



HAL
open science

Les coûts et bénéfices des mobilités inclusives et solidaires

Gérard Hernja

► **To cite this version:**

Gérard Hernja. Les coûts et bénéfices des mobilités inclusives et solidaires. Journées de la mobilité inclusive, Wimoov, Sep 2025, Abbeville, France. ⟨hal-05281848⟩

HAL Id: hal-05281848

<https://hal.science/hal-05281848v1>

Submitted on 24 Sep 2025

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



HAL Authorization

Les coûts et bénéfices des mobilités inclusives et solidaires

HERNJA Gérard
Septembre 2025

Evoquer la mobilité impose de se mettre d'accord sur les mots, leur utilisation et leur sens. Alors commençons par la mobilité, puis poursuivons par ces déclinaisons, les mobilités inclusives, solidaires et durables.

Personne n'est le gardien du sens de ces mots, mais lorsqu'on les utilise, il importe que l'auditeur ou le lecteur soit averti du sens qui est choisi par celui qui s'exprime.

Après ce travail sur les définitions, nous serons capables de parler des compétences pour la mobilité et évoquer le rapport coûts/bénéfices d'une action forte pour favoriser les mobilités inclusives, solidaires et durables.

Les définitions

Alors les définitions que j'en donne et le sens que j'en donnerai tout au long de cette intervention.

La mobilité

La mobilité ne se limite pas aux déplacements et aux transports, et je constate que quasiment tout le monde en convient aujourd'hui. Mais en disant ce qu'elle n'est pas, peu nombreux sont ceux qui s'engagent à dire ce qu'elle est.

A mes yeux, la dimension première de la mobilité est verticale. Elle est incorporée et intimement liée à chaque personne et à chaque situation qu'elle vit. Ce qui fait que face à un même déplacement, avec un même mode de transport, deux personnes peuvent vivre des expériences de mobilité complètement différentes, des expériences qui sont par exemple en relation avec l'objectif immédiat de leur déplacement.

Dans cette perspective, la mobilité doit alors être considérée comme la réalisation de soi. Elle passe souvent par les déplacements et les transports parce que les déplacements et les transports ont été imposés par la société de l'automobile.

En parlant de réalisation de soi, il devient également possible de penser la mobilité même sans déplacement ou même lorsque le déplacement physique est très limité. Le désir de se réaliser existe également dans toutes les situations où le déplacement est difficile et parfois même impossible. Et il importe de répondre aux aspirations légitimes de ceux qui ne savent pas ou plus se déplacer comme l'impose la société.

Juste un exemple parmi d'autres pour vous montrer la différence que je fais entre déplacement et mobilité :

On dit souvent que tout le monde est à moins d'une heure d'un spécialiste ou d'un hôpital. Et c'est sans doute presque toujours vrai. Cette heure-là, ce sera celle du déplacement, et il faudra pouvoir le réaliser.

Mais combien de personnes doivent attendre un mois, six mois ou un an pour avoir un rendez-vous ? Et ce temps complet qui devance le déplacement et parfois même le rend anecdotique, il faut aussi le compter. Parce que c'est l'addition de ces deux temps qui fait la mobilité.

Donc le déplacement dure une heure tandis que la mobilité, son ressenti et les ressentiments qu'elle crée dure un mois et une heure, six mois et une heure ou un an et une heure.

Mobilité inclusive et la mobilité solidaire

L'inclusion est une ouverture à l'autre. La mobilité inclusive est ainsi en premier lieu permise et favorisée par une société ouverte ou qui s'ouvre pour accueillir les personnes telles qu'elles sont, dans toutes leurs diversités ou dans un maximum de diversité.

Mais l'ouverture de la société a souvent un temps de retard par rapport aux changements sociaux. Et en cela, la solidarité est nécessaire.

La mobilité solidaire s'adresse donc aux personnes qui sont à la marge. Elle s'adresse à elles ponctuellement, parce que la société n'a pas encore su s'ouvrir. Elle s'adresse à elles parfois de manière plus durable parce qu'elle ne pourra peut-être pas le faire, parce qu'elle n'en aura peut-être pas les moyens, pas la volonté ou pas la force.

Il est alors toujours nécessaire de construire une articulation et un équilibre entre l'inclusion et la solidarité.

Mais lorsque la précarité augmente et que les besoins de solidarité débordent cela signifie souvent que l'inclusion n'est plus suffisante, que la société n'a plus la volonté ou les moyens de s'ouvrir à tous. Et n'est-ce pas criant aujourd'hui ?

Mobilité durable

La mobilité de notre génération et des générations passées ne doit pas impacter la mobilité des générations futures. Et ce n'est pas gagné. Ce n'est pas gagné parce que la société a été construite autour des déplacements et des transports, avec la voiture individuelle comme étendard. Et il est difficile d'en sortir ou même seulement de bouger tout ce qu'elle impose en termes de normes, mais difficile ne veut pas dire impossible.

Les compétences

Les compétences des personnes en demande de mobilité

Passer le permis de conduire, avoir un vélo, tenir en équilibre et pédaler, apprendre à prendre les transports en commun, faire du covoiturage, lire des plans ou utiliser des applications mobiles nécessitent des compétences qui sont sans aucun doute nécessaires, mais qui pour autant ne seront jamais suffisantes pour être autonome, se réaliser et accéder à la mobilité.

Dans le cadre d'une mobilité définie comme réalisation de soi, les compétences à mobiliser sont moins en lien avec l'objet qui permettra le déplacement qu'avec le sens que chacun donnera à l'action de déplacement envisagée, dans un contexte donné (personnel, social, économique, territorial...).

Les compétences de ceux qui accompagnent

Les acteurs de terrain, qu'ils soient conseillers mobilité, éducateurs ou formateurs, dès lors qu'ils sont au contact des publics fragiles, savent par expérience que les connaissances, les savoirs et les compétences opérationnelles ne suffisent pas.

