

Mobilité du quotidien et mobilité internationale dans les quartiers prioritaires de la ville en Bourgogne-Franche-Comté

Note

Cette note est issue d'un travail exploratoire dans la littérature scientifique, les essais et rapports d'étude concernant la mobilité des catégories populaires, des habitantes et habitants des quartiers prioritaires. Elle s'appuie également sur des entretiens avec des acteurs d'horizons multiples qui ont présenté leurs expériences, leurs analyses et leurs pistes de travail dans une visée d'emploi et de mobilité à l'international.

Février 2026



SOMMAIRE

La mobilité : pratiques sociales et orientations des contrats de ville en Bourgogne-Franche-Comté	3
Immobilité relative, lenteur et pratiques écologiques des habitants des QPV	3
Le droit au transport et le droit à la mobilité face à la pauvreté	4
L'axe « mobilité » dans les contrats de ville « Engagements Quartiers 2030 » en Bourgogne-Franche-Comté	5
Zoom sur les problématiques de mobilité dans une visée d'insertion professionnelle	7
Des freins à lever	8
Des pistes de travail à poursuivre	8
Zoom sur la mobilité internationale comme levier d'émancipation et de citoyenneté	9
Une opportunités de transformation individuelle et collective	9
Des pistes de travail à poursuivre	10
Remerciements	12

La mobilité : pratiques sociales et orientations des contrats de ville en Bourgogne-Franche-Comté

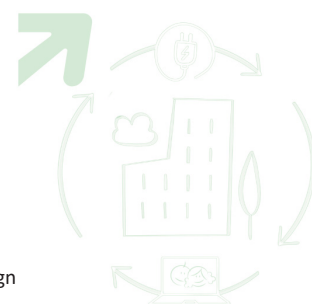
Immobilité relative, lenteur et pratiques écologiques des habitants des QPV

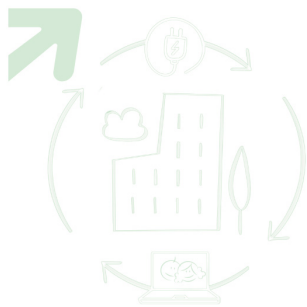
On dispose aujourd'hui de quelques observations des pratiques sociales sur les déplacements et sur l'usage des transports au sein des quartiers prioritaires de la ville (QPV). Si les réalités dépendent des contextes locaux et d'une multitude de variables socio-économiques (âge, genre, etc.), quelques tendances révèlent une immobilité relative et une certaine lenteur des habitants comparativement au reste de la population des unités urbaines.

- **Les distances parcourues sont inférieures, mais sont équivalentes en temps passé** que pour le reste de la population (sauf dans les petites unités urbaines) : pour un temps parcouru d'environ 1h10, les habitants des QPV parcourent 15km contre 26km hors QPV.
- **Les mobilités sont plutôt vertueuses pour l'environnement** avec notamment :
 - ◇ un usage moins répandu de la voiture individuelle et une moindre motorisation (près de la moitié des ménages ne possède pas de véhicule contre 18,3% hors QPV et parallèlement, environ 3 fois plus d'habitants ne possèdent pas le permis de conduire) ;
 - ◇ un recours aux transports en commun et à la marche plus élevé (la part modale de la marche est de 45,7% contre 22% en dehors des QPV¹) : la diversification est contrainte, la marche étant souvent considérée comme « obligatoire » en raison des coûts des transports, des horaires de travail atypique pendant lesquels les transports en commun ne fonctionnent pas, etc.
 - ◇ un recours au vélo moins répandu : la part modale du vélo est de 1,9% contre 2,8% pour l'ensemble du territoire national ; 83,6% des ménages vivant en QPV ne possèdent pas de vélo contre 66,8% hors QPV mais ceux qui possèdent un vélo circulent avec beaucoup plus pour la moyenne nationale (20,6% des utilisateurs ont un usage quotidien ou presque, contre 7,9% hors QPV).

Les habitants des QPV instaurent des combinaisons et des stratégies pour répondre à l'exigence de mobilité au quotidien.

1 - SDES, Insee – Enquête Mobilité des personnes 2018-2019





Par exemple, les ménages les plus précaires peuvent réduire leurs dépenses de chauffage ou modifier leurs habitudes alimentaires, se retrouvant dans un faisceau de vulnérabilités énergétiques, dans le logement et dans le transport².

