables (CDD, apprentissage...) ou à temps partiel (dont le taux est le plus haut des villes de l'étude, avec 22 % des salariés concernés).

Encadré 2 : Focus sur la mobilité des actifs occupés à Besançon

Parmi les 45 370 personnes en emploi, l'écrasante majorité réside et travaille à Besançon. 77 % des actifs occupés sont dans cette situation, ce qui ne se retrouve sur aucun autre territoire de comparaison, ce taux étant par exemple à 34,9 % dans le Doubs. Pour autant, Besançon, du fait du nombre d'emplois disponibles dans la zone, est au cœur d'un réseau de plusieurs aires urbaines : Vesoul, Dole, Pontarlier et Lons-le-Saunier. L'attractivité de Besançon pour les habitants de ces villes tient aux emplois dans les services non marchands (enseignement, santé...) ainsi qu'à l'offre d'enseignement supérieur²².

Le moyen de transport privilégié des Bisontins pour se rendre au travail reste la voiture, un camion ou une camionnette. Par contre, par rapport à Clermont-Ferrand, la part des transports en commun est plus élevée (18,1 % des actifs occupés les utilisent pour aller au travail contre 17,7%), au détriment de la marche à pied. La grande superficie de la ville peut expliquer ces différences, ainsi que la bonne structuration du réseau de transports en commun.

Emploi

La zone d'emploi de Besançon compte 125 090 emplois, dont plus de la moitié est située sur la ville-centre (57,7%). Ce nombre reste globalement stable, alors que dans le département on constate une baisse des emplois entre 2007 et 2012 de -0,44 % par an.

Les deux secteurs d'activité principaux, de taille relativement similaire, sont le secteur des commerces, transports et services ainsi que le secteur de l'administration publique, enseignement, santé et action sociale. Alors que l'économie bisontine était historiquement tournée vers l'industrie (en particulier de l'horlogerie, avec l'usine de Lip située dans le quartier de la Palente), celle-ci ne représente plus que 14,2 % des emplois, contre 21,1 % dans le Doubs. Depuis, l'économie s'est tertiaisée. L'emploi public occupe notamment une place bien plus importante que dans d'autres zones d'emploi de la région Bourgogne-Franche-Comté²³. A lui seul, le Centre hospitalier universitaire de Besançon compte 5 900 emplois. Les collectivités territoriales, les collèges, lycées et universités regroupent également de nombreux emplois publics, dont des emplois très qualifiés.

Cette **tertiarisation de l'emploi** à Besançon se renforce, avec une baisse entre 2008 et 2013 du nombre d'emplois dans les secteurs de l'industrie (- 1800 emplois) et de la construction (- 580 emplois), mais une hausse très forte dans le secteur de l'administration publique, enseignement, santé et action sociale (+ 3200 emplois).

Montbéliard

Démographie-Population

Montbéliard est une petite ville de 15 km² (pour une densité de 1 755 hab/km²), située à proximité immédiate de la frontière suisse et allemande et du massif du Jura, ce qui lui donne un aspect

²² Bourriez M., Brion D., « Les liens entre les aires urbaines, leviers de développement dans une région en quête de métropole », *INSEE Analyses Bourgogne-Franche-Comté*, n°3, mars 2016.

²³ Bertrand M., « L'emploi public dans les zones d'emploi de Bourgogne-Franche-Comté », *INSEE Dossier Bourgogne-Franche-Comté*, n°03, mai 2016.

vallonné. Avec une population de 26 330 habitants, elle est la deuxième ville du Doubs, bien qu'elle n'accueille que 5 % des habitants de ce département. Tout comme Besançon, elle connaît une importante baisse de population sur la période 2007-2012 (-0,23 % par an).

La structure par âge de la population est assez atypique. En effet, on observe à la fois une surreprésentation des enfants (0-14 ans) et des personnes âgées. Près de 10 % des Montbéliardais sont âgés de 75 ans ou plus, contre 8,6 % dans le Doubs. De ce fait, les ménages isolés, composés en partie de personnes âgées, sont plus fréquents que dans le département (43,7 % contre 36%), mais bien moindre qu'à Besançon, ville étudiante.

De plus, le profil de la ville est familial, avec une taille moyenne des ménages plus grande qu'ailleurs. Ce qui retient le plus l'attention, c'est la part importante des familles monoparentales : 9,9 % (soit 1 200 familles), contre 8,2 % dans le Doubs et 8,8 % en France métropolitaine. On sait par ailleurs que ces familles sont plus exposées à la pauvreté monétaire.

Montbéliard accueille une importante population immigrée, tout comme Besançon²⁴. Elle est liée principalement à l'activité économique de ce territoire, industrielle, et au parc de logements. Elle est le reflet des vagues d'immigration qui ont essentiellement eu lieu dans les années 1960 et 1970, ce qui fait que la population immigrée est une population plus âgée que la moyenne. On retrouve beaucoup de personnes originaires d'Algérie et de Turquie.

Logement-habitat

Le parc de logements de Montbéliard est essentiellement constitué de résidences principales. Dans ce domaine, la situation de la ville est à nouveau très particulière. **Les ménages propriétaires sont nombreux pour une ville de taille moyenne** (41,5%), expliquant la relative stabilité des ménages dans leur logement, tout comme les locataires du parc social. Ceux-ci représentent un tiers des ménages, une proportion très importante quand on compare au Doubs (13,5 %) et à la France métropolitaine (14,6%). Montbéliard joue donc un double rôle, permettant l'accession à la propriété pour de nombreux habitants et concentrant le principal parc social dans son secteur.

Diplômes

Montbéliard voit une surreprésentation des personnes à faibles diplômes (40 % contre 33,6 % dans le Doubs) et des personnes à haut niveau de diplômes (13,6 % contre 11,2%). Les quartiers Chiffogne et Faubourg-Mont Bart accueillent une part importante des premières, les autres quartiers de la ville étant relativement mixtes du point de vue des niveaux de diplômes.

Revenu-Précarité

Le revenu annuel médian des Montbéliardais est le plus bas de toutes les villes de l'étude et du département, de loin. Il est de 16 727 euros, alors qu'à Besançon il est de 18 159, à Clermont-Ferrand de 18 319 et dans le Doubs de 20 226. La proximité avec la Suisse n'influence pas les niveaux de revenus car la faiblesse de ces derniers s'observe tant pour les bas revenus que pour les hauts revenus. Cette situation est valable pour l'ensemble de l'agglomération. L'INSEE la classe ainsi dans la catégorie des « villes-centres et banlieues à bas revenus », regroupant les communes industrielles confrontées à des difficultés économiques et d'emploi²⁵.

²⁴ Léger M., Brion D., *Op. Cit.*, avril 2016.

²⁵ Faure A., Mirault A., « Agglomération de Montbéliard : les ménages à bas revenus concentrés dans les quartiers politique de la ville ». *INSEE Flash Bourgogne-Franche-Comté*, n°11, juin 2016.

L'écart de revenus n'est pas important. Ainsi, si Montbéliard accueille à la fois beaucoup de propriétaires et de locataires sociaux, cela ne se traduit pas par des inégalités fortes, laissant entendre qu'une partie des propriétaires est plutôt d'origine modeste. Le taux de pauvreté en fonction du statut d'occupation le confirme : les propriétaires y sont beaucoup plus exposés qu'ailleurs (7,6 % contre 5,4 % dans le Doubs). Les locataires le sont aussi, avec près de 10 points de différence avec ce qui est observé dans le département.

La ville est marquée par **une pauvreté importante** quand on compare aux autres territoires. Le taux de pauvreté est de 23,6 %, le double du Doubs, à un niveau proche d'autres villes ayant connues un déclin industriel comme Saint-Etienne ou Le Havre. Toutes les classes d'âge sont concernées, à l'exception des 75 ans et plus. La pauvreté des jeunes de moins de 30 ans est comparable à Besançon. Par contre, pour les 30-39 ans et les 40-49 ans, la différence est très marquée, avec environ 30 % de cette classe d'âge. Cela s'explique par les difficultés d'emploi importantes des familles, monoparentales ou non, puisqu'on observe une surreprésentation des familles dans lesquelles aucun parent n'est en emploi²⁶.

La pauvreté est principalement le fait des quartiers politique de la ville, comme à Chiffogne et à Petite Hollande. Près de la moitié des ménages à bas revenus y vit²⁷.

Population active

Le taux d'emploi est très bas à Montbéliard. Près de la moitié seulement des 15-64 ans sont en emploi, contre 65 % dans le Doubs. Parmi ceux-ci, 19,3 % sont des salariés instables tandis que 71,7 % sont des titulaires de la fonction publique ou à contrats à durée indéterminée. L'instabilité au travail et le temps partiel parmi les salariés sont certes au-dessus de la moyenne départementale, mais bien inférieurs à la situation de Besançon.

Il en est de même pour le chômage, estimé à 13,6 % (contre 11,2 % dans le département mais 17 % à Besançon). Cependant, la situation de Montbéliard se distingue par un chômage particulièrement fort chez les 15-24 ans, dont une partie à un faible niveau de diplôme, tandis que les 55-64 ans en sont davantage protégés.

Encadré 3 : Focus sur la mobilité des actifs occupés à Montbéliard

Près de 9 000 personnes occupent un emploi au dernier recensement à Montbéliard. La moitié d'entre elles vivent et travaillent dans cette ville, ce qui est très différent des autres territoires de l'étude. Le fait que Montbéliard n'accueille que 12,5 % des emplois de la zone d'emploi de Belfort – Montbéliard – Héricourt explique cette différence.

La mobilité est donc beaucoup plus importante pour les Montbéliardais. De ce fait, la part prise par la voiture dans les déplacements domicile-travail (70,4%) est 10 points au-dessus de celle de Besançon. Près d'un quart des habitants utilisent toutefois les transports en commun ou la marche à pied pour se rendre au travail (contre 15 % à l'échelle départementale).

Une grande partie des navettes quotidiennes se fait en dehors de la zone d'emploi, dans deux directions : vers la région Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine et vers la Suisse. A plus petite échelle, les échanges avec Belfort sont importants. De nombreux Montbéliardais se rendent à Belfort pour des emplois dans les commerces et services.

²⁶ Mairey F., « Les familles : surtout présentes en périphérie des grands pôles urbains et le long de la frontière suisse ». *INSEE Flash Bourgogne-Franche-Comté*, n°02, janvier 2016.

²⁷ Faure A, Mirault A., *Op. Cit.*, juin 2016.

A l'image de celle du Doubs, la population active montbéliardaise est essentiellement composée d'ouvriers et d'employés : 58,5 % appartiennent à cette catégorie socioprofessionnelle, les cadres ne représentant que 13,7 % et les professions intermédiaires 21,8 %.

Emplois

La zone d'emploi de Belfort – Montbéliard – Héricourt compte 140 120 emplois, soit 60 % de l'ensemble des emplois du Doubs et bien plus que celle de Besançon. Elle a donc un rôle économique majeur. Le tissu économique est essentiellement industriel puisqu'un quart des emplois sont dans ce secteur, avec de grands groupes dont le plus connu est PSA Peugeot Citroën, symbole de l'histoire économique et sociale locale. Situé à Sochaux, il emploie à lui seul 12 000 salariés et a conservé des fonctions importantes de production et de recherche et développement. Outre l'industrie automobile, cette partie du Doubs est réputée pour les activités métallurgiques, avec des groupes comme Alstom, GE ou Lisi, bien souvent situés du côté du territoire de Belfort.

Le secteur tertiaire est sous-représenté par rapport au département ou aux autres villes, à l'image de la fonction publique hospitalière. L'emploi public est essentiellement lié à l'État (collèges, lycées, universités) puis aux collectivités territoriales.

La zone d'emploi de Belfort – Montbéliard – Héricourt est la plus frappée de l'Axe Rhin-Rhône par **une baisse drastique des emplois** entre 2007 et 2012 : -0,72 % d'emplois par an, contre -0,44 % dans le Doubs et, rappelons-le, +0,23 % en France métropolitaine. Cette baisse se concentre dans un secteur d'activité : l'industrie (- 5830 emplois entre 2008 et 2013). Les commerces et services (-1540 emplois) et la construction (- 1280 emplois) ne sont pas en reste. Or, ces secteurs emploient souvent des jeunes aux faibles qualifications, via l'intérim notamment, ce qui pourrait expliquer le chômage particulièrement élevé des 18-24 ans. L'INSEE explique le repli très fort de l'emploi sur cette zone par sa forte spécialisation dans l'automobile, un secteur économique qui fait face à d'importantes difficultés²⁸.

I.2. Fiches d'identité des associations retenues dans l'enquête

L'enquête qualitative s'est déroulée dans deux associations, à Clermont-Ferrand et à Besançon. Les tableaux ci-dessous, réalisés à partir des documents de présentation ou de rapports d'activité, décrivent les traits principaux de ces associations et leurs différences. Celles-ci peuvent être marquées, notamment sur le plan fonctionnel (avec une auto-école sociale uniquement à Clermont-Ferrand) ou organisationnel (financement, ressources humaines). Comme points communs, on note tout particulièrement le fait qu'elles s'appuient sur des prescripteurs qui orientent leurs publics et qu'elles sont issues du champ de l'insertion sociale et/ou professionnelle, deux points qui nous le verrons auront leur importance.

Plateforme mobilité 63

Date de création	2009
Origine de l'association	Dispositif multipartenarial, créé par 6 associations à l'origine qui ont

²⁸ Mirault A., « L'axe Rhin-Rhône, colonne vertébrale d'une région qui conserve un profil rural et industriel ». *INSEE Analyses Bourgogne-Franche-Comté*, n°04, avril 2016.

	mutualisé leurs expériences et moyens en matière d'aide à la mobilité des publics en insertion. 5 associations actuellement (une a déposé le bilan) œuvrant dans le domaine de l'insertion économique, de la formation (API, Mobil'emploi) et/ou de la mobilité des personnes en insertion (Mobil'aide, le garage solidaire Détours plus, FIT), à différents endroits du département.
Objectif	Permettre aux habitants du Puy-de-Dôme en recherche d'emploi et/ou inscrits dans un parcours d'insertion d'accéder à une solution de mobilité autonome et durable, adaptée à leurs besoins et attentes
Territoire couvert	L'ensemble du Puy-de-Dôme Siège situé à Clermont-Ferrand
Public cible	Les publics éligibles sont les bénéficiaires du RSA, les jeunes suivis par les Missions locales, les demandeurs d'emploi... rencontrant des difficultés de mobilité Uniquement le public prescrit par un partenaire (circonscriptions du Conseil départemental, Pôle emploi, Missions locales, PLIE, CCAS, centres sociaux, acteurs du champ de l'insertion par l'activité économique...)
Public reçu annuellement	1 300 prescriptions entre le 1 ^{er} janvier et le 31 décembre 2015
Fonctionnement	Un guichet unique Priorité donnée aux solutions de droit commun ou aides existantes Observation en temps réel des besoins et attentes par un diagnostic individuel mobilité Une organisation inter-associative, comportant des conseillers mobilité répartis dans les territoires des 6 associations Une centrale d'appel tenue par deux conseillères mobilité
Services proposés	Diagnostic individuel mobilité Accompagnement à la mobilité, en individuel ou en collectif (ateliers) Orientation vers le droit commun ou vers des aides préexistantes (transport en commun, aides financières, auto-école commerciale...) Positionnement code et permis Parcours « Permis/Mobilité » en auto école sociale Mise à disposition de 2 ou 4 roues Déplacement à la demande Accompagnement entretien, réparation, acquisition de véhicule
Ressources humaines	12 conseillers mobilité répartis sur l'ensemble du territoire 2 conseillers sur la centrale d'appel
Principaux financements et partenaires	Conseil départemental (600 000 euros), Pôle emploi (120 000 euros), fondations privées (Norauto, Peugeot, Michelin...)

Plateforme mobilité solidaire « La Roue de secours »

Date de création	Roue de secours créée en 1998 et Plateforme en 2002
Origine de l'association	Association initialement organisée par des travailleurs sociaux pour proposer aux personnes qui n'ont pas de véhicule de la location de scooter pour se rendre sur leur lieu de travail ou de formation
Objectif	Proposer des réponses individuelles personnalisées pour permettre à toute personne inscrite dans un parcours d'insertion socio-professionnelle d'accéder à une solution de mobilité autonome et pérenne adaptée à ses besoins
Territoire couvert	Département du Doubs Siège situé à Besançon Une antenne à Montbéliard
Public cible	Personnes engagées dans un parcours d'insertion socio-professionnelle Uniquement le public prescrit par un partenaire (Pôle emploi, Mission locale...)
Fonctionnement	Une conseillère mobilité répertorie tous les moyens de locomotion du territoire, conseille et informe sur leur fonctionnement, horaires, sur les

	aides financières mobilisables en matière de mobilité. Mobilisation de bénévoles pour les ateliers de pré-code.
Services proposés	Diagnostic individuel mobilité Accompagnement à la mobilité individuel ou collectif Accompagnement lié au véhicule (entretien, réparation ou acquisition) Orientation vers un outil mobilité (auto-école, garage, organisme de financement pour un micro-crédit...) Apprentissage du vélo Formations de pré-code ou de soutien de code « Mon territoire et moi » pour définir son rayon de mobilité et savoir utiliser les services proposés sur son territoire « Je me prépare au permis » pour évaluer les connaissances et sensibiliser au cadre réglementaire et aux aptitudes demandées Formation entretien d'un scooter Mise à disposition de vélos (dont vélos électriques), de scooters et de voitures
Ressources humaines	7 salariés dont 2 conseillères, une à Besançon et une à Montbéliard
Principaux financements et partenaires	350 000 euros de budget Pôle emploi, Région, Etat (politique de la ville), Département du Doubs, agglomérations de Besançon et Montbéliard, Villes de Besançon et de Pontarlier, Fonds social européen, institution privées (PSA, MACIF, Réunica, ERDF...)

1.3. Description du déroulement de l'enquête qualitative

L'enquête de terrain s'est déroulée au siège des deux associations, à Clermont-Ferrand pour la plateforme mobilité 63 et à Besançon pour l'association Roue de secours. Elle s'est faite en 2 périodes de un ou plusieurs jours à chaque endroit et a permis de réaliser :

- des échanges avec la direction et des intervenants des associations
- des entretiens individuels avec du public
- une observation d'un atelier mobilité à Clermont-Ferrand
- Des entretiens complémentaires par téléphone auprès de personnes ayant été en contact ou suivies par la plateforme mobilité 63

Une première phase de terrain a eu lieu en juin 2016, ce qui devait intervenir 6 mois après l'entrée théorique des personnes dans les parcours mobilité des associations. Lors de cette première phase d'enquête, 8 entretiens ont été faits en face-à-face à Besançon et 5 à Clermont-Ferrand, soit 13 entretiens sur les 20 prévus initialement dans le projet. Le décalage entre le nombre d'entretiens prévus et ceux réellement effectués tient à plusieurs facteurs, notamment des difficultés en amont de la part des associations à contacter des personnes, ce qui leur a demandé un travail préparatoire important, et des absences aux rendez-vous fixés pour les entretiens. Ce type de difficultés n'est pas propre à cette enquête. Il peut tenir aux caractéristiques de la population enquêtée, qui peut avoir un rapport au temps particulier ou des situations professionnelles instables (aller-retour chômage/emploi...), ou encore qui peuvent être difficilement joignables (changement de numéro de téléphone, absence d'adresse email). Il peut s'expliquer également par le rapport que ces personnes ont avec les associations. Si ce dernier est distant, les personnes ont pu ne pas se sentir concernées par l'enquête et la demande qui leur a été adressée. Ce rapport peut être vécu comme conflictuel.

C'est le cas d'une des personnes rencontrée, Mathieu, qui explique être resté sans nouvelle plusieurs mois de la part de l'association, dans l'attente notamment d'une réponse sur les possibilités de financement de son permis de conduire. Le contact pris par l'association pour l'entretien a été l'occasion d'avoir la réponse attendue, négative, ce qui l'a fait hésiter à venir au rendez-vous. Il l'a expliqué avant l'entretien, hors enregistrement, puis au cours de celui-ci :

Concrètement, pour être franc avec vous, le mail que j'ai reçu à 13 heures... j'ai téléphoné à 13 heures, je me suis demandé si ça valait le coup que je vienne à cette étude, parce qu'on m'a laissé peu de place à l'imagination... (Mathieu)

A l'inverse, certaines personnes ont pensé qu'il était obligatoire de venir à l'entretien et que celui-ci faisait partie de leur « parcours mobilité » au sein de l'association, au même titre que le diagnostic individuel mobilité qu'elles avaient eu. Ce constat renseigne sur le rapport contractuel instauré par les associations, formalisé par la signature des deux parties à la fin de la fiche de synthèse du diagnostic mobilité. Le recours au « contrat » se retrouve depuis plusieurs décennies dans l'accompagnement et le travail social de manière générale (pensons par exemple au contrat d'insertion que tout bénéficiaire du RMI devait signer), modifiant par là le rapport entre un usager et les services sociaux.

Vu le faible nombre d'entretiens effectivement réalisés à Clermont-Ferrand dans cette première phase de terrain, différents compléments ont eu lieu. Tout d'abord, 6 entretiens ont été réalisés par téléphone auprès de contacts transmis par la Plateforme Mobilité 63, comme pour Ouahiba, Latifa et Christophe. Ils s'avèrent moins exhaustifs que les entretiens en face à face et tout aussi difficiles à obtenir (de nombreux appels téléphoniques ont été nécessaires avant d'avoir la personne et son accord). Mais ils nous ont permis de compléter la vision que nous avions des personnes ayant effectivement obtenu leur permis de conduire grâce à l'association ou ayant bénéficié des services de location de deux-roues ou de voitures.

Une seconde phase d'entretiens en face à face a été organisée en octobre 2016. Elle s'est couplée avec l'observation directe d'un atelier mobilité au sein duquel nous avons recruté 3 personnes supplémentaires pour des entretiens en face à face. Ces 3 entretiens ont cependant un statut particulier car les personnes n'avaient pas encore complété le diagnostic et ne se trouvaient donc pas dans la même situation vis-à-vis du parcours mobilité que les autres personnes rencontrées lors de la première phase d'entretiens. De ce fait, les entretiens n'ont pas été mobilisés de la même manière dans le rapport, même s'ils apportent des éclairages intéressants quant aux situations des publics des associations. Ils confirment par ailleurs beaucoup d'éléments observés dans d'autres entretiens. Au final pour toute cette enquête, 8 entretiens ont été réalisés en face-à-face à Besançon et 9 à Clermont-Ferrand, soit 17 au total. Un tableau récapitulatif présente l'ensemble des personnes interrogées et leurs caractéristiques ci-dessous, lorsque nous avons pu les recueillir.

Tous les entretiens ont été réalisés dans les locaux des associations, principalement dans la salle de formation où les personnes avaient l'habitude de suivre des ateliers. Cela a pu instaurer un **climat de confiance**, renforcé par la possibilité d'être à bonne distance physique des personnes. A Clermont-Ferrand, cette salle présentait toutefois le désavantage d'être passante étant donné qu'elle donne accès à un bureau et aux toilettes ; pour cette raison, plusieurs entretiens ont été réalisés dans un bureau, pour rester au calme et permettre une liberté de parole. A Besançon, un des intérêts de la salle de formation était d'avoir des cartes des réseaux de transport en commun de l'agglomération et du département au mur. Celles-ci ont pu servir de supports de nombreuses fois pendant les entretiens, à double titre : pour situer les lieux de vie des personnes interrogées et les transports auxquels elles ont accès à proximité et pour observer la façon dont elles se repèrent sur une carte.

Toutes n’y arrivaient pas, retournant dans différents sens la carte, suivant avec le doigt les principaux endroits de la ville, cherchant des repères pour situer leur domicile (surtout les noms des arrêts et les lignes de bus).

La relation aux personnes enquêtées s’est très majoritairement bien passée. En témoignent la durée des entretiens (dépassant parfois l’heure prévue), l’absence de refus d’enregistrer la conversation ou de répondre à certaines questions. Le bon déroulement de cette enquête, qui n’est jamais garanti, peut s’expliquer par le rôle des professionnels des deux associations. Que ce soit les conseillères mobilité ou la direction, ils ont permis d’être un « filtre de confiance » entre la personne enquêtée et l’enquêteur, qui ne se connaissaient pas. Autrement dit, les bonnes relations entre les professionnels et le public ont facilité les entretiens. De plus, la perception globalement positive des aides apportées par les associations, le fait qu’elles répondent principalement aux attentes du public, a dû également jouer positivement dans la relation avec les personnes rencontrées. Elle interroge toutefois un possible « biais de sélection » dans le fait que celles qui se sont présentées en entretien pourraient être les plus actives dans leur parcours mobilité. Par exemple, nous n’avons pas fait d’entretien avec des personnes qui auraient abandonné leur parcours. Enfin, l’échange a été grandement facilité par la possibilité en amont des entretiens d’être informé par les intervenants du profil et des problématiques des personnes et d’avoir accès aux résultats du diagnostic mobilité.

Les difficultés rencontrées dans certains entretiens tiennent principalement à l’absence de maîtrise de la langue française, ce qui est prégnant pour une partie du public suivi par les deux associations mais finalement peu courant parmi les personnes interrogées. Dans quelques entretiens, il fallait particulièrement reformuler les questions et les réponses apportées par les personnes, pour une meilleure compréhension mutuelle. Malgré cela, les échanges étaient alors très courts, marqués par une succession de questions et de réponses.

Dernière difficulté, les entretiens ont pu générer des **formes de stress** pour de rares personnes rencontrées. Cela a pu être exprimé de manière évidente, comme l’exemple de Nadia présenté dans l’encart ci-dessous, ou être entendu au détour d’une phrase : « *maintenant, je me sens plus à l’aise pour discuter avec les gens. Là, par exemple, je ne suis pas trop intimidée. Je discute, je ne suis pas en train de bégayer à tout bout de champ...* » (Jacqueline). Ce vécu des entretiens est assez courant dans les entretiens semi-directifs, qui sont avant tout une « relation entre enquêteur et enquêtés, définie par leurs positions relatives dans la hiérarchie des différentes espèces de capital, mais aussi du sexe et de l’âge »²⁹. Le fait d’être perçu comme quelqu’un de diplômé, mandaté pour faire une « enquête », par des personnes dont une partie est peu diplômée, peut influencer le déroulement de l’entretien et créer un inconfort pour les personnes.

Encadré 4 : Extrait de notes prises à l’issue de l’entretien avec Nadia

Entretien difficile, avec une personne très en retrait, qui parle bas et est sur la réserve quand elle parle. D’origine russe, elle a du mal à comprendre et à s’exprimer en français, ce qui a pu gêner les échanges. La période du ramadan, durant laquelle se déroule l’entretien, la fatigue également.

A la fin de l’entretien, pendant et hors micro, elle s’excuse plusieurs fois et témoigne de ce que l’entretien lui a demandé : « *Excusez-moi, je suis trop timide...* », « *Et stressée... Normalement, je parle...* ».

²⁹Mauger G., « Enquêter en milieu populaire », *Genèses*, vol. 6, numéro 6, 1991.

Encadré 5: Tableau des enquêtés

	prénom	sexe	âge	situation familiale	possession permis	lieu	type d'entretien	Appartenance typo
1	Aymeric	M	41	séparé	non	Besançon	face à face, phase 1	3
2	Olivier	M	42	célibataire	non	Besançon	face à face, phase 2	3
3	Nassima	F	26	divorcée	non	Besançon	face à face, phase 3	3
4	Elise	F	35	séparée	non	Besançon	face à face, phase 4	3
5	Lyna	F	43	mariée	non	Besançon	face à face, phase 5	4
6	Soumia	F	40	divorcée	non	Besançon	face à face, phase 6	6
7	Nadia	F	44	veuve	non	Besançon	face à face, phase 7	4
8	Sebastien	M	25	célibataire	non	Besançon	face à face, phase 8	3
9	Mathieu	M	29	célibataire	non	Clermont	face à face, phase 9	1
10	Jacqueline	F	32	célibataire	oui	Clermont	face à face, phase 10	5
11	Monique	F	42	divorcée	non	Clermont	face à face, phase 11	6
12	Maxence	M	28	vit en couple	non	Clermont	face à face, phase 12	3
13	Nora	F	25	en couple	non	Clermont	face à face, phase 13	3
14	Ouahiba	F			oui	Clermont	téléphone	<i>impossible à déterminer</i>
15	Latifa	F			non	Clermont	téléphone	<i>impossible à déterminer</i>
16	Patrice	M			oui	Clermont	téléphone	<i>impossible à déterminer</i>
17	Sylvie	F			oui	Clermont	téléphone	<i>impossible à déterminer</i>
18	Jean-Luc	M			non	Clermont	téléphone	<i>impossible à déterminer</i>
19	Christophe	M			non	Clermont	téléphone	<i>impossible à déterminer</i>
20	Karim	M	43	Séparé	non	Clermont	face à face	3
21	Vincent	M	32	célibataire	non	Clermont	face à face	4
22	Moussa	M				Clermont		

PS : L'entretien de Moussa n'a pas été enregistré en totalité.

II. Les publics rencontrés : situations sociales et profils de mobilité

L'un des objectifs du projet était de pouvoir rendre compte de l'évolution des différentes dimensions de la motilité des personnes, mais aussi du rôle de la motilité sur l'insertion professionnelle voire sociale. Afin de mesurer l'écart éventuel entre le moment du diagnostic et l'entretien qualitatif, mais aussi les effets de la motilité et de son amélioration sur l'insertion professionnelle et sociale, il convient de rendre compte du profil des personnes rencontrées pendant le terrain. Ces dernières seront ainsi décrites en regard de leurs situations sociales et professionnelles puis en regard de leurs profils de mobilité.

II.1. Profils sociaux

La caractérisation sociale et professionnelle des personnes interrogées dans l'enquête qualitative peut se faire en regard des analyses menées statistiquement à partir des données Mouvances. Ce positionnement des personnes rencontrées au sein de la population globale du public de ces associations permet ainsi de donner quelques éclairages sur leurs trajectoires sociales.

Les données quantitatives sur le public de l'association Mouvances montrent une légère **surreprésentation des femmes**, en particulier pour le public de la Roue de Secours. Les femmes se trouvent ainsi surreprésentées également dans l'enquête qualitative. Les données recueillies lors des entretiens permettent de préciser que ces femmes sont dans la plupart des cas seules, avec des enfants à charge, bien qu'aucune donnée relative à la situation familiale ne soit recueillie dans le questionnaire Mouvances. Leur arrivée dans l'association apparaît être liée à des ruptures biographiques telles que la séparation d'avec le conjoint ou le veuvage qui les place dans des situations sociales, professionnelles et de mobilité plus fragiles. Désormais seules, très souvent avec leurs enfants, elles font face à la nécessité de trouver du travail mais aussi de subvenir seules à l'ensemble des tâches domestiques et d'éducation, autant d'objectifs pour lesquels l'accès à la voiture représente une aide considérable. Nécessité de trouver du travail, car certaines d'entre elles avaient arrêté de travailler pour s'occuper de leurs enfants ; nécessité de se déplacer pour des raisons domestiques et d'éducation, pour remplacer l'ex-conjoint souvent véhiculé.

Maintenant, je suis responsable de moi-même. Il me faut le permis. Il me faut une voiture pour vivre. (Soumia)

Après, on s'est séparés. Du moment qu'il travaillait et qu'il ramenait un salaire, ça allait, mais je n'ai plus rien... [Rires] Donc, ça ne va plus. (Monique)

Les caractéristiques relatives au faible **niveau de qualification et à la surreprésentation de personnes sans emploi ou de contrats aidés** ne se retrouvent que très partiellement dans l'enquête qualitative. Les plus faibles niveaux de qualification recourent en partie les questions genrées soulevées ci-dessus. Un certain nombre de femmes interrogées dans l'enquête qualitative se sont mariées et/ou ont eu des enfants avant de faire des études ou d'obtenir un diplôme. C'est par exemple le cas de Nassima, mariée très jeune en Algérie et aujourd'hui en procédure de divorce. Ou encore de Monique qui tombe enceinte à 19 ans :

Jusqu'au bac, technicienne de labo option chimie, que j'ai obtenu. Le problème, c'est que je suis tombée enceinte. [Rires] Il a fallu que je gagne ma vie quand même. Parce que normalement, je devais être chimiste. Je ne devais pas du tout être auxiliaire à

domicile. J'étais inscrite à Montpellier, pour entrer à Montpellier après mon bac. Mais comme entre-temps je suis tombée enceinte... (Monique)

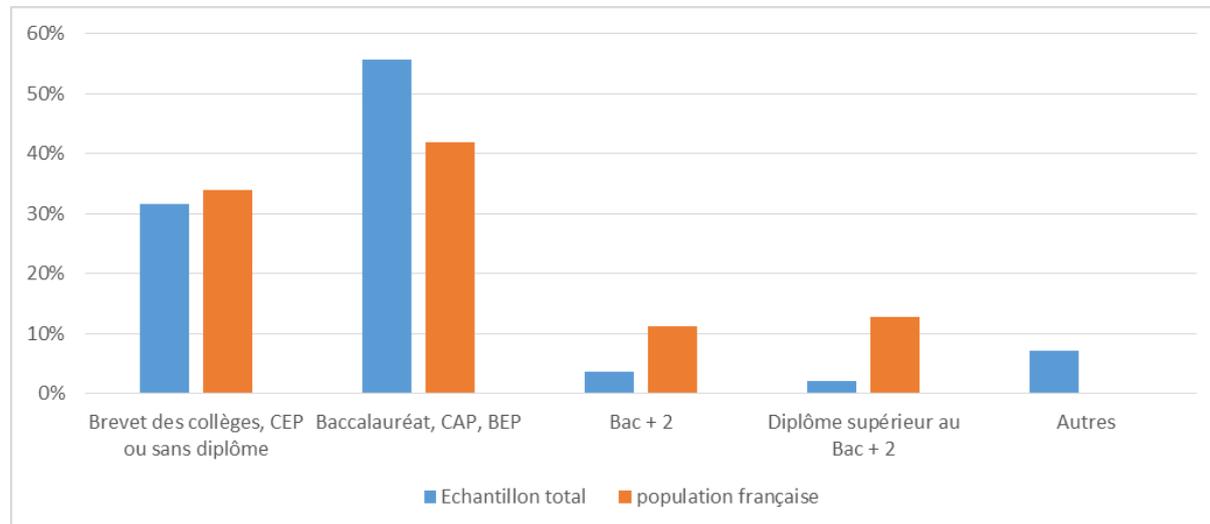
J'ai fait du droit. [Pendant] Deux ans. (...) Non, en fac. Du coup, comme j'avais déjà des enfants, c'était compliqué. Surtout qu'il y a des cours qui sont à des horaires un peu spéciaux, le dimanche matin, le vendredi soir jusqu'à 22 heures... Ce n'était pas toujours facile. (Nora)

Les entretiens montrent que la maternité ou le mariage constituent des **ruptures biographiques** qui amènent surtout les femmes à renoncer aux études et au monde du travail. D'autres événements biographiques peuvent constituer des ruptures importantes. C'est notamment le cas de Nadia qui commence des études en Russie avant de tout arrêter à cause de la « guerre »³⁰. Ou encore de Mathieu qui stoppe ses études après le décès de sa mère et cherche aujourd'hui un emploi comme « ouvrier poseur qualifié » :

A la base, j'ai fait un bac scientifique avec une option sciences vie de la terre, à l'époque, ça s'appelait. Ensuite, j'ai fait deux ans en fac de chimie, et j'ai fait la moitié, entre guillemets, d'un BTS qui avait rapport à la nature, la pisciculture, des trucs comme ça. (Mathieu)

Cependant, 10 des 13 personnes interrogées dans la première phase de terrain (juin 2016) sont titulaires d'un diplôme de baccalauréat ou équivalent étranger. La population interrogée dans l'enquête qualitative s'avère donc largement plus diplômée que le public habituel des associations, comme le montre les analyses quantitatives des diagnostics :

Graphe 13 : Niveau de scolarité des enquêtés



Cette forte proportion de diplômés du baccalauréat et plus interroge. Les diplômes détenus par nos publics ne semblent pas les protéger contre les difficultés d'insertion. En effet, ceci est un constat réalisé par différents travaux de recherche récents³¹, qui montrent notamment que les diplômes de faible niveau tels que la licence universitaire constituent moins aujourd'hui qu'avant une garantie contre le chômage.

