

Précarité et solidarités dans une ville moyenne une lecture au prisme des mobilités

Etude du cas d'Angoulême et de son
agglomération

MASTER 2/MAGISTÈRE 3 URBANISME ET AMÉNAGEMENT

Yulia Kaiava
Antoine Malo
Lison Perron
Pierre Poupeau
April Tourot

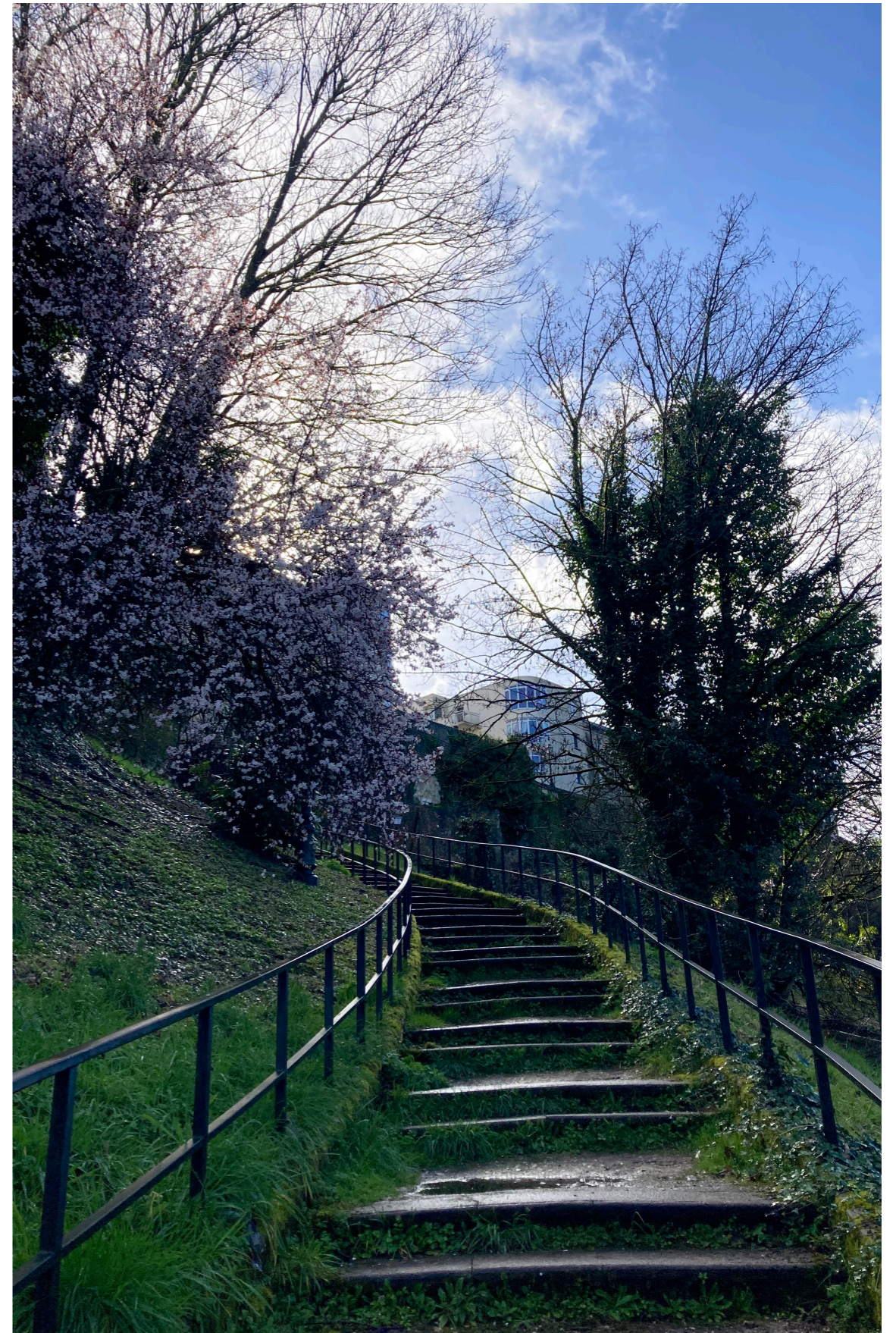
 Université
Gustave Eiffel


UNIVERSITÉ PARIS 1
PANTHÉON SORBONNE

Sous la direction de Christophe Quéva

Sommaire	2
Éléments de cadrage	3
Contexte et objectifs de l'atelier	3
Approche théorique	4
Contexte de l'étude : Angoulême et son agglomération	5
Methodologie	6
Principaux résultats	7
Appréhender la (les) précarité(s)	7
Comprendre les problématiques de mobilité	8
Multiplicité des formes d'entraides et de solidarités	10
Conclusion	13
Bibliographie	14

Image 1: escalier pour accéder au plateau d'Angoulême
Source : Atelier PAVIM 2024



Contexte et objectifs de l'atelier

L'atelier professionnel encadré par Christophe Quéva lors de l'année universitaire 2023-2024 portait sur le thème "Précarité et solidarités dans une ville moyenne : une lecture au prisme des mobilités. Étude d'Angoulême et de son agglomération". Ce présent travail répond à une commande du programme de recherche " Penser Autrement les Villes Petites et Moyennes " (PAVIM), coordonné par Matthieu Delage et Serge Weber, et financé par l'Université Gustave Eiffel (I-site FUTURE). Après avoir analysé les dynamiques de dévitalisation commerciale et de déclin démographique dans les villes petites et moyennes lors de précédents travaux, l'équipe du programme PAVIM a souhaité, pour ce nouvel atelier, déplacer la focale sur les situations de précarité et sur les actions solidaires mises en œuvre dans les villes petites et moyennes, en analysant à la fois le rôle des acteurs publics et celui des solidarités locales. Articulé à des analyses statistiques nationales (menées par l'équipe de recherche) visant à identifier des indicateurs de mesure des situations de précarité, l'atelier PAVIM 2024 a cherché, à partir du contexte angoumois (commune et agglomération), à mesurer localement les formes de précarité et à étudier le rôle des acteurs publics locaux et associatifs dans l'aide aux personnes. Cet atelier a permis d'approfondir le travail effectué par le précédent atelier (2022-2023), qui portait plus spécifiquement sur le logement, les commerces et les mobilités dans un cadre comparatif (Angoulême et Ruffec).