Le droit au transport et le droit à la mobilité face à la pauvreté

La mobilité quotidienne des plus précaires, à la fois indispensable et affectée par le manque relatif de ressources économiques qui définit la pauvreté, est devenue un enjeu social incontournable³. Beaucoup d'observateurs s'accordent pour dire que l'exigence sociale de mobilité a suscité l'émergence d'un **droit au transport**, définit comme l'accès aux transports en commun, puis d'un **droit à la mobilité**, définit comme l'accès des individus à leurs activités quotidiennes⁴. Ces droits conditionnent la plupart des autres droits socio-économiques : se nourrir, travailler, se soigner, s'éduquer et se former, avoir une vie sociale, voter, etc.).

La capacité de mobilité quotidienne des individus dépend donc de trois conditions :

1. le degré de proximité des habitations avec les aménités offertes par la ville (emploi, équipements, etc.) ;
2. l'accessibilité de ces espaces par les transports ou par la mobilité corporelle et douce ;
3. l'accessibilité à ces différents moyens de se déplacer et les capacités à mobiliser son corps.

Les conditions de proximité et d'accessibilité sont donc fondamentales et elles impactent les politiques de réduction des inégalités sociales et territoriales sur une multitude de thématiques : accès aux droits, santé, éducation, retour à l'emploi, arts, sports, etc.

Pour respecter ces droits, des politiques de mobilité volontaristes se mettent en place et tentent d'appréhender l'ensemble de ces sujets en articulant les politiques d'aménagement, d'habitat et de déplacement mais leurs approches sont parfois incomplètes car elles oublient d'intervenir sur la capacité à se déplacer (au-delà des moyens financiers, se déplacer implique un savoir-faire, une capacité à se repérer dans l'espace, à décrypter la signalétique, etc.)⁵.

2 - DESJARDINS X. et METTETAL L., 2012, « L'habiter périurbain face à l'enjeu énergétique », Flux, n° 89-90, p. 46-57.

3 - VIARD J., Eloge de la mobilité, Essai sur le capital temps libre et la valeur travail, Aube, 2006 ; ORFEUIL J.-P., 2010, « La mobilité, nouvelle question sociale ? », SociologieS, <http://sociologies.revues.org/3321> ; 2004, « Accessibilité, mobilité, inégalités : regards sur la question en France aujourd'hui », in ORFEUIL J.-P. (dir.), Transports, pauvretés, exclusions : pouvoir bouger pour s'en sortir, La Tour-d'Aigues, Aube.

4 - Voir notamment le numéro Informations sociales n°182 sur « Le vécu de la pauvreté. Pauvreté et conditions de vie », 2014.

5 - « Transport et mobilité dans les quartiers prioritaires. Concilier besoins sociaux et aménagement », Les Cahiers de Profession Banlieue, 2017

La création de lignes de bus en site propre, l'extension de lignes de tramway, la mise en place de plans de déplacements urbains ou encore la tarification sociale, a permis l'amélioration de l'organisation des transports dans les quartiers prioritaires de la ville. Il existe, cependant, encore de nombreuses difficultés pour répondre aux différents besoins de déplacement des publics des QPV.

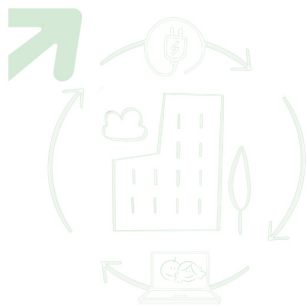
L'axe « mobilité » dans les contrats de ville « Engagements Quartiers 2030 » en Bourgogne-Franche-Comté

En politique de la ville, la question des transports, des déplacements et des mobilités des habitants des territoires prioritaires est récurrente. Depuis la fin des années 1990, de nombreux textes, programmes et publications officielles⁶ soulignent que tous les domaines de la vie quotidienne sont impactés par l'enclavement des quartiers prioritaires de la ville, par les inégalités de dessertes, par la qualité des services et par les tarifications. La loi de programmation pour la ville et la cohésion sociale du 21 février 2014 insiste d'ailleurs sur la nécessité *« d'intégrer les quartiers dans leur unité urbaine, en accentuant notamment leur accessible aux transports en commun »*.