³⁰Nadia et sa famille ont le statut de réfugié politique en France.

³¹Voir notamment Rouault et Joseph (dir.) 2014, Quand l'école est finie. Premiers pas dans la vie active. Cereq ; Chauvel L., 2010, Le destin des générations. Structure sociale et cohortes en France du XXe siècle aux années 2010, PUF.

D'autres facteurs que le diplôme ne sont-ils pas davantage déterminants dans l'insertion professionnelle ? Et en particulier, pour le thème qui nous intéresse, avoir son permis de conduire pourrait constituer un facteur plus important que la possession d'un diplôme en vue d'une insertion professionnelle durable. L'exemple d'Olivier, rencontré à Besançon tendrait à argumenter dans ce sens. Diplômé de DEA (Diplôme d'Etudes Approfondies) en Histoire de l'Art, Olivier a réussi le concours d'Attaché Territorial de Conservation du Patrimoine depuis plus de deux ans. Au moment où nous le rencontrons cependant, il s'inquiète de perdre la validité du concours s'il ne trouve pas rapidement un poste. Mais le fait de ne pas avoir de permis de conduire le handicape fortement dans cette recherche d'emploi :

D'abord, 1° je ne postule pas quand il y a marqué permis B, donc ça me coupe déjà de toutes ces offres-là, et puis 2° pour ceux qui feraient le parallèle entre cet acquis et d'autres capacités professionnelles... si jamais ils le font, ce parallèle... ils peuvent le faire, parce que je n'ai pas le permis B. (Olivier)

Enfin, une troisième piste d'explication de cette forte proportion réside dans le dispositif même d'enquête. Le suivi des personnes durant plusieurs mois entre la passation du diagnostic et la réalisation des entretiens suppose une certaine continuité de la présence et des activités au sein des associations. Cette continuité et persévérance seraient alors davantage possibles pour les personnes détentrices d'un diplôme. Dit autrement, la détention d'un diplôme pourrait influencer positivement l'investissement régulier dans le dispositif mis en place par l'association durant plusieurs mois, rendant ainsi possible la rencontre avec l'enquêteur.

Enfin, **vis-à-vis de l'emploi**, les personnes interrogées dans l'enquête font état de leur situation difficile, tantôt en recherche d'emploi, tantôt accumulant une multitude de petits contrats qui ne leur permettent pas de quitter durablement Pôle Emploi, tantôt en activité mais sous la forme de contrats aidés – notamment Contrat d'Accompagnement dans l'Emploi (CAE). C'est notamment le cas à Besançon où plusieurs des femmes rencontrées dans l'association travaillaient ou avaient travaillé comme agentes de blanchisserie au sein de la Blanchisserie du Refuge, une entreprise de réinsertion. En regard de l'emploi, les profils interrogés se regroupent en deux catégories distinctes : d'une part, à l'instar de Aymeric, Olivier ou Elise, des personnes qui travaillent régulièrement mais peinent à se stabiliser dans l'emploi du fait de l'absence de permis ; d'autre part, des personnes davantage éloignées de l'emploi, soit ayant arrêté de travailler depuis plusieurs années ou n'ayant jamais travaillé comme Lyna, Mathieu ou Maxence. Pour tous, le permis de conduire constitue un levier important dans l'accès pérenne à l'emploi.

II.2. Profils de mobilité

Situation résidentielle et accès

Les accès des personnes interrogées regroupent d'une part les situations résidentielles, les ressources disponibles dans le quartier de résidence et l'accès contextuel et personnel aux différents modes de transports.

En matière de situation résidentielle, soulignons d'emblée leur forte instabilité. Si la dimension « accès » de la motilité est celle pour laquelle on fait plus facilement l'hypothèse d'une stabilité, rien n'est moins vrai pour notre public. En effet, nombre d'entre eux projettent de déménager – voir également ci-dessous, la section projet – et plusieurs d'entre eux se trouvent dans des situations précaires d'hébergement. Ainsi, Nora est hébergée d'urgence dans sa famille et devait déménager

deux semaines après l'entretien ou encore Jacqueline, qui vit chez sa mère après avoir été hébergée successivement par ses grands-parents et son frère :

Là, je vis chez ma mère, parce que je n'ai pas d'emploi, donc pour trouver un logement, c'est assez difficile. Après, ça se passe bien. Juste avant, j'habitais chez mes grands-parents, mais ils sont vieux, c'était très difficile au niveau de la cohabitation. Là, ils m'ont demandé de partir. Du coup, j'ai été obligée de retourner chez ma mère. J'ai bien eu une collocation avec mon frère pendant quasiment deux ans, mais c'est pareil, c'était trop petit, du coup on se prenait souvent la tête... (Jacqueline)

Les personnes interrogées résident dans quatre grands types de quartiers. Pour certaines d'entre elles, le lieu de résidence se trouve dans un **quartier central** de Besançon ou de Clermont-Ferrand qui offre toutes les ressources de la proximité : commerces, services mais aussi transports et possibilité de se déplacer à pied. Ce type de localisation résidentielle vient compenser l'absence d'accès à la voiture.

Donc, je suis bien située. Parce que quand on n'a pas le permis, c'est vrai qu'on a tous les commerçants à côté. Il y a le marché... pour faire le marché, c'est à côté. Pour moi, c'est très pratique. Parce qu'il y a des coins de Besançon où il y en a qui prennent la voiture pour aller à la boulangerie. (Elise)

Pour d'autres, le quartier de résidence n'est pas un quartier central mais un **quartier proche du centre**, qui permet de rejoindre rapidement celui-ci en marchant. C'est ainsi le cas de Aymeric à Besançon ou de Mathieu à Clermont-Ferrand :

[Je n'habite] Pas le centre-ville même, mais à un quart d'heure à pied. (Aymeric)

Outre les questions de proximité avec le centre, les personnes résidant dans de tels quartiers semblent être à la recherche d'une certaine tranquillité de voisinage et possèdent les ressources suffisantes pour y accéder.

Ce n'est pas le cas de toutes, et en particulier de celles – il s'agit principalement de femmes – qui résident dans des **quartiers classés Zones Urbaines Sensibles (ZUS)**, tels les quartiers de La Planoise et Clair-Soleils à Besançon ou St Jacques à Clermont-Ferrand. Ces quartiers possèdent l'avantage d'offrir des logements à bas coûts mais souffrent de dégradations et d'une mauvaise réputation :

Il y a des problèmes et tout ça. Parce qu'à Besançon, Planoise, il n'y a personne qui veut aller habiter là. (Nassima)

Il y a toujours la police. Il y a toujours des problèmes. Les enfants doivent toujours rester à la maison. (Nadia, à propos de Clairs-Soleils)

En outre, ils offrent peu de ressources car on n'y trouve peu de commerces et de services, même si le quartier de St Jacques semble, dans la description que Monique nous en fait, mieux équipé que les autres.

Enfin, le quatrième type de quartiers habités par nos enquêtés est des quartiers qui se situent en **périphérie**, hors du périmètre des communes de Besançon et Clermont-Ferrand. Il s'agit notamment de Jacqueline qui vit à Cébazat, la seule personne de notre enquête qualitative en face à face à avoir obtenu son permis de conduire grâce à l'association et donc en mesure de se déplacer en voiture.

Néanmoins, quels que soient les quartiers de résidence, les personnes interrogées font toutes état de la présence de lignes de transports publics, y compris Jacqueline qui mentionne des lignes de bus

de rabattement vers le tram. L'accès aux transports publics décrits dans les entretiens est donc tout à fait cohérent avec le constat réalisé dans l'analyse des données quantitatives que les personnes de l'échantillon Mouvances apparaissent mieux positionnées par rapport à l'offre transport en commun que la moyenne de la population en général. Cependant, si un accès aux transports publics existe, la qualité de la desserte est sensiblement différente selon les quartiers, les lignes et le type de transport en commun (bus/tram). Ainsi, les enquêtées résidant dans les quartiers de ZUS, soulignent la lenteur des bus et donc le temps important passé à se déplacer. Cependant, la qualité de la desserte est bien différente selon que les personnes se trouvent à proximité du tram – dont sont équipées les deux villes – ou ne bénéficient que d'un accès aux lignes de bus.

Du point de vue des accès personnels, aucune des personnes interrogées ne possède son permis de conduire, à l'exception de Jacqueline qui l'a obtenue grâce à l'association quelques mois avant l'entretien. Rares sont ceux qui possèdent et utilisent le vélo : Sébastien n'a pas racheté de vélo après le vol du sien et n'a pour l'instant pas testé le réseau de Vélo en Libre Service (VLS) de Besançon. Seule Monique évoque un recours régulier au vélo pour la rapidité de déplacement qu'il permet.

Compétences

L'analyse des compétences relatives à la mobilité des personnes interrogées dans l'enquête qualitative s'avère légèrement différente des regroupements de compétences opérés dans l'analyse quantitative des compétences de mobilité issues des diagnostics Mouvances. Ainsi, dans l'enquête quantitative, 6 grands groupes de compétences émergent, qui se retrouvent partiellement dans les compétences évoquées par les personnes rencontrées à Besançon et Clermont-Ferrand.

Les compétences modales

Le premier groupe concernait les **compétences modales** ; les compétences constituent un pôle de compétences important mais qui recouvre aussi une partie des compétences transport annexes. Les compétences modales se regroupent autour de 3 grands profils. Certaines des personnes rencontrées, telles Olivier ou Elise, s'avèrent être **très multimodales** à l'aise tant dans les usages des transports collectifs, du covoiturage que du vélo ou de la marche. Elise a notamment développé des connaissances et des usages experts des réseaux de transports collectifs en zones périphériques et utilise régulièrement du Transport à la Demande :

Maintenant, il y a le tramway. Donc, quand je vais sur certains lieux de travail, comme dans les écoles de Besançon, quand je travaille en périscolaire, je prends le tramway, et j'en ai pour vingt minutes, donc c'est très pratique. Mais après... moi, le mercredi, je travaille dans le Jura. Je travaille à Montfaucon aussi. C'est en dehors de Besançon. Mais j'ai de la chance que cette année, ça tombe sur des... j'ai un bus, mais c'est sur réservation, un taxi-bus, pour le retour.

*Q : Il faut planifier à l'avance, en disant qu'on a besoin de monter sur cette ligne-là...
R : Oui, 18 heures avant, il faut appeler pour réserver. Ce qui est bien, c'est qu'on peut réserver pour plusieurs semaines, comme ça je suis sûre de ne pas oublier. Mais c'est toute une organisation, parce que comme je travaille dans différents lieux...
(Elise)*

Il est intéressant également de constater que ces compétences multimodales sont vraies tant à l'échelle urbaine qu'à longue distance. Olivier ou Maxence font notamment état de séjours lointains et de longue durée à l'étranger :

J'ai pas mal bougé pendant mes formations scolaires, parce que j'avais des stages à réaliser en BTS et en licence. J'ai fait mon stage de BTS au pays de Galles pendant trois mois, et quatre mois à Londres pendant ma licence. (Maxence)

Cependant, malgré ces grandes compétences multimodales, l'absence de permis et de voiture reste considérée comme un manque voire comme un handicap par les personnes interrogées (voir également partie suivante).

A côté de ce groupe multimodal, d'autres personnes interrogées s'avèrent beaucoup plus **monomodales au sens où elles utilisent principalement voire exclusivement un seul mode de déplacement**. C'est notamment le cas pour les transports collectifs qui constituent le seul recours modal pour Lyna, Soumia ou Nadia. Ces femmes sont véritablement captives des transports en commun, dans la mesure où elles se déplacent peu voire pas du tout en modes doux (marche ou vélo) et ne disposent pas d'accès à la voiture, même en tant que passager (voir également ci-dessous). Enfin, Jacqueline, seule personne de notre enquête qualitative à avoir réussi le permis de conduire se déplace quant à elle de manière exclusive ou presque en voiture :

Q : Maintenant, vous avez pris le réflexe voiture.

R : Oui, oui. J'essaye un maximum de conduire pour ne pas perdre... et puis même, ça ne fait que trois mois, donc je ne suis pas encore une conductrice confirmée, je vais bien accrocher un peu ma voiture, des trucs comme ça... [Rires] Il faut bien que je conduise. (Jacqueline)

A l'exception de Jacqueline, les personnes interrogées soulignent toutes le manque que représente l'absence d'accès à la conduite, y compris celles qui présentent un profil multimodal et disposent de bonnes compétences de mobilité à longue distance.

[Les compétences de repérage/orientation dans l'espace et de gestion du temps](#)

Une seconde catégorie de compétences repérée dans les données statistiques Mouvances regroupe les **compétences de repérage et d'orientation**. Dans les entretiens, ces compétences ont peu fait l'objet de développement de la part des personnes interrogées et se sont avérées fortement liées aux compétences temporelles – gestion du temps, arrivée à l'heure, etc.

Quatre profils de compétences spatio-temporelles émergent des entretiens. Le premier est celui de personnes très à l'aise dans la gestion du temps comme de l'espace. Ce profil recoupe du reste en grande partie les personnes possédant des compétences multimodales :

J'ai toujours su me diriger, faire des itinéraires par moi-même, en utilisant des plans, Google Maps, ou en connaissant moi-même le tracé en lui-même. (Aymeric)

D'autres, moins à l'aise dans les repérages spatiaux et la gestion du temps, mettent en œuvre des repérages, anticipent leurs déplacements et préparent méthodologiquement leurs itinéraires. Il en est ainsi de Nassima :

Est-ce que globalement vous diriez que vous arrivez à trouver facilement votre chemin ?

Non, il faut que j'y aille avant... un jour, par exemple... (...) Par exemple, je vais aller à cette adresse pour voir, et après, demain, j'y vais pour mon rendez-vous. (Nassima)

Ou bien de Mathieu :

Comme là, par exemple, quand vous êtes allé derrière la maison la culture, comme vous ne connaissiez pas l'endroit, comment vous vous repérez ? Comment vous vous organisez ?

Avec un plan sur Internet, et puis ensuite, comme ils disent dans les casinos, je compte les cartes, à savoir que je sais que je vais à telle rue, et qu'ensuite, il faut tourner trois fois à droite, deux fois à gauche, faire 100 m... je fais ça en vrai. S'il y a eu des changements entre la réalité et le plan, ça ne se passe pas bien. [Rires]

Ça arrive ?

Oui, ça arrive, malheureusement. C'est pour ça que maintenant j'ai pris l'habitude de vérifier les dates sur les plans. Parce que tout ce qui est Google Images pour repérer la façade du bâtiment, on se rend compte que ça a été pris en 2011 et qu'il n'y a plus rien qui est à l'endroit... [Rires] Du coup, on cherche à l'ancienne. Mais sinon, je prépare... je prépare tout méthodiquement. (Mathieu)

Mathieu oppose d'ailleurs cette préparation méthodique, cette anticipation de chacun de ses déplacements à l'improvisation qui renvoie à d'autres (ou de meilleures ?) compétences spatio-temporelles :

Comme on en discutait avant avec le plan, moi, j'ai tendance à faire huit fois l'itinéraire pour être sûr que je vais exactement à l'endroit prévu, plutôt que de sortir et on verra. Ça, ce n'est pas le genre de la maison. (Mathieu)

Ce repérage anticipé des lieux permet ainsi aux personnes concernées de mieux se repérer dans l'espace mais aussi de mieux gérer le temps et d'être ponctuel.

D'autres encore n'ont pas besoin d'anticiper leurs déplacements dès lors qu'ils utilisent des chemins connus mais aussi et surtout leurs modes de transports habituels. Il en est ainsi de Lyna par exemple dont les compétences spatio-temporelles s'organisent autour de sa connaissance des transports en commun et de leurs horaires. Même si cela n'a pas été évoqué en entretien, on peut légitimement imaginer que sortie de ses habitudes spatio-temporelles, Lyna serait perdue et trouverait difficilement son chemin, étant donné qu'elle ne dispose pas d'autres compétences modales :

R : Oui, c'est un peu... Et ça prend plus de temps. Je m'organise par rapport à l'école des enfants dans les périodes d'école. Sinon, il faut courir... comme là, voilà, on est rythmé...

Q : C'est ça, il faut prendre le bus...

R : Voilà. On connaît les heures de bus... oui, c'est un peu... (Lyna)

Enfin, pour d'autres personnes encore, à l'image de Monique, il s'agit véritablement d'apprendre à se repérer dans l'espace et à suivre des itinéraires. En effet, Monique fait partie des femmes qui se retrouvent en situation de nécessité de passer le permis et de retrouver un emploi suite à un divorce/séparation. Monique doit ainsi développer des compétences spatio-temporelles qu'elle n'avait pas – ou ne mettait pas en œuvre – dans la mesure où elle se faisait accompagner toujours ou presque en voiture par son ancien compagnon :

Oui, parce qu'avant, je ne me préoccupais pas trop de la route et tout, parce que c'est lui [son ex-mari] qui conduisait, donc je n'en avais rien à faire. Maintenant, je suis obligée de me concentrer à chaque fois pour savoir les trajets. Puisque les plans et tout ça, avant, je ne savais pas les lire, puisqu'il conduisait, donc je ne voyais pas

l'intérêt de savoir où j'allais. Maintenant, je suis obligée de m'intéresser un peu plus, et à m'orienter. (Monique)

Monique a donc été obligée d'apprendre, en grande partie au contact de son dernier enfant, autiste :

Q : Comment vous vous êtes organisée pour vous former, entre guillemets, à tout ça ?

R : Mon fils, bizarrement. [Rires] (...) celui qui est autiste. Parce qu'ils font beaucoup de parcours d'orientation justement...

Q : En ville ?

R : Oui, en ville, ou dans les parcs, et ainsi de suite, pour les pousser à savoir se servir d'une carte, et ainsi de suite. Moi, du coup, je ne sais pas du tout, donc j'ai été avec lui. Je l'accompagnais à chaque sortie. Du coup, il m'a appris à me servir d'une carte. J'ai appris comme ça... une carte, une boussole, un truc comme ça, je ne savais pas du tout, ce n'était pas mon truc. Du coup, c'est lui qui m'a appris. Comme quoi ! (Monique)

Au final, l'analyse des compétences spatio-temporelles montre que les personnes les plus à l'aise du point de vue des repérages dans l'espace et de la gestion du temps s'avèrent être plutôt ceux disposant des compétences modales les plus larges. Ceux qui ne disposent pas ou disposent de peu de compétences spatio-temporelles mettent en œuvre de façon consciente ou non des stratégies pour faciliter leurs mobilités, soit en se fiant au mode de transports et aux horaires qu'ils connaissent et maîtrisent, soit sous la forme de repérage et d'anticipation extrêmement méticuleuse, autant de pratiques qui semblent avoir une fonction de réassurance face à l'inconnu. Enfin, des stratégies d'apprentissage peuvent également se mettre en place afin d'acquérir de meilleures compétences spatio-temporelles.

La peur ou l'appréhension

Ces analyses nous amènent assez naturellement vers un troisième groupe de compétences précisément liées à la peur ou à l'appréhension. L'enquête qualitative confirme que certaines personnes en situation de réinsertion professionnelle montrent des peurs, des angoisses, des blocages en lien avec la mobilité. Si des peurs s'expriment, les compétences mobilisées ici relèvent alors plutôt de la confiance en soi et en les autres.

Plusieurs ordres d'appréhensions sont repérables dans les entretiens. Certaines personnes évoquent des peurs relatives au fait de se déplacer seul, comme Nassima :

Est-ce que vous avez déjà essayé, depuis la formation, tout ce qui est covoiturage, bla-bla car... ?

Non. (...)

Pourquoi vous n'utilisez pas ce genre de transport, si vous voulez aller ailleurs... ?

Je ne peux pas y aller toute seule. Si j'ai ma copine qui m'accompagne, c'était bien. Mais me promener toute seule, non. (Nassima)

Excepté cette mention relative au covoiturage, la question de la peur dans l'usage des transports en commun par exemple ou de la marche à pied n'a pas été mentionnée dans les entretiens.

La peur renvoie également à la peur des autres, qui rendent cette fois l'usage des transports collectifs répulsif. Mathieu va même jusqu'à se définir comme « sociopathe » :

Principalement, vous, en termes de déplacements, vous utilisez quoi, alors ?

Mes pieds. Je suis venu à pied. Comme je disais, je ne suis pas associable au point que... je n'aime pas les transports en commun... enfin, je n'aime pas les gens, voilà. [Rires] Je suis ce qu'on appelle un sociopathe, à savoir... (...) Dans le sens où je ne suis pas à l'aise avec les gens. (...) C'est plus une gêne [d'être avec les autres]. Disons que quand je peux m'en passer, je m'en passe. Maintenant, s'il faut y aller, j'y vais. Ce n'est pas une phobie comme je sais que certaines personnes ne peuvent pas sortir de chez elles. Moi, je n'ai pas ça. Si je peux éviter, j'évite. (Mathieu)

Mais, les associations dans lesquelles évoluent les personnes rencontrées travaillent surtout autour des peurs relatives à la conduite et à la voiture. Ainsi, plusieurs des enquêtés évoquent la peur de passer le permis ou la peur de conduire qui peut être directement liée à des expériences automobiles traumatisantes durant l'enfance comme pour Olivier qui dispose par ailleurs de compétences multimodales fortes. Cette peur focalisée sur certains modes de transport n'est pas le seul apanage de la voiture :

Oui, j'ai peur de prendre le train. [Rires] C'est idiot, mais c'est comme ça. Il y en a qui ont peur de l'avion. Moi, j'ai peur du train. (Monique)

La peur du permis renvoie également à des appréhensions relatives au fait de passer un examen, d'être jugé, et ceci s'avère particulièrement vrai en cas de difficultés linguistiques – voir également partie 4.

Compétences linguistiques

De manière générale, les compétences linguistiques ressortent dans les entretiens comme des blocages importants dans l'apprentissage du permis de conduire et en particulier du code de la route. Tel est le cas pour Nadia qui peine à comprendre les questions posées dans les tests de code de la route et qui tend à angoisser du fait qu'elle maîtrise mal le français :

Je n'ai pas peur, mais quand je commence à parler français, je suis stressée. (Nadia)

En dehors de ces situations, les compétences linguistiques ont peu été évoquées dans les entretiens. Quant aux compétences algébriques, elles sont même entièrement absentes des entretiens.

Cependant, en complément des analyses tirées des données statistiques Mouvances, deux dimensions de compétences apparaissent importantes voire très importantes en regard de la population enquêtée. Il s'agit d'une part de la connaissance des aides et du fait d'y avoir recours et d'autre part des ressources sociales.

Connaissance et recours aux aides

Les entretiens montrent que les personnes en situation de réinsertion professionnelle possèdent des compétences variables en matière de connaissance et de recours aux aides financières à la mobilité. La totalité d'entre eux ont connaissance et ont recours à des aides financières pour passer le permis de conduire (voir ci-dessus). D'autres aides sociales existent concernant la tarification des transports en commun. Certaines des personnes rencontrées se sont révélées expertes dans la connaissance et la sollicitation de cette tarification sociale :

Je ne connais pas très bien la région, mais vous avez un tarif spécial pour les transports en commun... ?

Ouais. C'est selon les indemnisations [la tarification sociale pour les transports en commun]. Ça va de 1,50 euro pour les indemnisations les plus basses jusqu'à 9,50 euros... (...) Oui, c'est intéressant. Parce que normalement, le tarif normal, c'est 40 euros. Après, il y a 50 % qui sont remboursés par l'employeur, mais bon... voilà, ça fait 9,50, ça va... pour des trajets limités...

Et puis ce n'est pas très compliqué à avoir comme...?

Non. Il faut juste un justificatif de domicile et une photo. Après, tous les trois mois, on a des droits qui sont renouvelables, on doit amener une attestation Pôle emploi sur le montant qu'on a touché le mois précédent. Après, les droits sont renouvelés pour trois mois, et puis après on peut la recharger dans les bureaux de tabac, et tout ça. Mais les droits, il faut aller les faire à la boutique Ginko. (Aymeric)

D'autres ont connaissance de cette tarification sociale mais n'y ont pas recours soit parce qu'ils dépassent les plafonds de droit, soit parce qu'ils ne demandent pas cette aide :

Comme vous êtes au chômage, est-ce que vous avez un tarif...

Non, parce que j'ai la CMU. Et puis comme j'ai travaillé avec eux, j'ai dépassé de dix centimes, donc je n'ai pas le droit. (Nassima)

Tout ce qui est tarification sociale, vous les connaissiez avant de venir ici...

Oui, je les connaissais déjà. Je m'en étais servie pendant un moment. Après, pendant des années, je ne m'en suis plus servie, parce que voilà, comme je vous dis, je n'aime pas trop... c'est de l'assistanat quand même, et puis je me dis qu'il y a des gens qui en ont peut-être plus besoin que moi. Du coup, j'évitais... surtout quand je travaillais, par exemple... J'aurais pu y avoir droit, peut-être pas aussi bas, mais j'y avais droit, et je n'ai jamais demandé. (Jacqueline)

Enfin, certaines personnes ne connaissent pas ou mal les aides disponibles pour leur situation. Ainsi, Nadia achète des abonnements de transports en commun à plein tarif pour ses enfants et elle-même :

Est-ce que vous avez un abonnement spécial pour le bus ? Comment ça se passe ?

Oui, j'ai la carte de bus. Tous les mois, j'achète une carte famille, 31 euros, je paye. Les enfants, je ne sais pas combien, mais j'ai chargé pour toute l'année pour les trois. Comme ça, je suis tranquille, plus trois mois gratuits, chacun un mois, 400 euros. (Nadia)

Olivier n'a pas non plus recours à la tarification sociale des transports en commun :

En tout cas, moi, pas. Je suis peut-être insuffisamment renseigné, mais en même temps... Ceci dit, je le prendrais peut-être plus, si j'avais aussi une tarification... Non, moi, je prends une carte rechargeable de dix trajets classiques. Mais je ne m'en sers pas plus que ça, en fait. (Olivier)

Recourir à une tarification sociale supposerait de la part de Nadia ou de Olivier une augmentation de la charge mentale du fait de la recherche d'informations mais aussi certainement une complexification de l'accès à ces abonnements. Même si les enquêtés sont peu explicites sur cet aspect, on peut également poser l'hypothèse que le non-recours aux tarifications sociales leur permet également de ne pas se sentir en situation de dépendance ou d'assisté, un sentiment négatif que l'on retrouve fortement associé aux sollicitations de l'entourage en matière de déplacements.

Compétences sociales

Les compétences sociales constituent une dimension saillante des compétences de mobilité des personnes interrogées. Elles sont d'autant plus importantes à mettre en lumière qu'elles s'avèrent peu traitées – car peu traitables – avec les questions du diagnostic. Ainsi, dans l'analyse quantitative, les compétences sociales renvoient d'une part au fait de ne pas avoir peur en présence d'inconnus et d'autre part au fait de ne pas avoir peur dans les transports en commun. Comme nous le verrons à l'analyse des entretiens, les compétences sociales dont disposent les publics des associations Mouvances vont bien au-delà de ces deux dimensions et ne sont donc que très partiellement abordés par les réponses à ces questions.

En effet, les entretiens montrent le rôle crucial que joue la mobilisation du réseau social pour se déplacer, notamment sous la forme d'accompagnement en voiture. Il s'agit bien là de compétences sociales dans la mesure où les personnes ont la capacité de mobiliser un réseau social, amical ou familial qu'ils possèdent. En faisant le lien avec d'autres travaux sur l'enjeu de l'entraide dans les milieux populaires, nous pourrions également parler de ressources sociales³².

Pour autant, la sollicitation de ces ressources n'est pas univoque pour les personnes interrogées. Certaines personnes, comme Sébastien, sollicitent aisément leur entourage amical dans leurs déplacements. Sébastien a même fait le choix délibéré de vivre en colocation afin de profiter de la motorisation de ses colocataires :

J'ai mes colocs qui ont le permis, donc on prend la voiture, et on va faire les courses. (...) C'est une des raisons pour lesquelles j'ai choisi la colocation, comme mes colocs ont le permis, on peut se véhiculer un peu comme on veut, du coup. (Sébastien)

D'autres sollicitent également leur entourage – amis, conjoint, ex-conjoint – mais ces sollicitations leur donne le sentiment d'être d'une part redevable et d'autre part dépendant. En effet, le service rendu oblige celui qui le reçoit, et appelle le contre-don. L'échange de services sous la forme de don/contre-don peut alors devenir un vrai système de débrouille, à l'instar de l'arrangement que Olivier et sa propriétaire ont mis en place. Cette dernière véhicule Olivier pour faire des courses tandis qu'en échange, il l'aide à porter les siennes. Malgré le système d'échange que constitue cet arrangement, Olivier se sent pourtant dépendant de l'aide de sa propriétaire et infantilisé. Le service rendu par l'accompagnement en voiture peut également faire l'objet d'une rétribution financière qui va alors annuler l'obligation de rendre le service. Ainsi, lorsque Soumia a besoin de se faire conduire à l'aéroport, elle sollicite une personne de son entourage à qui elle va payer la course car elle refuse de se sentir obligée, dépendante de son accompagnateur. Enfin, certaines des personnes rencontrées sollicitent leur entourage pour des accompagnements sans arrangement préalable ou régulier, ni rétribution financière. Il en résulte alors pour elle un fort sentiment de dépendance et d'aliénation :

Je ne suis pas si handicapé que ça, mais je le suis quand même, c'est sûr, de plus en plus... (...) Dans le sens où les gens ne sont pas des taxis, d'une part, ou parfois j'aimerais rentrer chez moi, mais je suis tributaire de quelqu'un qui me ramène, donc je dois attendre que cette personne soit prête à rentrer, elle. (Olivier)
Voilà, on est toujours tributaire de quelqu'un, ou des horaires. (Aymeric)

³²Bacqué M.H., Fol S., 2007, "L'inégalité face à la mobilité : du constat à l'injonction", *Revue Suisse de Sociologie*, Vol. 33-1, 89-104.

D'autres personnes enfin choisissent de solliciter le moins possible voire pas du tout leur entourage pour éviter précisément de se sentir dépendantes ou obligées. Si le mari de Lyna sollicite assez facilement ses amis, elle-même essaie de le faire le moins possible. Monique quant à elle met un point d'honneur à prouver qu'elle n'a pas besoin des autres pour se déplacer :

Maintenant, j'essaye de dire : « tu es capable de le faire toute seule ». Parce que bon, je n'ai pas envie qu'on dise « la pauvre fille, elle est toute seule, elle n'y arrive pas... » [Rires] Je ne veux pas qu'on s'apitoie sur mon sort. Du coup, je leur prouve que, même si je suis toute seule, je peux y arriver, comme toutes les autres. (Monique)

Malgré cela, l'entourage peut également proposer de l'aide, qui peut être acceptée mais perçue comme de la pitié. La figure de la pitié est véritablement perçue comme un repoussoir ultime, en particulier par les mères de famille :

Surtout que moi, je vais dans les trucs où ce n'est pas cher. Je vais à Aldi, par exemple. Et puis après, vous les portez... Moi, j'ai huit sacs, à Aldi. Je ne peux pas les porter. Même quand j'étais juste derrière, à chaque fois, je galérais tellement, qu'il y a des gens qui s'arrêtaient en voiture pour me prendre. La honte ! Du coup, je faisais tellement pitié qu'il y a même une fois quelqu'un qui a quitté son travail pour m'emmener en me voyant passer devant son travail. La honte ! (Nora)

Sentiment de honte, de dépendance, d'être handicapé ou infantilisé, le fait de ne pas pouvoir se déplacer en voiture seul fait l'objet d'images fortement négatives de la part des personnes rencontrées et montre en creux la norme que constitue encore aujourd'hui le permis de conduire qui rend possible l'autonomie du déplacement. Nous y reviendrons ci-dessous. Malgré la créativité dont certains font preuve dans leurs arrangements pour être véhiculé, ne pas être autonome c'est-à-dire avoir besoin des autres pour se déplacer en voiture donne l'impression aux enquêtés d'être privé d'une dimension essentielle de leur autonomie et de leur liberté.

Encadré 6 : La stigmatisation des « sans permis »

Ne pas avoir le permis de conduire s'apparente à un « stigmaté », au sens de Goffman (1975), c'est-à-dire que l'absence de permis est un attribut qui rend l'individu différent des autres. Le stigmaté décrit l'inadéquation entre l'identité sociale réelle d'un individu et l'identité sociale virtuelle, c'est-à-dire ce qu'il devrait être (dans le cas présent, titulaire d'un permis).

L'absence de permis de conduire constitue un stigmaté au sens strict du terme comme le montre très bien l'entretien avec Olivier :

« J'ai l'air d'un dégénéré vis-à-vis de la société... Parce que la grande question, c'est : « ah, tu n'as toujours pas le permis de conduire ! » C'est obsessionnel autour de moi. » (Olivier)

Olivier ne se sent pas différent des autres mais les autres le stigmatise en lui renvoyant systématiquement l'idée qu'il n'est pas normal, qu'il ne possède pas tous les attributs d'une personne normale parce qu'il n'a pas de permis. Cette stigmatisation tend en outre à s'accroître avec l'avancée en âge.

La stigmatisation des personnes sans permis s'exprime dans les ressentis négatifs qu'ils évoquent à propos de leur situation : le sentiment de pitié que leur montre les autres mais aussi le sentiment de se sentir infantilisé ou handicapé.

De plus, l'intériorisation du stigmaté influence leurs manières de se comporter, car ils essaient de cacher ou de minimiser les effets du stigmaté. C'est ainsi notamment que l'on peut lire l'importance accordée par Monique au fait de prouver aux autres qu'elle peut se débrouiller toute seule. La stigmatisation tend cependant à entraîner des formes de repli sur soi des personnes stigmatisées dont on perçoit les effets tant dans l'insertion professionnelle que dans l'insertion sociale plus largement. Il en est ainsi lorsqu'ils ne

postulent pas à des offres d'emploi dans lesquelles le permis est requis ou bien qu'ils limitent d'eux-mêmes les contacts avec les proches, famille ou amis :

Ils [mes amis] ne sont pas toujours obligés de venir me voir moi. C'est ça aussi, je me sentais mal, parce que c'était toujours eux qui venaient me voir. Moi, je n'allais jamais les voir. Maintenant [que j'ai une voiture], du coup, je me déplace pour aller les voir. (Jacqueline)

Enfin, il est important de souligner la violence des rapports sociaux qui se jouent entre stigmatisés et stigmatisateurs que ce soit dans la sphère professionnelle où la découverte du stigmaté entraîne le rejet :

Une fois, elle n'a même pas fait l'entretien. J'ai pris le rendez-vous et tout. C'était la première question à la porte, elle m'a dit : « est-ce que vous avez le permis ? » J'ai dit non. « Ce n'est pas la peine. » C'était à la porte, comme ça, avec le CV et la lettre de motivation. Ce n'était même pas la peine de parler avec moi. (Lyna)

Mais aussi dans la sphère privée où le rappel incessant du stigmaté s'apparente à du harcèlement :

Parce que tout le monde fait chier avec ça... [Rires] depuis toujours... Ça fait vingt ans qu'on me saoule. Donc, une partie de ma motivation, c'est qu'on arrête de me saouler avec ça. (...) Enfin, les gens s'autorisent vraiment, je trouve, un harcèlement assez constant là-dessus, alors qu'assez clairement, c'est un problème... enfin, j'ai un problème avec ça. Donc, je veux dire, ça ne m'aide... en tout cas, ça ne m'aide surtout pas... au contraire, ça me met en colère, ça me déstabilise plus que ça ne m'aide de venir me casser les pieds avec ça. (Olivier)

Projets de mobilité

Les projets constituent avec les compétences et les accès la troisième dimension constitutive de la motilité. Les personnes rencontrées présentent des attentes en matière de mobilité très similaires : toutes aspirent à obtenir leur permis de conduire et à pouvoir ainsi se déplacer de manière autonome, sans « être tributaire » ni d'autres personnes ni de contraintes horaires, comme le mentionne Aymeric.