L'atelier professionnel a fait l'objet de **trois valorisations distinctes** qui répondent chacune à une partie spécifique de la commande d'ensemble.

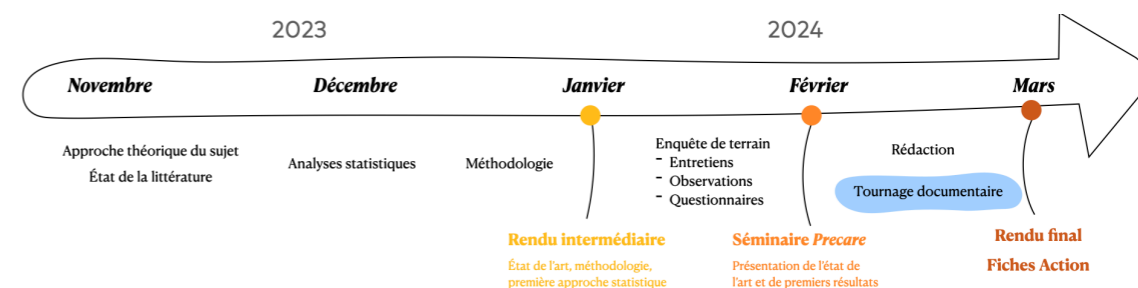
Premièrement, un **rapport de recherche** rend compte de façon approfondie des situations de précarité de trois publics-cibles (jeunes adultes, femmes en situation de monoparentalité, personnes âgées) au prisme de leur mobilité quotidienne, au sein du GrandAngoulême. Cette lecture des situations de précarité est complétée par une analyse de l'action des acteurs publics locaux et du réseau associatif implanté sur le territoire en matière de solidarité.

Une deuxième valorisation a été faite auprès du Conseil de Développement du GrandAngoulême sur la thématique des mobilités. Dans ce cadre, nous avons produit deux **fiches-actions** à destination des acteurs de la communauté d'agglomération :

- Une première fiche-action propose des pistes de réflexion pour tenir compte et mieux appréhender les trois publics-cibles identifiés dans le cadre de l'atelier (jeunes adultes, femmes en situation de monoparentalité, personnes âgées), en analysant les **contraintes de déplacements de ces populations**.
- Une seconde fiche-action rend compte des **actions locales mises en œuvre en matière de mobilités solidaires** sur le territoire du GrandAngoulême, afin de mettre en lumière les dispositifs existants et de faire émerger des leviers d'action complémentaires.

En dernier lieu, un **documentaire** a été réalisé afin de donner à voir autrement ce travail de recherche. Ce travail s'appuie sur des analyses issues de notre enquête de terrain, nos observations et les données recueillies lors de nos entretiens. Le travail d'écriture et le script ont été réalisés avec Joël Boulier et Christophe Quéva. L'objet de ce documentaire est de mettre en lumière des difficultés de mobilité quotidienne d'habitant.e.s du GrandAngoulême. Sélectionné dans le cadre d'un appel à projet de Paris 1 (Sorbonne TV) ayant permis son financement, il nous a conduit à intégrer une réflexion documentaire tout au long de notre pratique du terrain (février-mars 2024). Le tournage a été effectué fin mars pendant 3 jours, avec une équipe de cadreur et ingénieur son angoumoisins, Marc Meunier et Cristobal Sevilla (Association Passerelle Images). La diffusion du documentaire sur Sorbonne TV et Canal U est prévue pour l'été 2024 (voir : <https://www.pantheonsorbonne.fr/universite/projets/projet-sorbonne-tv>).

Figure 1 : Chronologie de l'atelier professionnel
Réalisation : Avril Tourot, Atelier PAVIM 2024



Approche théorique

Mobiliser une entrée par les questions liées à la précarité invite à se placer davantage du côté des individus, car la notion repose sur des caractéristiques proprement sociologiques, a priori moins liées au contexte territorial. Pour autant, la précarité comporte également des dimensions spatiales notamment illustrées par des travaux sur les quartiers populaires de grandes agglomérations ; elle reste néanmoins un domaine peu investigué par la recherche sur les villes petites et moyennes, en dehors de travaux portant sur les QPV dans les villes moyennes (Gaudin, 2013) ou sur l'analyse de la paupérisation des centres de ces villes (Rapport PAVIM 2023; Guérait, 2021; Berroir et al., 2019).

