

Pour interroger nos façons d'appréhender les mobilités dans le pays de Saint-Brieuc

1 Quand le regard des jeunes nous interpelle

Entre novembre 2016 et juin 2017, le Conseil de développement a rencontré près de 400 jeunes scolarisé.e.s dans l'agglomération de Saint-Brieuc. Ces jeunes, âgé.e.s de 11 à 23 ans, ont répondu à des questionnaires ; ils ont exprimé et débattu autour de leurs pratiques de mobilités.

Ces échanges ont eu lieu dans le cadre de différents projets retenus dans un « appel à projets innovants en faveur de la jeunesse », financé par le programme d'investissement d'avenir. Ainsi, le Conseil de développement :

- a réalisé, à la demande de Saint-Brieuc Agglomération, une consultation des jeunes sur leurs pratiques de mobilité en soirée, dans le cadre du projet Noctub (desserte des bus en soirées)
- a accompagné les communes d'Hillion et Yffiniac à impliquer les jeunes dans la concertation autour d'une piste cyclable vers un futur collège
- a mené, à la demande de Saint-Brieuc Armor Agglomération, une étude sur les mobilités des jeunes en milieu peu dense.

400 Jeunes rencontrés

3 publications

3 Interrogations
récurrentes

Les échanges avec et entre les jeunes ont été au cœur de chacune des réflexions ; ce sont la description de leur réalité et leurs propositions et qui ont été présentées et analysées. Des échanges individuels et collectifs ont eu lieu, à l'appui de diverses techniques participatives.

Chacun de ces travaux a fait l'objet d'une publication spécifique, consultable en ligne, qui présente de manière précise l'intégralité des réponses et des conclusions de ces concertations.

Toutefois, de manière transversale, les échanges animés au sein du Conseil de développement (dans un groupe de travail et lors d'ateliers organisés pendant Innov'deiz le 30 novembre dernier) ont permis d'identifier **des éléments qui apparaissent en filigrane dans les 3 études**. Ces éléments peuvent amener à appréhender les mobilités des jeunes et des moins jeunes un peu différemment ; c'est pourquoi le Conseil de développement a choisi de les présenter et de les valoriser de façon spécifique. Ils ne remplacent pas les études précédentes mais les complètent en éclairant différemment la pratique des mobilités sur le territoire.

2 Le développement du lien social et des solidarités entre les individus peut-il permettre de développer l'offre de mobilité ?

Les jeunes sont dépendants de leurs parents et plus largement de leurs réseaux personnels pour être mobiles

Les jeunes que nous avons rencontrés sont dépendants de leurs parents pour sortir. Dans la plupart des cas, ce sont les parents qui autorisent -ou pas- le déplacement et ce sont eux aussi qui le font.

Ainsi, 45% des jeunes interrogés à Quintin, Ploeuc, Etables et Saint-Quay sont régulièrement emmenés par leurs parents pour leurs sorties et leurs loisirs.

Mais les jeunes témoignent aussi de leur capacité de débrouille ; nombreux sont celles et ceux qui nous ont indiqué trouver ou solliciter des solutions alternatives : faire appel à un autre membre de la famille, faire du covoiturage, demander à des amis, des voisins,... ces pratiques sont régulières chez les jeunes.

« Je trouve toujours une solution différente pour sortir » « on s'arrange, on va avec ceux qui ont le permis, nos parents nous emmènent à tour de rôle, on dort chez les copains » « on fait du stop, on trouve un blablacar »

Les Cahiers

du Conseil de développement du pays de Saint-Brieuc

Pour interroger nos façons d'appréhender les mobilités dans le pays de Saint-Brieuc

Reste que leur capacité à s'organiser est fonction de leurs relations interpersonnelles : un jeune qui connaît bien ses voisins, qui a de nombreux amis à proximité, qui vit à côté d'autres membres de sa famille, aura potentiellement plus de chance de trouver une solution de mobilité qu'un jeune isolé qui ne connaît pas son entourage.

Des témoignages de personnes âgées sans voiture, sont venus interroger ce constat ; si pour les jeunes il est normal de solliciter de l'aide pour se déplacer, cela ne l'est pas forcément pour d'autres publics.

« *Mes voisins et mes amis m'ont souvent proposé de l'aide pour m'emmener quelque part, mais je n'ose pas demander...* »

Si la dépendance et la demande d'aide est une évidence pour les jeunes, elle l'est moins pour d'autres, alors même que l'entraide et les solidarités pourraient apporter des solutions de mobilités.