Le permis de conduire

Le permis de conduire constitue le projet central des personnes rencontrées dans les deux associations. En effet, le permis est perçu comme un prérequis dans la recherche d'emploi – et sur ce point c'est un discours que les personnes inscrites à Pôle emploi semblent entendre souvent dans le cadre de leur suivi et qui fait écho au discours des prescripteurs – voir également partie 3.

Le projet d'obtention du permis de conduire renvoie à différents enjeux et s'inscrit plus largement dans un projet professionnel ou un projet de vie renouvelés. Passer le permis de conduire permet en premier lieu de lever une partie des contraintes qui pèsent sur la recherche d'emploi. Obtenir le permis permettrait ainsi aux personnes interrogées de postuler à davantage d'offres et d'élargir le périmètre de leur recherche d'emploi. Ainsi, le permis de conduire est perçu comme un prérequis dans la recherche d'emploi et nombreux sont ceux qui ne tentent même plus leur chance lorsque les annonces mentionnent le permis de conduire :

Pour moi, c'est obligatoire pour le travail. Parce que les entreprises, elles disent tout le temps qu'il faut le permis. (Nassima)

La première question, c'est « est-ce que vous avez le permis ? » Il y en a qui ne répondaient pas du tout... Je précise que je n'ai pas le permis, alors ils ne répondent pas du tout. (Lyna)

Le permis de conduire permet en outre de démultiplier les formes d'emploi. Ainsi, Lyna cherche du travail comme assistante de vie exclusivement dans des établissements ; si elle avait le permis, elle pourrait aussi chercher dans l'aide à domicile :

Pour l'instant, je cherche dans l'aide à la personne, mais plus sur place, que ce soit maison de retraite, soit une crèche...

Dans un établissement, alors.

Oui, pour éviter les déplacements tant que je n'ai pas le permis. (Lyna)

Il en est de même pour Sébastien, dans un autre secteur qu'est celui de l'informatique, dans lequel le permis de conduire permet l'accès à de plus nombreux postes :

Le fait que j'ai besoin du permis pour m'ouvrir à d'autres offres d'emploi dans mon domaine de compétence.

Une remarque de novice, pourquoi est-ce qu'on a besoin du permis quand on est informaticien ? Parce que l'image qu'on a de l'informaticien, c'est justement quelqu'un qui est statique.

Ce n'est pas si sédentaire que ça. On a toujours, c'est vrai, l'image de l'informaticien qui est cantonné à sa boîte. Là, maintenant, depuis plusieurs années... ça doit faire au moins de huit à dix ans que ce n'est plus comme ça. Maintenant, les informaticiens doivent aller directement à la rencontre du client, que ce soit en assistance maintenance dépannage, ou achat-vente. On est toujours amené à devoir se déplacer, et il y a très peu de postes qui sont sédentarisés. Il n'y en a plus trop, à part dans les localités comme les mairies, les administrations, où ils ont un service informatique en interne. (Sébastien)

Encadré 7 : Le permis de conduire, seul frein à l'emploi ?

L'absence de permis de conduire constitue un frein important à l'insertion professionnelle. Mais, en regard du corpus et des situations des personnes interrogées, il est loin d'être le seul obstacle à l'emploi. Ces freins renvoient tant à des **causes structurelles**, telles que la structure économique du territoire de résidence et ses évolutions ou la localisation de l'emploi comme évoqué dans les monographies de territoires mais aussi à de potentiels facteurs de discrimination en fonction de l'âge, du sexe ou de l'adresse de résidence. Ils renvoient également aux **trajectoires sociales** comme le montrent les entretiens.

Ainsi, certains freins à l'emploi sont directement liés aux formations professionnelles et plus précisément à l'absence de toute formation. Certaines personnes, plus particulièrement des femmes, à l'instar de Soumia ne possèdent aucune formation ni expérience professionnelle. D'autres, issues de l'immigration, ne bénéficient d'aucune reconnaissance de leur diplôme ou de leur parcours professionnel réalisé à l'étranger :

Mon métier, je suis institutrice. Mais je ne peux pas travailler ici, en France, avec la langue, tout ça, c'est trop compliqué, avec les enfants. (Nadia)

La discontinuité des parcours professionnels peut également constituer un frein important à l'emploi. Ainsi, Mathieu a traversé une période de dépression durant plusieurs années, créant un vide de plusieurs années dans son parcours professionnel. Face à ce type de parcours, l'absence de permis constitue une justification facile pour les recruteurs de ne pas le prendre :

Je vais dire que certains patrons m'auraient dit non de toute façon, mais que du coup ils ont une excuse qui est 100 % acceptée par tout le monde, et 100 % avalisée par tout le monde pour dire non. Mais c'est sûr que la majorité m'aurait quand même dit non. (...) [à cause du] trou dans le CV, principalement, parce que ça ne fait pas propre. On a beau donner des raisons que nous, on estime valables... voilà, elles ne sont pas toujours bien acceptées. Des fois, il y en a qui considèrent aussi... OK, peut-être qu'il a eu un problème dans sa famille, mais c'est surtout un type qui est parti glander sur les pistes de ski pendant cinq ans... (Mathieu)

Enfin, si le permis de conduire est un prérequis pour l'emploi, il arrive que la motorisation soit également

demandée ce qui accentue les contraintes financières d'accès à l'emploi :

« Enfin, j'ai déjà passé des entretiens où on m'a demandé quel était le modèle de la voiture, déjà, pour savoir si ça pouvait correspondre à l'image de l'entreprise... (...) J'ai dit : « non, je n'ai pas de voiture personnelle ». Ils m'ont dit : « de toute façon, vous êtes trop jeune. On ne peut pas vous prendre. Si on vous embauche maintenant, c'est trop tôt pour que vous ayez une voiture de fonction. » La personne qui était passée avant moi, elle avait une Clio, je crois, mais pas une récente. Ils lui ont dit que le modèle était trop vieux pour correspondre à l'image de l'entreprise. C'était des gens qui vendaient des systèmes de sécurité et des alarmes... » (Maxence)

Enfin, le permis de conduire permet **d'exercer l'emploi dans de meilleures conditions**, typiquement pour les femmes qui travaillent comme aide à domicile et réalisent des tournées :

J'ai bien eu des emplois où il fallait pas le permis. Mais vous savez aide à domicile, ça veut dire qu'on enchaîne les RDV. J'allais voir plusieurs personnes âgées par jour, chez elles, à différents endroits de Clermont-Ferrand et plus ça allait plus je prenais de retard. C'était trop fatiguant de courir partout. Et j'étais la seule au travail à ne pas avoir le permis, les gens me disaient « c'est impossible sans voiture de faire les tournées ». Si je veux continuer ce métier j'ai pas le choix. (Latifa)

Ou bien pour ceux qui transportent du matériel :

Je serais plus souple dans le travail, pouvoir me déplacer, et puis avec du matériel aussi. Parce que c'est compliqué. Si on me propose quelque chose et que mon matériel est déjà dans une structure... Je peux aussi refuser pour ça, parce que mon matériel, je ne l'ai pas en double, ou il est déjà réparti dans des structures. (Elise)

Le permis de conduire permet également une meilleure **articulation entre vie privée et vie professionnelle**. Ici encore, cet enjeu est fortement genré : on le voit exclusivement apparaître chez les femmes qui n'ont jamais travaillé ou ont arrêté de travailler pour élever leurs enfants. Se rendre sur un lieu de travail en transports en commun leur est possible mais très coûteux en temps ce qui s'avère incompatible avec leurs responsabilités éducatives et domestiques. L'entretien avec Nora montre bien cet enjeu sur les horaires que l'automobile pourrait résoudre :

Les horaires, c'est compliqué. Là, j'ai fait un stage, je finis à 20 heures. J'ai une fille qui est un peu en difficulté, parce qu'il y a eu des problèmes avec le papa, donc elle a besoin de beaucoup de soutien... Donc, cette année, j'ai vu que ce n'était pas possible de finir si tard avec elle, parce qu'elle a besoin que je sois là à la sortie de l'école, et tout ça. (Nora)

Passer le permis de conduire faciliterait l'organisation spatio-temporelle de ces femmes, pour qui l'usage des transports en commun est source de perte de temps importante :

Parce que moi, comme je n'ai pas le temps, je perds beaucoup les rendez-vous. (...) Comme par exemple, le bus... pendant la grève... j'attends depuis une heure, une heure et demie, et puis mon rendez-vous, il est raté. Par exemple, je prends des rendez-vous pour ma santé. J'attends le rendez-vous six mois, sept mois. Après, avec le bus, je l'ai raté. (Nassima)

Voilà. Et le soir aussi. Je sors à 17 heures, et le bus du travail, il passe à 17 h 15. On doit l'attendre là-bas un quart d'heure. Après, il nous pose ici. Après, on reprend le bus pour rentrer chez nous, ou bien le tram. C'est pour ça, la voiture, c'est mieux. (Soumia)

Nous retrouvons dans notre enquête la difficile adéquation entre les horaires des transports en commun et les horaires de travail, déjà relevée par de précédents travaux pour les personnes travaillant en horaires fixes. Ainsi, Nora doit arriver 50 minutes en avance sur son lieu de travail pour embaucher à l'heure...

Le projet de passer le permis de conduire renvoie également à des problèmes de mobilité dans la **sphère personnelle et familiale**. Ici encore, ce sont surtout les femmes qui évoquent cette dimension que ce soit pour la réalisation des courses ou l'accompagnement des enfants :

Le permis, c'était pourquoi ?

Parce que déjà, j'ai deux enfants. Du coup, ce n'est pas toujours facile, rien que pour les activités, tout ça, il y a plein de trucs que je ne peux pas faire. Si je veux les emmener dans un parc d'attractions, je ne peux pas. Pour les courses, c'est très compliqué. Du coup, tout devient plus compliqué. (Nora)

Enfin, le projet de passer le permis sert également des projets de loisirs avec les enfants. Ainsi, Aymeric évoque la possibilité de faire davantage d'activités avec sa fille de 10 ans. Ou Monique, la possibilité d'avoir à nouveau les activités de découverte et de tourisme de week-end qu'elle faisait lorsqu'elle était véhiculée par son ex-mari :

Avant, j'allais beaucoup au plan d'eau de Cournon, parce qu'ils ont un beau plan d'eau là-bas. J'allais beaucoup au bord des lacs. Il y a le lac d'Aydat, il y a pas mal de choses à voir dans le Puy-de-Dôme. Mais bon, maintenant... (...) Parce qu'on peut pas y aller en voiture. [Rires] Le lac d'Aydat, il doit être à une trentaine de kilomètres, ou 35. Ce n'est pas des trucs qu'on peut faire trop... et avec trois enfants, en plus, c'est une horreur. (...) Sinon, pour sortir, ou pour aller me promener, ou pouvoir visiter, la voiture est devenue indispensable, quasiment. (Monique)

Encadré 8 : Représentations de l'automobilité

La liberté d'improviser

L'avantage de la mobilité... enfin, de la voiture, du permis, de pouvoir se déplacer par soi-même, c'est de pouvoir choisir son rythme. C'est nous qui avons la maîtrise du temps. On ne confie pas ça aux autres. (Maxence)

Je me déplacerai plus souvent... genre, si je veux aller à Lausanne une journée, hop, je prends la voiture et j'y vais. (Aymeric)

Sortir de l'enfermement

Si j'ai la voiture, je vais être plus libre, peut-être. C'est ce que je pense. Je vais aller où je veux. Si je rentre tard, ou je reste là-bas, si j'ai ma voiture, je suis tranquille. J'ai ma voiture pour rentrer. Sans voiture, c'est comme si j'étais coincée un peu. (Soumia)

Sortir de la dépendance

Personnellement, c'est quand même une sacrée liberté ! (...) Pour plein de choses. Pour aller faire ses courses, on n'est plus dépendant des autres. On est indépendant. (Jacqueline)

Devenir le « conducteur de sa vie »

[N'être] Plus seulement comme passager, mais aussi comme conducteur... comme passager, je le suis depuis toujours... Et puis surtout, de l'ordre du symbolique, je le fais aussi pour moi, parce qu'il me semble qu'au-delà de l'aspect mécanique et matériel, d'un point de vue hautement symbolique, ça me semble très important d'être au volant. (...) D'avoir le contrôle, voilà, d'être le chauffeur... [Rires] et pas que le passager de ma vie.

(Olivier)

Changer de vie

Je pense que ça va vraiment me changer la vie, le jour où j'aurais mon permis, même si je n'aurai pas de voiture pour le moment. Mais le fait de me dire que j'ai mon permis, je peux demander la voiture à ma mère... Je ne me sentirais pas dépendante comme si on venait me chercher. Là, d'emprunter la voiture à quelqu'un, c'est encore une autre démarche. Ce n'est pas pareil. Je me sens libre, parce que c'est moi qui conduis. C'est différent. (Elise)

Pour certaines des personnes rencontrées, le passage du permis de conduire s'inscrit dans la construction d'un nouveau projet professionnel, voire d'un nouveau projet de vie. Ainsi, Soumia a décidé de s'orienter vers un emploi industriel, alors qu'elle n'avait jamais vraiment travaillé jusqu'à présent :

Là, je me suis dit dans ma tête qu'il fallait travailler dans l'industrie. Ça aussi m'a poussé... c'est aussi à cause de Pôle emploi qu'ils ont accepté de me financer, parce que travailler dans des usines, il faut travailler sur 2x8 ou 3x8. Il y a des usines qui sont dans les environs, en dehors, il faut la voiture. (Soumia)

De même, Maxence, diplômé dans le domaine du commerce, a le projet de monter son entreprise en tant que maître-chien :

Parce que là, même si je créais mon entreprise de garde d'animaux et d'éducation canine, il faudrait quand même que je puisse me déplacer chez les gens pour voir comment vit l'animal chez son propriétaire. Ça, je ne peux pas me déplacer en rase campagne, ou même à pied ou en vélo, ça ne va pas le faire. (Maxence)

Pour ces nouveaux projets professionnels, le permis apparaît indispensable comme le montre ces extraits d'entretien. Pour autant, il ne s'agit pas seulement de trouver ou de retrouver du travail mais de changer d'orientation professionnelle, parfois même de localisation résidentielle comme dans le cas d'Maxence. Le projet de permis devient ainsi le support, la clé d'entrée, le sésame à des projets plus larges qui s'apparentent symboliquement à des renaissances pour les personnes interrogées.

Mobilité résidentielle

Les projets de mobilité décrits dans les entretiens ne relèvent pas seulement du permis de conduire mais nombreux sont ceux qui articulent aussi des projets de mobilité résidentielle. La forte présence de projets de déménagement dans l'enquête corrobore les résultats des analyses quantitatives qui montrent que les projets de déménagement sont plus importants chez les personnes de l'échantillon Mouvances.

Ces projets résidentiels sont en partie liés à l'instabilité de leurs situations résidentielles. C'est notamment le cas de Soumia, Jacqueline et Nora qui aspirent à déménager dans un logement indépendant car elles sont au moment de la réalisation des entretiens hébergées par des proches.

D'autres envisagent de déménager afin de se rapprocher de leur lieu de travail. C'est notamment le cas de Olivier qui pourrait être logé sur son futur lieu de travail :

[Je pourrais emménager dans] le château dans lequel je travaille... Enfin, là où je travaille cet été, j'espère qu'ils vont me prendre tout court comme responsable. Du coup, là, ça sera dans un village isolé. (...) Vraiment, ce village, j'aimerais vraiment y

vivre, ou en tout cas y travailler. Mais sans permis, ce serait vraiment pathétique.
(Olivier)

Certains évoquent également des projets résidentiels de l'ordre de la fuite, telle Nassima qui rêve de fuir la proximité avec son ex-belle famille, Nadia qui voudrait fuir le quartier difficile dans lequel elle réside ou Mathieu chez qui les projets de fuite renvoient au souhait de recommencer une autre vie, ailleurs, comme pour tourner la page des années difficiles qu'il vient de traverser :

Oui, je pense. Soit je partirai complètement en vadrouille, et j'irai en Italie, ou quelque part comme ça, pour recommencer, mais du coup en ayant toutes les cartes en main, à savoir mes études qui m'ont beaucoup servi... [Rires] mes différents diplômes plus pratiques, et puis mon permis... repartir de zéro, entre guillemets.
(Mathieu)

D'autres enfin comme Monique et Maxence ont le projet de s'installer à la campagne.

*Parce que vous disiez qu'il y avait une forme d'urgence de passer le permis...
Oui, pour que je puisse retrouver un travail, du moins retrouver une activité pour avoir des revenus corrects déjà, et puis moi, je voulais à tout prix repartir vivre dans la campagne tranquille, faire ce projet-là à la campagne...
Du coup, je comprends que le point de départ, c'était de se dire... voilà, il faut trouver du boulot, ça, c'est une chose, mais c'est surtout partir sur un autre projet...
Professionnel... que je puisse vivre tranquillement là-bas. Parce que moi, je voudrais revenir aux sources... [Rires] Parce que la ville, ce n'est pas trop mon truc.*
(Monique)

Dans tous les cas, les projets résidentiels évoqués durant les entretiens sont directement liés voire conditionnés par l'obtention du permis de conduire, qui reste le projet de mobilité premier et central. Le projet du permis de conduire s'inscrit alors entièrement dans un projet plus large, qui combine nouvel emploi, automobile et nouveau lieu de résidence. Le permis de conduire s'associe alors à l'idée d'un nouveau départ dans la vie, comme une forme de renaissance, qui n'est pas sans lien avec les imaginaires très stigmatisant associés à l'absence de permis de conduire.

III. Itinéraires des publics au sein de l'association

Cette partie vise à décrire les principales étapes qui ont jalonnées ou qui jalonnent le parcours des publics des associations. Il s'agit plus précisément de revenir sur ce que les personnes rencontrées disent de ce qu'elles font au sein des associations et sur leur rapport avec elles. Cette étape est nécessaire pour comprendre les effets des associations, quant à la mobilité mais également au-delà sur d'autres dimensions telles que l'estime de soi, sur lesquelles nous reviendrons plus particulièrement.

III.1. Les canaux d'entrée dans l'association

Initialement, des associations d'aide à la mobilité très peu connues des personnes

Avant de s'intéresser à ce que les publics ont fait avec les associations, il nous semble important de comprendre par quels biais ils les ont connues. Sur ce point, **une (courte) majorité n'avait jamais entendu parler des associations d'aide à la mobilité**. Ce constat n'est pas surprenant : elles ont sur un objet d'action très précis, elles sont nées d'initiatives locales (à la différence d'opérateurs associatifs nationaux comme les Restos du cœur ou le Secours Populaire par exemple, médiatiquement connus) et elles sont présentes dans un tissu associatif dense et divers. A Besançon par exemple, le site internet de la Ville recense plus de 300 associations dans le domaine « Action sociale, santé et solidarité ». Roue de secours d'ailleurs n'y ait pas car elle est classée dans le domaine « Cadre de vie » et « transports et déplacements ». La classification des associations d'aide à la mobilité n'est en effet pas évidente, étant donné qu'elles se retrouvent au croisement de champs d'actions différents, la solidarité et les transports.

La méconnaissance initiale des associations d'aide à la mobilité tient également aux trajectoires sociales et résidentielles de certains usagers. Parmi ceux qui n'avaient jamais entendu parler de ces associations, on retrouve, d'un côté, les plus diplômés qui se disent autonomes pour subvenir à leurs besoins et qui potentiellement ne sont pas « captifs » des associations à vocation sociale (Olivier, Mathieu, Nora). De l'autre, on retrouve des personnes d'origine étrangère, maîtrisant mal la langue française, arrivées depuis peu dans leur ville actuelle et plutôt isolées (Nadia ou Nassima par exemple). Pour ces raisons, repérer les différentes ressources sur le territoire n'est pas aisé.

Les publics connaissant préalablement les associations ont surtout **identifié un seul segment de leur activité**. C'est le cas des personnes qui connaissaient l'existence de l'une des associations membres de la Plateforme mobilité 63 ou de l'activité initiale de Roue de secours, la location de deux-roues. L'information pouvait alors être partielle :

Les locations, tout ça, je connaissais déjà la Roue de Secours de nom par rapport aux locations de véhicules et de vélos. Mais je ne savais pas qu'ils faisaient tout ce qui est par rapport au permis, voiture, tout ça. (Aymeric)

Ce qui fait que vous ne connaissiez pas du tout Roue de Secours avant, alors.

R : Un peu quand même. Il y avait un petit moment, le temps que j'ai commencé le boulot, il y a quelqu'un qui m'a dit : « vous pouvez vous orienter vers la Roue de Secours pour le scooter. (Lyna)

Un canal d'information qui revient régulièrement est **le bouche-à-oreille**. Les personnes ont alors entendu parler des associations par le biais de la famille ou de proches qui ont eux-mêmes bénéficié d'aide. On peut faire l'hypothèse que cela forge un capital de confiance envers les associations, étant donné qu'elles ont fait leur preuve auprès de gens que l'on connaît. On retrouve ici ce que V. Mangematin nomme la « confiance transitive »³³. Elle réunit les situations où un individu fait « confiance à un tiers parce qu'une personne digne de confiance lui accorde son crédit ». La confiance entre une personne et une structure se transmet ainsi par l'intermédiaire d'individus « passeurs » ou « générateurs » de confiance. Le bouche-à-oreille semble également efficace dans le sens où il évite de perdre du temps entre l'expression d'un besoin et la réponse. Ainsi de Sébastien, suivi par Roue de secours, qui a su facilement trouver qui pourrait l'aider sur sa problématique de mobilité :

Q : La première question, c'est simplement de me dire comment vous êtes arrivé ici, à l'association Roue de Secours.

³³ Mangematin V., « Cléopâtre et son goûteur », dans V. Mangematin et C. Thuderoz, dirs. *Des mondes de confiance. Un concept à l'épreuve de la réalité sociale*. Paris, CNRS Editions, 2003.

R : C'est ma sœur qui y était avant parce qu'elle avait des soucis de mobilité pour son travail, des choses comme ça, donc elle avait fait la location d'un scooter. Et puis elle avait aussi été aidée pour son code de la route, son permis, des choses comme ça. [...]

Q : C'est quoi le service accompagnement à la vie sociale [qui vous a permis de vous inscrire ici] ?

R : C'est un service qui est lié à l'Adapei de Besançon qui s'occupe de suivre les personnes adultes travailleurs handicapés, ou handicapées tout court, dans leur vie de tous les jours.

Q : Eux, ils connaissaient aussi Roue de Secours, alors ?

R : Non, c'est moi qui leur ai fait connaître, parce qu'ils ne connaissaient pas du tout la Roue de Secours. C'est grâce à ma sœur. (Sébastien)

La fin de cet extrait d'entretien montre bien que le déficit d'information sur l'existence des associations d'aide à la mobilité n'est pas l'apanage des publics concernés. Il peut également se retrouver **parmi les acteurs de l'insertion sociale et professionnelle**. Ce constat renvoie à la profusion d'associations sur un territoire et à la segmentation de l'action publique dans ces domaines, sans qu'il n'y ait réellement de coordinateur. Dans ce contexte institutionnel, les deux associations de l'étude ne sont pas nécessairement identifiées par tous les acteurs de leur environnement, ce qui peut poser problème dès que lors qu'elles fonctionnent sur prescription.

Le rôle des prescripteurs dans la « sélection » des publics et la définition des besoins

Comme nous l'avons décrit dans la partie 1, l'entrée dans les deux associations suit un fonctionnement similaire puisqu'une personne ne peut pas venir d'elle-même solliciter de l'aide. Le public reçu est uniquement un public prescrit par un réseau de partenaires, ce qui est pratiqué dans d'autres structures du champ de l'insertion sociale et professionnelle. Cette « division du travail » (la fonction de repérage et d'orientation des publics n'est pas faite par les structures elles-mêmes) se développe dans le champ du social, dans un objectif de rationalisation du travail. Elle est souvent présentée comme un moyen de juguler la demande et de s'assurer qu'elle correspond bien au public ciblé. Mais elle pose toutefois **le risque d'une sélectivité des publics** comme l'ont très bien démontré Léa Lima et Christophe Trombert à propos des fonds d'aide aux jeunes, en privant paradoxalement les individus les plus autonomes de leurs droits³⁴. Concernant nos terrains d'enquête, on constate qu'aucun diagnostic des difficultés de mobilité n'est par exemple passé chez les partenaires. Tout dépend donc de la façon dont ces derniers identifient les besoins des personnes et qui ils décident d'orienter ou non vers les associations d'aide à la mobilité. Or comme l'explique l'un des responsables d'une des deux associations : « *les problèmes de mobilité, c'est comme l'illettrisme. Ça ne se voit pas tout de suite pour un travailleur social, il faut de la curiosité pour les détecter* ».

Ainsi, le public est uniquement composé de personnes en contact avec un partenaire des deux associations (un service social, un acteur de l'insertion professionnelle...). On retrouve dans les entretiens réalisés **les principaux partenaires** des associations concernées par l'étude. En premier lieu, Pôle emploi apparaît nettement comme celui qui oriente le plus de personnes, ce qui est cohérent avec le fait qu'il finance une partie importante des associations, souvent sous forme de forfait d'ailleurs (financement de 250 suivis par an par exemple à Clermont-Ferrand). Les agents de Pôle emploi s'intéressent aux « freins périphériques à l'emploi », ce qui recouvre différentes

³⁴Lima L., Trombert S., « L'assistance-chômage des jeunes sous condition d'accompagnement. De quelques mécanismes du non-recours par éviction ». *Lien social et Politiques*, n° 70, 2013.

dimensions empêchant le maintien ou le retour d'une personne sur le marché de l'emploi. Il peut s'agir de problèmes de santé, de garde d'enfants, de logement ou, entre autres, de mobilité. L'impossibilité d'utiliser une voiture est principalement repérée dans ce domaine. Mais souvent une personne cumule plusieurs freins périphériques à l'emploi : il est important de noter que les associations d'aide à la mobilité n'ont donc vocation à agir que sur un seul des leviers d'insertion professionnelle.

Parmi les prescripteurs évoqués dans les entretiens, il y a les Conseils départementaux (par l'intermédiaire des assistantes sociales) et plus rarement, ce qui peut paraître surprenant vu les difficultés d'insertion professionnelle des jeunes vivant sur les deux territoires d'étude et les taux de pauvreté, les Missions locales ou les Centres communaux d'action sociale. L'une des explications avancées par les intervenants des associations est la qualité du partenariat et la stabilité des structures partenaires ; si l'une d'entre elles, comme c'est le cas sur l'un des terrains d'étude, est en difficulté, le nombre d'orientations se fait sentir à la baisse. Cela a comme effet de limiter les possibilités pour les personnes suivies par les partenaires de connaître et de bénéficier de l'aide des associations. A l'inverse, des structures peuvent être très actives. C'est le cas d'un atelier et d'un chantier d'insertion de la région de Besançon, la Blanchisserie du Refuge. Trois femmes rencontrées en entretien (Nadia, Soumia et Nassima) sont venues à Roue de secours par cet intermédiaire, sachant par ailleurs qu'elles ne connaissaient pas l'association auparavant. La blanchisserie inscrit directement les personnes, ce qui réduit les risques d'abandon ou de prises en charge tardives :

R : C'est la blanchisserie du refuge qui m'a envoyée... qui m'a inscrite. J'étais à la blanchisserie du refuge. C'est l'assistante de la blanchisserie qui m'a inscrite ici, parce que j'ai demandé à faire... J'ai entendu qu'il y avait des cours de précode qui se faisaient. J'ai demandé. Elle m'a inscrite. Après, j'ai reçu une invitation.

Q : Quand vous dites l'assistante de la blanchisserie du refuge, c'est l'assistante sociale ?

R : Non, c'est une secrétaire, l'assistante qui s'occupe de... C'est une entreprise d'insertion. C'est elle qui s'occupe de nos papiers. (Soumia)

Nous pouvons faire l'hypothèse que la façon dont les prescripteurs identifient les besoins, les nomment et orientent vers les associations a **un impact sur le suivi et les attentes que les personnes ont**. Cet aspect est en quelque sorte la face cachée de l'enquête, la méthodologie choisie ne permettant pas de savoir le rôle des prescripteurs, de connaître la manière dont ils décident qui est éligible à l'aide des associations et la façon dont ils présentent les missions de ces dernières. Or, d'après une intervenante d'une association, ces éléments ont des effets importants pour les usagers : « Une des difficultés principales avec les prescripteurs, c'est qu'ils sont dans le tout voiture. Déjà parce que personnellement ils l'utilisent pour tous leurs déplacements. Donc ils poussent fortement les gens vers le permis et la voiture, et c'est difficile de les faire changer d'avis ». Le rôle des prescripteurs peut expliquer pourquoi 100 % des personnes interrogées mentionnent, comme première sollicitation des associations, le permis de conduire. La demande est liée soit au financement du permis, à une demande d'appui pour passer le code ou plus globalement à un besoin d'informations sur la manière de le passer. Le lien entre un prescripteur et une orientation unique vers le permis de conduire est très net dans certains entretiens, voire mécanique :

C'est eux [à la blanchisserie du refuge] qui m'ont envoyée ici pour faire le permis. (Nassima)

Financièrement, vu que ça coïncitait pour que je le finance [le permis] moi-même de manière brute... Du coup, elle m'a parlé de cette plate-forme mobilité, et m'a mis en contact avec, il y a presque un an maintenant. (Mathieu)

Plus globalement, le fonctionnement par prescription pose la question de l'accès aux associations d'aide à la mobilité. On mesure bien **l'enjeu d'être présent dans certaines filières d'accompagnement et d'aide**. Les personnes « invisibles » des dispositifs d'insertion sociale et professionnelle, dont on mesure de plus en plus l'importance statistique et les enjeux³⁵, sont potentiellement exposées au risque d'être moins bénéficiaires de l'aide à la mobilité. Pensons par exemple aux personnes au chômage de longue durée qui ne sont plus inscrits à Pôle emploi ou aux jeunes qui ne sont pas à la Mission locale, qu'elle qu'en soit la raison. De plus, comme nous l'avons rapidement évoqué, les prescripteurs peuvent faire office de « filtres » dans la demande, en n'orientant que certaines personnes. On aurait là une explication complémentaire au fait que les enquêtés présentent un profil plus diplômé et plus proche de l'emploi que ce que l'on aurait pu imaginer. Le non accès aux associations d'aide à la mobilité s'expliquerait alors par de la « non-proposition ». Cécile Féré décrit très bien ces mécanismes lorsqu'elle parle du « droit conditionnel » à la mobilité, qui accompagne le développement de l'individualisation des aides à la mobilité pour les personnes en insertion depuis les années 2000³⁶. En se basant sur des entretiens avec des professionnels de l'insertion, elle identifie trois motifs de non-prescription de ces aides : un manque d'information sur ces dernières (lié à la complexité selon elle mais également à la mobilité professionnelle des prescripteurs), une non-proposition (contingemment de l'aide, incertitude quant au fait qu'elle soit reconduite...) et un manque d'adhésion du prescripteur au dispositif (lorsqu'il n'identifie pas la mobilité comme une cause des problèmes d'insertion de la personne par exemple). Elle y voit là l'effet non pas d'un « pouvoir discrétionnaire des acteurs intermédiaires », mais le reflet des « logiques politiques qui sont à l'œuvre avec l'activation des politiques sociales » et en conclut « le risque de voir se développer des services de mobilité à plusieurs vitesses ».

III.2. Les principales réalisations avec les associations

Une étape du diagnostic peu perçue des personnes

Le diagnostic est présenté par les associations comme le démarrage du suivi d'une personne. Il est réalisé dans les deux terrains d'enquête comme dans de nombreuses autres associations de ce type, avec des modalités variables. Ce fonctionnement n'est d'ailleurs pas propre au champ de la mobilité. Les diagnostics destinés à identifier les besoins, à concevoir un plan d'aide et parfois à contractualiser un engagement entre les personnes et les structures d'aides se retrouvent dans d'autres champs du social comme, par exemple, l'insertion par l'emploi ou la précarité énergétique.

Pour rappel, le diagnostic est un questionnaire individuel rempli par un conseiller mobilité. Il comporte près de 200 items sur la mobilité, évaluant différentes dimensions (compétences, expériences, ressources techniques et financières, environnement géographique et social...), les projets et freins en la matière. La passation du diagnostic peut prendre plusieurs heures. A son terme, les actions prioritaires à réaliser dans le cadre du suivi de l'association sont identifiées (par

³⁵Voir à ce titre le rapport 2016 de l'ONPES (Observatoire national de la pauvreté et de l'exclusion sociale) intitulé « L'invisibilité sociale : une responsabilité collective ».

³⁶Féré C., « Vers un droit au transport ciblé et un droit à la mobilité conditionnel. L'évolution de la prise en compte des inégalités de mobilité dans les politiques urbaines ». *Flux*, n°91, Janvier - Mars 2013.

exemple l'apprentissage du vélo, la location d'une voiture...). Un « parcours mobilité » est ainsi défini, sur lequel la personne s'engage (y compris en le signant dans l'une des associations).

Parmi les diagnostics mobilité des personnes enquêtées, beaucoup portent sur un projet lié au permis de conduire et confirment les attentes très fortes, à l'entrée de l'association, d'un accès à un mode de déplacement motorisé et individuel. Les actions préconisées sont par contre multiples pour chacun, comme en témoignent les exemples ci-dessous.

Encadré 9: Exemples d'actions identifiées dans le cadre du diagnostic

Aymeric	Nassima	Jacqueline	Monique
Cours de pré-code Code de la route en candidat libre Evaluation conduite Recherche d'aide financièrement Recherche d'une auto- école en vue d'une inscription	Apprentissage du vélo Faire le nécessaire pour récupérer le dossier à l'auto-école Participer au cours de pré- code Inscription en candidat libre Regarder le bon coin régulièrement pour consulter les appartements	Réaliser un positionnement permis Préparer le permis en auto-école sociale	Accompagnement mobilité Ateliers mobilité et permis Positionnement permis

Il est difficile de savoir si la phase du diagnostic favorise l'expression et le recueil de nouvelles attentes en termes de mobilité. La méthodologie employée, basée sur des entretiens avec les publics, ne le permet pas. Il aurait fallu des observations *in situ* du diagnostic pour analyser s'il fait émerger ou non quelque chose de nouveau. Le seul cas, le plus évident, d'expression de nouvelles attentes concerne l'apprentissage du vélo. La question sur les compétences en vélo a pu faire naître l'idée d'apprendre à faire du vélo ou confirmer le besoin aux personnes qui l'avaient déjà identifié. Lyna explique par exemple que l'inscription au cours de vélo est venue suite à un échange avec la conseillère en mobilité. Même si elle ne précise pas si cet échange a eu lieu pendant le diagnostic, on observe toutefois que l'apprentissage du vélo est mentionné dès les préconisations de son diagnostic.