Une lecture de la précarisation dans les villes moyennes au prisme de la décroissance urbaine et de la dévitalisation des centres

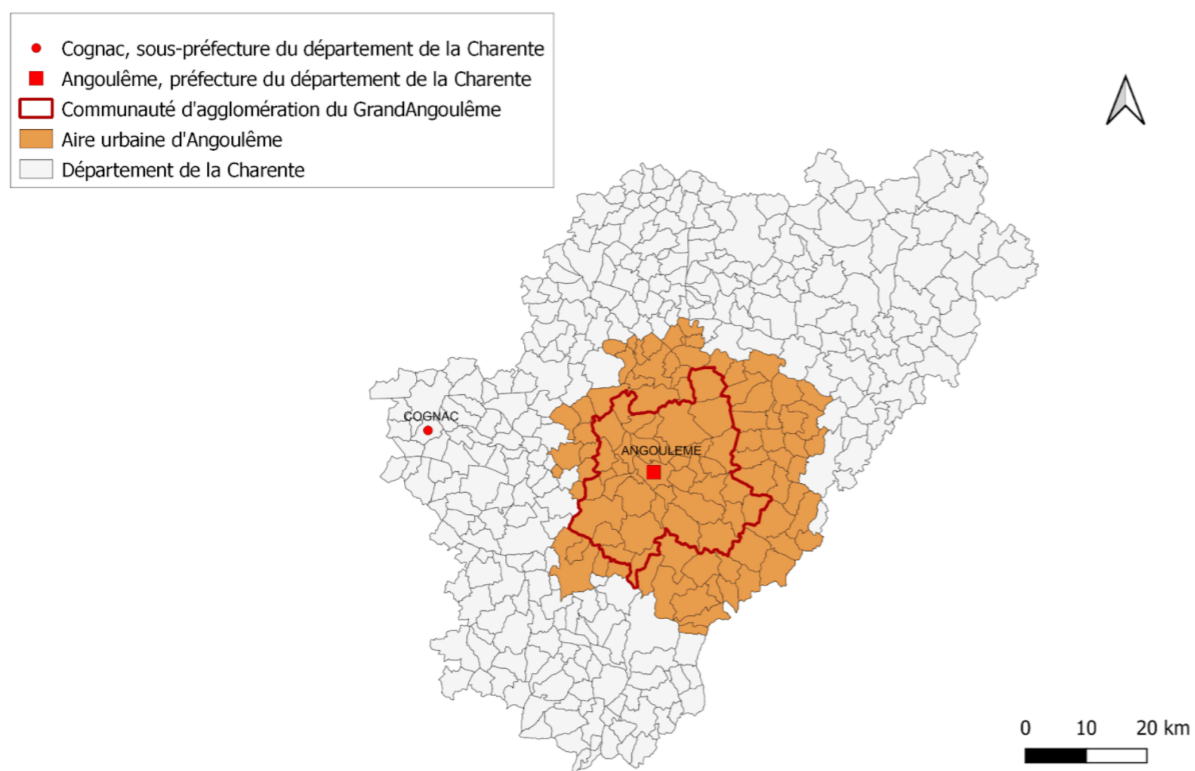
Définir la ville moyenne est un enjeu complexe au regard notamment de la pluralité des seuils choisis et de la diversité des contextes territoriaux. Néanmoins, les travaux sur ces villes, bien qu'ils traitent de contextes à chaque fois différents, trouvent des points d'accord pour caractériser certaines dynamiques : une dimension "intermédiaire" associant ces villes à une certaine qualité de vie ; une fonction de centralité locale, fragilisée par les réformes de services publics et les processus de périurbanisation commerciale ; enfin, en lien avec ces fragilités, des processus de dévitalisations des centres-villes, voire dans certains cas de décroissance urbaine (Berroir et al., 2019). Les villes moyennes les plus fragilisées sont associées à l'idée d'une « crise des centres-ville » et à une logique de « déprise urbaine » (Chouraqui et al., 2021). Les phénomènes de décroissance urbaine et/ou de dévitalisation des centres-villes ne sont pas sans impact sur la structure socio-économique des populations habitantes ainsi que leur répartition dans l'espace. L'écart se creuse entre espaces métropolitains et les autres territoires, principalement du fait d'une rationalisation des dépenses publiques associée à la fermeture de certains services jugés peu rentables, cela tend donc à aggraver les difficultés des populations locales (Berroir et al., 2019). Toutes les villes moyennes ne sont toutefois pas fragilisées.

Le regain d'attractivité des villes moyennes : une dynamique qui renforce ou amoindrit les situations de précarité ?

La mise en œuvre de programmes nationaux de revitalisation des centres-villes, notamment Action Cœur de Ville (depuis 2018), a pu contribuer à améliorer le cadre de vie de certaines villes moyennes, en lien avec des opérations de requalification du bâti, des logements ou des activités dans les centres. À cela s'ajoute parfois, l'arrivée de populations plus qualifiées dans ces villes du fait d'un cadre de vie considéré comme attrayant (proximité, environnement naturel proche, prix de l'immobilier moins élevés que dans les métropoles), en particulier dans le contexte post-crise sanitaire. Cela constituerait-il une « revanche » des villes moyennes à l'égard des processus précédemment étudiés (Guérait & Piguët, 2023) ? Les analyses se doivent de rester très nuancées, au regard de difficultés encore très marquées dans certaines villes, toujours caractérisées par la déprise, la décroissance urbaine et l'accentuation des inégalités. Le sociologue Élie Guérait (2021) note dans ses travaux qu'au revers de l'entrée ou du « retour qualifié » de populations plus aisées sur le territoire apparaît une nouvelle classe précarisée depuis une dizaine d'années, du fait notamment de politiques migratoires nationales de dispersion. En d'autres termes, les centres urbains des villes moyennes, s'ils ont eu tendance à se paupériser, connaissent également l'arrivée de populations qu'il qualifie de « gentrifieuses » (Guérait, 2021), en lien notamment avec l'amélioration du cadre de vie porté par les politiques de requalification. On pourrait ainsi supposer que cela participe à une précarisation accrue des personnes aux revenus modestes, renforçant notamment leurs difficultés d'accès au logement et à l'emploi. La précarité ne caractérise pas que les villes moyennes en décroissance ; elle est également présente dans des villes moyennes plus dynamiques et attractives, mais se voit alors souvent assez largement invisibilisée.