En 2024, sur les 23 contrats de ville signés dans la région Bourgogne-Franche-Comté, 21 territoires ont inscrit la question des mobilités comme un axe de travail à engager (ou à poursuivre) avec les partenaires de droit commun, les autorités organisatrices des transports, les collectivités locales, les associations et les habitants. Les orientations se répartissent en deux grandes orientations.

6 - On relève notamment la circulaire du 4 février 2000 relative au volet déplacement des contrats de ville, le plan Espoir Banlieue du 20 juin 2008, les comités interministériels des villes du 19 février 2013 ou celui du 23 octobre 2023.





Orientations générales	Axes de travail
Faire de la mobilité un vecteur de la transition écologique	• Intervenir sur le cadre de vie pour désenclaver les quartiers et favoriser le déploiement des transports en commun : on retrouve la volonté d'intervenir sur les équipements et les aménagements, sur la sécurisation des lieux et dans les transports, pour améliorer et amplifier l'offre existante (ligne de bus, coulée verte, piste cyclable, etc.) • Augmenter le recours aux mobilités actives et douces du quotidien : on retrouve le déploiement de plans et dispositifs (plan vélo, l'agenda 2030, plan mobilité, schéma directeur intercommunal pour les mobilités douces, plan savoir rouler à vélo, etc.), la sécurisation dans l'usage des vélos, etc. • Développer la solidarité autour de la mobilité : on retrouve l'incitation au covoiturage, l'auto-école solidaire, le déploiement de l'auto partage, la généralisation des garages solidaires etc.
Lever les freins à la mobilité des habitants	• Réduire les freins⁷ physiques et psychologiques pour l'insertion professionnelle et l'emploi, pour l'éducation, pour la consommation et pour les loisirs : on retrouve de multiples pistes de travail autour de la sensibilisation, de l'accompagnement, etc. • Informier et transmettre les ressources existantes aux habitants : on retrouve l'enjeu du non-recours aux droits et aux aides pour le permis de conduire, etc.

7 - Dans la plupart des contrats de ville ayant inscrit cet axe de travail, peu d'actions concrètes ont été formalisées.

Zoom sur les problématiques de mobilité dans une visée d'insertion professionnelle

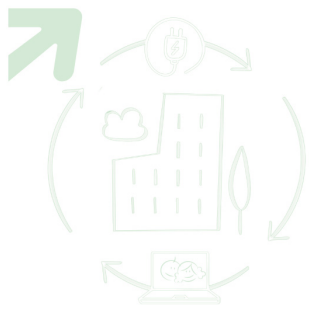
Trajectoire Ressources a animé un focus groupe sur la thématique de la mobilité dans une visée d'insertion professionnelle avec des acteurs de l'emploi, du social, de la politique de la ville et des transports, mobilités. Durant cette séquence, différentes problématiques et ressources ont été relevées.

Des freins à lever

Les échanges ont permis de distinguer plusieurs publics particulièrement concernés par les problématiques de mobilité dans une visée d'insertion professionnelle : les jeunes, les mères isolées, les personnes issues de l'immigration (difficulté à lire/parler), et plus largement les personnes fragiles ou peu informées de leurs droits. Ces publics cumulent souvent un manque de ressources financières, une faible maîtrise des codes de la mobilité, et un environnement urbain peu adapté. Pour les acteurs de l'insertion professionnelle, l'enjeu principal est l'accès ou le maintien à l'emploi avec l'ouverture des connaissances nécessaires pour pouvoir et savoir bouger, surtout pour les publics les plus fragiles.

Les **freins psychologiques** sont apparus comme un élément central lors des échanges. Ce terme fait référence ici à des raisons ou des facteurs qui peuvent être divers et variés. Effectivement, cet état psychique est bien souvent lié à des habitudes, des routines, une éducation, un environnement, un contexte, une expérience psychologique douloureuse ou des émotions négatives liées à des problèmes antérieurs. Pour certains habitants, le simple fait de sortir du quartier constitue une difficulté. Le repli sur soi, le manque de confiance, les représentations négatives de l'extérieur ou des transports, et l'absence d'habitude de mobilité limitent fortement les déplacements. Les acteurs qui œuvrent dans l'enseignement et la formation repèrent ces freins chez les très jeunes, notamment au collège, ce qui a un impact sur leurs ambitions professionnelles. L'apprentissage précoce de la mobilité, dès l'enfance, apparaît comme un levier essentiel pour lutter contre ces freins. Des ateliers de découverte de son environnement, à la campagne proche, au musée, au centre-ville via les transports en commun ont été expérimentés et permettent de s'ouvrir à l'extérieur, de combattre les idées reçues, le manque de confiance en soi et d'avancer sur les représentations de chacun.