Pour le reste, la difficulté de mesurer l'effet du diagnostic dans l'expression de nouvelles attentes est liée au **peu de retour sur cette étape** de la part des personnes enquêtées. En effet, elles ne parlent pas d'elles-mêmes du diagnostic ou lorsqu'elles le font, c'est de manière imprécise. Mathieu n'identifie ainsi pas la différence entre l'étude Mouvements et le diagnostic. Il laisse alors entendre le fait que le diagnostic n'a pas vocation à faire le point sur sa situation individuelle, mais est à visée collective, pour recueillir de l'information générale sur les freins à la mobilité :

Il y avait le contact initial... si on prend les rendez-vous, il y a eu le contact initial, l'évaluation physique avec le moniteur, en février, et puis le mail de cet après-midi. Après, il y a eu, en plus, au niveau par contre de l'étude que vous êtes en train de faire, et que faisait votre collègue avant... il y a eu le contact initial, le mail de Mademoiselle, et ensuite le rendez-vous d'aujourd'hui. Donc, il y a eu autant de rendez-vous pour votre étude que pour l'avancement de mon cas personnel. (Mathieu)

Il n'est pas le seul à ne pas comprendre le diagnostic ou à en avoir un souvenir confus. Cette étape a pu avoir lieu à un moment lointain (surtout vu la longueur des parcours comme nous le verrons plus loin). Elle a enfin pu paraître anodine, comme un premier « rendez-vous d'évaluation », « un

entretien », un moment où l'on « fait le dossier », très similaire aux rendez-vous que les personnes ont pu avoir avec les structures les accompagnant vers l'emploi :

Depuis que j'ai mis le premier pied ici, on a parlé avec la dame qui m'a accueillie. On s'est présenté... du moins, on a fait tout ce qui est se présenter, savoir les congés, savoir ce qui m'amenait ici, des questions pour savoir si je pouvais me déplacer autrement... (Monique)

Des actions perçues sous l'angle collectif ou individuel selon les associations

Une partie des entretiens était destinée à revenir sur ce que les personnes ont fait avec l'association, ou tout du moins ce qu'elles disent ou se souviennent avoir fait. Sur cet aspect, on observe une différence selon les deux terrains d'enquête. L'accent est mis sur des actions à **dimension collective** à Besançon, autour des ateliers, **et individuelle** à Clermont-Ferrand, autour des temps d'évaluations personnelles. Pourtant les deux associations proposent les deux types d'action. L'apprentissage sous la forme d'ateliers y est plébiscité et décliné selon différents sujets : atelier mobilité, atelier code, atelier vélo... Les intervenants qui en ont la charge ne sont pas les mêmes dans les deux associations. L'animation des ateliers pré-code à Besançon est confiée à un réseau de bénévoles retraités (le réseau national AGIR) qui n'ont pas travaillé dans le secteur de la mobilité, mais qui ont conçu et animent les ateliers régulièrement. L'association reçoit également une aide plus ponctuelle d'un retraité qui dirigeait une auto-école (et dont le fils la dirige encore) pour faire passer des évaluations pré-code à ceux qui sont prêts. A Clermont-Ferrand, les ateliers sont animés par des salariés des associations intégrées dans la plate-forme mobilité. La composition de cette dernière permet notamment d'offrir des ateliers dans des domaines autres que la mobilité (ateliers linguistiques et informatiques par exemple).

Malgré la présence d'ateliers dans les deux associations, le constat d'une différence entre une action plus individuelle ou collective, telles que présentée dans les entretiens, s'explique de plusieurs manières. Les compétences de mobilité des enquêtés, leurs attentes et le moment où ils se situent dans leur parcours de mobilité au sein de l'association ont une influence. Par exemple, étant donné les attentes très fortes vis-à-vis du permis de conduire, ils peuvent avoir tendance en entretien à ne pas mentionner les ateliers mobilité mais à plutôt revenir sur la préparation au code ou à la conduite. C'est d'ailleurs un frein à la participation d'après l'intervenante qui animait l'atelier mobilité à Clermont-Ferrand : « *les participants ne savent pas à la base qu'ils doivent suivre ces ateliers. Le problème c'est les prescripteurs : ils orientent les gens vers nous uniquement pour le permis, ils ne parlent pas en termes de parcours mobilité. Donc les gens sont pas toujours motivés pour venir en atelier collectif sur quelque chose qu'ils n'avaient pas prévu* ».

A Clermont-Ferrand, certains enquêtés avaient pu ne pas faire d'ateliers si cela n'avait pas été préconisé lors du diagnostic, qui infléchit ainsi un certain type de parcours. Tandis qu'à Besançon, les ateliers sont systématiquement proposés aux personnes. Cette orientation se fait à des visées pédagogiques mais également plus sociales, comme le rappelle la conseillère en mobilité. Elle souhaite mettre de la convivialité autour des ateliers et dans le rapport aux usagers, pour qu'ils prennent plaisir à venir et pour permettre à une partie d'entre eux de rompre avec la solitude qu'elle observe. L'un des objectifs annexes des ateliers est alors, selon elle, de « *faire sortir les personnes de leur quartier et leur faire rencontrer de nouvelles personnes* ».

La différence observée entre action plus collective ou individuelle peut donc être expliquée par **l'organisation de l'offre selon les associations**. Dans le même ordre d'idée, disposer d'une auto-

école sociale joue dans l'orientation vers une réponse individuelle. A Clermont-Ferrand, qui en dispose d'une, le parcours mobilité débute en effet plutôt par un « positionnement permis ». Il permet notamment, en interne³⁷, d'évaluer le niveau de code et de conduite pour adapter le parcours d'accès au permis de conduire. C'est pourquoi les personnes enquêtées reviennent davantage dans cette association sur les moments d'évaluation individuelle, qui rappelons-le existent pourtant à Besançon. La dimension de « test » est importante à leurs yeux car elle leur permet d'identifier pour la première fois le nombre d'heures nécessaires au passage du permis de conduire et leur donne une idée de leur chance de réussite : « *j'ai été testée deux fois, une sur le code et une sur la conduite. Je savais pas trop à quoi ça servait, on m'a dit que j'étais évaluée à 20h maximum de conduite. C'est bien je crois* » (Latifa). Cette phase d'évaluation détermine également si la personne doit suivre ou non un atelier code. Elle ajoute cependant un temps supplémentaire qui peut paraître long (il faut attendre d'y être convoqué), voire redondant avec le diagnostic :

Je suis revenu ici pour faire une évaluation avec un moniteur d'auto-école, entre guillemets, à savoir qu'on est monté dans la voiture sur le parking là-bas, et il m'a dit « roule ». Très bien. Donc, on n'a tué personne. Ça s'est plutôt bien passé, du coup, j'imagine. Il y a eu un compte rendu d'évaluation qui a été rédigé. Il a été noté à nouveau, comme la première fois, que le frein principal à ma mobilité, c'était l'aspect financier de la chose seulement, entre guillemets. Du coup, il a été question à ce moment-là d'une auto-école commerciale, publique, entre guillemets, par opposition à la plate-forme qui est en contact avec des auto-écoles plus spécialisées, on va dire. (Mathieu)

Ainsi, les discours des enquêtés sur ce qu'ils ont fait avec Roue de secours ou la Plateforme mobilité permettent d'observer un autre type de différences d'approche et de fonctionnement entre les deux associations.

III.3. Les conseillers en mobilité, acteurs pivots dans le suivi des personnes

En parallèle du diagnostic et de la réalisation d'ateliers ou d'évaluation individuelle, un aspect central de la relation à l'association est la présence de conseillers en mobilité ; aspect central mais peu présent dans les rapports d'activité, qui ne traitent que du nombre d'accompagnements effectués mais ne décrivent pas ce qui a été concrètement réalisé. Or, les conseillers en mobilité sont les principaux interlocuteurs et garantissent à bien des égards le bon fonctionnement des activités. En effet, dans la façon dont les enquêtés présentent le rôle des conseillers, ils reviennent sur leur disponibilité pour toute question ayant trait aux ateliers, aux rendez-vous à venir... et sur la possibilité de les contacter par le biais avec lequel ils sont le plus à l'aise (téléphone, mail, entretien sur place).

Mais l'apport principal souligné par les enquêtés dépasse largement ce rôle d'organisation et porte, d'une part, sur les aides sur le plan de la mobilité *stricto sensu* et, d'autre part, sur un appui aux publics pour « se mobiliser ».

Un appui essentiel dans le champ de la mobilité

³⁷A la différence de Besançon qui travaille avec quelques auto-écoles acceptant de passer les évaluations de conduite aux publics de l'association.

Le domaine principal dans lequel les conseillers agissent le plus, d'après les personnes enquêtées, est de manière logique celui de la mobilité. Les conseillers sont très bien repérés et appréciés pour leur connaissance en la matière, ce qui explique pourquoi les enquêtés se tournent vers eux lorsqu'ils ont des questions ou besoin d'aide. Quatre sous-champs principaux sont repérables.

Les conseillers sont présentés comme **une ressource pour les personnes qui ont principalement un frein financier pour le permis de conduire** (Elise, Aymeric, Nora...). Elles les interrogent sur le coût du permis, sujet sur lequel on observe dans les entretiens de nombreuses craintes. Elles sont en effet confrontées à des tarifs très variés selon les auto-écoles et ont peur de « frais cachés » qui viendraient gonfler la facture finale. Le fait que les associations n'aient pas de logique commerciale, contrairement aux auto-écoles classiques, est présenté comme un atout, de même que la prise en compte des capacités financières de chacun :

On a regardé le coût pour savoir si pour nous, ce n'était vraiment pas jouable... si on était vraiment obligé de passer par l'auto-école sociale, ou si on pouvait quand même... parce qu'on nous a expliqué qu'on pouvait demander à ne passer que le code, et après attendre de voir... parce que ce qui coûte le plus cher, finalement, c'est la conduite, avec les heures de conduite... parce qu'il y a souvent des auto-écoles qui font un forfait code où on ne paye que pour passer le code, en fait. Donc, elle nous a donné les différents budgets, selon si on prenait tout le forfait, si on ne prenait que le code... après, quand on passait le code, on pouvait quand même passer par une auto-école sociale, elle nous a expliqué. En fait, elle nous a donné les coûts des auto-écoles classiques en se basant sur les moyennes nationales, genre le taux de réussite et tout ça, pour voir si ça pouvait être dans notre budget ou pas. Après, elle nous a expliqué toutes les démarches, toutes les alternatives qu'on pouvait avoir... (Maxence)

Toujours sur l'aspect de financement du permis, les conseillers sont interrogés sur les aides existantes. Ce point est important étant donnée la difficulté à se repérer, y compris pour les professionnels du secteur, dans les aides nationales et locales ainsi que sur leurs conditionnalités. Le contingentement des aides à la mobilité proposées par Pôle emploi génère notamment de l'incompréhension chez les personnes. Les conseillers peuvent alors expliquer le fonctionnement de ces aides, les démarches à faire pour en bénéficier et accompagner les personnes en ce sens : « *on va voir avec la conseillère, on va voir par quel biais je peux avoir les aides* » de Pôle emploi. Des alternatives peuvent être proposées comme pour Aymeric. L'absence de financement de permis par Pôle emploi a été palliée par la mobilisation d'une aide interne à Roue de secours pour payer une partie de ses heures de conduite, en échange de 20h de bénévolat.

Le choix d'une auto-école est le deuxième point sur lequel l'apport des conseillers est apprécié par les enquêtés les plus proches du permis de conduire. Il s'agit ici d'avoir une appréciation générale sur la qualité de l'offre proposée dans une auto-école. Les conseillers sont mobilisés pour valider un choix d'une auto-école ou guider dans la sélection. Ils n'orientent pas vers une auto-école en particulier mais jouent un rôle de conseil, basé sur le retour d'expériences d'autres bénéficiaires de l'association. Cette liberté de choix est perçue comme un atout : « *ils peuvent recommander... ou celles un peu à éviter. Mais après, ils nous laissent faire nous-mêmes aussi notre choix, ce qui est important, mais ils nous guident* » (Elise). L'indépendance, le « professionnalisme » des conseillers et la connaissance de ce secteur commercial apportent du crédit à leur parole : « *La conseillère, en fait, elle a travaillé dans une auto-école avant de venir à l'auto-école sociale. Du coup, elle nous a un peu expliqué comment ça se passait, en général* » (Maxence). Cela permet également de « rassurer » et de pallier à une méfiance envers les auto-écoles, basée sur des faits vécus ou relatés comme pour Soumia :

Q : Pourquoi c'était important d'avoir l'avis de Roue de Secours pour le choix de l'auto-école ?

R : Parce qu'il y avait plein de gens qui ont passé le permis vers les auto-écoles, après ils ont été arnaqués, ou bien... Déjà, Soraya, elle a été vers une auto-école qu'elle n'a même pas eu son code, il lui a demandé de faire les cours de conduite pour gagner de l'argent, parce qu'elle n'arrive pas à avoir le code. Lui, il profite, il lui dit : « puisque tu n'arrives pas à avoir ton code, tu passes la conduite ». [...] Même la conseillère, elle nous a dit : « quand vous choisissez l'auto-école, il faut bien choisir les auto-écoles ». Elle nous a bien dit ça avant.

Q : C'est quoi les critères, par exemple, qu'elle vous a dit pour choisir l'auto-école ?

R : Déjà, il faut choisir les auto-écoles avec lesquelles ils travaillent. La Roue de Secours travaille avec eux. [...] Elle m'en a proposé trois, et j'ai choisi le plus proche de mon domicile.

Q : Vous n'aviez pas du tout cherché avant par vous-même. Vous êtes partie de la liste que Roue de Secours vous a donnée, c'est ça ?

R : Moi aussi, je lui ai proposé. Je lui ai proposé telle auto-école et telle auto-école. C'est elle qui m'a précisé. (Soumia)

Le code est un sujet qui revient très souvent dans les entretiens, notamment avec la réforme du code qui a pu générer les craintes d'une complexité accrue. Les conseillers sont sollicités pour confirmer ou infirmer ce que ces personnes avaient pu entendre ou lire par ailleurs. L'aide ne s'arrête pas à ce rôle informatif mais peut s'étendre à l'inscription au code, par exemple pour Lyna, Soumia ou Sébastien. Une des solutions pour réduire le coût du permis est pour eux de passer l'examen du code en candidat libre, qui ne revient alors qu'à 30€. Il n'est en effet pas obligatoire de passer par une auto-école pour se préparer à cette épreuve théorique³⁸. Pour cela, il faut remplir un dossier et l'adresser à une administration différente selon le lieu de vie (préfecture, sous-préfecture). Depuis 2016, l'inscription peut se faire en ligne (pour passer le code dans certains lieux comme des centres agréés de la Poste), mais cela n'a pas été mentionné dans les entretiens. Ce sont les conseillers qui font l'essentiel :

Ils prennent le temps pour aider les gens. On n'est pas obligé forcément de se déplacer systématiquement pour avoir une personne ressource qui s'occupe de votre dossier. C'est plutôt bien, surtout pour mon dossier de code de la route où j'ai eu beaucoup d'aide là-dessus. C'était assez appréciable.

Q : Qu'est-ce qu'ils vous ont offert comme aide pour le code ?

R : Une aide déjà administrative pour rédiger les dossiers avec le guide « Comment faire son dossier » et que ce soit recevable (Sébastien)

L'aide va de l'appui à la constitution du dossier jusqu'à l'inscription directement dans les administrations concernées. Une conseillère explique l'importance de tout faire par le profil des personnes et leur rapport aux démarches administratives, de même que par les conditions plus complexes pour les personnes d'origine étrangère et le dossier plus étoffé que la préfecture demande. Les conseillers peuvent également avoir des interlocuteurs au sein des administrations. L'intérêt est de faire gagner du temps, en évitant les allers retours dans le dépôt du dossier par exemple, dans un parcours d'accès au permis qui est déjà long.

Le dernier registre de l'aide se rapproche d'un rôle d'accompagnement. Que ce soit concernant l'épreuve du code comme l'évaluation de conduire, deux personnes ont souhaité que la conseillère

³⁸C'est également le cas de la conduite, dans certaines conditions, notamment le fait d'apprendre à conduire avec un accompagnateur préalablement identifié et sur un véhicule adapté.

de l'association les accompagne. Ces deux personnes présentent des profils distincts, la première appartenant au groupe 3 (Olivier) et la seconde au groupe 4 (Nadia). Pourtant, malgré ces différences, les termes employés à l'égard de l'évaluation de la conduite et le passage du code révèlent une même anxiété : la terreur pour Olivier (liée à de mauvais souvenirs en voiture), la peur et le stress pour Nadia (liée à des difficultés de maîtrise du français à l'oral comme à l'écrit). Les origines spécifiques de cette appréhension démontrent en quoi ce sont des situations rares, qui expliquent pourquoi la conseillère a accepté de les accompagner. Le rôle de la conseillère est alors de réduire cette très forte appréhension, en les accompagnant physiquement. Olivier décrit bien cette nécessité d'être entouré à ce moment. Il avoue sa difficulté mais la légitime par ailleurs en expliquant que la conseillère était également là pour voir comment se déroulait l'évaluation de conduite et en notant que l'accompagnement n'est pas destiné à durer dans le temps :

La conseillère vous a accompagné dans le premier [lors de la première évaluation de conduite]...

R : En fait, pour deux raisons, 1° elle voyait bien que j'étais terrorisé, 2° parce qu'elle avait... en tant que responsable de cette formation, elle n'avait pas encore eu la possibilité de suivre cette heure d'évaluation... cette fameuse première heure d'évaluation au volant. Ça lui permettait d'être sympathique avec moi... enfin, de faire en sorte que j'y aille vraiment, parce que du coup j'y suis allé avec elle, et 2° d'être un peu le cobaye pour voir comment... enfin, c'est quoi une heure d'évaluation avec une auto-école... comment ça se passe... de manière à pouvoir l'expliquer aux autres, aux suivants...

Q : Et vous, de votre côté, qu'est-ce que ça a fait qu'elle vous accompagne ?

R : Moi... là encore, c'est très infantile, mais... D'abord moi, je me sens plus qu'en confiance avec la conseillère. Je trouve qu'elle est particulièrement à sa place... enfin, je ne sais pas, elle arrive à me mettre en confiance par rapport à ça. Et puis l'idée de ne pas être seul avec le moniteur... depuis, je le suis, d'ailleurs... mais il fallait que je franchisse le pas. C'est comme la piscine. Ne pas avoir le permis, c'est comme si je ne savais pas nager... aller dans le grand bain sans bouée... (Olivier)

Mobiliser en continu les personnes

Un autre volet de l'aide des conseillers ne concerne pas directement la mobilité, mais tourne autour de la mobilisation, de la reconnaissance et du soutien moral des bénéficiaires de l'association. On peut faire l'hypothèse que cette dimension évite des abandons provisoires ou définitifs du parcours mobilité. Dans tous les cas, cette dimension revient à de nombreuses reprises dans les entretiens comme l'un des aspects les plus appréciés des associations. L'importance qui y est accordée se comprend au vu de la situation sociale et professionnelle des publics des associations, ainsi qu'au vu de leurs expériences antérieures ou actuelles de contact avec des administrations.

Offrir un suivi individuel, « personnalisé », est très couramment présenté comme une plus-value du rôle des conseillers. On observe que de nombreuses personnes appellent leur conseiller par leur prénom, ce qui conforte cette idée de personnalisation de la relation (mais qui soulève dans le même temps la question du vécu de la rupture de cette relation à la fin du parcours mobilité). Cette situation tranche les expériences que les bénéficiaires peuvent avoir avec d'autres acteurs associatifs ou institutionnels. Maxence le démontre bien. Il met fortement en avant le travail de la conseillère qui le suit. A travers ce contact, « *c'est plus rassurant d'un point de vue social. On se sent, entre guillemets, intéressant aux yeux de quelqu'un...* ». Il appuie ses propos à plusieurs reprises par une opposition entre l'accueil obtenu à l'association et le type de relations avec sa conseillère, qui tient compte de ses difficultés et de sa situation, à ce qu'il a vécu ailleurs : « *c'est plus humain ici que dans*

les plus grandes structures d'aide ». Il citera notamment Pôle emploi, en ne critiquant pas un manque de professionnalisme des agents mais en insistant sur le nombre de dossiers que chaque conseiller emploi doit suivre : « *J'ai plus le sentiment d'être quelqu'un qu'à Pôle emploi ou dans d'autres organismes... enfin, je pense qu'il y a quand même du monde à la plate-forme mobilité qui demande de l'aide, mais ça a un côté plus humain. J'ai moins l'impression d'être juste un numéro sur un formulaire* ». Avec ces éléments, on comprend mieux l'effet en termes de reconnaissance qu'ont les associations et que nous développerons dans la partie 6.

En termes d'aide individuelle, les conseillers sont présentés comme étant là pour s'assurer que les personnes continuent leur parcours mobilité. Les termes employés par les enquêtés appartiennent au champ lexical **du soutien, de la motivation**. Cela concerne les personnes qui connaissent des difficultés à suivre en continu leur parcours mobilité, quelle qu'en soit la raison (difficultés familiales, perte d'intérêt...). Ils verbalisent leurs difficultés par des expressions comme « *avoir des hauts et des bas* », « *faire un break* ». Olivier, évoqué précédemment sur le besoin d'accompagnement de la conseillère à l'évaluation de conduite, est celui qui développe le plus cette demande de soutien. Il présente le besoin d'être suivi de manière très proche par la conseillère comme quelque chose qui lui est propre et qui serait surprenant vu son profil : « *elle ne pensait pas que j'étais ce type de personnalité qu'il fallait un peu fliquer et un peu suivre à la trace... [Rires]* ». Cette position ne lui convient pas tout à fait, comme en témoigne l'usage du rire qui peut masquer une gêne ou la référence à plusieurs reprises du caractère « *infantile* » de son attitude. Il n'évoque qu'à demi-mot des raisons objectives qui expliquent ce besoin, lié à la nécessité d'obtenir son permis rapidement et un emploi dans la foulée, et ainsi ne pas perdre le bénéfice du concours qu'il a : « *je suis parfois dans des grands moments d'à quoi bon et de tristesse qui font que je me dis... comment en plus, ça ne me passionne pas... je préfère faire le mort et faire l'autruche* ». Vu les enjeux, il explique avoir formulé une demande auprès de la conseillère pour éviter d'arrêter, même provisoirement, sa préparation au permis. On retrouve derrière l'idée d'un contrat moral (qui ne se ferait sûrement pas dans un suivi dans une auto-école classique), « *de se sentir engagé* » vis-à-vis de sa conseillère, de lui « *rendre compte de [ses] progrès* » et de limiter ainsi les risques d'arrêter : « *j'en suis là par rapport au code de la route. J'ai besoin qu'on me demande des comptes et que j'en rende, en fait. Parce que sinon, je suis encore là dans trois ans* ». Cette demande est concordante avec le suivi résumé par la conseillère, qui indique le « *besoin d'être motivé toutes les semaines* » et le « *moral bas car il essuie de nombreux refus de travail* ». Elle lui proposera une inscription en cours de pré-code dans cet objectif de soutien et de motivation.

Enfin, on observe tout un travail, tel que perçu par les enquêtés, de soutien dans le sens **de donner en confiance dans les capacités** à aller au bout du parcours mobilité. Nous verrons plus loin que cela a des effets importants pour les personnes. C'est le cas pour Soumia. Au-delà de l'aide administrative pour le code et des conseils dans le choix d'une auto-école, elle témoigne des formes de soutien qu'elle a reçues de la part de la conseillère et qui l'ont surprises : « *Au début, je n'attendais pas ça, la vérité [...] Je croyais qu'on va m'inscrire, et on va faire des cours, et puis c'est tout. Mais la conseillère, elle nous a dit qu'elle ne va pas nous laisser tomber. Elle va nous suivre jusqu'à la fin. C'était très bien* ». L'impact de ce soutien est réel pour elle. Il aurait permis de se projeter dans le permis de conduire, de s'en sentir capable, alors même qu'elle pensait être confrontée à un ensemble d'obstacles trop importants :

Avec la présence de la conseillère, je sens qu'on est soutenu par quelqu'un. Ça m'a beaucoup aidé. Au début, je croyais que le code, c'est quelque chose... ou bien le permis en général, c'est quelque chose de très grand que je ne peux pas franchir. C'est incroyable, c'est impossible, pour moi. Maintenant, je trouve que c'est une chose simple, comme toutes les autres choses. Je peux le passer, parce qu'il y a des

femmes qui l'ont passé, des étrangères qui ne savent ni écrire peut-être ni lire. Elles ont travaillé, travaillé, travaillé jusqu'à ce qu'elles ont pu l'avoir. Je vois que c'est une chose simple dans la vie, qu'il faut faire. Au début, pour moi, c'était un peu dur. Mais maintenant, je le vois possible.[...]

L'association a aidé à changer l'image que vous aviez du permis de conduire.

*Oui. Elle m'a donné du courage. Peut-être qu'il y avait des barrières entre moi et le permis. Maintenant, il n'y a plus ces barrières. Je peux m'avancer facilement.
(Soumia)*

L'un des points communs importants de ces rôles est qu'ils reposent sur une posture professionnelle, de la part des conseillers, alliant principalement **disponibilité, écoute, empathie et absence de jugement de valeur**. Autant d'éléments qui semblent adaptés aux besoins d'une partie des bénéficiaires, pour qui la reconnaissance et le soutien en leur capacité est primordial. Cela témoigne de la dimension sociale forte des associations d'aide à la mobilité qui, rappelons-le, étaient inscrites à leur origine dans le champ des solidarités et de la lutte contre l'exclusion. Elles se distinguent en cela très nettement des acteurs du transport³⁹. Mais si la posture professionnelle se rapproche du travail social, elle n'en est pas *stricto sensu*. Les conseillers abordent parfois d'autres dimensions reliées à la mobilité (le logement et l'emploi par exemple), mais ne réalisent pas de suivi et d'accompagnement sur ces sujets. Un conseiller d'une des associations témoignait justement qu'il ne s'engageait pas à régler tous les problèmes des personnes étant donné qu'elles sont censées être suivies par ailleurs sur le plan social, dans les structures qui ont prescrit le parcours mobilité. Il expliquait par ailleurs orienter peu vers des associations ou des travailleurs sociaux quand les personnes lui livrent leurs difficultés, de santé ou autres ; l'association étant uniquement sur une entrée mobilité.

III.4. Les étapes et la durée du suivi par les associations

Un « parcours mobilité » très rarement linéaire

La notion de « parcours mobilité » est utilisée par les associations pour définir la façon dont l'offre est personnalisée et adaptée aux personnes et pour décrire les différentes actions réalisées. Dans ce dernier point, elle nous semble à questionner au regard des trajectoires des personnes. En effet, là où le terme de « parcours » renvoie à quelque chose de linéaire, il est rare d'observer un enchaînement des étapes telles que prévues dans le diagnostic. On constate des moments où les personnes arrêtent (provisoirement) leur venue à l'association, où elles reprennent une activité qu'elles ont déjà réalisé (le cas de celles qui suivent un deuxième atelier de code) ou, dernier exemple, où elles sont inscrites sur une activité qui n'était pas identifiée dans les besoins initiaux (par exemple le vélo).

Les graphiques suivants illustrent les principales étapes que 4 enquêtés ont réalisé (2 par association), avec les dates, lorsque cela était disponible. Pour les raisons évoquées précédemment, les contacts plus ou moins réguliers et nombreux avec les conseillers ne sont pas mentionnés, de même que tout le travail d'étude des dossiers (pour attribuer une aide en commission par exemple) et qui peut être invisible pour les publics.

Aymeric

Septembre	Septembre	Décembre	Janvier 2016	Mars 2016	Avril 2016
-----------	-----------	----------	--------------	-----------	------------

³⁹Féré C., *op cit*, 2013.

2015	novembre 2015	2015			
Diagnostic	Ateliers pré-code	Obtention bourse permis de conduite	Inscription en auto-école	Réussite à l'examen du code	Evaluation conduite et début des cours de conduite

Lyna

	Octobre 2015	Décembre 2015	Janvier 2016	Avril 2016	Mai 2016
	Diagnostic Ateliers pré-code	Evaluation code non réussie	Ateliers pré-code et cours de soutien code	Evaluation code réussie	Evaluation conduite (35h) Ateliers vélo

Monique

Février 2015	Avril 2015	Mai 2015	Juillet 2015	Mars 2016	Juin 2016
Date d'entrée	Diagnostic effectué	Atelier « Le permis et moi »	Ateliers mobilité	Positionnement permis	Atelier code

Jacqueline

Septembre 2013	Octobre 2013	Mars 2014	Mai 2015	Février 2016	Mars 2016
Date d'entrée	Diagnostic effectué Positionnement permis demandé	Positionnement permis effectué	Début préparation permis	Obtention du permis	Accompagnement entretien, réparation, acquisition d'un véhicule

Une durée de présence longue au sein des associations

La durée de prise en charge surprend en regardant certains itinéraires au sein des associations. C'est d'ailleurs pour cela que peu de personnes ont terminé leur parcours, contrairement à ce qui avait été imaginé dans le protocole méthodologique. Plusieurs raisons d'ordre individuel ou institutionnel expliquent cette longueur des parcours.

Une raison courante tient à **la disponibilité des personnes**, notamment pour celles qui ont une famille à charge, principalement des femmes pour qui l'essentiel de leur temps est consacré à leurs enfants ou qui sont en emploi. Cette difficulté renvoie autant à la possibilité d'arranger son agenda pour participer aux ateliers que d'être disponible mentalement pour s'engager dans un processus

d'apprentissage. Elise résume très bien ces deux aspects. Pour elle, la longue durée de préparation au permis de conduire tient d'abord à un changement de planning de travail, qui l'empêche de suivre les ateliers de précode. Elle explique également à plusieurs reprises avoir arrêté momentanément le projet de passer le permis, ne se sentant pas prête : *« j'étais sur tellement d'autres choses que j'ai du mal aussi à être sur tous les fronts en même temps »*. Alors que le diagnostic mobilité témoigne d'une capacité de le passer rapidement, elle dit s'être *« laisser envahir »*, entraînant une incertitude dans la possibilité de finaliser ce projet.

La variabilité des situations sociales, professionnelles voire sanitaires, des personnes suivies par les associations entre également en jeu dans les arrêts de parcours. Les problèmes de santé en sont une des causes pour Aymeric et Nassima, ce qui a eu comme conséquence de repousser dans le temps une évaluation de conduite pour l'un et un passage à l'examen du code pour l'autre. Une reprise d'emploi y compris pour de courtes durées (ce qui est propre aux travailleurs pauvres qui composent une bonne partie des personnes enquêtées) vient perturber l'apprentissage. Des arrangements sont certes possibles, comme pour Nadia. Elle ne peut plus suivre les ateliers de code depuis qu'elle travaille dans une autre blanchisserie, mais elle est libérée par son employeur certains jours pour aller aux ateliers vélo. Tous n'ont pas cette possibilité. Le cas de Soumia est significatif des contradictions qui peuvent exister. L'une de ses problématiques à l'entrée de l'association était l'accès financier au permis de conduire. Elle a fait une demande d'aide à Pôle emploi en ce sens en janvier. Cependant, l'une des conditions pour en bénéficier, telles qu'avancées par son conseiller Pôle emploi, était d'avoir une promesse d'embauche, ce qu'elle n'avait pas à ce moment. Le mois suivant, elle décroche un emploi et relance alors Pôle emploi pour l'aide financière, qu'elle obtient finalement. Travaillant à temps plein, elle se heurte dorénavant à des problèmes de disponibilité pour préparer le permis de conduire comme elle le souhaiterait : *« j'étais au chômage pendant deux ans, j'avais tout le temps pour le passer, et ils n'ont pas accepté. Maintenant que j'ai commencé le travail, c'est un peu dur de trouver le temps »*.

Il s'agit là de conséquences organisationnelles dans la variabilité des situations. Mais cette dernière, notamment sur le plan professionnel, peut engendrer **un sentiment d'insécurité chez les personnes qui se révèle néfaste pour l'apprentissage**. Elles ne sont pas dans les bonnes dispositions pour avancer sur le code ou la conduite. On retrouve cela pour Aymeric et de manière très claire pour Olivier et Jacqueline. Olivier, qui confiait sa *« tristesse »* et sa *« colère »* de voir sa situation professionnelle bloquée, explique en quoi cela a des conséquences sur son parcours mobilité : *« coïncidant avec mon abandon du permis en février-mars-avril, c'est parce que j'étais dans un moment d'abattement absolu par rapport à ça »*. On comprend bien l'importance du rôle de soutien des conseillers lorsque les personnes se retrouvent sur une *« pente savonneuse »*. Quant à Jacqueline, on a pu voir à quel point son parcours mobilité au sein de l'association était particulièrement long puisqu'elle a mis 3-4 ans pour obtenir son permis. L'instabilité vis-à-vis du logement, avec des déménagements successifs, a pu jouer, de même que le non-aboutissement de ses demandes de formation. Elle explique avoir arrêté de venir à l'association plusieurs fois, pendant quelques mois, du fait d'un mal-être causé par ces difficultés :

Parce que je pense que je n'étais pas bien dans ma peau, je n'avais pas envie de voir les gens, du coup je restais enfermée. Moi, je suis comme ça. Quand je ne suis pas bien, j'ai envie de ne voir personne. Je reste enfermée. (Jacqueline)

Pour Jacqueline, le long temps nécessaire à obtenir son permis n'est pas dû, *a priori*, à des difficultés dans le contenu de l'apprentissage en tant que tel. En effet, une fois qu'elle est revenue à

l'association, elle a rapidement été orientée vers l'examen du code, sans avoir à suivre d'ateliers, et elle a rapidement obtenu son permis de conduire.

Pour d'autres personnes, il ne faut pas sous-estimer **les difficultés propres au passage du permis de conduire**, que ce soit pour le code comme la conduite. On peut faire l'hypothèse que se remettre en posture d'apprentissage, se préparer à une situation d'examen dans un cadre collectif qui peut sembler à certains égards scolaire n'est pas chose évidente pour des personnes qui, de surcroît, ont un faible niveau de diplôme. Cela explique pourquoi de nombreuses personnes témoignent de l'importance de se consacrer exclusivement à une des deux épreuves, à prendre les choses par étapes, voire même pour Nassima de ne pas s'inscrire en formation professionnelle en parallèle : « *je ne peux pas faire les deux en même temps, parce que c'est beaucoup pour moi* ». Les connaissances nécessaires pour passer le code, le type de questions posées, les changements importants liés à la réforme du code, etc. constituent autant de difficultés pour ces publics. Pour ces raisons, il n'est pas rare de voir des personnes qui refont plusieurs fois les ateliers de code ou qui sont évaluées à un nombre important d'heures de conduite. Maxence aura par exemple été évalué entre 60 et 80 heures nécessaires pour la conduite, tandis que Monique a été évaluée à 150h pour la préparation au code et 60h pour la conduite. Il faut mettre ces estimations en regard des 35h nécessaires en moyenne en France, selon l'enquête UFC-Que Choisir de septembre 2016.