Contexte de l'étude : Angoulême et son agglomération

Figure 2: Périmètres institutionnels et statistiques, Angoulême fait figure de centralité départementale
Réalisation : Atelier PAVIM2024



Angoulême est une ville moyenne que l'on pourrait qualifier d'« intermédiaire » par sa situation (Chouraqui et *al.*, 2021). Tout en étant une centralité départementale par son rôle de préfecture de la Charente, elle reste secondaire à l'échelle régionale au regard des autres polarités urbaines comme Bordeaux, Limoges ou Poitiers. Cette fonction de centralité se manifeste néanmoins à l'échelle locale voire départementale, la ville-centre concentre un certain nombre de services publics locaux. Cette situation d'entre-deux a pour conséquence des dynamiques territoriales contrastées au sein de l'aire urbaine d'Angoulême et notamment entre ville centre, première couronne et espace rural. Insérée dans une aire urbaine de près de 140 000 habitants, la ville-centre concentre 41 407

habitant.e.s au dernier recensement (INSEE RP 2020). Elle présente toutefois un léger déclin démographique sur la période récente, à l'inverse certaines communes péri-urbaines et rurales qui connaissent conjointement des évolutions démographiques positives et un vieillissement de la population ce qui témoigne de relatives aménités territoriales. Cependant, Angoulême se distingue des autres territoires de son agglomération lorsque l'on s'intéresse au taux de chômage des jeunes (15-24 ans) qui atteint près de 30% en 2020 (INSEE 2020). On note également, à l'échelle de l'agglomération, une nette concentration des familles monoparentales dans les communes centrales, ce taux atteint par exemple 46,5% à Angoulême. Ces indicateurs supposent donc une certaine précarisation de la population de la ville centre et de ses communes voisines.

Image 2: Une étendue limitée des espaces urbanisés (en rouge)
Réalisation : April Tourot, Atelier PAVIM 2024



Méthodologie

Après la réalisation d'un diagnostic statistique d'ordre exploratoire et de nombreuses lectures scientifiques sur les thématiques de notre recherche. Nous avons conduit pendant 25 jours une enquête de terrain approfondie qui s'articule autour de trois thématiques principales que sont : la précarité, la mobilité et les solidarités. Pour étudier ces sujets, nous avons donc fait le choix de privilégier une enquête qualitative par entretiens auprès d'acteurs associatifs, habitants et institutionnels. Les analyses ont été menées en prenant comme prisme d'analyse les mobilités, afin d'appréhender les situations de précarité dans leur transversalité (trajectoires résidentielles, contraintes de mobilité au quotidien, rapport à l'emploi, formes de solidarité, etc.).

Du fait de notre manque de familiarité au terrain étudié et aux acteurs qui le pratiquent et le façonnent, nous avons entrepris une entrée sur le terrain en plusieurs temps :

- **Observations de terrain** d'ordre exploratoire, pratique de l'espace, comprendre les difficultés liées à la mobilité, à l'accès à certains services selon les secteurs. Cette expérience de terrain sert également la réflexion documentaire parallèle au travail d'enquête.
- Comprendre les solidarités mises en œuvre sur le territoire en menant des **entretiens et des observations participantes** au sein de différentes structures associatives (Secours Populaire Français, Mouvibus, SCUCC). Compléter ce regard sur les solidarités associatives par des entretiens avec des acteurs institutionnels pour saisir les dialogues et complémentarités éventuelles dans les actions menées.
- Enquêter auprès des bénéficiaires de ces associations : comprendre les pratiques, les modes de déplacement et les représentations territoriales des habitant.e.s du GrandAngoulême, faire émerger des enjeux en termes de difficultés quotidiennes liées à la mobilité, à l'accès aux dispositifs d'aide et d'accompagnement. Utilisation de méthodes variées d'entretiens : **entretiens narratifs** (ou "récits de vie", Bertaux,

1997), « **entretiens informels** » (entretien spontané sans grille de questions) et **entretiens collectifs**.

- Questionner les mobilités quotidiennes auprès des usager.e.s du réseau de bus par la diffusion d'un **questionnaire** sur plusieurs lignes de bus (dans le cadre de la collaboration avec le Conseil de développement du Grand Angoulême)

Méthodologie	Type d'enquête	Statut
Observation	Participante : 4	Associations (4)
	Exploratoires : environ 4 jours	
Entretiens	Semi-directifs : 32	Habitant.e.s (16), Associations (9) Acteurs institutionnels (7)
	Informels : environ 4	Association (1), Habitant.e.s (3)
	Narratifs : 4	Association (1), Habitant.e.s (3)
	Collectifs : 6	Associations (5), Acteurs institutionnels (1)
Questionnaires	Bus : 101	Usager.e.s
	Campus de l'Image : 19	Étudiant.e.s, Apprenti.e.s

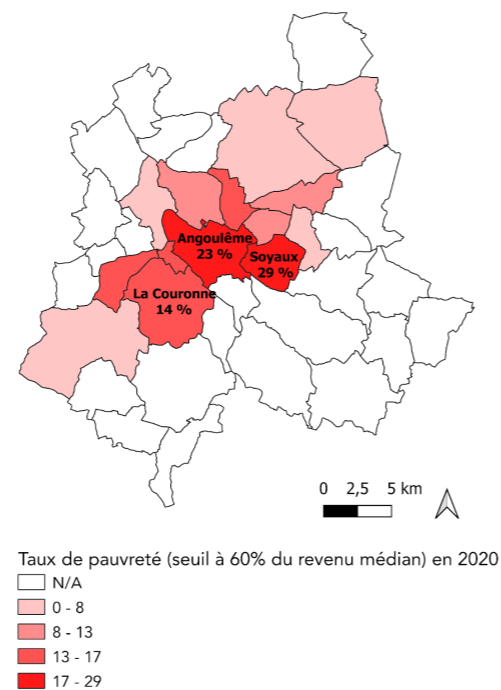
Appréhender la (les) précarité(s)

Les situations de précarité dans l'espace angoumoisin sont diverses et difficiles à quantifier : la précarité touche une grande diversité d'individus aux réalités sociales différentes, et se manifeste sous des formes variées. En s'appuyant sur l'approche théorique de la notion de précarité, ainsi que sur des matériaux quantitatifs et des données d'enquête qualitative recueillies sur le terrain, nous avons pu mettre en avant trois principaux résultats.