Les **obstacles matériels et financiers** restent importants selon les participants : le coût du permis, l'entretien du véhicule, la tarification des transports, les déplacements sur des horaires décalés, l'absence de dessertes adaptées sont les contraintes les plus citées. De nombreux dispositifs existent, mais manquent



de financement (les acteurs présents lors du focus groupe note une baisse significative des moyens au cours de ces dernières années) ou de visibilité, comme les plateformes de mobilité, les auto-écoles sociales ou les transports à la demande. Les acteurs, déplorent un effet collatéral du télétravail, qui œuvre contre la mobilité professionnelle. Ces facteurs ont un réel impact sur les habitants des QPV, qui, par défaut, se tournent vers les mobilités actives : en moyenne, ils marchent plus en temps et en distance pour chercher ou aller au travail.

Des pistes de travail à poursuivre

Plusieurs initiatives inspirantes ont été présentées : vélo-écoles, ateliers de réparation, parcs à vélos sécurisés, programmes « savoir rouler », transports à la demande, parcours mobilité, etc.

Les participants précisent que toute action repose sur des conditions de réussite propre à chaque écosystème de territoire et que, si elles sont maîtrisées, l'insertion professionnelle en est facilitée pour les habitants.

Des pistes de travail ont été dressées par les participants :

- **mieux coordonner ceux qui existe**, faire connaître davantage à tous les acteurs ayant un lien de près ou de loin avec le sujet de l'insertion professionnelle des habitants, les initiatives en cours ;
- **inscrire dans la durée les initiatives et les dispositifs** surtout en termes de financement. Il a été notamment évoqué l'expérience de la plateforme de mobilité « MobiJob » qui accompagne les personnes en recherche d'emploi orientées par des prescripteurs partenaires vers une mobilité autonome et adaptée à leur projet professionnel. La plateforme s'inscrit dans une double logique : « savoir bouger » et « pouvoir bouger » avec un accompagnement personnalisé à la mobilité qui en découle et peut reposer sur une large palette de services : diagnostic mobilité, ateliers pédagogiques, transport à la demande pour accompagner le demandeur d'emploi sur son lieu de travail, réparation et location de véhicules...
- **généraliser les diagnostics mobilité individuelle** pour toutes personnes accompagnées vers l'emploi et la formation. Les participants évoquent notamment la nécessité d'identifier les ressources et difficultés de la personne, de lui formuler des préconisations et des actions à mettre en place pour lui permettre d'accéder à plus de mobilité (ou à une mobilité efficace).
- **travailler avec les autorités organisatrices de transports** et opérateurs ou opératrices de transports pour appréhender la spécificité de la mobilité dans une visée d'insertion professionnelle des habitants des quartiers prioritaires, notamment pour penser les questions tarifaires et l'adaptation des transports aux horaires décalés.

Zoom sur la mobilité internationale comme levier d'émancipation et de citoyenneté

Trajectoire Ressources a animé un focus groupe le jeudi 3 avril 2025 sur la thématique de la mobilité internationale avec des représentants de la région Bourgogne-Franche-Comté, du centre social Maison pour tous de Bavans, de Pays de Montbéliard Agglomération, de la Fédération des Centres Sociaux et Socioculturels de France (FCSF) et des Cemea italiens. Sous la forme d'un atelier participatif sur le sens et les effets des mobilités internationales des adultes en termes de citoyenneté « durable », un projet porté sur le Pays de Montbéliard a été présenté. Il a servi de point d'ancrage aux réflexions permettant de « monter en généralité » sur les échanges internationaux et les expériences de mobilité des habitantes et habitants des quartiers populaires.