Les services de mise en relation des personnes sont considérées comme des offres de mobilités

Par ailleurs, de plus en plus, **les offres de mise en relation entre des personnes** (plateformes de covoiturage, aires de covoiturage, appli de mise en relation entre autostoppeurs et conducteurs...) **sont désormais considérées comme des offres de mobilité**. L'enjeu est donc celui d'une mise en relation entre les offres et les demandes de mobilité et donc essentiellement d'une mise en relation des personnes.

Au-delà de ces offres, une étude[●] menée à l'échelle nationale par le groupement d'intérêt scientifique M@rsouin met en avant que 82% des personnes qui font du covoiturage au quotidien le font via un arrangement inter personnel. Par ailleurs, « seulement » 28% des personnes qui font du covoiturage longue distance sont entrés en contact via un site internet. Ces résultats indiquent que **le covoiturage interpersonnel et souvent informel** prédomine largement dans les pratiques.

Ainsi, les relations entre les individus, les solidarités, les formes d'entraides interpersonnelles – y compris celles qui ne sont pas monnayées ou organisées par un tiers – peuvent représenter des solutions de mobilité non négligeables.

Un dernier élément de l'enquête M@rsouin vient confirmer ce constat : les pratiques de l'entourage impactent les pratiques de consommation collaborative : plus mon entourage pratique le covoiturage, plus j'ai des chances de le pratiquer moi-même.

82%

Des covoitureurs du quotidien s'organisent sans passer par une plateforme.

Quelles réponses apporter ?

A partir de ces constats, le Conseil de développement conclue que les liens sociaux, les solidarités de proximité, les relations entre les individus, le bouche-à-oreille,... sont autant d'outils efficaces à développer pour faciliter les mobilités de tou.te.s.

Les politiques publiques qui accompagnent les solidarités de proximité, le développement d'une culture de l'aide et de l'entraide entre les personnes, la multiplication des liens entre les individus, l'accroissement des solidarités locales ne dispensent pas d'une offre de transport public, mais permettent –plus ou moins directement- de répondre à des besoins de mobilité.

Les Cahiers

du Conseil de développement du pays de Saint-Brieuc

3 Les mobilités sont-elles sexuées ?

D'importantes différences entre les pratiques des filles et celles des garçons

L'étude sur les mobilités des jeunes en milieu rural a fait apparaître des différences importantes sur les vécus et les pratiques de mobilité des filles et des garçons.

- **Sur les périmètres de déplacements** : globalement, les garçons peuvent se déplacer seuls plus loin que les filles. 37% des filles interrogées ne peuvent sortir seules que dans leur commune, alors que seuls 18,5% des garçons sont dans cette situation. A l'inverse, 41% des garçons peuvent se déplacer seuls jusqu'aux communes voisines de leur lieu d'habitation quand seules 24% des filles sont dans cette situation.
- **Des difficultés de déplacements propres aux filles** : certaines difficultés de déplacements sont beaucoup plus ressenties par les filles que par les garçons. Ainsi 67% des jeunes qui indiquent n'avoir pas la permission de sortir seul.e sont des filles. De la même façon, les filles se sentent globalement plus éloignées : 62% des jeunes qui répondent « habiter loin de leurs activités » sont des filles. 27 jeunes indiquent n'avoir aucune difficulté pour se déplacer, mais seules 4 d'entre eux sont des filles. Enfin, les craintes relatives à l'insécurité ou aux risques liés aux déplacements sont d'abord exprimées par les filles.
- **Des modes de transport plus masculins** : 80% des jeunes qui indiquent utiliser le vélo pour aller à leurs activités sont des garçons : 8% des garçons vont au collège en vélo mais seules 2% des filles le font. La pratique du skate ou du stop est encore plus minoritaire que celle du vélo ; mais elles sont quasi-exclusivement masculines. Globalement, cela signifie également que les modes de transport des filles sont potentiellement moins diversifiés que ceux des garçons.
- **Des envies de mobilité différenciées** : les filles, beaucoup plus que les garçons, rêvent de déplacements à l'étranger, de pouvoir voyager partout dans le monde. A la question « jusqu'où aimerais-tu pouvoir te déplacer seul.e ? », 21 % des filles répondent vouloir voyager librement, y compris à l'étranger ; tandis que les garçons ne sont que 8 % à apporter cette réponse.

37%

Des filles ne peuvent pas sortir seules plus loin que le périmètre de leur commune.

18%

Des garçons ne peuvent pas sortir seuls plus loin que le périmètre de leur commune.

80%

Des jeunes qui vont en vélo à leurs activités sont des garçons.

21%

Des filles indiquent vouloir voyager et se déplacer librement partout dans le monde.