Quelle spatialisation de la précarité sur le territoire angoumoisin ?

A travers diverses bases de données traitant de l'emploi, de la démographie, du logement, des ressources économiques mais aussi des aides sociales perçues par les ménages, nous avons tenté d'appréhender quantitativement les situations de précarité. Avec une attention particulière portée aux quartiers Politique de la Ville, et en croisant ces données avec des analyses du système de transport, nous avons tenté de mettre en lumière les fragilités sociales et territoriales liées aux mobilités quotidiennes, tout en identifiant les potentiels freins à l'accessibilité aux services et aux différentes ressources pour les populations précaires. Cette étude statistique révèle par exemple une concentration d'indicateurs de précarité (notamment liés aux revenus d'activité et sociaux) dans une commune de première couronne (Soyaux) et dans la ville-centre Angoulême, ainsi qu'une population jeune y

Figure 3: une concentration de la pauvreté dans la ville-centre et en première couronne
Source : INSEE FILOSOFI 2020
Réalisation : Atelier PAVIM 2024



cumulant les indicateurs révélant de potentielles situations de précarité telles que la non-insertion (que ce soit en formation, en scolarité ou en emploi).

Une multiplication des difficultés pour les personnes en situation de précarité

Ces analyses spatialisées des formes de précarité à l'échelle du territoire angoumoisin ont été associées à une approche théorique de la précarité, afin de rendre compte du caractère pluriel de cette notion. Des témoignages croisés de salarié.e.s du secteur associatif et d'individus en situation de précarité dans leur quotidien nous ont permis d'ancrer nos réflexions dans le contexte angoumoisin. Suite à nos entretiens, il en ressort qu'elle se manifeste de différentes façons : de l'insécurité liée à l'emploi et à la fragilité des liens sociaux, en passant par les difficultés d'accès au logement et par la menace constante du basculement vers la pauvreté. La précarité revêt également un caractère éminemment subjectif : les entretiens menés ont permis de s'intéresser au ressenti des personnes qui vivent ces situations, et de mettre en avant la souffrance mentale engendrée. La précarité se caractérise enfin par son caractère multidimensionnel. Ces difficultés sociales se renforcent et communiquent, si bien qu'il est difficile d'isoler les sources de précarité :

« Tout est lié, c'est à dire que le manque de logement près de zones d'emploi, ça complique l'accès au travail. Et puis on peut prendre la chose de l'autre côté aussi : quand on n'a pas de travail c'est plus difficile de se loger. Et puis les femmes accueillies ici, elles sont souvent relogées dans des quartiers prioritaires. Mais c'est compliqué d'être une femme dans les quartiers prioritaires. Je dirai aussi qu'il y a d'autres freins comme l'accès lié au transport, le manque de formation, la barrière de la langue. »

- Une travailleuse sociale

Femmes monoparentales, jeunes et personnes âgées : des groupes sociaux exposés à la précarité

Enfin, il nous est apparu que certains groupes sociaux semblent particulièrement à même d'expérimenter des situations de précarité, tant les contraintes qu'ils rencontrent au quotidien sont fortes et peuvent limiter leur intégration sociale : les jeunes faisant face à une insertion sociale et professionnelle fragile, les femmes en situation monoparentale jonglant avec des contraintes matérielles et familiales, et les personnes âgées confrontées à des enjeux spécifiques de vieillissement dans une ville moyenne, chaque groupe doit faire face à différentes charges et divers impératifs. Les jeunes constituent un public particulièrement fragilisé du fait d'une impossibilité d'accès au Revenu de Solidarité Active (RSA) avant 25 ans. De plus, les jeunes non insérés sont menacés par l'isolement relationnel et la pauvreté, qui se renforcent mutuellement et limitent les possibilités d'accès ou de retour à l'emploi ou la formation. Le territoire du GrandAngoulême est marqué par un public étudiant particulier structuré autour de la centralité de l'agglomération, qui se caractérise par une offre de formation singulière, centrée autour de l'audiovisuel, et des ressources insuffisantes. Les femmes en situation de monoparentalité sont quant à elles fortement contraintes dans leur mobilité, avec des chaînes de déplacement complexes et hachées, ce qui aggrave leur fragilité économique et sociale. Elles sont particulièrement représentées parmi les bénéficiaires d'aides associatives dans le GrandAngoulême. Les personnes âgées encourent un risque d'invisibilisation et d'isolement social qui peut nourrir des situations de précarité, notamment à cause de leur immobilité, de leur dépendance et de leur éloignement aux ressources.

Comprendre les problématiques de mobilité quotidienne inhérentes aux enjeux de précarité dans une ville moyenne

La mobilité repose sur une capacité individuelle et ne peut être décorrélée de la situation socio-économique et spatiale de l'individu (Fol & Gallez, 2017), elle constitue donc un facteur aggravant voire déclencheur des situations de précarité. L'injonction à la mobilité – soit l'obligation de se rendre mobile pour accéder à des ressources essentielles (emploi, alimentation, santé, éducation) – est à la fois révélatrice des inégalités socio-spatiales préexistantes mais aussi un facteur de renforcement de ces dernières.