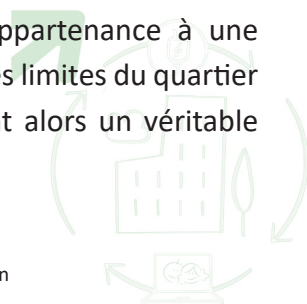
Une opportunité de transformation individuelle et collective

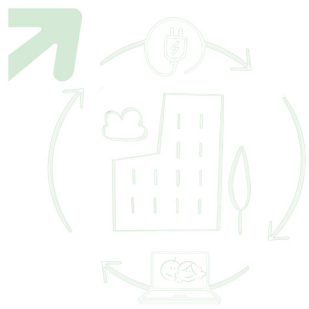
Au regard des enjeux de la fragilisation des liens sociaux et des engagements citoyens, les organismes du consortium piloté par la Fédération nationale des Centres Sociaux et Socioculturels de France (FCSF) investis sur les programmes de mobilité à l'international ont souhaité :

- renforcer l'action des professionnels et bénévoles en charge de l'éducation des adultes ;
- faire évoluer leurs pratiques et postures afin qu'ils aient davantage la capacité d'accompagner les initiatives d'habitants des QPV.

Sur le territoire de Pays de Montbéliard Agglomération (PMA), le projet mené par le centre social de Bavans, en coopération avec Turin, a démontré que même une structure isolée, avec un accompagnement adéquat, peut porter un projet ambitieux à dimension européenne. À travers cette expérience, plusieurs retombées ont été observées : montée en compétences des professionnels, transformation des regards entre participants et renforcement du lien social local. Le projet a également permis de créer des connexions avec d'autres structures du territoire, amorçant une dynamique territoriale plus large.

Pour les participants à l'atelier, la mobilité internationale représente un levier puissant pour les habitants des QPV. Elle est bien plus qu'un simple déplacement : elle permet de sortir de son environnement quotidien, d'élargir ses horizons et d'acquérir de nouvelles compétences tant personnelles que professionnelles. Elle permet de sortir de l'isolement, de découvrir d'autres cultures, de renforcer la confiance en soi et de développer un sentiment d'appartenance à une citoyenneté européenne. Pour certains habitants, franchir les limites du quartier constitue déjà un défi : l'expérience internationale devient alors un véritable vecteur d'émancipation.





Les professionnels présents sont motivés pour monter des projets de mobilité. Une de leurs motivations principales est d'ouvrir les habitants à d'autres cultures, d'autres pays, d'autres modes de vie. Ils ont aussi à cœur de sensibiliser les jeunes les plus éloignés, leurs familles mais aussi les professionnels à la mobilité européenne et internationale pour la « désacraliser », montrer qu'elle est accessible à tous et qu'elle apporte de nombreuses compétences (formelles et informelles) aux bénéficiaires. Les participants souhaitent comprendre et décrypter les raisons pour lesquelles les habitants ont envie, ou pas, de s'engager dans un projet de mobilité, afin de partir de leurs désirs sans leur proposer un projet déjà ficelé.

Des pistes de travail à poursuivre

Les acteurs présents lors du focus groupe pointent la nécessité de convaincre du bien-fondé des projets de mobilité qui peuvent, de prime abord, paraître éloignés des préoccupations des habitants des quartiers populaires : il faut convaincre les jeunes, leurs parents mais aussi les collègues et les décideurs (direction et conseil d'administration ou élu(s) selon l'employeur).

De plus, il est indispensable de connaître davantage les tenants et les aboutissants d'un projet de mobilité. Ils ne souhaitent pas se lancer « seuls » et expriment très majoritairement le besoin d'accompagnement au montage, au dépôt et au suivi de projet. Certains évoquent le besoin d'une simple sensibilisation aux dispositifs existants.

Par ailleurs, il est nécessaire, selon eux, de savoir identifier et de bien connaître, au local mais aussi à l'international, les structures ressources ainsi que les potentiels partenaires d'un projet de mobilité afin de partager, le moment venu, la même vision et les mêmes envies d'action. Créer les conditions de la rencontre entre ces différents acteurs paraît essentiel, via des mises en réseau, des réunions d'échanges...

Evidemment, les professionnels ont besoin de moyens pour s'engager dans le montage d'un projet de mobilité : des moyens humains, c'est-à-dire le plus souvent pouvoir dégager du temps pour s'y consacrer (voire de disposer d'une personne dédiée au projet), mais aussi des moyens financiers pour le transport, l'hébergement et toutes les activités liées au projet.