Enfin, la dernière raison qui explique la longueur de certains parcours tient à **des questions organisationnelles, propres aux associations**. C'est la seule critique émise par quelques enquêtés au sujet des associations. Elle vient de personnes qui ont vécu des périodes d'attente dans leur parcours qu'elles ont jugées longues. Les expressions comme « *ça a pris du temps* », « *être resté plusieurs mois sans rien* », « *être sans nouvelle* » en témoignent. Ces moments d'attente, entre le diagnostic et le positionnement permis par exemple, génèrent différentes réactions. On retrouve de « *l'inquiétude* » pour Nora, un sentiment d'inutilité pour Monique (« *au départ, on les trouve lents, on se dit « ce n'est même pas la peine d'y aller, ça ne sert à rien* » ») et une difficulté (elle explique devoir « *rendre des comptes* » à Pôle emploi) ou encore de la « *frustration* » pour Mathieu. Ce dernier est celui qui raconte avoir été le plus exposé à de l'attente, qu'il explique en partie par une incompréhension initiale sur le rôle de l'association et ce qu'elle pouvait faire pour répondre à ses besoins. Il dit être resté « *dans le flou* » et craint avoir « *perdu une année pour rien* » dans le passage du permis, étant donné que la réponse proposée par l'association ne répond pas à ses besoins.

Il y a eu un passage à vide, on va dire. J'ai demandé à mon conseiller Pôle emploi ce qu'il en était, puisque j'ai déménagé en début d'année. J'ai fait suivre toutes mes nouvelles coordonnées ici, on ne m'a jamais répondu. Je me suis dit : peut-être que je me suis trompé, peut-être qu'ils continuent à envoyer où j'étais avant. Je ne voulais quand même pas rater quelque chose. Mon conseiller m'a dit « je vais relancer de mon côté ». Ça a été fait. Du coup, le 8 février, je suis revenu ici pour faire une évaluation avec un moniteur d'auto-école. [...] Ensuite, jusque mi-avril, pareil, pas de nouvelles. J'ai demandé à ma conseillère ce qu'il en était. Elle m'a dit : « je vais relancer de mon côté ». Encore une fois, pas de nouvelles. Du coup, au début du mois, là... enfin, au début du mois... la semaine dernière, en fait... j'ai eu un mail [...] qui m'a dit : « dans le cadre de l'étude dont on vous avait parlé il y a quelques mois, est-ce que vous pouvez venir la semaine prochaine ? Même si dans votre parcours, vous êtes inscrit en auto-école publique... » (Mathieu)

L'absence de données de suivis nous empêche de comparer ces vécus aux trajectoires générales des bénéficiaires, pour voir dans quelle mesure elles reflètent quelque chose de courant. Les observations répétées d'attente soulèvent toutefois la question du dimensionnement des associations d'aide à la mobilité, qui font face à des demandes exponentielles, auxquelles elles ne

peuvent pas toujours répondre du fait de leur type d'organisation et de la fragilité de leur financement. Ce constat se retrouve par exemple dans l'évaluation de la plateforme lyonnaise, tout comme celle de Grenoble (voir encadré ci-dessous), ce qui démontre qu'il s'agit bien d'un dysfonctionnement général et non propre à une structure.

Encadré 10: Qui abandonne les associations d'aide à la mobilité ?

L'évaluation de la plateforme mobilité de Grenoble s'est intéressée aux personnes qui ont abandonné leur parcours mobilité, que notre méthodologie n'a pas permis d'approcher. Une cause d'abandon concerne les personnes qui ont décidé de ne pas se lancer dans le suivi de la plate-forme mobilité, par exemple pour celles dont le coût financier est la seule contrainte pour passer le permis de conduite à faible coût ou celles dont les conditions et situations de vie ne leur permettent pas de s'engager dans un suivi.

Une autre partie des personnes abandonnent une fois qu'elles sont engagées dans la plate-forme, arrêtant le projet de permis et/ou les activités. On retrouve ici des aspects observés sur notre terrain d'enquête. Les motifs principaux d'abandons sont la reprise d'un emploi, incompatible avec les horaires de cours, des gros problèmes personnels, financiers et psychologiques ou encore l'accent mis sur une autre priorité (comme la santé) qui éloigne le projet de passer le permis. Les modalités de fonctionnement de la plate-forme, avec un suivi régulier de cours mais sur un temps long, peuvent être jugées contraignantes.

Source : La Métro / CCAS de Grenoble (en lien avec l'Odenore), « Suivi évaluatif de la Plateforme Mobilité Emploi ». Rapport d'évaluation 2011/2012.

IV. Le rôle des associations sur les compétences de mobilité

IV.1. Le permis de conduire

Les principaux apports des associations Roue de Secours et Plateforme Mobilité 63 concernent l'aide au passage du permis de conduire. Au regard des trajectoires des personnes rencontrées, force est de constater que la plupart d'entre elles n'en sont pas à leur premier essai de passage de permis de conduire. A partir de l'analyse des expériences préalables d'apprentissage de la conduite, et de la perception qu'ont les personnes rencontrées de l'aide apportée par les structures associatives, le rôle de ces dernières vis-à-vis du permis de conduire s'articule autour de trois dimensions à mettre en regard du rôle que jouent les conseillers mobilité dans le suivi des personnes.

Le soutien financier pour pallier les difficultés financières d'accès au permis

La première aide qu'offrent les associations rencontrées est une aide de nature financière, étant donné qu'il s'agit d'un frein majeur à l'obtention du permis de conduire :

Il a été noté à nouveau, comme la première fois, que le frein principal à ma mobilité, c'était l'aspect financier de la chose seulement, entre guillemets. (Mathieu)

Le coût que représente le permis de conduire aujourd'hui ne constitue pas seulement un frein pour les personnes en situation d'insertion professionnelle. Ainsi, une enquête récente de l'UFC-Que Choisir relève en moyenne 1804 euros pour passer son permis de conduire en France – une moyenne qui cache des écarts-types importants selon les localisations des auto-écoles et la durée des apprentissages⁴⁰. Différents dispositifs ont été mis en place ces dernières années pour faciliter l'accès financier au permis de conduire, comme par exemple le permis à 1 euro par jour instauré en 2009.

⁴⁰ UFC-Que Choisir, Permis de conduire, Droit dans le mur ! Dossier publié le 20 septembre 2016.

Notre enquête de terrain montre les limites de ce dispositif dont l'accès reste dépendant de plusieurs critères :

J'avais déjà regardé. En fait, moi, je ne suis plus éligible au permis à 1 euro par jour, parce que je ne suis plus étudiant, et j'ai plus de 25 ans. Déjà, ce n'est pas possible. Après... le permis à 1 euro par jour, c'est juste un permis à taux zéro, en fait... enfin, c'est un prêt à taux zéro, mais ça n'empêche pas qu'il faut rembourser le crédit. (Maxence)

De plus, lever le frein des difficultés financières n'est pas toujours suffisant pour obtenir le permis de conduire et le prêt engagé doit être remboursé. C'est ce qui est arrivé à Sébastien :

J'ai déjà passé une fois le code dans une ancienne auto-école à Pontarlier. C'était une des raisons pour lesquelles j'avais souhaité arrêter, c'est que j'étais encore en train de rembourser le premier avec les fameuses histoires du permis à un euro... (...) Du coup, au bout de six mois, je n'avais toujours pas le code, mais j'ai payé quand même. C'est pour ça que j'ai opté pour une solution gratuite pour essayer de l'avoir. (Remi)

Ainsi, Roue de Secours à Besançon offre des ateliers de pré-code qui permettent de se présenter en candidat libre à l'examen du code de la route sans inscription préalable dans une auto-école. La Plateforme 63 quant à elle propose une auto-école sociale qui permet de passer le permis à très bas coût, autour de 200 euros comme nous l'a expliqué Ouahiba.

Les associations jouent également un rôle dans la connaissance des aides financières disponibles et dont elles peuvent faire bénéficier leurs publics :

J'ai eu un problème financier. C'était par rapport à Pôle emploi. J'avais fait une demande d'aide à Pôle emploi par rapport à mon projet professionnel. Ça avait été accepté, mais voilà... entre l'acceptation et le virement de fonds, ils n'avaient plus de sous. J'avais de l'argent de côté, mais je n'avais pas tout à fait entier pour le permis. Donc, elle m'a proposé... eux, ils m'ont fait une aide de 600 euros. Ce n'est valable que pour les heures de conduite, en échange de 20 heures dans une association, en tant que bénévole. (Aymeric)

L'offre de cours de code ou de conduite à prix réduit, l'orientation vers les différentes aides financières disponibles ainsi que l'aide à l'obtention de ces offres constituent les multiples facettes du soutien financier qu'offrent les associations à leurs publics. Ce soutien financier vient ainsi pallier les difficultés financières de ces personnes qui ne possèdent bien souvent pas les fonds nécessaires au passage du permis de conduire. Le soutien financier contribue également, au-delà de l'aide matérielle, à libérer la charge mentale des personnes en difficultés financières :

C'est un soutien, voilà. C'est avant tout un soutien financier. On se dit : bah tiens, il n'y a pas ce souci d'argent. Parce que quand on doit dépenser beaucoup d'argent, et qu'on n'a pas vraiment l'argent, on n'a forcément pas l'esprit... enfin... peut-être clair, dans ce qu'on entreprend, ou on a des petites inquiétudes. Là, le fait de se dire : il y a cette association qui propose des cours, et en plus, c'est gratuit, je pense que ça aide. Vraiment, c'est un souci en moins, déjà, dans un premier temps. (Elise)

Cependant, le soutien financier constitue une aide nécessaire mais non suffisante pour pallier aux difficultés des personnes en situation d'insertion professionnelle.

La bienveillance pour pallier au manque de confiance en soi et aux peurs

Différents freins, autres que financiers, ont émergé des entretiens réalisés à Besançon et à Clermont-Ferrand, sur lesquels les associations viennent apporter de l'aide et jouent pleinement leur rôle social. Ces freins relèvent en premier lieu de toutes les peurs et appréhensions que les personnes peuvent avoir à l'idée de passer leur permis de conduire.

Plusieurs des personnes rencontrées nous ont fait état de peur concernant le fait même de conduire. Ainsi, Nadia possède le permis de conduire en Russie mais a toujours eu **peur de conduire** en France. Ou encore Olivier qui souffre d'une véritable phobie de la conduite :

Une des premières idées qui me viennent, c'est ça. C'est que je vais tuer des gens. Je vais être responsable de catastrophes. Une de mes premières idées, ce n'est pas la Nationale 7... (...) Voilà. Non. Moi, c'est plutôt le carambolage meurtrier. (Olivier)

Comme évoqué précédemment, cette phobie de la conduite s'enracine chez Olivier dans des souvenirs d'enfance traumatisants en voiture où lui et sa sœur servaient de « *champ visuel* » à leur père qui souffrait d'une « *maladie de rétrécissement du champ visuel* ».

Le fait **d'apprendre tard** à conduire tend également à augmenter les appréhensions vis-à-vis de la conduite comme le souligne Elise. Face à ces appréhensions, les associations accompagnent et rassurent les personnes afin de les mettre en confiance. C'est ainsi que malgré leurs appréhensions, Aymeric a maintenant obtenu son code de la route et que Olivier arrive à prendre des heures de conduite :

Chaque leçon de conduite me prouve que je suis capable justement d'apprendre, de progresser, de me mettre en confiance... Ce n'est pas insurmontable. (...) Mais parce que justement j'ai été amené, par l'habileté et par l'accompagnement humain apporté par l'association, à franchir le pas de me dire que je pouvais... avant le premier rendez-vous, la première minute, le premier... (Olivier)

Les personnes rencontrées lors des deux terrains montrent également des **appréhensions et des peurs vis-à-vis du regard des autres**. Ces appréhensions renvoient directement à la stigmatisation ressentie par les personnes qui n'ont pas leur permis et qui tend à se renforcer avec l'avancée en âge.

Donc, de se retrouver avec des petits jeunes comme ça, de 20 ans, et que vous, vous en avez 40, vous vous sentez un petit peu mal déjà, alors vous n'allez pas déranger le cours en disant : « excusez-moi, Monsieur, pourquoi c'est faux ? » [Rires] C'est un petit peu ça aussi. C'est un peu pénible... ce n'est pas gênant dans l'ensemble, mais moi, ça me gêne beaucoup, me retrouver au milieu de gamins... vous avez 40 ans, et vous n'êtes pas fichue d'avoir le permis... [Rires] c'est un peu gênant quand même. (...) Un peu le jugement, « tu as 40 ans, qu'est-ce que tu fous là ? Tu n'as pas besoin de passer le permis maintenant. » (Monique)

Face au regard des autres, les associations instaurent un climat de confiance dans la formation, que ce soit dans les ateliers de pré-code ou dans la conduite. La formation se fait sur la base d'une **pédagogie qui s'adapte aux besoins de chacun et qui prend le temps nécessaire à la compréhension de tous**. Dans les ateliers de pré-code, les formateurs sont à l'écoute, mettent en confiance les élèves et permettent à chacun de poser des questions. Cette pédagogie très bienveillante et empathique facilite l'expression de tous durant les séances de code et constitue également une aide particulièrement importante pour celles et ceux qui ne maîtrisent pas bien le français :

Là, on peut poser des questions. Si on n'a pas compris ça, le monsieur répète. Il nous explique très-très bien. Surtout pour nous, les étrangers, il y a des termes qu'on ne comprend pas, des mots qu'on ne comprend pas, on demande : « ça veut dire quoi ça ? » Il nous explique. (...) On demande. Parce qu'on est là pour apprendre. Mais à l'auto-école, puisque la salle est pleine, vous ne pouvez pas arrêter, ou bien poser une question. Tout le monde est là, vous ne pouvez pas les déranger, tout le monde suit le CD. (Soumia)

L'écart perçu entre la pédagogie proposée par les associations et les auto-écoles classiques apparaît fortement dans les discours recueillis. Si les auto-écoles classiques procèdent d'une pédagogie très normée, dans laquelle les apprentis conducteurs doivent s'adapter au rythme et au contenu, les associations proposent au contraire une pédagogie davantage basée sur l'accompagnement et la compréhension de tous. Cette pédagogie particulière des associations se retrouve tant au niveau du code que de la conduite pour la Plateforme 63 :

Quand je conduisais avec les autres autoécoles, j'avais du stress, je pleurais tout le temps pendant la conduite. Là en moins de 6 mois, j'ai fait pleins de trajets différents, je me sentais plus à l'aise avec les moniteurs. (Ouahiba)

Cette pédagogie et attitude bienveillante dans l'apprentissage constituent au regard des deux terrains menés la véritable valeur ajoutée des associations pour l'aide au permis de conduire. La bienveillance se trouve en outre indissociablement liée à l'accompagnement personnalisé des personnes suivies par Roue de Secours et Plateforme 63.

Encadré 11: Le permis de conduire, une épreuve

Les représentations du permis de conduire qui émaillent le discours des personnes interrogées mettent en évidence que passer le permis de conduire constitue une épreuve, un défi. Plusieurs images telles que celles d'une barrière, d'une montagne ou d'un obstacle infranchissable sont ainsi associées au passage du permis de conduire. Nous retrouvons ainsi dans ces représentations le vocabulaire associé au permis de conduire lorsqu'il est considéré comme un rite de passage ou d'initiation. Avancer dans la réalisation de cet exploit amène les personnes à ressentir de la joie mais aussi de la fierté face à ce qu'ils sont en train d'accomplir, car plus l'épreuve est difficile et plus celui ou celle qui l'aura traversé aura réalisé le passage avec succès. De plus, réussir le passage suppose une phase de réintégration au groupe en tant que soi-même, mais un peu différent : après le passage, le statut de l'individu change. La transformation statutaire voire identitaire associée au permis de conduire chez les publics des deux associations renvoie alors à tous les imaginaires précédemment évoqués autour des changements de vie, de métier, de lieu de résidence. En bref, la réussite de l'épreuve est projetée comme une manière de se transformer, de devenir autre, de devenir pleinement un membre de la société et ne plus être affublé du stigmate que représente le fait de ne pas avoir de permis.

L'accompagnement et le suivi pour limiter les décrochages

Les deux terrains montrent en effet l'importance de l'accompagnement offert par les associations aux personnes rencontrées comme aide au permis de conduire. Cet accompagnement vient ainsi pallier les découragements qui peuvent avoir lieu au fur et à mesure du parcours de formation, et renforce le sentiment de confiance en soi permis par la bienveillance des formateurs et e la pédagogie employée.

Les expériences préalables de passage du permis de conduire montrent en effet que le manque d'accompagnement est un motif régulier d'abandon de la formation :

Là encore, c'est très infantile, mais je ne me sentais tellement par accompagné... enfin, j'étais tellement un anonyme parmi d'autres dont on se fichait pas mal s'il venait... s'il vient, s'il ne vient pas, s'il progresse ou pas, que du coup... (Olivier)

La deuxième fois, je me suis inscrite dans la même auto-école, mais ce n'était plus du tout les mêmes personnes. Ça avait été racheté. Je vous ai expliqué, c'était n'importe quoi, donc ça m'a saoulé, j'ai arrêté. Ils nous laissaient comme ça, c'était débrouillez-vous. Je n'aimais pas du tout. (Jacqueline)

Les candidats sont également suivis de manière régulière par les associations, ce qui permet de savoir l'avancée de leurs progrès et leur situation vis-à-vis de l'examen. Le suivi vise à éviter des situations paradoxales telles qu'en a connues Mathieu dans une auto-école classique :

Le code, au bout de trois séances, je ne faisais plus de fautes... Il y a aussi qu'ils avaient douze DVD différents, je crois, un truc comme ça. Moi, j'ai une excellente mémoire, donc je les avais tous vus une fois, donc la deuxième fois, je répondais tout de tête, et puis on n'en parle plus. Mais concrètement, au bout de six mois, ils ne m'avaient toujours pas inscrit pour le code... (Mathieu)

Ici encore, comme dans la pédagogie et la bienveillance, le rôle social des associations se joue pleinement dans le **suivi et l'accompagnement** des personnes qui sont régulièrement rassurées sur leurs compétences :

Non, je n'ai jamais essayé dans une auto-école normale. Je ne sais même pas si j'aurais été capable de le faire justement, parce que peut-être qu'il me faut quelqu'un qui me booste un peu, qui me suit, qui me rassure aussi quelque part. Parce que je peux faire des exercices sur le téléphone, ça ne me pose pas de problème, mais je sais que ce n'est pas vrai. Donc, même si je fais des bêtises, ça n'a aucune conséquence, tandis qu'après... parce que j'aime bien comprendre pourquoi j'ai fait telle erreur, et pourquoi il y a l'erreur justement. Je suis très curieuse comme fille, très bizarre... (Jacqueline)

Mais aussi rappelé à l'ordre ou encouragé en cas de découragement ou de décrochage :

Dans ce cas-là, dans les coups de mou, la conseillère était là pour redonner un peu confiance. Sinon, est-ce que vous pensez que vous auriez abandonné... ?

Non, peut-être pas abandonné, mais j'aurais peut-être fait un break... voilà, on va dire de deux-trois semaines. Là, j'ai fait un break... bon, parce que je le voulais... je voulais partir un petit coup... ce n'était pas pour les raisons du permis. En une semaine, je ne pense pas que j'aurais perdu grand-chose, maintenant que j'ai chopé les automatismes. (Aymeric)

Là, elle l'a un peu plus intégré, en fait. Elle ne m'avait pas forcément cerné autant qu'elle le croyait. Elle ne pensait pas que j'étais ce type de personnalité qu'il fallait un peu fliquer et un peu suivre à la trace... [Rires] Mais là, je pense qu'elle l'a intégré, donc elle va plus me fliquer, je pense. Mais c'est une demande de ma part, en fait.

Parce que fliquer, c'est un peu fort.

Non, je dis ça avec beaucoup de sourires. Ce n'est pas du tout l'esprit, mais voilà, de moi à moi... c'est très infantile, mais hélas, je pense que j'en suis là par rapport au code de la route. J'ai besoin qu'on me demande des comptes et que j'en rende, en fait. Parce que sinon, je suis encore là dans trois ans. (Olivier)

En matière de suivi et d'accompagnement précisément, le rôle des conseillers mobilité, en particulier à Roue de Secours est apparu fondamental comme nous l'avons développé ci-dessus.

La dimension humaine de l'accompagnement constitue ainsi une dimension essentielle du rôle des associations dans l'aide au permis de conduire. Si le rôle des conseillers mobilité a moins été évoqué lors des entretiens menés à Clermont-Ferrand, la relation ici encore très bienveillante des moniteurs de conduite de l'auto-école sociale a été soulignée :

Je ne m'attendais pas autant d'encadrement, autant de gentillesse, d'engagement des personnes... Parce que dans les auto-écoles normales, ce n'est pas du tout comme ça. C'est limite, on peut... enfin, il y a quand même une espèce de petite barrière, mais limite on peut devenir... pas amis, mais bien sympathiser... (Jacqueline)

L'accompagnement est synonyme d'encadrement et de suivi mais aussi de **personnalisation de l'apprentissage** :

Et puis, ils s'adaptent vraiment à notre parcours, parce qu'on a tous des parcours... Moi, j'ai des médicaments qui sont assez lourds. Je sais que par rapport à ça, ils sont bien...

Q : C'est-à-dire « ils sont bien » ? Qu'est-ce qu'ils font de plus que les auto-écoles ?

R : Ils suivent plus là-dessus. Ils s'adaptent vachement plus à ce dont on a besoin, par rapport à si on a vraiment besoin de plus d'heures pour le code, c'est vraiment suivi.

Q : Pour le coup, ce n'est pas juste un moyen d'avoir un permis un peu moins cher...

R : Non, non. Il y a tout un truc d'insertion dans lequel je suis, parce que bon, quand même, j'ai eu une période où je n'étais pas très bien et où, en plus, je ne travaillais pas. C'est quand même vraiment un truc dans l'insertion où il y a un suivi. Parce que dans une auto-école, ce n'est pas toujours facile de se présenter comme ça, quand on a un parcours, des bagages... des soucis... Je pense que c'est plus facile ici d'en parler, de voir avec quelqu'un, qu'elle écoute, au moins on ne sera pas jugé. Ça, c'était important aussi. (Nora)

Ainsi, l'aide au permis de conduire que prodiguent les associations vient en premier lieu pallier aux difficultés économiques des publics qu'elles reçoivent. Pour autant, les associations n'apportent pas seulement un soutien d'ordre financier mais jouent pleinement leur rôle d'insertion sociale en proposant un cadre d'apprentissage bienveillant pour tous, une pédagogie adaptée au rythme de chacun et un accompagnement humain tout au long de la formation. Ce faisant, les associations créent une sorte de « contrat moral » dans lequel leurs publics sont engagés mais aussi un cadre qui les soutient dans leur formation au code et à la conduite. Quoique les difficultés financières soient celles qui apparaissent comme les plus évidentes à la lecture du matériau recueilli sur les deux terrains, ces difficultés financières cachent aussi d'autres difficultés individuelles, telles que les difficultés linguistiques, le manque de confiance en soi ou encore le besoin d'être accompagné, qui s'avèrent être suffisamment importantes dans la formation au permis de conduire qu'elles ont conduit à l'échec de précédentes tentatives de formation. Or, c'est bien précisément dans ces difficultés parfois peu visibles et qui se jouent largement dans l'interaction avec les autres (jugement, regard des autres, manque de confiance en soi), que les associations apportent une véritable plus-value sociale.

Si les associations arrivent à pallier par leur attitude bienveillante et leur accompagnement une grande partie des difficultés de leurs publics en matière de formation à la conduite, les entretiens montrent également que certaines difficultés sont difficilement prises en compte par les associations, en grande partie parce qu'elles n'ont que peu de prises sur ces difficultés. Ainsi, les parcours des personnes interrogées montrent en premier lieu que l'obtention du permis de conduire nécessite de rester dans un même lieu plusieurs mois d'affilée pour compléter la formation. Or, la stabilité imposée par la formation au permis de conduire n'est pas compatible avec les parcours professionnels et géographiques instables que vivent/ont vécu les personnes rencontrées :

Oui, il y a plus de dix ans, comme avec mon travail je me déplaçais souvent. Une année, j'avais commencé à passer le code, mais je n'ai même pas été jusqu'à l'examen, parce qu'après, je partais à Montpellier. Donc, j'avais dépensé de l'argent pour rien. Après, il n'est plus valable. (Elise)

Une autre difficulté qui peut être source d'abandon de la formation est le manque de temps. Ainsi, Lyna a-t-elle abandonné le projet de passer son permis de conduire en 2008, submergée par le manque de temps disponible pour apprendre après ses 10 heures de travail quotidiennes. Un autre élément relevé dans les entretiens concerne l'inadéquation des périodes où les personnes auraient le temps nécessaires pour prendre les leçons de code et de conduite et celles où elles ont véritablement obtenu l'aide financière pour le passer :

J'étais au chômage pendant deux ans, j'avais tout le temps pour le passer, et ils n'ont pas accepté. Maintenant que j'ai commencé le travail, c'est un peu dur de trouver le temps. C'est ça.

Q : Parce que là, vous êtes à temps plein.

R : Oui, à temps plein. Je n'ai que le vendredi après-midi libre pour faire les cours. (Soumia)

Les mères de famille en situation de réinsertion professionnelle se trouvent ainsi très contraintes dans leur emploi du temps entre leur travail, le travail domestique et l'apprentissage du permis de conduire. La question de l'aide au permis de conduire pour des personnes en situation d'insertion professionnelle se révèle être une question fortement genrée, même si la prise en compte de cette problématique genrée est peu apparue dans les terrains et constituerait une piste intéressante de prolongement de ce travail.

IV.2. Les compétences modales et les accès

L'attente principale voire unique des personnes rencontrées, vis-à-vis des associations d'aide à la mobilité, concerne le permis de conduire. Nous avons vu en quoi l'approche pédagogique utilisée pour préparer au code par exemple, les possibilités de financement du permis de conduire, l'accompagnement... différencient ces associations des auto-écoles classiques. Si leur apport sur la préparation au code et à la conduite est évident dans les entretiens, quel est leur effet sur les autres dimensions de la motilité ? C'est ce que nous allons observer dans cette partie en reprenant tour à tour les principales compétences, en démontrant notamment qu'elles sont souvent reliées par les personnes au permis de conduire.

Très peu d'évolutions observées dans les compétences modales

Une série de questions était destinée à identifier si, une fois passées par les associations, les personnes mobilisaient de nouveaux modes de transport comme le train, un deux-roues motorisé ou

non, ou encore une voiture. Les personnes ayant connues des changements sur ce plan ne sont pas majoritaires, hormis Jacqueline et Ouahiba qui ont obtenu leur permis et les femmes qui sont en apprentissage du vélo. Nous détaillerons le cas du vélo un peu plus loin.

Pourtant, plusieurs personnes évoquent le fait qu'elles ont été sensibilisées à la diversité des modes de déplacement, de même qu'aux enjeux écologiques sous-jacents. Ces faibles changements sont dus au fait que l'essentiel des enquêtés avait déjà des pratiques de mobilité et que leur attente est essentiellement tournée vers le passage du permis, ou que leur processus d'apprentissage n'est pas terminé. **L'offre proposée par les associations peut sembler parfois inadaptée aux besoins exprimés** au moment du diagnostic :

Ils nous parlent vraiment de mobilité dans le sens comment on fait pour se déplacer, et quelles sont les alternatives à la voiture quand on n'a pas le permis, et tout ce qui est comment... si la mobilité est un frein pour le travail, tout ce qui est comment faire pour avoir son permis... enfin, comment pallier... si on peut passer par une auto-école sociale, ou si on peut le faire indépendamment, on va dire. C'est plus dans le sens de la mobilité. On nous a parlé du tarif solidarité de la SNCF pour le train, comment se déplacer au sens large... on nous a parlé du tram, on nous a parlé des vélos... on m'a demandé quel autre moyen de transport j'utilisais, si j'avais déjà eu une expérience de mobilité, mais autrement qu'en voiture...

Là-dessus, qu'est-ce que vous avez retenu ?

C'était des choses que je faisais déjà, en fait, plutôt se déplacer à pied, plutôt favoriser le covoiturage, le train... choses que je faisais déjà. (Maxence)

Le peu d'effet sur l'usage de nouveaux transports est très net pour les personnes multimodales (voir chapitre 1), mobilisant depuis longtemps plusieurs moyens de transport sur des distances pouvant être grandes, que ce soit dans le cadre de déplacements professionnels ou personnels. Pour Olivier, Elise ou Sébastien, l'apport de l'association leur semble alors inexistant sur ce plan :

Est-ce que vous diriez que vous utilisez de nouveaux modes de transport depuis que vous êtes ici, à l'association ?

R : Non. En toute honnêteté, non, je n'en utilise pas de nouveaux, puisque j'en connaissais déjà pas mal au début... le tramway, le tram... enfin, le train... j'ai même pris un coup l'avion... le bateau... oui, les moyens de transport, je les connais tous maintenant. (Sébastien)

Quant aux personnes qui étaient monomodales au moment du diagnostic, telles que Lyna, Soumia ou Nadia, leurs pratiques de mobilité ont peu différé. Fortement dépendantes aux transports collectifs, peu d'alternatives crédibles s'offrent à elles pour se rendre à leur travail par exemple, autrement qu'avec la voiture. De plus, dans leurs témoignages, on mesure **le poids de la répétition dans les déplacements**, ou autrement dit de l'habitude, qui fait qu'elles n'utilisent que ce qu'elles connaissent très bien. Cette observation n'est d'ailleurs pas propre aux personnes en situation de précarité. Un temps plus ou moins long est nécessaire pour passer de la sensibilisation à de nouveaux modes de transports à un changement de pratique. Soumia évoque par exemple ses nouvelles connaissances, depuis qu'elle est à l'association, sur la possibilité d'utiliser les deux-roues motorisés, les vélos, le train... Elle a appris notamment qu'il existait l'alternative du train pour se rendre directement à son travail, à la place du tram qui est plus long. Elle a essayé une fois seulement, préférant utiliser la combinaison bus et tram qu'elle a l'habitude de prendre.

Le cas particulier du vélo

Concernant le vélo, précisons d'emblée qu'il ne s'agit pas de la mise à disposition de ce moyen de locomotion, y compris à Besançon où des vélos à assistance électrique sont disponibles à la location et adaptés au territoire. Ce service semble assez minoritaire dans les deux associations et nous n'avons pas eu de témoignages dessus parmi les personnes enquêtées. L'essentiel de l'apport de l'association se situe en amont de cette possibilité de location, c'est-à-dire au stade de **l'apprentissage des compétences modales**. Les entretiens à Besançon permettent de comprendre la place particulière de cet apprentissage, puisque 4 femmes ont pu être interrogées au moment où elles démarraient un atelier vélo. Le fait que ce soit des femmes n'est pas surprenant (la pratique régulière du vélo reste l'apanage des hommes, contrairement à la marche à pied). Plusieurs freins à la pratique du vélo existent, notamment l'âge et leur lieu de vie puisque toutes vivent dans des quartiers politique de la ville, où l'on sait par ailleurs que le vélo est peu utilisé et les infrastructures peu présentes (absence de pistes cyclables, voire de système de vélos en libre service...). Si la pratique du vélo y est rare, Soumia confie cependant se sentir en quelque sorte à l'écart de la norme : « *je ne sais pas faire le vélo aussi. C'est bizarre... [Rires]* » - même si dans les faits seulement 2 personnes sur 5 déclarent se déplacer à vélo occasionnellement ou régulièrement⁴¹.

Les motivations à apprendre à faire du vélo sont, pour schématiser, de deux ordres. Pour certains, l'objectif est de **favoriser le passage du permis de conduire**. Nassima et Olivier se retrouvent dans cette vision plutôt fonctionnelle du vélo. En effet, pour Olivier, le vélo est vu comme « *une manière supplémentaire de [se] débloquer par rapport à la conduite* » et à l'appréhension qu'il a en la matière. Il indique d'ailleurs être en possession d'un vélo depuis plusieurs années, mais dont il ne se sert jamais. Il ressent « *à peu près la même peur qu'au volant, en fait, mais encore pire, parce qu'il n'y a même pas de carrosserie* ». En cela, il a intégré la recommandation des conseillers mobilité. Ils portent l'idée que le vélo est un moyen de se familiariser à la circulation en ville, pour mettre de côté cet aspect au moment de passer à la conduite et ainsi se consacrer uniquement à l'aspect technique. Quant à Nassima, l'attente vis-à-vis du vélo est similaire, mais pour la préparation du code : « *[l'intervenante qui donne les cours de vélo] m'a dit : « même ça aide pour le code ». Elle m'a dit, quand je vais apprendre très bien le vélo, on fait le tour en ville. Après, on regarde les panneaux, pour céder le passage, pour beaucoup de trucs* ».

La deuxième raison de se lancer dans le vélo répond à des **projets familiaux**. Pour les mères de famille comme Lyna, Soumia et Nadia, savoir faire du vélo permettrait de partager un moment de loisirs, de se balader avec leurs enfants. Le fait d'avoir un ou des enfants en âge de se déplacer seuls est un facteur déclencheur de cette volonté.

On se rend ainsi compte que, dans les deux cas, le vélo n'est pas orienté vers une pratique sportive (du fait de notre échantillon de femmes probablement) ni une alternative à la voiture et n'est pas envisagé comme un moyen de locomotion utilisable pour le travail. Le frein n'est clairement pas l'accès, mais davantage lié aux représentations du vélo et de ce qu'il permet comme déplacement.

L'apport des associations, au-delà du fait qu'elles interviennent sur les représentations du vélo comme pour Olivier et Nassima, est de **proposer un cadre à son apprentissage**. Les témoignages des femmes en cours d'atelier sont tous concordants sur l'impossibilité d'apprendre seules, ce qu'elles ont essayé mais qui s'est soldé par un échec : « *Si je monte sur le vélo, je tombe. [...] J'ai essayé plein de fois, mais je n'y arrive pas. [...] Je n'ai pas appris dans mon enfance, c'est pour ça. C'est difficile*

⁴¹Papon F., de Solère R., « Les modes actifs : marche et vélo de retour en ville », Commissariat général au développement durable – Service de l'observation et des statistiques, décembre 2010.

d'apprendre » (Soumia). Trouver l'équilibre est l'aspect à maîtriser le moins évident selon ces femmes. Comme l'expliquait la conseillère mobilité, les ateliers ne sont pas destinés à « *remettre en selle* » les personnes qui auraient des bases en vélo mais bien de leur apprendre tout depuis le début, pour celles qui ne s'en sont jamais servies. Avec des méthodes adaptées aux adultes, cet apprentissage passe par des étapes progressives où les personnes abordent l'usage des pédales et démarrent avec des petites roues rappelant les vélos pour enfants. Cela peut paraître stigmatisant : « *C'est un parc [où on a les ateliers vélo], juste à côté. Il y a plein de monde là-bas. J'ai dit à la conseillère : « c'est possible, si c'était dans une salle, c'est mieux ». C'est la honte de faire ça devant tout le monde. [Rires]* » (Soumia).

Le cadre de l'apprentissage du vélo apparaît clairement comme collectif et ludique, d'après les participantes de l'atelier. Ce format a un intérêt positif pour elles, en ce qu'il permet un apprentissage dans une atmosphère décontractée, propice aux liens entre participantes. Les associations d'aide à la mobilité sont **un lieu favorisant la création de relations sociales nouvelles**. Prenons l'exemple de Lyna. Elle expose sa forte satisfaction d'acquérir de nouvelles compétences modales : « *maintenant, je fais le vélo. C'est très magnifique. J'aime bien* ». Elle ressent de la fierté à décrire les progrès rapides qu'elle a réalisés, que la « *maîtresse* » lui relève et qui n'étaient pas envisageables pour elle au départ. La possibilité d'apprendre le vélo ne faisait pas partie de ses projets mobilité au moment du diagnostic, mais a été proposée par la conseillère. Et, explique-t-elle, « *s'il n'y avait pas l'association, je ne pense pas que je vais apprendre le vélo* ». En plus de l'apprentissage de cette pratique, elle revient en fin d'entretien sur l'importance de l'atelier, qui rompt avec son quotidien. Pourtant mariée, mais ayant arrêtée temporairement de travailler pour s'occuper de ses jeunes enfants, Lyna se sent plutôt isolée chez elle. L'atelier lui procure alors des moments de convivialité et de partage :

Est-ce qu'il y a d'autres choses, même un peu dans la vie de tous les jours, quelque chose qui vous rend un peu plus confiante, où vous sentez que vous êtes plus à l'aise, ou plus... ?