Une ville moyenne dont l'organisation territoriale est marquée par l'usage de la voiture : faire avec l'absence de voiture

Notre enquête de terrain a permis d'appréhender comment la mobilité est perçue et vécue par les habitant.e.s en situation de précarité grâce à des entretiens semi-directifs menés auprès de bénéficiaires et travailleur.se.s d'associations oeuvrant à la solidarité sur le territoire du GrandAngoulême. Nos résultats confirment l'hypothèse selon laquelle les villes moyennes sont plus fortement marquées par le phénomène de dépendance à l'automobile que les grandes villes, dans la mesure où elles polarisent un espace rural fortement dépendant et offrent moins d'alternatives à la voiture (Cerema, 2019). Dans le GrandAngoulême, ce sont 83% des déplacements domicile-travail qui sont effectués en voiture contre 5,7% en transports en commun (INSEE, 2020). Les personnes non motorisées sont alors exclues du système automobile (Dupuy, 1999). Il existe un déséquilibre entre l'offre de transport en commun et les besoins des usagers, notamment en termes de temps de trajet, d'itinéraires, et de desserte en soirée et le week-end. Ainsi, sont exclus les ménages pauvres et périphériques non motorisés, qui deviennent alors dépendants aux transports en commun (Jouffe et al, 2015).

Au sein du territoire angoumoisin, la motorisation permet d'accéder de façon plus aisée aux différentes ressources, notamment en termes d'emploi ou de commerces. L'offre de transport en commun demeure inadéquate avec certains besoins de mobilités des personnes précaires, notamment en termes de desserte, de régularité des fréquences, et d'amplitude horaire les soirs et week-ends.

Ces personnes, travaillant par exemple dans la restauration dans des zones d'activité, doivent alors « faire avec » ces contraintes de déplacements et trouver des stratégies pour pallier ce problème, tel que l'utilisation d'un véhicule léger personnel (scooter, trottinette électrique), le covoiturage ou encore une solution d'hébergement pour les jours où le transport public ne leur permettent pas de rentrer à leur domicile. Il apparaît que certaines zones soient particulièrement difficiles d'accès sans voiture, le réseau de bus ne pouvant se substituer de façon efficace à l'automobile. De plus, le décalage spatial entre zones d'emploi et zones de résidences est plus contraignant pour les personnes précaires. Les discours des personnes interrogées font notamment ressortir comme exemples les cas de la zone industrielle et commerciale de Champniers et du campus universitaire de La Couronne.

Image 3: Parking du campus des Valois à La Couronne
Source : Atelier PAVIM 2024



Des contraintes de déplacements propres aux personnes en situation de précarité dans un contexte de ville moyenne

Il apparaît que la mobilité quotidienne représente un coût considérable pour les personnes en situation de précarité. D'abord, les faibles ressources financières des personnes en situation de précarité constituent un frein à une mobilité quotidienne fluide dans un contexte de ville moyenne comme Angoulême. Les dispositifs d'aide financière à la motorisation individuelle se concentrent sur les jeunes et sur le prérequis de l'insertion au marché de l'emploi. Les entretiens ont aussi révélé l'importance du « stress financier associé à la possession et l'utilisation d'une voiture et ses conséquences négatives » (Mattioli & Colleoni, 2016). Les personnes interrogées arbitrent entre les différentes

possibilités de mobilité et ne peuvent pas opter pour la voiture en raison de leurs ressources trop faibles pour pouvoir assumer le risque d'une dépense inattendue (maintenance) ou la charge d'une dépenses régulières (assurance, carburant, stationnement). Cela pose problème dans la mesure où l'autonomie dans ses déplacements permise par la voiture permettrait de multiplier leurs chances de trouver un emploi.

« De toute façon être au RSA et payer une assurance, entretenir une voiture....
Il y en a quelques-unes, mais ce n'est pas la majorité. »

- Coordinatrice d'un centre de réinsertion sociale

Mais ces ressources financières nécessaires peuvent également se cumuler à d'autres d'ordre organisationnelles et de capacité physique. Les difficultés rencontrées, notamment par les femmes en situation de monoparentalité et par les personnes âgées sur leurs (im)mobilités quotidiennes, participent au risque d'isolement et de non-insertion. La situation des femmes monoparentales implique de fortes contraintes de mobilités en raison des déplacements associés au rôle de mère, révélées lors de nos enquêtes de terrain. Ainsi, la problématique majeure à laquelle sont confrontées les femmes en situation de monoparentalité concerne l'obligation de conjuguer les impératifs auxquels les assignent les différents rôles sociaux qu'elles exercent de façon simultanée au quotidien. Pour les personnes âgées, il apparaît un accès de plus en plus contraint aux services et aux soins avec l'âge. L'analyse de leur pratique de la conduite fait état de certaines stratégies mises en œuvre : évitement de certains trajets, réduction des distances parcourues voire immobilité dans certains cas (Pochet et Corget, 2010). Dans le cas où la voiture n'est pas une option et que seuls s'imposent les modes actifs et les réseaux de transport en commun, la condition physique contraint aussi fortement la capacité à se déplacer, or certains déplacements, par exemple pour raisons médicales, demeurent nécessaires et sont parfois allongés dans un contexte rétraction des services publics. Si le sentiment d'immobilité se renforce avec l'âge, cela s'explique par une perte d'autonomie mais aussi par un éloignement aux réseaux de solidarités familiales. Il convient dès lors de nuancer ce point de vue par une analyse des réseaux de solidarité dits « informels » qui permettent de pallier, dans une certaine mesure, les difficultés rencontrées.

