



**Edito** Préserver le climat en réduisant les émissions de gaz à effet de serre, promouvoir l'équité en soutenant les personnes en insertion, développer l'économie en optimisant l'attractivité des entreprises : tous ces enjeux relèvent de **la mobilité durable**. Celle-ci vise à **changer les habitudes de déplacements** en rompant avec l'usage individuel de la voiture, afin de développer des pratiques de mobilité supportables pour la société et l'environnement. Aujourd'hui, nous souhaitons illustrer concrètement comment **l'Observatoire Social de Lyon accompagne les acteurs de la mobilité durable** dans leur démarche.

L'OSL s'appuie sur une expérience issue de **domaines d'intervention transversaux** — logement, insertion, politique de la ville, mobilité, concertation — pour répondre aux enjeux de la mobilité durable. Les services à la mobilité sont **une opportunité pour dépasser la sectorisation** en proposant, par exemple, des solutions articulant l'accès à la mobilité et l'insertion professionnelle, dont **la combinaison permet une mutualisation des compétences**.

L'équipe de l'OSL

## Vers des pratiques de mobilité durable

Les objectifs de la mobilité durable demandent aux politiques publiques d'inventer **de nouveaux modes d'intervention**. Parmi ceux-ci, les services à la mobilité, tels que le plan de déplacements d'entreprise, le covoiturage, l'autopartage, la centrale de mobilité, etc., occupent le premier plan. Ces services proposent de **développer la mobilité durable** en passant par la promotion des modes alternatifs, par le développement de la multimodalité, par l'optimisation des déplacements en voiture, etc.

### La place de la voiture dans la mobilité durable

L'automobile, malgré ses défauts, reste un moyen de transport efficace dont il est difficile de se passer. C'est pourquoi **le changement des pratiques de mobilité ne doit pas se faire contre, mais avec la voiture**, en complémentarité. La mobilité durable passe par le développement de **l'altermobilité** qui consiste, selon les spécificités locales, à utiliser d'autres modes de transport moins polluants (transports collectifs, modes doux) et à développer une utilisation alternative de la voiture (autopartage, covoiturage).

C'est dans cet esprit que **l'OSL a réalisé une préfiguration de centrale de mobilité** pour améliorer la gestion des déplacements périurbains du territoire de l'Ouest Lyonnais. Les populations du périurbain sont très diversifiées et leurs pratiques de mobilité ne peuvent être réduites à de simples flux pendulaires domicile / travail. Il est important de prendre aussi en compte la mobilité locale. La centrale de mobilité répond à cet enjeu en fournissant une **information multimodale personnalisée** aux usagers. Les mobilités, locales et pendulaires, doivent être traitées de front pour assurer un développement harmonieux des territoires. Pour y parvenir la centrale peut servir d'**instrument de coordination et de développement des solutions de déplacement**. Celles-ci dépassent l'image classique du transport collectif pour intégrer des services innovants,

### Développement durable

Environnement  
Economie  
Equité

Logement  
Habitat

Mobilités  
Transport

Politiques sociales  
Précarité/pauvreté  
Insertion/emploi  
Gérontologie sociale  
Non discrimination  
Tourisme social  
Accès à la culture  
Vie associative

Concertation urbaine  
Gestion urbaine et sociale de proximité  
Politique de la Ville

comme le covoiturage et l'autostop organisé, permettant de **mettre la voiture au service de la mobilité durable**.

Dans un contexte plus urbain, il est possible d'ajouter **l'autopartage** à la liste des services permettant de changer durablement l'usage de la voiture. Dans ce domaine, l'OSL a réalisé pour l'ADEME **une étude d'opportunité pour un système d'autopartage** sur les villes de Tours et d'Orléans. Souvent méconnu, ce système a pourtant beaucoup d'avantages. Pour les particuliers, c'est pouvoir emprunter une voiture avec une simple carte de membre, plutôt que de devoir en supporter l'achat et l'entretien. Pour les collectivités, c'est **un outil à part entière dans le l'offre globale de transport** : il permet de compléter l'offre de transports collectifs et de développer l'intermodalité en plaçant les stations à côté des pôles multimodaux. Ces qualités permettent à une voiture d'autopartage de remplacer 5 à 10 voitures particulières.

## ■ Insertion, mobilité durable et revenu de Solidarité active (rSa)

Souvent perçue sous son seul aspect écologique, la mobilité durable a aussi pour vocation de développer l'équité. Dans le domaine de l'insertion professionnelle, l'évaluation à mi-parcours des expérimentations du dispositif rSa identifie clairement **les freins à la mobilité comme une entrave à la sortie de la précarité**. Ces freins sont variés, depuis les problèmes financiers aux barrières cognitives. Les services de mobilité durable se doivent de les traiter en s'adaptant aux besoins particuliers des populations fragilisées.

Ainsi les centrales de mobilité permettent de lutter contre les barrières mentales en établissant des **diagnostics et des accompagnements personnalisés de mobilité**. Ces mesures réduisent l'angoisse, souvent présente chez ces populations, de sortir du quartier familier pour aller dans des lieux inconnus. L'objectif est de **permettre aux usagers de contrôler leurs déplacements**, grâce à une information personnalisée et à une formation pour se repérer dans l'espace, pour comprendre les plans, pour organiser ses trajets, etc.

L'autopartage permet aussi de renforcer l'équité en ouvrant **l'accès à la voiture** à des personnes ne pouvant en supporter l'achat. Globalement, des tarifs sociaux et des partenariats avec des structures d'insertion en font un outil efficace pour **faciliter l'insertion en augmentant l'autonomie des personnes en difficultés**.

virginie.bonnal@observatoire-social.org  
josselin.berneade@observatoire-social.org

---

## DES NOUVELLES DES ETUDES

### Nouveaux chantiers sur la mobilité :

- ▶ L'Agence d'Urbanisme pour le Développement de l'Agglomération Lyonnaise a retenu l'OSL pour réaliser *une étude prospective sur les conséquences du renchérissement des coûts énergétiques sur les stratégies résidentielles des « ménages périurbains éloignés »*.
- ▶ Réalisation d'une enquête qualitative pour déterminer l'adhésion de la population, de la commune de Trélazé, à un projet création d'une halte ferroviaire, dans le cadre d'une étude de faisabilité menée par Egis Rail.

### Dans d'autres domaines :

- ▶ *Une étude de fonctionnement et analyse des usages sur une copropriété* de la ville de Saint-Priest.
- ▶ Pour la Mission Habitat du Grand Lyon, *une analyse des besoins en logement et hébergement des personnes rencontrant un problème de santé psychique*.
- ▶ La ville de Dardilly confie à l'OSL *la réalisation de l'analyse des besoins sociaux* de la commune.

### L'équipe de l'OSL :

Christian HARZO (Directeur), Virginie BONNAL, David CHEVALLIER, Stéphanie PERRET, Josselin BERNEDE

OSL • 19 rue d'Enghien - 69002 Lyon • Tel. 04 78 38 52 00 — Fax 04 78 38 52 02 • oslyon@yahoo.fr  
www.observatoire-social.org