Oui.

Sur quoi, par exemple ?

Moralement, avec le vélo.

Moralement, qu'est-ce que ça vous a donné ?

Parce que là, comme je ne fais rien du tout à la maison, je me sens tout le temps fatiguée, je ne me sens pas bien, et puis avec eux, il y a l'ambiance, on rigole...

Vous rigolez...

On dégage de l'énergie... plus d'énergie que tout seul. Je me sens bien. Vous comprenez ? (Lyna)

L'apprentissage du vélo apparaît ainsi comme un cas assez particulier parmi l'offre des associations. Il est peu exposé par les personnes elles-mêmes dans leurs projets de mobilité, du fait de freins matériels ou culturels, mais les conseillers mobilité peuvent clairement susciter un intérêt ou soutenir un besoin non exprimé lors du diagnostic. De plus, les ateliers permettent aux participants de progresser dans un cadre sécurisé, efficace et convivial. Plus généralement, la maîtrise de cette nouvelle compétence modale semble avoir une **fonction symbolique**. Il s'agit, par exemple pour les femmes rencontrées à Besançon, d'accéder pour la première fois à une liberté de déplacements et peut favoriser un sentiment d'émancipation.

L'obtention du permis et la difficulté suivante de l'acquisition d'un véhicule

Les deux personnes qui ont obtenu leur permis, Jacqueline que nous avons rencontrée en entretien et Ouahiba par téléphone, l'ont eu par l'intermédiaire de l'auto-école sociale. Elles l'ont passé dans des temps différents, entre 10 mois pour Jacqueline et 6 mois pour Ouahiba. Cette dernière explique pourquoi la préparation au sein de l'auto-école sociale a accéléré l'obtention du permis. D'une part, la prise en charge financière lui a donné la possibilité d'être dans de bonnes dispositions pour se concentrer sur le permis : « *avec la plateforme, on n'a pas de stress avec le coût du permis. C'est une bonne chose, on se demande pas avant de commencer « comment on va faire pour payer ». [...] On peut se concentrer sur la conduite. Psychologiquement je dirais que j'ai plus eu confiance en moi. On est comme libérée d'un poids* ». Comme évoqué en partie 4, l'approche pédagogique très différente de la formation a été bénéfique pour elle.

L'acquisition de nouvelles compétences modales est ainsi indéniable dans ces deux cas, même si Jacqueline avance qu'elle se sent encore peu à l'aise au volant et qu'elle cherche ainsi à conduire un maximum pour consolider ses apprentissages. La question suivante que l'on peut se poser est de savoir si cela a modifié leur accès à des moyens de transport. Or, en cours de formation, bien que le sujet semble être évoqué par les conseillers, **peu de personnes anticipent l'étape de l'acquisition d'un véhicule**. L'essentiel est de se concentrer sur le permis, comme le raconte Elise : « *on verra [pour une voiture] quand j'aurais le permis, parce que là, ce n'est pas encore arrivé. Je n'ai pas encore eu mon code. Je vais plus me projeter, je pense, quand... plus facilement... quand j'aurai le code et le permis* ». Tout compris (achat, essence, assurances, maintenance...), la possession et l'usage d'un véhicule coûte plusieurs milliers d'euros par ménage et par an. Pour des personnes qui sont en situation de précarité financière, déjà sur le fil, cela peut venir fragiliser leur budget ou rendre impossible la transformation des compétences en accès. Depuis qu'elle a obtenu son permis, Ouahiba rencontre par exemple la difficulté d'acheter une voiture et est accompagnée sur ce plan par la Plateforme mobilité 63 pour envisager un micro-crédit ou l'achat d'un véhicule à moindre coût, remis en état par l'association. Quant à Jacqueline, c'est son entourage qui lui a offert une voiture. Quelques autres personnes comptent sur le réseau familial et personnel pour acheter, hériter ou partager une voiture. Ce sont les grands-parents de Jacqueline qui lui ont donné leur voiture, l'obtention du permis coïncidant avec le moment où ils changeaient de voiture. Ajouté à cela le fait qu'elle est assurée au nom de sa mère, que son beau-père et son père sont mécaniciens, elle arrive ainsi à réduire le coût de l'accès à un véhicule et de son usage. Jacqueline évoque toutefois les frais importants que cela génère par la suite, qui la surprennent et lui ont rappelé l'urgence qu'elle a à retrouver un travail :

Pendant le code, ils nous expliquent... il y a des leçons sur la voiture, sur l'entretien de la voiture, l'huile, tout ça, les freins, le liquide de refroidissement... Après, c'est vrai qu'on ne se rend pas compte tant qu'on n'a pas la voiture, en fait, que ça vaut cher une voiture. C'est très cher à l'entretien. Là, il faudra bientôt que je fasse... la courroie de distribution, elle a encore quelques bornes quand même... elle doit avoir 40 000 bornes tranquilles, avant de la faire. Après, il va falloir faire l'huile... enfin, la vidange, les filtres, tout le bazar. Et puis là, j'ai un frein, apparemment, à l'arrière, qui déconne, qui freine moins bien. (Jacqueline)

La **mobilisation du réseau social** dans l'accès à un véhicule semble indispensable et montre les inégalités en la matière. Mais ce sont souvent des voitures anciennes, avec un kilométrage élevé et pour lesquelles les frais d'entretien sont importants. L'alternative proposée par les associations d'aide à la mobilité consiste en des réparations à moindre coût, par l'intermédiaire d'un garage social

comme à la Plateforme mobilité 63, ou la location de véhicule. Quelques entretiens téléphoniques ont permis de joindre des personnes concernées par ces services. Elles précisent principalement que de la location ou de la réparation a permis d'éviter de perdre leur emploi ou de ne pas pouvoir en démarrer un. De même, elles reviennent sur un cercle vicieux : une période de chômage entraîne des ressources insuffisantes pour se payer un moyen de locomotion individuel, qui lui-même complique le retour à l'emploi.

IV.3. Les compétences linguistiques : une amélioration dans le vocabulaire lié au code de la route

Comme nous l'avons vu en présentant les situations des personnes, celles que nous avons rencontrées ont une bonne maîtrise de la langue française. Les compétences linguistiques sont uniquement un frein pour l'apprentissage du permis de conduire, pour trois enquêtées : Nassima et Soumia qui viennent d'Algérie (et qui pourtant parlent un français à l'oral suffisant pour que cela ne gêne pas l'entretien), ainsi que Nadia qui vient de Russie et qui présente des difficultés linguistiques plus fortes.

La fréquentation de l'association n'a pas eu d'incidence claire sur leur niveau de la langue au quotidien. **Les effets de l'association sont par contre très évidents dans le domaine du code de la route.** Ce constat n'est pas surprenant tant cette épreuve rassemble des notions très différentes telles que la signalisation, les règles de circulation, la sécurité ou encore la connaissance du véhicule, avec des termes très spécifiques et des formulations de questions particulières. Le « coût d'entrée » pour se plonger dans l'examen du code de la route est important pour celles et ceux qui ne maîtrisent pas bien la langue, ou qui sont plus simplement éloignés de cet univers, ce qui peut retarder la préparation. Les trois femmes concernées expliquent avoir appris des mots du champ lexical de la route (« *intersection* », « *priorité* »...) ou de la voiture :

J'ai appris beaucoup de choses ici. Parce que je suis nulle. Quand je suis rentrée ici, je suis nulle. Je ne comprends pas du tout.

Qu'est-ce que vous ne compreniez pas, en arrivant ?

Tout ! (même mot)... je ne sais pas volant... le mot volant, je l'ai entendu ici. [Rires]

Vous avez appris le mot volant, ici.

Oui. Tout ce qui est par rapport aux voitures, je l'ai appris ici. Même les rétroviseurs, tout, tout, tout... c'est un tout petit moment où j'ai appris ici. Parce que je suis nulle.
(Nadia)

On peut se demander si la connaissance de ces termes est réellement due à l'association. Les personnes auraient en effet pu apprendre par elles-mêmes en se familiarisant petit à petit à ce lexique, à l'image de Nadia qui laisse le livre du code de la route dans son sac à main pour le parcourir dès qu'elle a un moment, en pause au travail ou dans les transports. Le rôle de l'association apparaît toutefois très bien. Plus précisément, ce sont **les ateliers et la pédagogie** qui y est utilisée qui permettraient, d'après les personnes concernées, d'améliorer leurs compétences linguistiques dans ce domaine. Les explications données, la possibilité de demander des précisions, de faire répéter ou reformuler avec « *la langue normale* », de poser des questions sont présentées comme des avantages indéniables à ce sujet et comme une différence très nette par rapport aux auto-écoles commerciales :

Des fois, je comprends la question, mais il y a un mot dans la question que je ne comprends pas, alors je fais des erreurs. Des fois, je comprends tous les mots, mais la forme de la question, je ne vois pas ce qu'elle veut dire, la forme de la question. Parce que des fois, les questions, ça ne se pose pas directement. Ça se pose d'une manière... vous comprenez ce que je veux dire ? [...]

Là, pour le coup, d'avoir été en formation, concrètement, quand vous aviez du mal avec une phrase, une question, qu'est-ce que vous faisiez ?

On demande. Parce qu'on est là pour apprendre. Mais à l'auto-école, puisque la salle est pleine, vous ne pouvez pas arrêter, ou bien poser une question. Tout le monde est là, vous ne pouvez pas les déranger, tout le monde suit le CD. (Soumia)

IV.4. Les compétences transports annexes et les compétences repérage

L'action contre le non-recours aux aides à la mobilité

Une des compétences transports annexes repérables dans les entretiens concerne les aides à la mobilité, plus précisément les tarifications sociales. Nous avons vu que toutes les personnes n'avaient pas le même niveau de connaissances de ces aides ni le même usage, puisque certaines les connaissaient et les utilisaient régulièrement, d'autres ne voulaient pas les utiliser et enfin d'autres ne les connaissaient pas du tout. Si les aides destinées à financer le permis de conduire sont les plus évoquées, on constate de nombreuses références à la tarification sociale des transports en commun, que les personnes ont pu aborder en ateliers ou au cours des échanges avec les conseillers mobilité. Il ressort le fait que les publics ont eu accès à **une vue d'ensemble des tarifications**, concernant le train, le réseau de transports en commun de l'agglomération ou, autre exemple, les bus desservant les communes du département. Ce sont souvent des tarifications que les personnes ne connaissent pas ou dont elles ignorent les conditions et les démarches à effectuer pour en bénéficier : « *Pour la carte de bus, je me suis... La conseillère, la dernière fois, elle m'a expliqué des choses que je ne connais pas. [...] Elle m'a dit... oui, voilà, par rapport à quelqu'un qui a 16 euros par jour, ils peuvent avoir une carte moins chère. Ça, je ne le connaissais pas avant* » (Lyna).

En diffusant de l'information tant sur l'existence des aides que sur leurs conditionnalités, les associations participent ainsi à réduire un type de non-recours. Si l'on reprend la typologie des causes du non-recours réalisée par l'Odenore⁴², elles agissent sur la « **non-connaissance** », qui intervient lorsque l'offre n'est pas connue par un bénéficiaire potentiel. Le paysage des aides à la mobilité est très morcelé et il est difficile, y compris pour les professionnels de l'insertion sociale et professionnelle, de s'y repérer. Il existe très peu d'endroits où l'information sur ces aides est centralisée. Nous l'avons expérimenté lorsque nous avons cherché à lister l'ensemble des aides disponibles sur les deux terrains d'enquête (voir annexe). L'une des complexités tient à la pluralité des acteurs qui développent des aides à la mobilité⁴³. Chaque échelon territorial peut en effet en proposer une, dès lors qu'elle est sur son champ de compétences : la Région pour les trains, le

⁴²L'Observatoire des non-recours aux droits et services a distingué quatre causes principales de non-recours : le non-recours par non-connaissance, par non-demande, par non-réception et par non-proposition. Voir Warin P., Le non-recours aux politiques sociales. Fontaine, PUG, 2016.

⁴³La diversité des aides selon les territoires et le fait qu'elles dépendent largement d'un portage politique (une Région peut par exemple décider d'arrêter de financer des tarifs sociaux pour les trains régionaux) posent la question de l'équité territoriale. En fonction de son lieu de vie, la possibilité de bénéficier d'aides et leur niveau sont très variables en France.

Conseil Départemental pour les lignes de bus entre villes, l'agglomération pour son réseau de transports en commun, les communes et leur centre communal d'action sociale au titre de l'aide sociale facultative... Sans compter les aides portées par des opérateurs type Pôle emploi, l'Association pour le droit à l'initiative économique ou la Mission locale.

De plus, l'accès à ces aides répond à un principe de « mise sous conditions » qui s'est développé dans le champ de la solidarité. L'accès dépend de plusieurs critères comme le statut des personnes (être bénéficiaire du RSA, de la CMU...), leur niveau de ressources ou leur âge. Ces critères peuvent d'ailleurs exclure des personnes, dès lors qu'ils sont trop restrictifs ou qu'ils exposent à des effets de seuil. Lors de l'observation de l'atelier mobilité, une femme qui travaillait au SMIC à temps partiel ne pouvait pas bénéficier du tarif social pour le bus du Département, étant donné que ce tarif est basé sur des catégories administratives et ne tient pas compte des ressources. De ce fait, elle paye le tarif normal. Elle pensait de toute façon qu'elle n'était pas éligible, ayant repris un emploi et n'étant plus bénéficiaire du RSA. En échangeant avec une autre participante de l'atelier, qui lui mentionnait le fait que l'employeur prend en charge une partie des frais de transports, elle donnait une autre raison de son non-recours : *« je ne savais pas que j'avais droit à une aide pour me payer le bus. Je viens de rentrer sur le marché du travail en France et personne m'a expliqué ça. Je croyais que j'avais droit à rien parce que j'ai plus le RSA »*.

Le rôle d'aiguilleur joué par les associations d'aide à la mobilité est alors essentiel pour permettre une meilleure connaissance de ses droits, tout du moins pour les personnes qu'elles suivent. Par contre, signalons le fait qu'elles semblent avoir **un faible effet sur une autre cause de non-recours, à savoir la « non-demande »**, qui intervient quand l'offre est connue mais pas demandée. Nous l'avons vu, une partie des enquêtés savent qu'ils pourraient avoir une aide aux transports, mais ne l'utilisent pas volontairement. Cela renvoie à différentes raisons qui sont documentées pour d'autres droits que ceux liés à la mobilité⁴⁴. On retrouve par exemple les phénomènes de stigmatisation liée à ces tarifications sociales. Ainsi pour Jacqueline, qui explique par ailleurs s'adresser le moins possible à son assistante sociale, *« c'est de l'assistanat quand même »*. Une autre cause de non-demande renvoie à un désaccord sur le fonctionnement des aides, comme pour Monique qui trouve que le service de transport à la demande par bus dans le département, *« ça fait plus organisation de papys qui partent en vacances, qui ont des trajets à suivre »*. Le désintérêt pour cette offre entre aussi en jeu, lorsqu'elle paraît inadaptée par rapport aux besoins. Ainsi des personnes n'utilisent pas la tarification pour le vélo ou pour les transports en commun car ces moyens ne répondent pas à leurs attentes ou à leurs pratiques en termes de mobilité, préférant par exemple se déplacer à pied ou calculer ticket par ticket. Enfin, une perception erronée du fonctionnement des aides induit du non-recours. Pour Mathieu par exemple, comme pour Jacqueline à certains égards, les aides à la mobilité sont en nombre limité. Ne se considérant pas en situation de précarité importante ni de grands usagers des transports en commun, ils pensent prendre la part de quelqu'un en demandant un tarif social pour les transports :

J'ai vu en passant à la régie des transports en commun, ici, ils ont une tarification solidaire...

Ils en ont quelques-uns, pour les demandeurs du RSA, notamment... enfin, pour les bénéficiaires du RSA... et d'autres pour les demandeurs d'emploi, qui sont deux choses différentes... enfin, plusieurs choses différentes... qui se cumulent ou pas, selon la tête du client, j'imagine, la plupart du temps... [Rires] si on est poli ou pas, j'imagine. Voilà, comme la plupart, je n'ai pas fait la demande, parce que je ne m'en

⁴⁴Warin P., « Les politiques publiques face à la non-demande sociale », in Borraz O. et Guiraudon V., *Politiques publiques 2*, Presses de Sciences Po « Académique », 2010.

sers pas, donc je ne vais pas... J'essaye d'être le plus correct possible à mon niveau personnel. Si je ne compte pas utiliser une aide, je ne la demande pas.

C'est volontairement que vous ne demandez pas...

Pour les transports en commun, c'est volontaire de ne pas en faire la demande, puisque je ne sais pas dans quelle... si c'est comme la plate-forme mobilité... je n'ai pas tous les tenants et les aboutissants... si c'est comme la plate-forme mobilité, qu'ils ont un lot prédéfini d'aides, j'estime ne pas avoir le droit d'en priver quelqu'un qui s'en servirait, alors que moi, je ne vais m'en servir qu'une fois par mois, au grand maximum. Ça, c'est volontaire, oui. (Mathieu)

Sur ces ressorts du non-recours par non-demande, on n'observe pas de modification chez les personnes enquêtées. Ce n'est pas de l'ordre du manque de connaissance, mais plutôt un regard sur **la pertinence** de certaines aides à la mobilité qui est en jeu, sur lequel les associations ont peu de prise.

Familiariser et faciliter l'accès aux outils utiles aux déplacements

Les compétences de repérage et d'orientation, de même que certaines compétences transports annexes comme savoir lire un tableau d'horaires, évaluer un temps de transport, calculer le coût d'un transport, sont très largement associées dans les entretiens. Les effets des associations sur ces compétences ne concernent qu'une partie des enquêtés. Ce constat n'est pas surprenant au vu du profil des personnes rencontrées qui, comme nous l'avons décrit, sont pour certaines d'entre elles très mobiles et à l'aise avec différents types de transport (Aymeric, Mathieu, Olivier, Nora...). A la question de nouvelles connaissances en matière de planification de déplacements ou de repérage et d'orientation, elles répondent par la négative. Face à l'enquêteur, c'est l'occasion de réaffirmer leur niveau de maîtrise :

Ca n'a pas changé. J'ai toujours su me diriger, faire des itinéraires par moi-même, en utilisant des plans, Google Maps, ou en connaissant moi-même le tracé en lui-même. (Aymeric)

Est-ce que vous pouvez dire que la formation vous a permis de trouver plus facilement votre chemin ?

Je n'ai jamais eu de problème pour trouver mon chemin. [Rires] Ce n'est pas ça ma problématique, en fait. En plus, je sais me servir d'un GPS. En tant que passager, je suis souvent le copilote, même avec une carte, j'ai zéro problème de cet ordre-là. (Mathieu)

Pour ces personnes qui disposaient déjà de ces compétences au moment du diagnostic, ils ne se sentent pas concernés par les ateliers mobilité. Une remarque régulière appuie ce constat. Les ateliers seraient « pour les autres » et en l'occurrence pour une population dont il est souvent fait référence, à savoir celle d'origine étrangère. Une **logique de distinction** est assez récurrente parmi les bénéficiaires des associations du champ social, qui s'adressent à des publics diversifiés. Mathieu en est assez représentatif. Au sujet des compétences de mobilité, il précise qu'il est « *un cas à part* » car il a déjà eu à se déplacer à l'étranger, à utiliser différents modes de transport et est ainsi à l'aise, y compris dans des lieux inconnus. Il explique, sur la mobilité, être « *un peu au-dessus du panier, entre guillemets, dans le sens où [il savait] quand même lire écrire [...] [il arrivait] à comprendre ce qu'on [lui] disait* ». Ce faisant, il met en quelque sorte à distance sa situation sociale et évite d'être assimilé aux populations marginalisées qu'il croise en venant à l'association. On retrouve ici un

processus décrit par Serge Paugam, qui a démontré les conséquences sur l'identité de l'entrée dans la pauvreté⁴⁵. Cette situation peut générer une perte de dignité et le confinement à un statut social disqualifié. Les personnes passant par cette étape, qu'il nomme la « fragilité » et qui concerne Mathieu, tentent de réduire les coûts symboliques que cela implique, en ne fréquentant pas les structures d'aide ou en cherchant à se distinguer des bénéficiaires.

Comme d'autres, Mathieu estime que les ateliers mobilité sont uniquement orientés vers les compétences de base de la mobilité et destinés à une population confrontée à d'autres difficultés supplémentaires, comme la maîtrise de la langue française. Dans tous les cas, cette perception soulève la question de la pertinence de faire participer chaque usager des associations aux ateliers. Lors de l'observation de l'atelier mobilité, il était très clair de voir que plusieurs participants réalisaient les exercices beaucoup plus vite que les autres et ne semblaient pas intéressés par les apprentissages.

Nous n'avons toutefois pas pu observer les personnes dans leurs pratiques de mobilité. Or, il est possible que les personnes n'identifient par leurs besoins en termes de compétences de mobilité, ou les sous-estiment. Une personne confiait par exemple lors de l'atelier mobilité, à propos des premières séances qui abordaient les réseaux de transport en commun et la manière de s'y déplacer : « *c'était utile. Ce sont des choses faciles qu'on a vues mais finalement elles m'aident bien. J'utilisais jusque là l'application sur mon téléphone mais je ne savais pas utiliser une carte. Or on ne sait jamais, si j'ai pas de réseau ou plus de batterie, j'aurais besoin de savoir regarder comment faire sur une carte* ». De plus, au-delà de l'identification des besoins, il peut y avoir une difficulté à mesurer les apprentissages sur ces compétences, qui peuvent se faire de manière diffuse. Les personnes ont pu ne pas avoir d'occasion de les appliquer également.

Cette limite étant dite, il reste qu'une partie des enquêtés évoquent les effets de l'association sur leurs compétences de repérage et d'orientation et sur les compétences transport annexes. C'est le cas pour Nassima, Lyna et Monique, de même que pour certains participants de l'atelier mobilité. Les apports sont de divers ordres, ils portent sur un volet plutôt logistique, un autre sur la planification et enfin un qui participe à l'élargissement de l'horizon des déplacements en transport en commun. Autrement dit, cela renvoie à un travail sur les accès (à quoi ai-je accès) et sur les capacités de transformer ces accès dans la pratique.

L'effet le plus visible concerne **l'aspect logistique**, recouvrant l'usage des différents outils utiles à la mobilité. Il s'agit aussi bien d'avoir appris à mobiliser des outils récents, comme des applications internet ou des GPS inclus sur les téléphones, comme à utiliser une carte papier d'un réseau de transports en commun. Les conseillers et ateliers mobilité à Clermont-Ferrand comme à Besançon approchent ces aspects. L'exemple de Nassima est intéressant à ce titre. Elle démontre que même en disposant d'un téléphone portable avec connexion internet et en l'utilisant quotidiennement, cela n'est pas suffisant. En effet malgré cet accès, elle n'avait pas envisagé s'en servir dans ces déplacements, préférant repérer à l'avance un itinéraire, le répéter, pour savoir le temps nécessaire pour se rendre à sa destination. Depuis que la conseillère l'a introduit à un nouvel usage d'internet, elle essaie de l'appliquer dans la planification de ses déplacements.

Si pour Nassima cet aspect a été vite intégré, du fait d'une aisance avec les nouvelles technologies, il n'en est pas de même avec deux participantes de l'atelier mobilité. Cela était observable dès le premier exercice, qui consistait à utiliser le site internet d'une compagnie de bus pour planifier un itinéraire d'une ville à une autre. Deux femmes avaient visiblement du mal à se servir du support informatique, ayant par exemple des difficultés pour utiliser la souris de l'ordinateur portable, pour

⁴⁵Paugam S., *La disqualification sociale. Essai sur la nouvelle pauvreté*, Paris, PUF, 1991.

trouver dans quelle case indiquer la ville de départ et la ville d'arrivée, pour se repérer sur une page internet ou encore l'agrandir. Leur difficulté était exacerbée par la conception même du site internet. Il ne permet pas la constitution d'itinéraires complexes, avec changement de bus et correspondance. Pour aller d'une ville A à une ville C, s'il y a une correspondance, il faut en effet faire deux requêtes, une de la ville A à B puis une de B à C, pour ensuite reconstituer soi-même son itinéraire. Or, maîtriser les outils informatiques est devenu nécessaire, dans le domaine de la mobilité comme dans d'autres (pensons au mouvement de dématérialisation des démarches administratives). Y compris d'ailleurs pour les offres de mobilité à coût réduit, puisque pour réserver un bus de longue distance ou un covoiturage, il faut souvent le faire en ligne. Les associations d'aide à la mobilité ne contrecarrent pas toutes les inégalités en la matière, même si là-dessus la plate-forme mobilité de Clermont-Ferrand a l'avantage de pouvoir orienter vers des ateliers informatiques proposés par une des associations partenaires. Elles peuvent toutefois aider en permettant une **première approche des sites internet utiles, à s'y repérer**. Un temps assez long de l'atelier mobilité était par exemple d'analyser les différents onglets du site internet de la SNCF, pour y trouver les informations nécessaires pour planifier les horaires d'un déplacement, estimer son coût et aborder la possibilité de tarification sociale.

En plus de l'accès à certains supports, qu'il soit informatique ou en papier, une partie du travail observé en atelier mobilité a consisté à les **décrypter**, à les lire. Là aussi, il y a des raisons matérielles à ces difficultés. L'un des sites de bus vus en atelier utilise par exemple des couleurs très peu différenciées pour deux lignes de bus parallèles, ce qui gêne la compréhension et demande de zoomer sur le plan ou de se repérer en fonction des numéros de ligne. De même, pour les livrets des TER, plusieurs remarques ont été faites lors de l'atelier sur le fait que l'intitulé des lignes dans le livret n'était pas toujours adapté. L'importance des informations à chaque page du livret (train remplacé par des bus, tarifications, spécificités des horaires à certaines périodes, spécificité des tarifs...) a aussi tendance à noyer le lecteur qui n'a pas les codes pour se repérer. L'appropriation des supports n'est pas aisée pour plusieurs participants, comme cette personne qui pense que toutes les heures indiquées sur une fiche horaire sont des heures de départ de nouveaux bus, et non un bus qui part d'un point et va à un autre et passe par des arrêts. On a pu constater là-dessus une aide, par l'intervenante de l'atelier, à la lecture des livrets d'horaires (lire verticalement les horaires, par quoi commencer, pourquoi les horaires se poursuivent sur plusieurs pages, que signifient les logos ou les abréviations « LMMeJVS »...). Le temps long dédié à chacun des exercices témoigne de ce besoin pour les personnes qui ne le maîtrise pas. Depuis que la conseillère mobilité l'a introduite à la lecture des cartes, Lyna se sent moins dépendante des autres pour se déplacer :

Maintenant, je regarde plus la carte, et j'évite de demander.

Pourquoi ? Qu'est-ce qui a changé ?

Je ne sais pas. En plus, là, les cartes, elles sont bien expliquées. Elle vous donne l'endroit où vous êtes, et après c'est bien précisé. Avant, je demandais plus... je connais un peu l'endroit, mais après, pour aller à l'endroit exact, je demande aux gens, à l'extérieur... (Lyna)

Au-delà des supports et de leur appropriation, le rôle des associations sur les compétences est également d'ordre **cognitif**, en permettant de visualiser un déplacement, de le planifier, tout particulièrement pour des itinéraires complexes et/ou nouveaux pour la personne. Lors de l'atelier mobilité, on observait plusieurs freins à cette planification comme la difficulté à comprendre qu'une destination peut être desservie par plusieurs lignes et qu'on a plusieurs choix pour rallier un endroit, en mobilisant des correspondances. Les freins peuvent être d'ordre psychologique, comme cette participante qui dit : « *je connais que la ligne que je prends tous les jours* ». Monique confirme cette

force de l'habitude. Pour elle avant l'atelier, « j'étais habituée à un bus, parce que celui qui passe devant chez toi, c'est celui que tu prends ». Elle a particulièrement apprécié l'atelier de mobilité, et ce même si au début elle ne se sentait pas concernée par les apprentissages, notamment sur la diversité de ce qui a été abordée, la longueur de l'atelier (trois jours) et la mise en pratique. Cela lui a permis d'identifier des déplacements possibles et de comprendre qu'elle pouvait dorénavant mobiliser différents moyens de transports :

Alors, qu'est-ce qui a changé ? Si vous pouvez revenir sur ce que vous ça vous a amené...

Ça a changé que j'utilise beaucoup plus les transports en commun... plus facilement, avec moins de recul en disant : où va ce bus ? Comment je peux me rendre à tel endroit ? Je réfléchis moins à savoir si ça m'est accessible. Maintenant, je sais que ça m'est accessible, il suffit de savoir le trajet en bus, chose que je ne faisais pas trop avant. C'est vrai qu'avant, je me disais : c'est tel endroit, je ne peux pas y aller. Hop, Je n'ai pas envie d'y aller. Du coup, je suis plus sécu... du moins, je me sens mieux pour prendre des trajets beaucoup plus compliqués, et savoir, les bus, à quel point les prendre.

Qu'est-ce qui vous a amenée à être plus familiarisée avec ça ?

Du coup, avec la journée de formation où on a dû voyager, parce qu'on a dû faire pas mal de changement de bus. Du coup, ça m'a permis un peu de ne pas avoir... parce que j'étais habituée à un bus, parce que celui qui passe devant chez toi, c'est celui que tu prends. Du coup, j'ai appris à voir qu'il y avait beaucoup d'autres bus qui servaient à beaucoup d'autres choses, parce qu'on a dû en prendre pas mal, et s'organiser pour prendre tel bus, et ainsi de suite, que celui-là nous amenait à tel point... Du coup, ça m'a incité à me dire : même si c'est un petit peu loin, tu peux t'organiser pour y aller. Tu n'es pas que stoppée par ce bus-là. Parce qu'avant, je m'arrêtais là, et je finissais à pied. Maintenant, ça me permet de me dire : tu peux continuer en bus, il suffit de prendre cette ligne-là, et c'est bon. (Monique)

Il s'agit d'ailleurs moins de prendre connaissance des modes de transport, des outils à sa disposition (même si elle indique se servir dorénavant des applications disponibles sur son téléphone) que d'être rassurée et confortée dans l'usage possible de celui-ci :

Ca m'a permis de voyager quand même un petit peu plus. On ne va pas faire 200 km, mais enfin...

Ne serait-ce que sur l'agglomération de Clermont...

Voilà, et même de partir dans mon village natal qui est à 15 km de là. Je sais que je vais à la gare routière, maintenant, j'ai le bus qui m'amène jusque là bas, et qui me ramène, chose que je ne faisais pas avant.

Vous avez appris à la formation qu'il y avait des bus à la gare routière...

Oui... du moins, je savais qu'ils existaient avant, mais je n'ai jamais osé les utiliser. Et puis je me suis renseignée avec une collègue que j'ai trouvée là. Elle me dit : « si, c'est bien, tu peux le prendre.. (Monique)

La formation l'a alors aidé à aller dans des endroits inconnus :

Il y a des coins, je vous dis, avec les bus, que je ne faisais pas avant, parce que je m'interdisais... parce que je n'avais pas envie de le faire à pied. Je n'allais pas du tout visiter, savoir comment s'était fait... je savais comment s'était fait par rapport à ce qu'on me rapportait, mais pas du tout en visuel. Du coup, ça me permet d'y aller quand même, et de voir... constater certaines choses, et de me dire que je me suis

trompée sur certaines choses... [Rires] des choses qu'on a rapportées qui étaient fausses. Tant pis pour moi.

Il faut aller voir de soi-même.

Voilà. Aller vers l'inconnu, ça ne me dérange pas, au contraire, j'aime bien, mais ce qui me freinait, c'était ça, savoir si je pouvais revenir, savoir s'il y avait quelque chose qui te permettait d'y accéder facilement, ou autre chose. (Monique)

V. Effets sur l'insertion professionnelle et sociale

La partie précédente présente les effets des parcours au sein des associations sur la motilité des personnes. Il s'agit dans cette dernière partie d'évaluer les effets des parcours non plus seulement sur la motilité en tant que telle mais plus largement sur l'insertion professionnelle et sociale des personnes.

V.1. Des effets sur l'employabilité plus que sur l'emploi

Peu de situations de retour effectif dans l'emploi

Les entretiens devaient permettre d'envisager si, par l'intermédiaire de l'aide apportée par les associations, l'amélioration de la motilité avait un effet sur le plan de l'insertion professionnelle. Parmi les personnes rencontrées, **seules deux personnes ont accédé à une formation ou à l'emploi**. Il s'agit de Jacqueline qui a eu le permis avec l'auto-école sociale de Clermont-Ferrand et a ensuite effectué un stage de courte durée (moins d'un mois), pour lequel elle devait s'y rendre en voiture. Sa situation professionnelle depuis n'a pas changé ; bénéficiaire du RSA, elle reste en attente d'une réponse pour démarrer une formation d'animatrice périscolaire. Il faut noter d'ailleurs que ce projet professionnel s'est précisé au fur et à mesure des échanges avec sa conseillère mobilité et les autres intervenants de la plateforme mobilité : « *quand j'ai eu le premier rendez-vous justement pour l'étude sur la mobilité, j'ai eu un rendez-vous... un entretien d'une heure avec une personne... je ne sais plus comment elle s'appelle... je crois que c'est la directrice, peut-être... pareil, elle a été de super bon conseil. Elle m'a donné des noms de structures, des noms de personnes à téléphoner... Là, j'ai eu de l'aide. Pôle emploi, ils s'en foutent. Ils notent tout ce que vous leur dites, et ils ne vous donnent aucun conseil. Débrouillez-vous* ». Le fait que des associations de la Plateforme mobilité de Clermont-Ferrand soient du champ de l'insertion professionnelle connote ainsi le type de conseils et de suivis proposés au public et peut favoriser l'avancée des projets professionnels.

Le second cas est celui de Christophe, interrogé par téléphone. Il a bénéficié d'une location de scooter pendant 3 mois qui, selon lui, a été essentiel pour accepter un poste de préparateur de commandes situé à Clermont-Ferrand. Vivant dans une commune de l'aire urbaine, mais à l'opposé de l'entreprise, il évaluait le trajet en bus et en tram à plus d'une heure aller, avec de surcroît la problématique des horaires décalés. Avec cet emploi, il a pu économiser suffisamment pour qu'à la fin de son contrat il puisse s'acheter son propre scooter. La location a donc été bénéfique à court terme pour accepter un emploi comme à moyen terme pour accéder à un moyen de transport individuel qui pourra lui servir pour d'autres opportunités de travail. Cette double temporalité permise par l'aide de la plateforme est appréciée par Christophe :

Ils m'ont apporté l'aide au bon moment. C'est ça qu'ils permettent, ils sont là pour nous aider, pour qu'on puisse se retourner et trouver une solution. Le scooter je l'avais pas indéfiniment donc il fallait que je vois comment faire après. (Christophe)

Pour les autres, on observe soit **une situation inchangée** entre le diagnostic et le moment de l'entretien (comme Aymeric, Olivier, Mathieu, Jacqueline), soit **le début d'une période de chômage**. L'instabilité des parcours en termes d'emploi est assez importante. Elle est générée par le fait qu'une partie des personnes, comme Nassima ou Soumia par exemple, travaillaient dans des emplois en contrat aidé. Or, ces contrats ont des durées maximales (souvent de 24 mois), afin de permettre, théoriquement, aux personnes de trouver ensuite un emploi avec un contrat de travail classique. Or, dans les faits, les contrats aidés débouchent souvent sur un autre contrat aidé, entrecoupé d'une période de chômage. L'effet pervers de ces dispositifs est bien connu et participe à l'émergence de la pauvreté au travail⁴⁶.