Multiplicité des formes d'entraide et de solidarités dans la mobilité : entre logiques interpersonnelles, associatives et institutionnelles

Dans le domaine des sciences économiques, la solidarité est classiquement qualifiée comme une volonté de rééquilibrer, entre individus, les pertes et les gains liés à leur situation sociale et des inégalités qui en découlent (Fleurbaey, 2011). Il y a donc des mesures de compensation de ces inégalités par l'action publique dans une logique redistributive - par l'impôt par exemple - reposant alors sur l'aide financière à la personne (Oblet, 2011). Cette solidarité peut se manifester sous diverses formes et ne s'arrête pas à un caractère financier, elle peut également être de nature associative ou encore familiale, de voisinage ou amicale. En matière de mobilité, les logiques de solidarité prennent donc de multiples formes, ce que l'on a pu observer dans le grand angoumois.

Rôle clé de l'entraide interpersonnelle pour faire face aux difficultés de mobilité

Lors de nos entretiens, nous avons pu remarquer le déploiement de stratégies adaptatives, à commencer par la mobilisation de leur réseau interpersonnel, pour faire face aux difficultés et contrainte de mobilité. Ainsi, lors de nos enquêtes de terrain, certain.e.s des enquêté.e.s ont pu rapporter qu'ils utilisaient le covoiturage comme mode de déplacement. C'est le cas de Mélanie, dont le prénom a été modifié.

« Ça m'est arrivé pour le boulot avec un collègue parce que, pendant les vacances d'été avec le COVID, on avait été affectés à la cuisine à Châteaubernard et ce qui fait qu'on a fait un covoiturage avec mon collègue, si on prenait sa voiture la semaine d'après on prenait la mienne pour faire des économies plutôt qu'on prenne chacun sa voiture. On se rejoignait sur le parking relais de Saint-Yrieix »

-Mélanie, Habitante d'Angoulême

Ces aides des réseaux interpersonnels (famille, amis, collègues) sont permises par l'existence de liens de proximité entre les individus, que Rénahy qualifie de « capital d'autochtonie » (2010). Ces solutions alternatives au réseau institutionnel de mobilité permettent d'assurer certains déplacements de première nécessité (déplacements domicile-travail, courses...). Néanmoins, ces rapports d'entraide ne se font que ponctuellement et se voient notamment limités par la situation géographique des personnes ainsi que par leur degré d'inscription dans des situations de précarité. En effet, la situation intermédiaire de la ville moyenne, facilite l'interconnaissance et l'existence de réseau de proximité de façon nuancée, l'isolement social et l'affaiblissement des réseaux interpersonnels peut également s'avérer être un facteur de précarisation. De plus, l'entraide quand elle existe semble répondre de plus en plus à une logique marchande.

« Enfin on nous dit souvent oui, j'ai trouvé quelqu'un qui va garder les enfants, donc oui dans ma tête c'est gratuit et en fait non, la personne se fait payer, c'est un échange marchand »,

-Travailleuse sociale

On observe en parallèle que l'isolement social et l'urgence des situations des personnes précaires se renforcent simultanément.

Le rôle des acteurs publics locaux dans l'aide à la mobilité

La Société de transport du GrandAngoulême (STGA) organise les mobilités sur le territoire par le développement d'un réseau de transport en commun fait de lignes de bus régulières, dont certaines à haut niveau de services qui desservent Angoulême et sa proche couronne. Un service de transport à la demande (TAD) est également mis en place par la STGA et s'étend sur 21 des 38 communes du GrandAngoulême.

Parmi les structures favorisant la mobilité des individus sur le territoire angoumois, la Mission locale, à travers ses conseiller.e.s mobilité, oriente les publics vers les aides à la mobilité, aussi bien pour l'obtention d'un micro-crédit pour financer la location ou l'achat d'un véhicule (Adie), la location de vélos (Cyclofficine) ou l'obtention du permis de conduire à un tarif solidaire (auto-école Les Quatre Routes). Du fait de sa connaissance fine du réseau local d'aide à la mobilité, la Mission locale permet d'accompagner des jeunes de 16 à 25 ans, qui viennent pour la plupart d'Angoulême. Il en va de même pour les dispositifs mis en place par le Centre Communal d'Action Sociale qui s'adresse aux personnes de plus de 25 ans.

Nous avons par ailleurs relevé que la Mission locale d'Angoulême est l'unique antenne du GrandAngoulême, ce qui participe à contraindre les jeunes éloignés de la ville-centre dans leurs déplacements vers ce lieu. En effet, une salariée d'une association a pu nous informer que certains jeunes ne se rendent pas à la Mission locale alors qu'ils en ont le besoin, du fait de leur éloignement géographique. Il en va de même pour toute une série d'aides sociales, concentrée dans la ville-centre et qui suppose la mobilité des personnes potentiellement bénéficiaires.

« Il a moins de 25 ans donc il peut prétendre à aucune ressource, sauf s'il trouve un petit boulot, en intérim. Après il pourrait voir des personnes de la Mission Locale mais elle est à Angoulême et il n'a pas de permis ni de voiture. »