8%

Des garçons indiquent vouloir voyager et se déplacer librement partout dans le monde.

Quelles réponses apporter ?

Ces constats surprennent car ils ne sont pas nécessairement visibles de prime abord ; aucune fille n'a indiqué être explicitement détournée du vélo par exemple. Toutefois les réponses sont suffisamment différenciées pour inviter à pousser plus loin la connaissance des pratiques de mobilité en fonction du sexe ; les différences sont-elles plus marquées chez les jeunes que chez les adultes ou chez les personnes âgées ?

Ces résultats reflètent-ils des ressentis, liés au sexe ? Des inquiétudes des parents ? D'où viennent ces différences ?

D'autres études, menées en Ile-de-France ou à Bordeaux, confirment des différences de pratiques des mobilités, chez les hommes et les femmes (en moyenne, les déplacements des femmes sont davantage ceux de la proximité par exemple).

Aussi, un débat autour de ces résultats, auprès des jeunes, de leurs parents et plus largement des professionnels de la mobilité mériterait d'être engagé pour apporter des réponses adaptées en faveur d'une équité d'accès à la mobilité pour les femmes et les hommes. Enfin, ces résultats rappellent que l'égalité entre les femmes et les hommes n'est pas une évidence et qu'il peut être intéressant d'appréhender les politiques publiques avec une approche sexuée.

Les Cahiers

du Conseil de développement du pays de Saint-Brieuc

Pour interroger nos façons d'appréhender les mobilités dans le pays de Saint-Brieuc

4 Pourrait-on mettre la convivialité au cœur des mobilités ?

Les déplacements des jeunes sont au service de leur relations sociales

Pour les jeunes, les déplacements ont du sens, parce qu'ils sont au service de leur sociabilité. Si on met de côté les déplacements scolaires, dans plus de 90% des cas, les jeunes indiquent se déplacer pour passer du temps avec leurs amis. De la même façon, pour les sorties en soirées, le lieu de sortie le plus fréquenté est la maison des ami.e.s.

« Le plus souvent, je sors chez mes potes, c'est clair » « Je sors d'abord pour être avec mes potes ; c'est rare que je sorte pour un événement particulier, comme un concert, une animation, un ciné... »

90%

Hors déplacements scolaires, 90% des déplacements visent à passer du temps avec les ami.e.s.

Le déplacement est un temps de vie à part entière

Dans leurs témoignages sur leur rapport aux déplacements, les jeunes nous indiquent que ce temps du déplacement est un temps de vie à part entière. De nombreux jeunes prennent le bus pour aller au collège (42% des jeunes interrogés dans les communes de Quintin, Ploeuc L'Hermitage, Saint-Quay et Etables indiquent le prendre régulièrement) et passent ainsi un temps important de leur semaine dans les transports.

« Le bus c'est bien, on est avec les amies » « On rigole avec les copains » « J'y fais mes devoirs » « Le bus n'est pas assez confortable, je ne peux pas y faire mes devoirs, c'est dommage ! »

La concertation auprès des jeunes collégiens d'Hillion et Yffiniac a également mis fortement l'accent sur ce point : le déplacement, s'il est collectif, est une activité autant conviviale qu'utilitaire. Aussi, la convivialité est apparue comme un élément déterminant dans la réussite de la promenade.

Quelles réponses apporter ?

Si la convivialité constitue une des composantes de la mobilité, elle pourrait être prise en compte dans l'offre de transport.

« Il pourrait y avoir des coussins dans les bus, pour que ce soit plus confortable ! »

Les lieux de mobilité pourraient ainsi être pensés comme des lieux fonctionnels, mais aussi comme des lieux de rencontre : gares, bus, arrêts de bus, aires de covoiturage,... de la même façon les initiatives visant à organiser, dans les transports, des événements spécifiques (culturels, conviviaux,...) pourraient se développer.

Interroger nos façons d'appréhender les mobilités

Conseil de développement du pays de Saint-Brieuc

Etudes.cd@pays-de-saintbrieuc.org - 02 96 58 62 26

Le Conseil de développement réunit des femmes et des hommes, issus des secteurs qui animent la vie des habitants : développement économique, formation, culture, emploi, santé, solidarité,... une soixantaine de structures, des habitants, font vivre le Conseil de développement.

Tous ces acteurs, aux compétences diverses, sont rassemblés pour s'informer, échanger, débattre et participer aux politiques publiques locales. Leurs approches, différentes et complémentaires, éclairent les thèmes abordés, et permettent de faire émerger des suggestions, des nouveaux projets.



Conseil de
développement