L'absence d'entrée dans ou de retour vers l'emploi, assez partagée parmi les personnes rencontrées, met également en exergue le fait que **les freins à la mobilité ne sont pas les seuls dans l'accès au marché du travail**, comme nous l'avons évoqué dans la partie 1. Le faible niveau de qualification des personnes, une distance des réseaux efficaces en termes d'opportunités professionnelles, les risques de discrimination selon l'adresse, l'âge et le sexe sont autant d'autres facteurs qui peuvent expliquer pourquoi certains ont du mal à (re)trouver un emploi, y compris après avoir améliorés leurs compétences de mobilité. De même, les personnes se heurtent ainsi au fait que « les transports collectifs ne sont pas une solution suffisante pour l'accès à l'emploi »⁴⁷. Au-delà des capacités des personnes de s'en saisir et de la couverture des emplois par les réseaux de transport, la structuration des marchés locaux de l'emploi et leur localisation (déconnexion entre emploi et lieu d'habitation, multiplication des horaires de travail atypiques...) comptent dans les obstacles à l'emploi.

Enfin, il faut souligner **le biais potentiel lié au protocole méthodologique**. En effet, nous avons souligné en quoi les parcours mobilité aux associations étaient beaucoup plus longs que ce qui était imaginé en amont de l'enquête, pour des raisons très diverses et développées précédemment. Les personnes ont été rencontrées alors même qu'elles n'avaient pas fini leur parcours mobilité et qu'elles n'avaient donc pas eu leur permis de conduire, pour celles qui avaient cet objectif. Il est alors impossible de mesurer si le permis, ou toute autre amélioration des accès et des compétences en termes de mobilité, a un impact effectif sur le plan de l'insertion professionnelle. Il aurait fallu les interroger plusieurs mois après la fin du parcours de mobilité. L'exemple d'une personne eue au téléphone montre le délai nécessaire. Si elle a bien obtenu le permis avec l'aide la Plateforme mobilité 63, elle peine dorénavant à acheter une voiture. Or, travaillant en maison de retraite, elle sait qu'elle trouverait plus facilement un emploi si elle avait son propre moyen de locomotion pour se rendre dans les établissements souvent situés en dehors de la ville-centre, qui se sont installés là où il y a davantage d'espace.

Des apports essentiellement autour de l'employabilité des personnes

⁴⁶Clerc D., *La France des travailleurs pauvres*, Paris, Grasset, 2010.

⁴⁷Féré C. et al., « Mesurer les freins à la mobilité des publics éloignés de l'emploi et les impacts socio-économiques des aides à la mobilité », *L'Observatoire Mobilité vers l'emploi*, Agence d'urbanisme air métropolitaine Lyonnaise, décembre 2015.

Si les effets immédiats et directs sur le retour à l'emploi ne sont pas mesurés dans notre échantillon de personnes, pour autant nous ne pouvons pas conclure à l'absence de rôle des associations sur l'insertion professionnelle du public qu'elles accompagnent. Le principal effet est moins direct et concerne la sphère générale de « **l'employabilité** ». Ce terme général a fait sa percée dans le champ de l'emploi et de l'insertion professionnelle et recouvre des réalités différentes. L'Organisation Internationale du Travail le définit comme « l'aptitude de chacun à trouver et conserver un emploi, à progresser au travail et à s'adapter au changement tout au long de la vie professionnelle ». Il met donc l'accent sur le développement de capacités (et ne mesure pas simplement la situation vis-à-vis de l'emploi) et s'applique à plusieurs moments de la trajectoire professionnelle d'une personne. Pour notre part, nous observons surtout l'apport des associations d'aide à la mobilité sur l'étape de l'entrée du marché du travail, dans le sentiment d'un meilleur accès aux offres d'emploi, dans la capacité des personnes à se (re)mobiliser en vue d'un projet professionnel et à gagner en confiance sur ce plan.

En essayant de résoudre leurs problèmes de mobilité, les personnes envisagent d'élargir la zone géographique dans laquelle elles recherchent un emploi. Les attentes relatives au permis de conduire sont très fortes en ce sens. Beaucoup de témoignages vont dans ce sens, notamment pour les personnes inscrites à Pôle emploi et qui doivent renseigner où elles souhaitent rechercher un emploi. Elles envisagent ainsi de ne plus se restreindre à des offres d'emploi présentes dans un petit périmètre, comme Aymeric qui voudrait passer des offres situées à 5 kilomètres de chez lui à une vingtaine dès lors qu'il obtiendra le permis. **Les personnes se projettent ainsi dans la possibilité d'accéder à de nouvelles offres**, y compris dans des métiers de service (aide-soignante, nettoyage...), dont elles voient passer les annonces mais auxquelles elles ne peuvent répondre. Si cette ouverture des possibles en matière de recherche d'emploi est très visible autour du permis de conduire, il ne se résume pas à ce dernier. Nous pouvons prendre l'exemple de Monique, dont nous avons détaillé les apprentissages en termes de compétences d'orientation, de planification, qu'elle a acquis suite à l'atelier mobilité. Elle expliquait clairement que ses nouvelles connaissances lui permettaient de se déplacer autrement et plus largement avec les transports en commun, en ne se contentant plus de la ligne de bus habituelle et des axes qu'elle maîtrise. Elle y voit un intérêt personnel, en ce qu'elle sait qu'elle peut dorénavant rejoindre des endroits qu'elle n'imaginait pas, et professionnel. Sur ce plan, elle pense clairement que d'être devenue autonome sur le plan des transports lui permet de parcourir plus facilement la ville pour rechercher un emploi.

Les associations d'aide à la mobilité participent ainsi à ce que les personnes puissent accéder à et se projeter dans des offres d'emploi sur d'autres territoires. Au-delà des apprentissages relatifs aux compétences de mobilité et des évolutions sur les accès, on remarque des effets de la fréquentation des associations sur **la (re)mobilisation des personnes dans leur recherche d'emploi** – ou une « mise en mouvement » pour reprendre l'expression tirée de l'évaluation de la Plateforme mobilité emploi insertion de Lyon⁴⁸. Cela peut être en remettant dans un cadre temporel, par l'intermédiaire des rendez-vous réguliers pour des ateliers par exemple, qui vient rompre avec un rapport au temps distendu pour certains. La (re)mobilisation se comprend surtout sous l'angle du soutien dans les démarches. Jacqueline, qui explique avoir arrêtée à plusieurs moments sa recherche d'emploi comme son parcours mobilité, interprète en ce sens l'effet de son passage par l'association. Là où auparavant elle doutait beaucoup d'elle, l'attitude des conseillers et des formateurs avec qui elle a été en contact lui a permis de reprendre une motivation à rechercher de l'emploi, en plus d'avoir un impact sur le regard qu'elle se porte :

⁴⁸Ibid.

Est-ce que vous avez le sentiment d'avoir plus confiance en vous depuis que vous êtes passée par la plate-forme ?

Oui, parce que j'ai senti que j'étais appréciée. On m'a fait des compliments comme quoi j'étais une fille assez censée, intelligente, avec des bons raisonnements. C'est vrai que ça fait plaisir, du coup, voir des gens qui bossent, et qui sont là dans des associations... donc, ils en voient des gens passer. C'est vrai que ça remonte le moral, ça redonne de l'estime, et du coup, on se dit « allez, on y va ».

Parce que ce ne sont pas des choses que vous entendez à côté...

Non, pas souvent. Je n'ai pas pour habitude qu'on me fasse des compliments. Du coup, ça me gêne. Sur le coup, je rougis un peu, mais ça me fait plaisir en même temps.

Ça vous a un peu boosté.

Oui, carrément. Ça m'a donné envie de recommencer, de continuer, de m'y remettre... de trouver du boulot, d'avoir ce permis... Oui, ils m'ont vraiment aidé sur tous les plans, autant mobilité, autant personnels. (Jacqueline)

Dans cet extrait, on touche clairement à la question de **la confiance**, sur laquelle nous reviendrons plus tard. C'est une question essentielle qui parcourt de nombreux récits. Les personnes indiquent que le regard porté sur soi leur a semblé modifié, en particulier pour les celles qui sont engagées depuis plusieurs mois dans la préparation au permis de conduire. Etre proche de réussir celui-ci, qui est vu comme un « défi » et vis-à-vis duquel les personnes ont de l'appréhension, vient donner la preuve aux personnes qu'elles sont capables d'aller au bout d'un projet. Ce qui est intéressant, c'est que cette confiance en soi dépasse le champ du permis de conduire et est appliquée à la vie quotidienne et à la recherche d'emploi. Olivier résume très bien cette idée en parlant de « *vases communicants* » entre ce qu'il apprend sur lui en se préparant au permis et ce qui l'attend sur le plan professionnel : « *tout gain de confiance est valorisable par moi dans ma vie autre que celle du conducteur* ».

Ce point de vue renseigne sur toute la difficulté que représente le passage du permis de conduire et le rôle invisible de l'accompagnement proposé par les associations. Le passage du permis est perçu sous l'angle de l'examen et d'une mise à l'épreuve de ses capacités et compétences. On comprend mieux alors pourquoi le parallèle est souvent fait par les enquêtés avec les entretiens de recrutement. La confiance acquise en progressant dans la préparation du permis de conduire ou en échangeant avec des conseillers qui adoptent une attitude d'empathie, l'image positive de soi qui est recréée, sont présentées comme **des gains pour les prochains entretiens de recrutement**. C'est l'autre aspect de l'effet du parcours de mobilité sur l'employabilité. Il est difficile de connaître les conséquences en situation réelle, mais les personnes avancent le fait qu'elles sont dans des dispositions qui favoriseraient la réussite, ou à tout le moins qui augmenteraient leurs chances de réussite :

Je suis capable de faire certaines choses dont je ne me sentais pas capable auparavant... voilà, par rapport à certaines étapes, c'est vrai que j'ai pu faire ça, donc pourquoi je ne pourrais pas faire ça...

Est-ce que vous pensez que ce genre d'expériences-là.... Avant, vous m'aviez bien dit que la difficulté, c'était de franchir le cap de passer le permis... Maintenant que vous avez réussi à le franchir, et en plus vous aller arriver au bout en réussissant le permis, est-ce que vous pourrez le transposer dans d'autres situations en disant : je pensais que je n'étais pas capable de faire ça, et... ?

Oui, tout à fait.

Dans quoi est-ce que vous aimeriez tester, ou reproduire un peu cette démarche-là ?

Des fois, lors d'entretiens professionnels, lors d'entretiens d'embauche, être plus sûr de moi, avoir plus confiance en moi, gérer un peu plus le stress. Ça, je pense que ça pourra m'aider. Parce que maintenant, je le gère...

Mathieu

Cette amélioration de la confiance, mobilisable dans le champ professionnel, est un constat aisément perceptible dans les entretiens et qui traverse les évaluations d'autres associations d'aide à la mobilité en France. Il nous semble toutefois important de soulever une limite potentielle. On sent l'enjeu pour les personnes et ce que la réussite de leur parcours de mobilité, surtout le permis de conduire, prend comme ampleur. Elle serait le signe de la fin de leurs nombreuses difficultés, comme Mathieu qui évoque « *ce serait une telle victoire sur moi-même que ça me déverrouillerait sûrement d'autres problématiques* ». Or en cas d'échec, le risque est d'amplifier le sentiment d'être responsable de sa situation :

Est-ce que le fait d'être passé par la plate-forme, ça vous a aidé ou pas sur le plan de la recherche d'emploi ?

Ça m'a gardé motivé pour continuer à chercher et me dire que telles ou telles opportunités... quand je rencontre quelqu'un, je lui dis : dans quelque temps, je l'aurais, le permis. Donc, ce ne sera plus une excuse pour ne pas me prendre.

Mathieu

V.2. Des transformations identitaires et sociales

En prolongement des effets sur l'employabilité des personnes, l'aide apportée par les associations en matière de mobilité a des effets indirects en matière d'insertion sociale. En effet, les personnes interrogées évoquent durant les entretiens comment leurs parcours au sein des associations les ont transformés d'un point de vue identitaire et social, bien au-delà donc de leurs seules compétences, accès ou projets de mobilité.

Premièrement, comme évoqué ci-dessus, l'un des effets positifs le plus fort de l'accompagnement et de la pédagogie bienveillante des associations est de renforcer ou de recréer un **sentiment de confiance et d'estime de soi**. Ce sentiment émane de nombreux entretiens parfois même explicitement en termes de confiance en soi :

Des fois, lors d'entretiens professionnels, lors d'entretiens d'embauche, être plus sûr de moi, avoir plus confiance en moi, gérer un peu plus le stress. Ça, je pense que ça pourra m'aider. Parce que maintenant, je le gère... C'est vrai qu'au début, j'avais du mal à gérer le stress au niveau de la conduite. Maintenant, ça va. (Aymeric)

Ce renforcement de la confiance en soi et de l'estime de soi est tout d'abord lié au soutien personnel qu'apportent les conseillers mobilité. Ils inscrivent ainsi les publics dans une relation humaine dans laquelle ces derniers sont valorisés en tant qu'individus uniques et dignes d'intérêt :

Déjà, c'est plus rassurant d'un point de vue social. On se sent, entre guillemets, intéressant aux yeux de quelqu'un... (...) On m'écoute, et en même temps on m'encourage. On me dit que c'est bien ce que j'ai fait, alors que la plupart du temps, quand je passe des entretiens d'embauche, ou quoi que ce soit, j'ai plutôt l'impression que je fais chier tout le monde, ou que je ne suis pas utile. Du coup, d'un point de vue moral, le fait de savoir que je pouvais être aidé, ce que ce que j'ai fait, ce n'était pas

inutile, ça m'a aidé à mieux envisager l'avenir. (...) J'ai plus le sentiment d'être quelqu'un qu'à Pôle emploi ou dans d'autres organismes... enfin, je pense qu'il y a quand même du monde à la plate-forme mobilité qui demande de l'aide, mais ça a un côté plus humain. J'ai moins l'impression d'être juste un numéro sur un formulaire. (Maxence)

La remise en confiance est également liée au fait qu'au travers des associations et du travail autour des compétences de mobilité, les personnes sont peu à peu remises en capacité de faire des choses par elles-mêmes, là où elles avaient le sentiment auparavant d'être simplement en situation d'échec :

Je ne sais pas. Je me dis que je suis capable de... parce qu'avant, j'ai peur tout le temps. Je fais quelque chose, j'arrête au milieu, alors je n'arriverais jamais... J'ai fait une heure de conduite la dernière fois, je n'avais jamais pensé à faire ça. (Lyna)

Enfin, comme évoqué précédemment à propos des représentations du permis, celui-ci est perçu comme une épreuve qui apparaît à l'arrivée dans les associations comme insurmontable. La confiance et l'estime de soi découlent alors de la réussite à l'épreuve ou à une partie de l'épreuve comme lorsque Aymeric a réussi son examen de code de la route :

Depuis que j'ai eu le code, oui, un petit peu. Finalement, j'en suis capable. Ce n'est pas que ça m'a rendu fier, mais voilà, j'étais content de moi quand même. Après, qui plus est, si j'ai le permis, ça sera encore plus intense, je pense. Pour moi, d'avoir la conduite, le permis en lui-même, c'est un gros truc. (Aymeric)

Deuxièmement, les personnes interrogées mettent en avant l'idée d'une **remobilisation** au travers du projet du permis de conduire. Grâce aux associations, elles ont pu mettre ou remettre en place un **projet** – de mobilité ou de vie – avec un objectif qui leur semble atteignable et des moyens adaptés à cet objectif. On trouve l'expression de cette remobilisation dans le discours de Olivier qui projette, avec une belle métaphore, par le permis de conduire devenir le « conducteur de sa vie » :

C'est juste que la fenêtre s'est ouverte... plus seulement comme passager, mais aussi comme conducteur... comme passager, je le suis depuis toujours... Et puis surtout, de l'ordre du symbolique, je le fais aussi pour moi, parce qu'il me semble qu'au-delà de l'aspect mécanique et matériel, d'un point de vue hautement symbolique, ça me semble très important d'être au volant.

Pourquoi ?

D'être au volant de ma vie, voilà, d'être le conducteur... D'avoir le contrôle, voilà, d'être le chauffeur... [Rires] et pas que le passager de ma vie.

C'est une belle métaphore finalement...

Complètement. Je le ressens vraiment comme tel. C'est presque plus... enfin, c'est une grosse motivation pour moi. C'est une victoire sur l'idée que je m'étais fait depuis toujours, c'est-à-dire changer de focale et de point de vue pour m'imaginer au volant, m'imaginer à la conduite, et pas juste un passager... (Olivier)

Aymeric évoque également cette dimension de mobilisation, de mise en adéquation des objectifs et des moyens grâce à l'association en expliquant que jusqu'à présent, il n'avait jamais réussi à « se lancer » :

Quand j'avais la motivation, quand j'étais décidé à franchir le pas, c'était le financier qui n'allait pas, et puis inversement. Quand j'avais le financier... voilà, j'avais peur de franchir le pas. Je n'avais jamais les deux en même temps. (Aymeric)

Cette remobilisation autour d'un projet touche au permis de conduire et à la mobilité bien sûr, mais elle va bien au-delà. Nous avons évoqué précédemment comment le projet de passer le permis de conduire constitue le support d'un nouveau projet professionnel comme pour Soumia ou Maxence, d'un nouveau projet résidentiel comme pour Monique, voire plus largement d'un nouveau projet de vie, d'un nouveau départ comme pour Nassima ou Mathieu. Il y a donc bien toute une mobilisation, une reprise en main d'un projet de vie qui se structure autour du projet de permis et grâce aux soutiens des associations d'insertion.

Enfin, en termes d'insertion sociale, les associations amènent également les personnes à **élargir leur horizon des possibles**. Cet élargissement est d'abord matériel : en apprenant de nouvelles manières de se déplacer, les personnes peuvent augmenter les distances parcourues, découvrir de nouveaux territoires ou développer de nouvelles pratiques sociales. Par exemple, Jacqueline, qui a obtenu son permis de conduire grâce à la Plateforme 63 se déplace davantage pour des motifs de visite alors qu'elle avait tendance à rester isolée auparavant :

Oui, je me déplace plus. J'ai plus envie de bouger, parce que j'ai envie de conduire déjà. C'est vrai que c'est un réel plaisir de conduire. Ça donne un sentiment de liberté, de confiance en soi aussi. Du coup, c'est plus rapide pour aller voir les amis. Ils ne sont pas toujours obligés de venir me voir moi. C'est ça aussi, je me sentais mal, parce que c'était toujours eux qui venaient me voir. Moi, je n'allais jamais les voir. Maintenant, du coup, je me déplace pour aller les voir. (Jacqueline)

Sans le permis de conduire mais simplement grâce aux ateliers mobilité, Monique s'est autorisée à découvrir de nouveaux lieux :

Oui... du moins, je savais qu'ils existaient avant, mais je n'ai jamais osé les utiliser. (...) Il y a des coins, je vous dis, avec les bus, que je ne faisais pas avant, parce que je m'interdisais... parce que je n'avais pas envie de le faire à pied. Je n'allais pas du tout visiter, savoir comment s'était fait... (Monique)

Les formations à la mobilité dispensées par les associations jouent ainsi un rôle assez clair d'émancipation pour ces femmes que l'on retrouve également dans les ateliers vélo dispensés par la Roue de Secours. Pour Nassima, Soumia ou Monique, toutes trois divorcée depuis peu, les associations et leurs aides à la mobilité ne les aident pas seulement à élargir leur horizon des possibles d'un point de vue matériel mais aussi d'un point de vue social et symbolique, en s'émancipant de l'assistance d'autres personnes dont elles pourraient se sentir dépendantes ou redevables ou de barrières symboliques. Les formations mobilité jouent alors un rôle fort en termes de liberté et d'émancipation.

Enfin, une dernière dimension évoquée à plusieurs reprises au cours de ce rapport relève de l'effet sur le plan identitaire des formations mobilité suivies dans les associations. Nous avons montré comment l'absence de permis de conduire pouvait être considérée comme un stigmate, créant une distorsion entre l'identité de l'individu et son identité sociale, celle construite par le regard des autres. En poursuivant cette analyse, nous avons également montré comment le passage du permis fait office d'épreuve et donc de rite pour les personnes, qui de fait, se verront transformées dans leur

statut social après le passage. Cette transformation occasionnée par l'obtention du permis est directement liée à la disparition du stigmate qui entraîne à son tour une transformation profonde de l'identité sociale des personnes. Dans cette perspective, l'obtention du permis de conduire renvoie bien aux imaginaires de renouveau, de nouveau départ dans la vie ou de renaissance comme évoqués au chapitre 2. Il permet d'être débarrassé du stigmate et donc d'appartenir pleinement à la société en possédant toutes les caractéristiques attendues et normées. Mais, finalement, au travers de leur travail de mise en confiance, de mobilisation et d'élargissement de l'horizon des possibles, les associations contribuent à la mise à distance du stigmate même si les personnes n'ont pas pour autant obtenues le précieux sésame... Elles participent ainsi à une redéfinition identitaire des personnes qu'elles suivent en leur donnant des outils susceptibles de mettre à distance leur sentiment d'exclusion.

Conclusion

L'enquête de terrain réalisée auprès des deux associations montre comment les publics qu'elles reçoivent sont loin d'être immobiles et immotiles. Bien au contraire, ils montrent pour la plupart d'entre eux une grande créativité dans leurs déplacements, déployant ruses et tactiques pour arriver à réaliser l'ensemble des activités de leur vie quotidienne sans permis ni voiture. Malgré cette mobilité et motilité, leur vécu de la mobilité est un vécu limité, amputé, diminué du fait de ne pas avoir accès personnellement à la conduite et à une voiture. L'analyse des discours montre ainsi comment les personnes sans permis souffrent d'une stigmatisation sociale et d'un sentiment de dépendance aux autres ou aux horaires des transports en commun plus ou moins prononcés. Pour une majorité des publics, ce n'est donc pas la motilité en général qui fait défaut, mais bien la seule compétence du permis de conduire, à laquelle les projets de mobilité quotidienne mais aussi résidentielle sont liés.

Si l'on s'intéresse maintenant à l'évolution de la motilité dans le temps, pour les personnes interrogées, un premier constat est celui d'une temporalité longue qui excède largement celle donnée à notre enquête qualitative. La présence des publics dans les dispositifs s'avère en effet bien plus longue que les 6 mois initialement prévus dans le dispositif de recherche, pour ce qui relève de l'obtention du permis de conduire. Pour les autres compétences, les ateliers mobilité et les ateliers vélo transforment néanmoins les compétences potentielles de mobilité des personnes en améliorant d'une part la connaissance des aides à disposition d'une part et la connaissance des offres à disposition d'autre part. Cette amélioration des compétences va de pair avec une amélioration des accès. Cela se lit notamment dans la mise en œuvre de nouvelles pratiques de déplacements, dans l'exploration de territoires que les personnes tendaient à s'interdire auparavant. Au fil des parcours dans les associations, les accès évoluent également donc, sous l'effet d'une meilleure connaissance de l'offre et des tarifications sociales mais aussi sous l'effet de l'évolution des situations résidentielles qui s'avèrent relativement instables chez les populations concernées par l'enquête. Enfin, l'évaluation des projets de mobilité s'est avérée difficile à effectuer dans l'enquête, en grande partie du fait que les projets sont relativement mal balisés par le diagnostic – voir également analyses quantitatives. Néanmoins, les projets de mobilité et les projets professionnels et sociaux plus largement se trouvent directement liés à la question de la compétence permis de conduire dont ils dépendent. On peut donc de manière assez réaliste considérer que la dimension projet évolue de manière assez importante au fil du parcours dans les associations et plus encore lorsque la compétence centrale qu'est le permis de conduire est acquise.

En outre, le terrain réalisé auprès des publics des associations Mouvances offre des éléments de réflexion quant à certaines dimensions de la motilité. Il apparaît premièrement que la confiance en soi constitue une sorte de liant entre différentes compétences de mobilité, permettant de demander son chemin dans la rue, d'aller dans des territoires inconnus ou d'utiliser de nouveaux modes de transports notamment. La confiance en soi permet de dépasser les peurs et de sortir de la zone de confort des habitudes pour développer de nouveaux accès et élargir les options à disposition en matière de mobilité. Deuxièmement, la connaissance des offres et des tarifications constitue également une compétence de mobilité importante, en même temps que le fait d'y recourir. Troisièmement, la motilité ne s'analyse pas seulement autour de dimensions spatiales mais aussi temporelles. Ainsi, la question du temps – temps disponible pour se déplacer, adéquation temporelle des offres de transports et des activités, capacité à organiser le temps dans un programme d'activités, etc. – constitue une dimension essentielle à prendre en compte dans l'analyse de la motilité. Enfin, une quatrième dimension concerne les relations entre l'usage de modes de transports différents et en particulier le vélo et la voiture. L'utilisation du vélo est en effet pensée par les associations comme une préparation à la conduite du fait de l'apprentissage nécessaire d'une conduite dans la circulation, de la lecture de panneaux de signalisation ou du choix d'un itinéraire pendant le déplacement. Ainsi, les modes de transports et les compétences qu'ils requièrent ne sont pas à analyser de manière étanche mais bien en interrelation les uns avec les autres. Ces différentes dimensions feront donc l'objet d'un intérêt spécifique dans la construction d'un indice de la motilité.

Le rôle des associations et des conseillers mobilité s'avère centrale dans l'évolution de la motilité. Leur accompagnement est crucial dans le processus qui mène à l'obtention du permis de conduire grâce notamment à l'aide financière qu'elles proposent mais aussi à une pédagogie spécifique, à la bienveillance et à l'accompagnement personnalisé qu'elles offrent à ces publics en situation de réinsertion professionnelle et sociale. Mais surtout, le rôle des associations procède d'une remise en capacité et d'une « remobilisation » de ces personnes tant dans leur projet de mobilité que plus largement dans leurs projets professionnel et de vie, en travaillant principalement sur la confiance en soi. L'action des associations n'a en tant que telle peu d'effet sur le retour à l'emploi mais un effet fort sur l'employabilité en élargissant l'accès à des offres d'emploi sur un territoire plus grand et en améliorant le regard que les personnes portent sur elles-mêmes et qui influencent positivement leur situation professionnelle. Les associations travaillent ainsi de manière positive sur le volet social de l'insertion au travers de la reconnaissance et d'un travail sur l'estime de soi. Ce résultat démontre le positionnement particulier, triple pourrait-on dire de ces associations dans le champ de la mobilité, à la frontière des mondes de la solidarité, de l'insertion professionnelle et des transports. Car, même si les difficultés les plus évidentes de leurs publics relèvent de difficultés financières, et sont donc liées directement à la situation précaire des personnes, d'autres difficultés moins évidentes se cumulent telles que des problèmes linguistiques, mais aussi des freins cognitifs, psychologiques ou sociaux. Ces freins sont directement pris en charge par les associations et la posture des professionnels et justifient ainsi pleinement leur travail social.

Ainsi, ce n'est pas tant la motilité et l'évolution de motilité qui vient aider à l'insertion professionnelle et sociale mais tout ce travail de nature sociale qui est réalisé autour de l'apprentissage des mobilités. Car, sans même avoir obtenu le permis de conduire, on observe des évolutions importantes quant au sentiment d'inclusion sociale et de confiance chez les publics interrogés. Au final, l'enquête qualitative met en exergue la forte injonction sociale autour du permis de conduire pour ces publics, pas seulement en termes matériels comme outil de mobilité et d'insertion professionnelle mais aussi et surtout en termes symbolique et social. Ainsi, les effets d'interaction sociale sont fondamentaux pour comprendre l'enjeu que représente l'obtention du permis de conduire, une compétence de mobilité qui permet de se sentir pleinement exister dans

notre société en étant comme tout le monde. Derrière ce jeu autour de l'injonction et de la norme, c'est bien le regard des autres sur soi qui est en jeu, mais aussi le regard de soi sur soi, un sentiment que nous avons analysé au travers de la notion de confiance et d'estime de soi. Ces dimensions ne sont pourtant pas couvertes en tant que telles à la notion de motilité mais elles jouent un rôle crucial dans l'extension des potentialités de mouvement (au sens spatial mais aussi au sens social) de ces publics.

Conclusion générale

Pour finir ce rapport, nous proposons de revenir sur les questions qui ont orienté notre démarche de recherche en puisant pour y répondre dans les résultats obtenus dans les parties quantitative et qualitative de l'analyse. Cette synthèse et discussion doit permettre de donner des éléments dans la perspective d'une poursuite du travail sur la construction d'un indice de motilité et revenir sur ce que nous considérons comme les enseignements les plus importants pour les associations.

Q1 : Comment construire un indicateur de motilité pour diagnostiquer puis travailler sur la mobilité des personnes, dans la perspective d'une meilleure insertion professionnelle et sociale ?

Le diagnostic construit par Laurence Nogues et l'association Mouvances vise à mieux situer les personnes sur le plan de leurs difficultés de mobilité, difficultés qui peuvent concerner aussi bien des questions d'accès, de compétences et de projets. Pour la construction de ce diagnostic, les travaux du LaSUR en général et de Vincent Kaufmann en particulier ont été consultés par les membres de l'association.

Grâce à la mise à disposition par Mouvances des données recueillies dans plusieurs associations en France, nous avons pu faire un point sur la manière dont était construit le diagnostic, et donc avancer dans la perspective de construction d'un indicateur de motilité. Cet indicateur peut permettre de cibler les difficultés rencontrées par les personnes et les aider dans une démarche alliant insertion sociale et professionnelle.

Ainsi, sur ce qui est mesuré ou ne l'est pas dans le diagnostic, plusieurs éléments ont été discutés au fil des analyses. Premièrement, il ressort de l'analyse quantitative qu'un certain nombre d'éléments sont redondants dans le diagnostic. Cela peut s'inscrire parfois dans un souci de précision (maîtrise des chiffres, puis savoir faire des additions, des multiplications, des soustractions et des divisions : dans ce cas, soit la première soit les quatre suivantes sont en trop) mais a tendance à alourdir le questionnaire et allonger le temps du diagnostic.

Deuxièmement, *a contrario*, certains éléments sont mal ou non considérés. C'est notamment le cas au niveau des compétences. Ainsi, les compétences sociales et les compétences internet/numériques ne sont que partiellement couvertes (uniquement abordées à partir de la maîtrise d'un distributeur de billets pour les secondes), et les compétences spatiales sont absentes du diagnostic. Ces éléments, issus du travail sur les données quantitatives, ont pu être complétés par l'analyse des entretiens. Ainsi, si une approche en silo des compétences modales n'est pas forcément problématique, les entretiens ont révélé l'importance d'une considération des compétences multimodales, peu abordées en l'état dans le diagnostic et extrêmement utiles pour limiter les désagréments liés à l'absence de l'utilisation de la voiture pour se déplacer. L'orientation dans l'espace s'est également révélée être très liée aux questions temporelles. Ainsi, plus que savoir ou ne pas savoir s'orienter dans l'espace, il est plus utile de réfléchir au temps qui va être nécessaire pour se déplacer et trouver son chemin. Ce sont donc des compétences spatio-temporelles plus que spatiales. Une autre forme de compétence ressort du travail qualitatif, à savoir les questions de confiance en soi, qui font écho aux peurs et appréhensions que peuvent connaître les personnes rencontrées. Les peurs mentionnées peuvent également être la peur des « autres » ou encore la peur de passer un examen. La connaissance des aides et leur recours forme un quatrième pan de

compétences centrales pour le bien-être social et l'accès à l'emploi des personnes en difficulté. Le cinquième est celui des compétences sociales qui dépasse largement les seules peur d'être avec des inconnus et peur dans les transports en commun. Le travail qualitatif montre en revanche un fort pôle de compétences autour de la possession d'un réseau de connaissances et de la mobilisation de ce réseau pour l'entraide dans les déplacements.

Sur le plan des accès, nous avons remarqué lors de l'analyse quantitative que le diagnostic n'était pas assez systématique. Par exemple, la disponibilité d'une place de stockage du vélo est mentionnée, mais pas d'une place de stationnement pour la voiture proche du domicile (alors que nombre de gens habitent en ville). L'accès à internet est considéré avec des questions qui devraient évoluer pour une meilleure prise en compte de l'internet embarqué et des nouvelles technologies. Enfin, le travail qualitatif a permis de mettre l'accent sur l'accès à un logement « digne » et pérenne. Dans le cas contraire, l'instabilité résidentielle est très forte.

L'approche des projets semble finalement la plus perfectible. Le problème provient principalement du fait que la situation actuelle des personnes influence les réponses qu'ils vont donner à ce niveau. L'approche devrait mettre en évidence la manière dont les personnes souhaitent se déplacer à l'avenir, en volume, mais aussi sur la question des modes (y compris les transports collectifs). Nous avons aussi regretté l'absence d'une considération des projets hors transport (sur le travail, les loisirs, la sociabilité, etc.). Dernier point : si la motilité est mesurée pour évaluer son rôle dans l'accès à l'emploi, alors le questionnement devrait intégrer les « bonnes raisons » qui motivent les choix individuels. Ainsi, le projet de déménager doit être questionné dans la perspective d'une amélioration de la situation professionnelle. Dans le cas contraire, on relève des projets de déménagement mais qui semblent liés à des situations d'hébergement temporaire davantage qu'à des déménagements pour se rapprocher de l'emploi par exemple. Du reste, l'instabilité résidentielle est une caractéristique forte des personnes rencontrées à Clermont-Ferrand et Montbéliard. Cette instabilité résidentielle n'est pas sans lien avec l'insertion professionnelle. Ainsi, le fait de ne pas être stable dans un logement et dans un quartier freine l'accès à l'emploi, soit parce que l'instabilité résidentielle rejaillit sur l'instabilité professionnelle, soit parce qu'elle limite l'investissement dans la recherche d'emploi. Mais le mécanisme inverse est aussi vrai : seule une insertion professionnelle de qualité permet d'accéder à un logement correct et pérenne. L'instabilité des parcours résidentiels et professionnels sont donc fortement liés.

Un autre élément important qu'il nous semble nécessaire de mentionner ici relève de la difficulté de mener à bien un projet lié au permis de conduire lorsque la stabilité résidentielle n'est pas assurée, ou lorsque la personne exerce un emploi. La disponibilité temporelle est donc centrale de ce point de vue et renvoie aux dimensions temporelles, souvent négligées en faveur des dimensions spatiales, des contraintes de mobilité.

Les compétences, les accès et les projets dont nous venons de parler ont une utilité dans la perspective, directe ou indirecte, d'une meilleure insertion sociale et professionnelle. Il est difficile cependant de séparer ces deux formes d'insertion tant elles se révèlent liées.