La principale crainte remontée par les participants est la difficulté à maintenir la mobilisation des habitants sur la durée. Il y a souvent un laps de temps assez long entre le moment où le projet est préparé (réunions en amont, dépôt du dossier de subvention le cas échéant, préparation au départ...) et le moment où le projet se concrétise (quand la mobilité est effective). Il arrive aussi parfois

qu'une réponse négative à une demande de financement stoppe complètement le projet et les professionnels craignent la gestion de la déception des habitants qui se sont engagés pour préparer un projet qui ne sera finalement pas mené à terme.

Concernant les habitants, les professionnels identifient plusieurs freins : ceux que les habitants « s'imposent » (l'autocensure par exemple) et ceux qui sont liés à leur situation personnelle et/ou géographique (des parents inquiets qui ne veulent pas laisser leur enfant partir, des difficultés à sortir du quartier donc encore plus à sortir du pays, la barrière de la langue, le manque de temps).

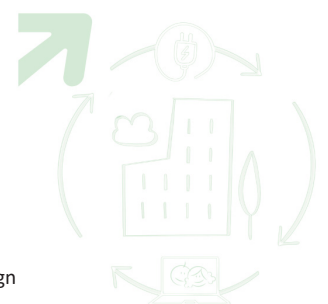
Enfin des pistes de travail plus globales ont été proposées par les participants au focus groupe pour que les projets aient du sens et de la pérennité :

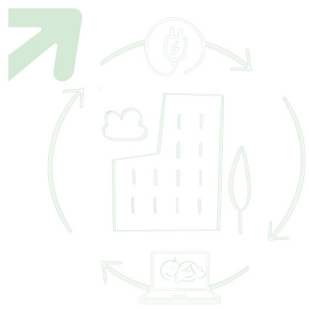
- formaliser une stratégie territoriale de la mobilité internationale, inscrite dans la politique de la ville, et portée collectivement par les institutions et les associations locales ;
- renforcer la formation des acteurs de terrain, pour qu'ils deviennent prescripteurs et accompagnateurs de projets ;
- valoriser les expériences réussies, en rendant visibles les impacts sur les parcours de vie et les territoires ;
- capitaliser sur les partenariats existants (notamment avec Turin), tout en explorant de nouvelles coopérations européennes ou extra-européennes.

Pour relever ces défis et lever les différents freins afin de monter des projets avec les habitants des quartiers prioritaires en Bourgogne-Franche-Comté de nombreux dispositifs et ressources existent : Erasmus+, Interreg, SUERA, accompagnement par les Centres d'Entraînement aux Méthodes d'Education Active, les centres sociaux, les Maisons des Jeunes et de la Culture ou BFC International.

Contact pour vos projets de mobilité internationale

BFC International
6B rue Paul Pesty
25 000 Besançon
03 65 67 07 97
contact@bfc-international.org





Remerciements

Trajectoire Ressources remercie les différents participants aux échanges ayant permis de constitution de cette note exploratoire :

- Nevin AYDIN, directrice de la Maïon pour Tous de Bavans (25) ;
- Francois BATLOGG, principal du collège Voltaire à Planoise (25) ;
- Maud CHAUCHARD, Directrice Générale Régie des Quartiers (25) ;
- Marie France CONSTANTINI, cheffe de projet politique de la ville à la ville de Lure (70) ;
- Baptiste FONDELOT, médiateur social à Migennes (89) ;
- Virginie LIDOINE, déléguée du préfet du Territoire de Belfort (90) ;
- Hugues MENANT, directeur de La roue de secours (25) ;
- Sophie MICHELENA, déléguée nationale du Pôle Projet International, Éducation aux Médias et à l'information à la Fédération des Centres Sociaux et Socioculturels de France (FCSF) ;
- Caroline MUSQUET, chargée de mission politique de la ville à la DEETS de Saône-et-Loire (71) ;
- Aurore NAUDIN, chargée de mission mobilité à la régie des quartiers de Chalon-sur-Saône (71) ;
- Lucas RICHARD, directeur du pôle IAE BFC ;
- Pauline TREISSAC, chargée de mission ressources européennes pour la Région BFC, direction Europe et Rayonnement International ;
- Stefano VITALE, responsable secteur international CEMEA Piemonte (Italie).



Siège

Maison des métiers de la ville
13 avenue Léon Blum
25200 Montbéliard
06 73 01 26 25
contact@ressources-ville.org

Antenne locale

Maison de l'ESS
7 rue Léonard de Vinci
25000 Besançon

www.ressources-ville.org



Accès au portail : www.reseau-crpv.fr