Eux-mêmes doivent donc avoir des compétences techniques mais également des compétences dans le domaine de l'éducation pour permettre aux personnes qu'ils suivent d'apprendre et de changer. Le mouvement qui a voulu faire de ces personnes qui accompagnent les publics en difficulté en premier lieu des techniciens doit être inversé, parce qu'ils devront avant tout rester des praticiens dans le champ large de l'éducation.

Apprendre et changer c'est d'ailleurs une définition de l'éducation, et nul ne pourra nier le fait que les bénéficiaires ont besoin d'apprendre mais aussi et surtout de changer, changer leur rapport aux déplacements, à la société, à l'autre, au travail...

Les compétences pour ceux qui décident et organisent.

Je ne doute pas du fait que ceux qui ont pris la compétence mobilité avaient souvent toutes les compétences pour organiser les déplacements et les transports ni même la volonté de le faire bien. Mais si la mobilité c'est autre chose que les déplacements et les transports, et surtout si la mobilité ne peut pas être dissociée des aspirations à vivre mieux et à se réaliser, si elle ne peut pas être dissociée de la santé, du logement, de la sécurité... Le constat est-il le même ?

Ceux qui décident, ceux qui administrent, ceux qui organisent, peuvent croire que cela pourrait suffire, mais souvent jusqu'au moment où ils s'aperçoivent que tout ce qu'ils mettent en place pour organiser les transports ne suffit pas à construire la mobilité. La tentation peut parfois être forte de rejeter cela sur les personnes elles-mêmes ou sur les associations, mais elle ne peut tenir sur la durée, et face au constat de l'explosion actuelle de la précarité.

Ceux qui décident, ceux qui administrent, ceux qui organisent peuvent également y croire, jusqu'à ce qu'ils remarquent que la compétence mobilité qu'ils ont prise sans parfois en mesurer le poids, est bien plus complexe que celle consistant à organiser les déplacements. Peut-être jusqu'au moment où ils réalisent que la mobilité n'est pas un service mais une construction complexe qui demandera toujours de l'accompagnement et qui aura toujours un coût élevé. Et surtout que plus on tardera à mobiliser les moyens et plus le coût financier et humain sera élevé.

Ce qui manque pour des mobilités inclusives et solidaires

Ce qui manque le plus souvent, c'est la compréhension des aspirations et des désirs des personnes concernées et la prise en compte de leurs forces et de leurs faiblesses. Pour y remédier il est indispensable d'aller bien au-delà des besoins ou de l'acceptabilité souvent évoquée pour introduire de nouvelles solutions. Il faudra savoir mobiliser les désirs et penser la désirabilité, parce que le désir sera toujours supérieur au besoin ou à l'acceptable pour changer et accéder à la mobilité.

Ce qui manque c'est de savoir travailler ensemble, c'est de partager, d'élargir la focale, c'est de considérer les personnes, même et surtout les plus fragiles, comme des acteurs et non pas simplement comme des usagers ou des bénéficiaires, c'est aussi de considérer les associations comme des partenaires fiables et indispensables. Ce qui manque donc c'est la volonté de mettre de l'humain au cœur du processus de construction de la mobilité, qu'elle soit solidaire ou pas et donc de sortir du cadre où les déplacements et les transports primaient.

Ce qui manque c'est la volonté collective mais aussi et surtout politique de penser la mobilité moins comme un moyen de répondre aux besoins économiques que comme un moyen de permettre aux personnes de se réaliser, individuellement et collectivement. La mobilité ne doit pas forcément faire de politique quand elle fait entendre sa voix, mais la mobilité est un sujet hautement et transversalement politique puisqu'il concerne à la fois la politique des transports, de la santé, du logement, de la sécurité ou de la cohésion sociale...

Ce qui manque ce sont les ponts et les articulations à construire entre les personnes en mal d'accompagnement et les autorités en charge d'organiser les mobilités. Ces ponts il faut les construire mais il faut aussi les rendre praticables, et pour cela il est indispensable de soutenir et de renforcer les associations, de redonner de la dignité aux métiers dits impossibles, aux éducateurs, aux formateurs, aux conseillers mobilité.

Ce qui manque c'est l'apaisement, parce que la société est plus que jamais fragmentée et exacerbée. Ce qui manque c'est la lucidité et le courage.

Les coûts et les bénéfices

Il faut comprendre que les solutions toutes faites ou à faibles coûts en termes de mobilité n'existent pas, encore moins aujourd'hui où la mobilité doit non seulement

être inclusive mais également durable, et où cette mobilité inclusive doit toucher toujours plus de personnes, dont les séniors.

Alors oui cela aura un coût, mais avoir doublé le nombre de précaires en une génération cela a déjà coûté combien ? Et cela pèsera combien dans les budgets à venir ?

Ce sera toujours plus cher que si nous avions agi il y a 10 ans ?

Mais ce sera toujours moins cher, financièrement mais aussi et surtout socialement, que si nous n'agissons que dans dix ans.

Dernière remarque, n'oublions pas que, à un moment ou un autre, nous pourrions tous être en situation de fragilité et peut-être de précarité par rapport à notre mobilité. A ce moment-là nous serons sans doute bien contents de vivre dans une société inclusive et/ou de bénéficier de la solidarité nationale, de l'accompagnement de l'Etat, des Régions, des départements ou des mairies, comme des associations. Et à ce moment-là, tous ceux qui auront soutenu ou soutiendront la mobilité inclusive pourront dire qu'ils ont participé à renforcer la cohésion sociale et à éviter les crises majeures.

Et là on parle très concrètement des bénéfices des actions que l'on mèneraient sur la mobilité.