Au-delà, et nous l'avons remarqué au travers de l'analyse quantitative des liens entre motilité et accès à l'emploi, la réflexion sur le sujet devraient certainement faire écho plutôt à l'employabilité qu'à l'accès effectif à l'emploi, surtout lorsque ce dernier est approché de manière binaire – en emploi/sans emploi – sans prise en compte de la « qualité de l'emploi » en question. Comme évoqué ci-dessus au sujet de l'instabilité résidentielle, il semble que l'enjeu se situe moins dans le fait d'avoir en emploi que dans le fait d'avoir un emploi de qualité. Nous reprenons ici un concept statistique québécois qui consiste à mesurer la qualité de l'emploi plutôt que le fait d'être en emploi ou

chômeur. En effet, l'enquête quantitative comme qualitative montre une forte instabilité des parcours en regard de l'emploi, les publics des associations alternant entre période de chômage, et périodes d'emploi, temporaire ou aidé. Ainsi, à l'issue de ce travail, il apparaît que l'insertion professionnelle en lien avec la motilité recouvre deux dimensions essentielles : d'une part, l'accès à un emploi de qualité et d'autre part, l'amélioration de l'employabilité. Cette dimension est apparue de manière importante dans l'enquête qualitative, par l'évolution des projets, une amélioration de la confiance en soi et une (re)mobilisation dans un projet, mériterait d'être évaluée grâce à un dispositif d'enquête plus long à l'aune de l'accès à un emploi de qualité.

Q2 : Comment évolue la motilité dans le temps pour une personne donnée ? Quels sont les points les plus difficiles à faire évoluer ? Comment se passe le processus d'intériorisation des connaissances et des compétences, de construction de nouveaux projets ? Quel est le rôle de l'accompagnateur dans ces évolutions ? Quel lien entre ces évolutions et l'accès à l'emploi d'une part, et l'insertion sociale d'autre part ?

Les réponses à cette seconde question de recherche se trouvent principalement dans l'analyse qualitative car les données quantitatives ne mesurent la motilité qu'à un moment donné, le moment du diagnostic. La mesure de l'évolution de la motilité ne serait possible quantitativement que dans la mesure où le diagnostic serait passé une seconde fois auprès des publics à leur sortie du dispositif ou à fréquence régulière durant leur prise en charge par les associations. Un tel dispositif de mesure régulière de la motilité et de son évolution avec le diagnostic pourrait être une possibilité à considérer par les associations afin d'avoir un retour plus régulier et mesurable des effets de leurs actions auprès des publics.

L'évaluation de l'évolution de la motilité des publics a donc été réalisée en prenant comme points de comparaison en amont le diagnostic et en aval l'entretien qualitatif réalisé plusieurs mois après. Néanmoins, cette évaluation reste limitée dans le présent rapport par le fait que les parcours des publics au sein des dispositifs associatifs se sont avérés bien plus longs et irréguliers que ce que nous avons imaginé avant l'enquête. Plusieurs mois peuvent ainsi s'écouler entre leur entrée dans le dispositif et le début du travail concernant l'amélioration de leurs compétences, notamment pour le permis de conduire. En particulier, et quoique notre projet d'enquête se soit déroulé sur plus de 6 mois, peu des publics rencontrés avaient depuis le diagnostic effectivement obtenu leur permis de conduire. De plus, la durée du parcours des publics dans les associations peut être source de découragement et d'abandon ce qui limite également l'évaluation des changements de motilité du fait de la perte de ces publics dans le dispositif d'enquête en aval. La nature du suivi et les besoins des populations en question auront alors un impact sur la durée du dit-suivi. Ainsi, les personnes qui restent de longs mois en contact avec les associations sont assez largement des personnes qui sont mues par un projet de permis de conduire. Les autres formes d'accompagnement sont associées à des suivis plus courts. Cela explique certainement pourquoi les personnes rencontrées lors de l'analyse qualitative sont plutôt des personnes qui ont un projet de passage du permis de conduire. Ce constat encourage alors à poursuivre l'investigation sur un temps plus long et/ou par une évaluation à fréquence régulière afin de mieux rendre compte de l'évolution des compétences par une meilleure adéquation aux temporalités des parcours des publics au sein des associations.

Ainsi, en matière de compétences modales et d'accès, on n'observe peu d'évolution sur l'obtention du permis de conduire (accès individuel à la mobilité) pour les raisons de temporalités de l'enquête évoquées plus haut. En revanche, l'enquête montre des évolutions quant aux compétences cyclistes. Ce sont surtout les femmes qui participent aux ateliers vélo, malgré des freins importants à la pratique du vélo. En effet, l'âge est un frein important à l'usage du vélo, mais aussi le lieu de vie car toutes les femmes qui suivent l'atelier vélo vivent dans des quartiers « Politique de la ville », dans lesquels le vélo est peu utilisé et les infrastructures peu présentes (absence de pistes cyclables, peu de système de vélos en libre-service...). L'intériorisation de cette compétence modale cycliste se réalise dans un cadre collectif, ludique et bienveillant et par une pratique régulière. C'est bien par la répétition que les compétences cyclistes vont être intériorisées. Bien plus, l'apprentissage du vélo favorise et prépare l'apprentissage d'autres compétences modales, en particulier la conduite automobile. Car, rouler à vélo permet d'acquérir les bases du code de la route mais aussi une habitude à circuler de manière individuelle dans la circulation.

D'autres compétences transport se trouvent améliorées grâce au travail des associations. Il s'agit tout d'abord de l'information contre la non-connaissance des aides et tarifications sociales qui peuvent lever le blocage financier dans l'accès à certains modes de transport. Il s'agit ensuite d'apprendre à mieux planifier ses déplacements. Si certains publics se révèlent déjà experts en multimodalité à leur arrivée dans l'association, jonglant entre différentes offres de transports collectifs et individuels (transports en commun, TAD, covoiturage, etc.), d'autres apprennent davantage qu'ils ne le pensaient au départ lors des ateliers mobilité. Ce dernier constat révèle qu'il existe un écart dans certains cas entre l'identification des besoins réalisée notamment durant la phase du diagnostic et les besoins réels. Enfin, le dispositif associatif améliore le repérage et l'orientation des publics, surtout dans sa dimension logistique : planifier un déplacement sur Internet, utiliser Internet sur le téléphone, décrypter les plans de ligne et les horaires, etc. Ici, ce sont surtout les connaissances en matière de mobilité mais aussi l'assurance dans le déplacement qui sont améliorés, rendant alors possible l'organisation d'un déplacement nouveau et/ou complexe, ou encore la découverte d'un lieu inconnu.

Enfin, de manière indirecte, les compétences linguistiques sont également améliorées, en particulier le vocabulaire afférant au code de la route et au déplacement. Il faut souligner ici que l'intériorisation de ce nouveau vocabulaire est largement lié aux conditions dans lesquelles se déroulent les ateliers de code de la route sous la forme de petits ateliers bienveillants, dans lequel le formateur prend le temps d'expliquer à chacun(e) sans jugement les éléments qui source de difficultés ou d'incompréhensions.

L'acquisition de ces nouvelles compétences influence les **projets** de mobilité : ainsi, savoir faire du vélo permet de projeter des loisirs familiaux avec les enfants par exemple ; de même, accéder à la conduite automobile permet de développer des projets de déménagements et plus largement de nouveaux projets de vie ; une meilleure compréhension linguistique améliore la confiance en soi certes dans le champ de la mobilité mais aussi plus largement dans la vie quotidienne. Ainsi, l'amélioration des compétences influence directement la dimension projets de la motilité, et montre les liens d'interdépendance entre les 3 dimensions du concept. Enfin, l'évolution des compétences de mobilité possède également une fonction symbolique forte qui peut s'inscrire dans cette dimension projet : apprendre à faire du vélo ou à conduire, savoir se déplacer seul dans de nouveaux contextes, c'est gagner en autonomie et en liberté : c'est « **devenir le conducteur de sa vie** ».

Le rôle des conseillers mobilité est essentiel dans l'acquisition de nouvelles compétences et accès. Premièrement, ils sont un appui indispensable pour lever les freins financiers au passage du permis de conduire. Deuxièmement, ils jouent un rôle de conseil et d'appui dans les différentes étapes relatives aux parcours mobilité en conseillant sur le choix d'une auto-école, ou en aidant à l'inscription au code de la route. Troisièmement, et c'est peut-être là qu'ils jouent un rôle charnière entre aide à la mobilité et aide sociale, ils mobilisent leurs publics en apportant un soutien personnalisé, en encourageant, en rassurant. Ils préviennent ainsi la démotivation due à la longue durée des parcours de formation et renforcent la confiance des publics en insistant de manière bienveillante et empathique sur leurs *capacités*. Cette mise en capacité et réassurance semble être un élément clé pour comprendre l'intériorisation de nouvelles compétences et, ce faisant, l'évolution de la motilité des publics.

Cette évolution de la motilité a des effets sur l'insertion professionnelle et sociale des publics. La compétence majeure que recherchent les personnes interrogées, le permis de conduire, est perçue comme favorable à l'emploi car il permet d'étendre le périmètre géographique de la recherche d'emploi, de démultiplier les formes d'emploi, en s'orientant par exemple vers des emplois mobiles, et de maintenir dans l'emploi en améliorant les conditions de travail et l'articulation vie privée/vie professionnelle. Malgré les limites méthodologiques évoquées ci-dessus, l'enquête montre que l'évolution de la motilité a permis l'accès à un stage et l'accès à une mobilité individuelle grâce à l'achat d'un scooter. Elle favorise également l'insertion sociale car l'accès au permis permet un moindre sentiment de dépendance aux autres dans les loisirs et les visites. Enfin, le passage par les dispositifs associatifs d'aide à la mobilité augmentent bel et bien l'employabilité des personnes en agissant sur la (re)mobilisation et la mise en capacité de ces derniers vis-à-vis de l'emploi et de leur projet de vie.

Q3 : Y a-t-il des spécificités sociales de la motilité ? La motilité est-elle une modalité d'expression de l'appartenance à certains groupes sociaux ? Par extension, il s'agira de se demander si le potentiel de mobilité constitue aujourd'hui la nouvelle question sociale, ou du moins une reformulation de cette question classique de la sociologie.

L'analyse quantitative de la motilité a mis en évidence les différences très fortes entre les personnes ayant rempli le diagnostic Mouvances dans une des associations de réinsertion et les enquêtés de l'enquête complémentaire représentative de la population des agglomérations de Clermont-Ferrand et Montbéliard. Ces différences peuvent être liées au fait que les profils sociaux des deux échantillons sont très différents (surreprésentation des personnes sans emploi dans l'échantillon Mouvances par exemple, des personnes avec un faible niveau de scolarité ou encore avec un faible niveau de revenu). De fait, les liens entre ces variables et la motilité ont été testés et sont présentés dans le tableau 3 page 23. Aussi, on note en particulier un lien sensible et positif entre les niveaux de scolarité et les compétences surtout, et entre les niveaux de revenus et les accès. Nous avons alors testé la persistance des écarts entre les deux échantillons en contrôlant ces facteurs socio-économiques. L'écart reste très fort. Comment le comprendre ?

D'abord, être en emploi ou ne pas l'être relève d'une vision binaire, inapte à mettre en évidence la nature même de l'emploi occupé ni même sa qualité. On peut assez légitimement faire l'hypothèse

que les emplois occupés par les personnes de l'échantillon Mouvances (celles qui en ont un...) sont des emplois aidés pour une part, souvent à durée déterminée, aux faibles rémunérations, etc. Ainsi, la variable du statut recouvre mal la diversité des situations professionnelles des enquêtés. Les différences qui persistent entre les deux échantillons peuvent alors provenir de la différence de capitaux économiques. Nous n'avons pas cette information puisque les revenus n'ont pas été demandés dans le diagnostic. Nous n'avons cette variable que dans l'échantillon représentatif et effectivement, les différences de revenus s'associent à des accès alors très contrastés. Les projets sont également assez dépendants des revenus.

Au-delà, les personnes suivies par les associations partenaires de Mouvances présentent une certaine homogénéité sociale, leur motilité est très clairement associée à ce profil social. Pour autant, si association il y a, l'effet social structurant ne détermine pas leur motilité. Ainsi on peut se demander assez légitimement si ce qui caractérise le mieux ces populations, ce n'est pas finalement qu'elles n'ont pas le permis ou pas accès à la voiture, qu'elles présentent des appréhensions quant à leur mobilité, qu'elles ont un accès à l'emploi et au logement qui est de mauvaise qualité, etc. Des éléments qui vont au-delà des capitaux sociaux, économiques, et culturels plus classiques. Ces quatre capitaux, si l'on souhaite les considérer comme tel, sont alors liés par un effet d'entraînement vicieux – la faiblesse de l'un des capitaux participe à la faiblesse des autres.

L'enquête qualitative permet d'alimenter plus avant ce questionnement en mettant au jour des situations individuelles qui dépassent l'effet structurant des capitaux économiques et culturels sur l'insertion sociale et professionnelle. Les éléments recueillis lors des entretiens révèlent alors l'impact des trajectoires individuelles et sociales sur la motilité, et notamment d'éléments imprévisibles et contingents qui construisent des rapports à la mobilité spécifiques tels que des événements traumatiques liés à la route, la peur de conduire, etc. Autant d'éléments qui vont affecter la compétence « permis de conduire » et l'accès à la voiture. Car, au sein de cette population, l'enjeu de mobilité et de motilité est bien d'avoir ou de ne pas avoir le permis de conduire. Ne pas avoir de permis impacte tant les projets que les compétences et les accès. Le permis de conduire surdétermine les autres dimensions de la motilité.

Cette surdétermination du permis renvoie directement à la place dominante de la voiture dans notre société. En général et dans cette enquête en particulier, la question de l'accès à la voiture est centrale que ce soit pour les employeurs, les prescripteurs, les associations et les publics eux-mêmes. Quoique notre travail d'enquête n'ait pas été focalisé sur cet aspect, apparaît de manière indirecte dans le discours des publics l'injonction au permis de conduire portée par les prescripteurs et les employeurs. Certes, il s'agit d'un besoin réel des employeurs d'engager des personnes titulaires du permis d'une part parce que les emplois peu diplômés sont généralement localisés dans des territoires peu accessibles et d'autre part parce qu'ils occasionnent des grandes mobilités du fait de la précarité des statuts ou de la nature même de l'emploi comme dans le secteur de l'aide à la personne. Mais, le besoin semble se construire en injonction et fonctionne comme tel, partagée par tous y compris ceux qui en souffrent. Appréhender la construction sociale de cette injonction auprès des différents acteurs pourraient ainsi constituer un prolongement intéressant à la présente recherche.

« Dégénéré », « tributaire », « honte » : le vocabulaire utilisé par les publics des associations pour se qualifier – ou plutôt se disqualifier, dans le cas présent – montre bien l'incomplétude et le stigmatisme que représente le fait de ne pas avoir le précieux papier rose. Et le stigmatisme, intériorisée comme tare sociale, influence la représentation de soi et les agissements, renforçant d'autant plus le repli sur soi et le rejet. C'est d'ailleurs bien sur cette dimension que le rôle des associations est le plus crucial : effacer le stigmatisme en rendant la confiance et la capacité d'agir. Au final, l'enquête montre que la

motilité n'est peut-être pas la nouvelle question sociale, mais que le permis de conduire constitue un analyseur social puissant, son absence étant tantôt valorisée, tantôt dévalorisée, selon la position sociale occupée par les individus.

Q4 : L'indice de motilité dépend-il du territoire de vie de la personne, et plus précisément de l'offre en présence qui constitue la dimension accès contextuel de la motilité ?

Les effets territoriaux ont été discutés à plusieurs reprises dans l'ensemble de ce document. En choisissant comme territoires d'enquête les deux agglomérations de Clermont-Ferrand et de Montbéliard, nous nous sommes dotés d'une possibilité de comparaison des résultats obtenus en termes de motilité. Aussi, les compétences, les accès et les projets ont été mesurés systématiquement en spécifiant le territoire concerné. Nous avons également souhaité discuter de l'effet joué par la position de la commune dans les agglomérations concernées, en différenciant les deux communes-centres et les autres communes.

Les graphes 7, 8 et 9 permettent de montrer déjà que les différences de population sur le plan social étaient de très loin bien plus importantes que les différences qui pouvaient exister entre les territoires de vie de ces personnes. Au-delà, on remarque quelques différences relativement à l'accès au vélo ou aux compétences de transports publics plus forts respectivement dans les communes-centre et dans les communes périphériques.

Mais pour être en mesure d'attribuer les différences mesurées aux territoires de vie et non aux différentiels sociaux des populations vivant dans chacun de ces territoires, il est nécessaire de contrôler les effets des variables sociodémographiques et économiques classiques. Les monographies ont effectivement montré que les revenus, les niveaux de scolarité ou encore le taux d'emploi moyen étaient plus faibles à Montbéliard qu'à Clermont-Ferrand. Nous avons donc construit des analyses permettant de contrôler les effets de composition sociale des territoires. Les analyses de régression en question sont présentées dans le tableau 3. Aussi, les effets territoriaux sont finalement assez limités et ne concernent que les compétences modales Transports collectifs urbains et billettique/informatique, plus importantes chez les Clermontois. Les accès aux transports collectifs interurbains sont meilleurs pour les résidents de l'agglomération de Montbéliard, et l'accès à des papiers d'identité plus importants aussi sur ce territoire, qui est moins que le précédent un territoire d'immigration.

L'intégration de la dimension territoriale dans la réflexion sur la motilité nécessite cependant que nous nous posions la question de la bonne échelle spatiale. Les communes de Clermont-Ferrand et Montbéliard, et les agglomérations associées sont des grands territoires. La desserte de ces territoires, ou la nature et la diversité des services qui y existent ne donne qu'une idée partielle de ce qui est à disposition des populations résidentes à proximité de leur logement, dans le sens d'une métrique pédestre. L'offre de transport public à l'échelle d'une agglomération cache bien des disparités dans ce qui existe à 5 minutes à pied de chaque logement. Dit autrement, la position dans l'espace de la personne joue un rôle tout aussi important que la structure plus générale du territoire. Nous n'avons pas présenté d'analyses croisées entre les accès contextuels d'une personne d'une part et l'ensemble des compétences accès autre et projets. Cette analyse fait ressortir un unique lien : meilleur est l'accès aux transports collectifs urbains, moins bon est l'accès à la voiture. Cette relation négative est problématique puisque l'on peut considérer a priori que les accès à la voiture comme aux transports collectifs urbains jouent tous les deux un rôle positif (bien qu'indirect souvent) sur l'employabilité et l'accès à l'emploi. La coexistence de ces deux éléments empêche a

priori une mesure indicielle (ordinaire) des accès et donc de la motilité pour l'accès à l'emploi. Une des solutions est de sortir les accès contextuels de la motilité. Une autre pourrait être de considérer autrement les accès sans passer par une approche modale en silo (par exemple en travaillant avec des isochrones individualisés).

Les entretiens ont permis de montrer que plus qu'une approche uniquement spatiale, les accès nécessitent une approche spatio-temporelle. Cela implique plusieurs choses. D'abord que l'accès à des services peut être abordé en considérant le temps nécessaire à cet accès (plutôt que de décompter le nombre de services accessibles sur un territoire délimité). Cela signifie également que l'accès aux services et aménités urbaines subit des variations nyctémérales. Si la personne en question travaille et ne peut faire ses courses que le soir ou le week-end, ce n'est pas pareil que si l'on a du temps pendant la journée en semaine.

Les entretiens réalisés à Montbéliard suggèrent un accès temporel qui semble plus difficile pour les habitants des quartiers politiques de la Ville en partie lié au relief. La situation semble plus facile à Clermont-Ferrand, sans doute en partie parce que le gros quartier politique de la ville (St Jacques) n'est pas isolé/coupé du reste de la ville par le relief.

A l'issue de ce projet et de cette synthèse, plusieurs pistes d'approfondissement et d'ouverture se font jour. Le premier est d'ordre méthodologique et est directement lié au constat de l'inadaptation du temps de notre enquête aux temps de parcours au sein des structures associatives. Un suivi des publics plus régulier et sur tout sur des temporalités plus longues permettrait de mieux rendre compte des effets de la motilité sur l'accès à l'emploi en tant que tel et pas seulement sur l'employabilité des publics. Une seconde piste d'approfondissement consiste, dans le prolongement de la première, de s'interroger sur les différentes dimensions de l'insertion professionnelle, de l'employabilité – augmentation d'un potentiel – à l'accès à l'emploi et à la qualité de cet emploi. En effet, dans la mesure où l'instabilité des parcours résidentiels, personnels et professionnels est très interdépendante, l'effet de la motilité dans l'accès à un emploi de qualité constitue un enjeu majeur. Enfin, un troisième prolongement se situe davantage dans la prise en compte de la parole et du vécu des publics des associations, et en particulier sur *leurs* bonnes raisons de venir dans ces structures. Quoique la prescription soit nécessaire, les aspirations au permis de conduire recouvrent des besoins multiples qui ne sont pas uniquement liés à l'insertion professionnelle et qui révèlent la place ambiguë du permis de conduire dans notre société, à la fois objet d'injonction et de désintérêt.

Annexes

Annexe : Précisions méthodologiques et définitions utilisées pour les monographies des villes de l'enquête

Sur les sources :

Les données utilisées sont principalement issues du recensement de la population, fournies par l'INSEE. Ce sont des données déclaratives. Les méthodes d'enquêtes du recensement ont été modifiées depuis 1999, les résultats étant désormais obtenus par sondage. Tous les ans, l'INSEE réalise une enquête par sondage auprès d'un échantillon d'adresses représentant 8 % des logements. Les informations diffusées proviennent du cumul de cinq années d'enquêtes, représentant environ 40 % de la population. Les informations collectées sont ramenées à une même date. Ainsi les résultats millésimés 2012 sont issus des enquêtes de recensement réalisées de 2010 à 2014. Nous avons toujours favorisé les données les plus actuelles ; cela étant dit, le côté « ancien » que peuvent laisser sous-entendre les données de 2012 est à relativiser car elles permettent la comparaison entre territoires et que les évolutions sociales sont très lentes.

Périmètres géographiques retenus

Les données ont été recueillies pour les communes, ainsi que, dans un objectif de comparaison, pour les départements concernés et la France métropolitaine.

En matière d'emploi, le zonage retenu est celui de la zone d'emploi. Il s'agit d'un espace géographique à l'intérieur duquel la plupart des actifs résident et travaillent, et dans lequel les établissements peuvent trouver l'essentiel de la main d'œuvre nécessaire pour occuper les emplois offerts. C'est le découpage géographique le plus pertinent pour les études sur le marché du travail.

Définitions des principales données de l'INSEE :

Couples avec enfants : un couple partageant la même résidence principale et composée d'un ou plusieurs enfant(s), célibataire(s) et résidant avec ses(leurs) parents.

Familles monoparentales : Une famille monoparentale comprend un parent isolé et un ou plusieurs enfants célibataires (n'ayant pas d'enfant).

Autres ménages sans famille : La catégorie « hors ménage » comprend la population des collectivités (travailleurs logés en foyer, étudiants logés en cité universitaire, personnes âgées vivant dans une maison de retraite, personnes hospitalisées ou en traitement pour plus de trois mois, personnes accueillies dans un centre d'hébergement...), la population des établissements n'ayant pas de résidence personnelle (détenus, élèves internes...), la population des habitations mobiles (y compris les sans-abri).

Niveau de diplôme : Le diplôme le plus élevé obtenu parmi la population de 15 ou plus non scolarisée. Une partie des étudiants peuvent toutefois y être inclus ; ils sont en effet recensés dans les actifs occupés dès lors qu'ils travaillent partiellement en dehors de leurs études.

Personnes à faible niveau de diplôme : Sans diplôme, diplôme de niveau CEP ou brevet des collèges...

Personnes à niveau de diplôme intermédiaire : Diplôme de niveau CAP et BEP, bac général, bac professionnel, capacité en droit, première année universitaire...

Personnes à haut niveau de diplôme : BTS, IUT, diplôme des professions de la santé, diplôme d'ingénieur, diplôme d'une grande école, diplôme de 2e ou 3e cycle universitaire dont médecine, pharmacie et dentaire...

Revenu fiscal : Correspond à la somme des ressources déclarées par les contribuables sur la « déclaration des revenus ». Le revenu fiscal comprend les revenus d'activités salariées, les pensions d'invalidité et les retraites (hors minimum vieillesse), les pensions alimentaires reçues (déduction faite des pensions versées), les revenus d'activités non salariées, certains revenus du patrimoine ainsi que les revenus sociaux imposables : indemnités de maladie et de chômage (hors RSA et autres prestations sociales).

Il s'agit du revenu avant abattement et avant redistribution. Il ne peut donc pas être assimilé à un revenu disponible qui supposerait que l'on ajoute les prestations et revenus sociaux et que l'on soustraie les impôts directs. Ce revenu déclaré sous-estime le niveau de vie des ménages les moins favorisés et surestime légèrement celui des plus aisés.

Revenu mensuel par unité de consommation (RUC) : Il rapporte le revenu disponible (revenus + prestations) de la famille (hors étudiants, personnes de plus de 65 ans et allocataires de régimes spéciaux) au nombre d'unités de consommation (UC = 1 pour l'allocataire ; 0,5 par adulte et enfants de 14 ans ou plus ; 0,3 par enfant de moins de 14 ans). On ajoute 0,2 pour les familles monoparentales.

Revenu médian par UC : La médiane est la valeur qui divise la population en deux (50 % des ménages gagnent plus, 50 % gagnent moins).

Rapport interdécile : Il se calcule en rapportant le revenu du 10 % les plus riches à celui du 10 % des plus pauvres. Il est ainsi utilisé pour mettre en évidence les disparités (ou écarts) de revenus.

Taux de pauvreté à 60 % du revenu médian : Le taux de pauvreté correspond à la proportion d'individus (ou de ménages) dont le niveau de vie est inférieur pour une année donnée à un seuil, dénommé seuil de pauvreté (exprimé en euros). L'Insee mesure la pauvreté monétaire de manière relative alors que d'autres pays (comme les États-Unis ou l'Australie) ont une approche absolue. Dans l'approche en termes relatifs, le seuil de pauvreté est déterminé par rapport à la distribution des niveaux de vie de l'ensemble de la population. On privilégie en Europe le seuil de 60 % du niveau de vie médian.

Population active : Elle correspond à la population active occupée à laquelle s'ajoutent les chômeurs en recherche d'emploi et les militaires du contingent tant que cette situation existait.

Taux d'activité : Le taux d'activité est le rapport entre le nombre d'actifs (en emploi ou chômeurs) et l'ensemble de la population correspondante (en l'occurrence les 15-64 ans).

Population active occupée : La population active occupée (ou population active ayant un emploi) comprend, au sens du recensement de la population, les personnes qui déclarent être dans l'une des situations suivantes : exercer une profession (salarisée ou non), même à temps partiel ; aider une personne dans son travail (même sans rémunération) ; être apprenti, stagiaire rémunéré ; être chômeur tout en exerçant une activité réduite ; être étudiant ou retraité mais occupant un emploi.

Taux d'emploi : Le taux d'emploi d'une classe d'individus est calculé en rapportant le nombre d'individus de la classe ayant un emploi au nombre total d'individus dans la classe (en l'occurrence les 15-64 ans).

Chômage : Le taux de chômage au sens du recensement de la population est la proportion du nombre de chômeurs au sens du recensement dans la population active au sens du recensement. Il est donc déclaratif. A noter qu'il diffère de la part du chômage qui, elle, mesure la proportion de chômeurs dans l'ensemble de la population.

Annexes : Principales aides à la mobilité sur Besançon et Clermont-Ferrand

Besançon (hors aides de Roue de secours)

Tarification sociale des transports en commun		
Par qui	A quoi	Conditions
GINKO	Abonnement mensuel sur le réseau de transports en commun Tarifs de 1,6 € à 17,5 € par mois	Habiter Besançon ou Chemaudin Etre en recherche emploi Etre bénéficiaire d'au moins 15 jours d'allocation du Pôle Emploi ou du RSA (socle uniquement) par mois ou de la CMU Sous conditions de ressources
Mission locale	Abonnement mensuel sur le réseau de transports en commun, gratuit pendant 1 à 3 mois Aides financières dans le cadre du FIPJ (fonds d'insertion professionnelle des jeunes)	Etre suivi par la Mission locale, c'est-à-dire avoir entre 16-25 ans et être sorti du système scolaire et à la recherche d'un emploi durable
Financement du permis de conduire		
Pôle emploi	Financement du permis de conduire à hauteur de 1 200€, directement versé par Pôle emploi à l'auto-école en 3 versements (à l'inscription, lors de la réussite de l'examen du code puis de l'obtention du permis)	Etre inscrit à Pôle emploi depuis au moins 6 mois consécutif Conditions d'indemnisation (ne pas être indemnisé au titre d'une allocation de chômage ou être indemnisé au titre d'une allocation de chômage pour un montant inférieur à l'allocation au retour à l'emploi (ARE) minimale...) Démontrer que l'absence de permis de conduire est un frein à l'embauche (zone de recherche d'emploi pas ou est mal desservie par les transports en commun, emploi recherché nécessite de détenir le permis de conduire...) Ne pas être inscrit dans une auto-école
Centre d'Information sur les Droits des Femmes et des Familles (CIDFF)	Financement du permis de conduire à hauteur de 500€	Avoir obtenu le code de la route
Mission locale	Financement d'une partie du permis de conduire Aides financières dans le cadre du FIPJ (fonds d'insertion professionnelle des jeunes) destinées aux jeunes suivis par la Mission locale	Cf. supra

Ville de Besançon	Bourse au permis : financement du permis de conduire à hauteur de 600€ en échange d'heures de bénévolat	Pour les jeunes de moins de 25 ans
Centre communal d'action sociale (CCAS)	Microcrédit personnel sans intérêt, sans cautionnaire Financement du permis de conduire à hauteur de 1 000€ (remboursement mensuel de 41.67 € sur 2 ans)	Sous conditions de ressources ou être repéré par les différents services sociaux comme en situation de précarité (allocataires des minima sociaux, travailleurs pauvres, précaires, retraités, jeunes) Ne pas avoir accès à un crédit traditionnel Avoir un projet mobilité Etre inscrit dans une démarche d'insertion faisant l'objet d'un accompagnement social
Caisse solidaire de Franche Comté	Microcrédit personnel permettant de financer le permis de conduire	Sous conditions de capacité de remboursement et d'un projet mobilité Pour les personnes en situation de fragilité sociale ou économique, exclues du crédit bancaire classique
Association pour le droit à l'initiative économique (ADIE)	Microcrédit personnel allant de 300 à 3 000€ et de 3 à 36 mois (selon les partenaires)	Sous conditions de capacité de remboursement et d'un projet mobilité Pour les personnes en situation de fragilité sociale ou économique, exclues du crédit bancaire classique
Acquisition d'un véhicule		
Centre communal d'action sociale (CCAS)	Crédit à 0 %, sans cautionnaire Financement de l'acquisition d'un véhicule pour une somme de 3000€ (remboursement mensuel de 83.34€ sur 3 ans)	cf. supra
Caisse solidaire de Franche Comté	Microcrédit personnel permettant de financer l'achat d'une voiture	Sous conditions de capacité de remboursement et d'un projet mobilité Pour les personnes en situation de fragilité sociale ou économique, exclues du crédit bancaire classique

Clermont-Ferrand (hors aides Plateforme mobilité 63)

Tarification sociale des transports en commun		
Par qui	A quoi	Conditions
Syndicat mixte des transports en commun (SMTC)	Abonnement mensuel sur le réseau de transports en commun Tarifs de 3,6€ euros à 22,7€	Sous conditions de ressources (évaluation basée sur le quotient familial ou sur les échelons de bourse)
T2C	Dispositifs de vélos en libre service et de location de vélos classiques ou à assistance électrique (à la journée, à l'année), avec une tarification solidaire	Etre demandeur d'emploi
SNCF	Carte "Billet Solidarité" attribuée gratuitement pour 1 an et donnant droit à 75% de réduction pour les trajets tous motifs en Auvergne	Etre bénéficiaire de la CMU, de l'Allocation Adulte Handicapé ou d'une pension d'invalidité dont les revenus n'excèdent pas 80% du SMIC, du RSA Socle Etre demandeur d'emploi inscrit à Pôle Emploi et indemnisé en-dessous de 80% du SMIC 35h Etre demandeur d'emploi non imposable et ayant épuisé ses droits Etre âgé de moins de 26 ans et en projet d'insertion
Conseil départemental	Aide MOBIPLUS : chèques mobilité d'une valeur unique de 3 € permettant de régler des déplacements en taxi, en Bus des Montagnes ou dans le réseau Transdôme, ou pour la location d'un deux-roues	Avoir 75 ans Etre un jeune suivi par la Mission locale Etre bénéficiaire du RSA socle
Région Auvergne-Rhône Alpes	Billet Emploi Auvergne : billet aller-retour gratuit valable 3 jours pour les demandeurs d'emploi inscrits à Pôle emploi	Etre inscrit comme demandeur d'emploi au Pôle Emploi, dans une mission locale, une permanence d'Accueil, d'Information et d'Orientation (PAIO) ou être bénéficiaire du RSA Etre à la recherche d'un emploi en Auvergne justifiant d'un rendez-vous pour un entretien d'embauche, ou préalable à une formation professionnelle, un concours administratif ou encore une convocation du Pôle Emploi pour un stage ou un bilan professionnel. Le poste à pourvoir doit être basé en Auvergne Résider en Auvergne Sans restriction concernant la catégorie (âge, conditions de ressources...)
Région Auvergne-Rhône Alpes	Aide « Carte Jeunes Nouveau Monde » : carte prépayée destinée à faciliter l'autonomie professionnelle et sociale des jeunes âgés de 18 à 25 ans En fonction des conditions de ressources, crédit de 200 €, 350 € ou 600 € pour payer notamment les abonnements TER ou de transports en	Jeunes âgés de 18 à 25 ans Etre domicilié en Auvergne Sous condition de ressources Etre étudiant boursier sur critères sociaux de l'Académie de Clermont-Ferrand (formation

	commun	post-bac) Etre étudiant en Auvergne, bénéficiant d'une bourse régionale d'études sanitaires et sociales (formation post-bac) Etre à la recherche d'un emploi, suivi en mission locale depuis plus de 3 mois et avoir eu au moins 3 entretiens avec un conseiller durant les 6 derniers mois.
Financement du permis de conduire		
Pôle emploi	Financement du permis de conduire à hauteur de 1 200€, directement versé par Pôle emploi à l'auto-école en 3 versements (à l'inscription, lors de la réussite de l'examen du code puis de l'obtention du permis)	Cf. supra
Région Auvergne-Rhône Alpes	Aide « Carte Jeunes Nouveau Monde » : carte prépayée destinée à faciliter l'autonomie professionnelle et sociale des jeunes âgés de 18 à 25 ans En fonction des conditions de ressources, crédit de 200 €, 350 € ou 600 € pour payer notamment le code de la route / permis de conduire, ou les assurances voiture	Cf. supra
CCAS de Clermont-Ferrand	Aides financières pour les transports	Sous conditions de ressources
Association pour le droit à l'initiative économique (ADIE)	Microcrédit personnel allant de 300 à 3000 € et de 3 à 36 mois (selon les partenaires)	Sous conditions de capacité de remboursement et d'un projet mobilité Pour les personnes en situation de fragilité sociale ou économique, exclues du crédit bancaire classique
Acquisition - réparation d'un véhicule		
Conseil départemental	Aide MOBIPLUS : chèques mobilité pour régler des frais de réparation et d'entretien réalisés au Garage Détours	Cf. supra
Association Populaire d'Initiation à la Mécanique Automobile	Association proposant de l'initiation à l'entretien et à la réparation de véhicule, ainsi que de la mise à disposition d'outillage et d'équipements. Fonds de solidarité pour les adhérents rencontrant des difficultés financières	Etre adhérent et à jour de sa cotisation annuelle

(APIMA)	passagères, permettant une avance d'argent pour payer les pièces nécessaires à une réparation ou encore une partie de la cotisation.	
----------------	--	--

Autres possibilités d'aides (non locales) :

- FASTT (Fonds d'action sociale du travail temporaire) : location de voiture ou aide à la réparation en cas de panne, pour les intérimaires en mission
- Permis à 1 euro par jour