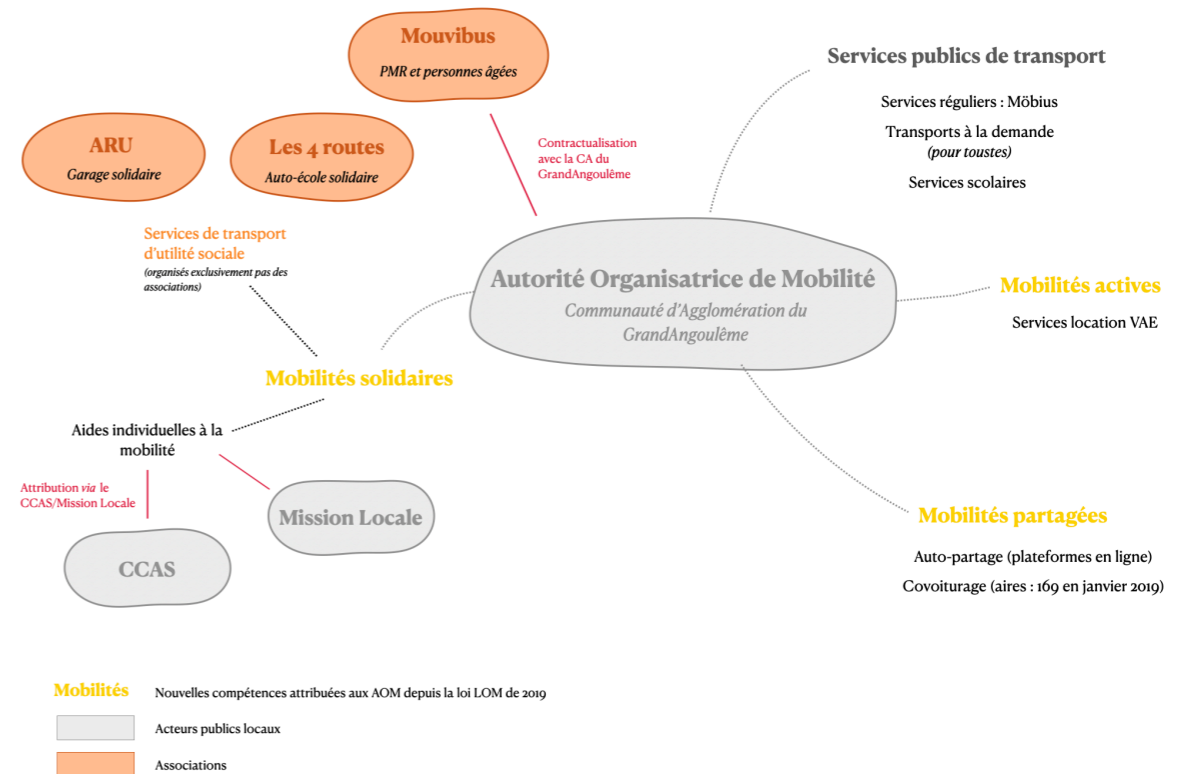
Salariée d'une association

Bien que ce réseau institutionnel participe à améliorer les conditions de déplacements des personnes du territoire angoumois, il ne permet pas d'assurer l'ensemble des mobilités des individus, notamment des personnes qui se trouvent en incapacité physique à se déplacer.

Le déploiement de mobilités solidaires grâce à l'action associative locale

Alors que les politiques publiques ont traditionnellement une portée plus « universaliste » au sens où elles s'adressent à toutes et tous, depuis la loi LOM de 2019 leur champ d'action s'est étendu aux mobilités partagées et aux mobilités solidaires. Si l'initiative est du ressort des acteurs publics, ce sont les associations qui œuvrent davantage à lutter contre l'exclusion des populations les plus isolées, au premier rang desquelles les personnes âgées, avec le développement de transports d'utilité sociale (Poirel, 2021).

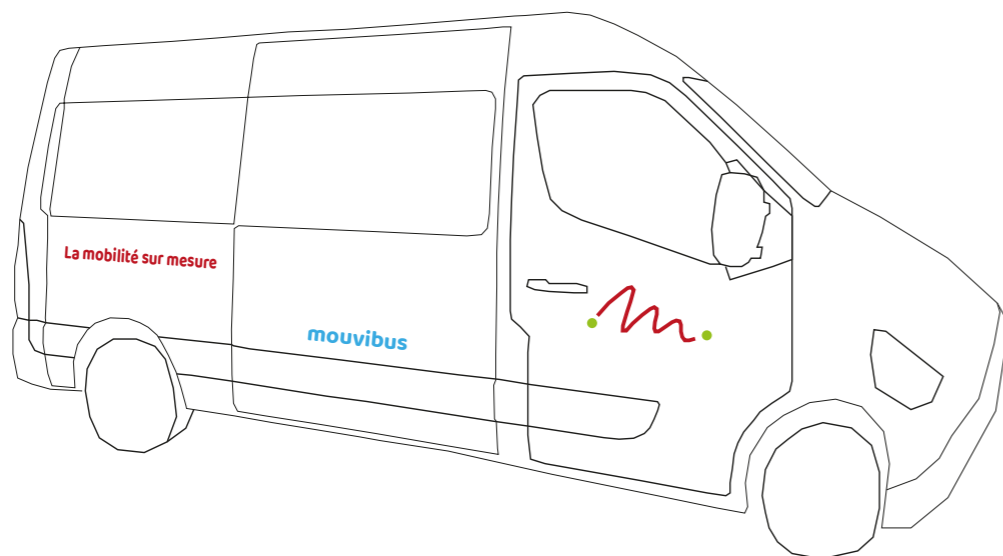
Figure 4: Répartition des compétences en matière de mobilités dans le GrandAngoulême
Réalisation : April Tourot, Atelier PAVIM 2024



Certaines actions en termes de mobilité solidaire et notamment de transport d'utilité sociale sont directement orientées sur la motorisation des personnes en situation de précarité, pour leur assurer une plus grande autonomie et accroître leurs chances d'insertion professionnelle. C'est notamment le cas de l'auto-école solidaire des Quatre Routes. L'association les Quatre Routes aide à l'obtention du permis de conduire pour les personnes en situation de précarité en proposant un accompagnement dans l'apprentissage du code de la route (avec des cours d'approfondissement de français par exemple) ainsi que des leçons de conduite, et où les personnes bénéficient de coûts exceptionnellement bas. Il est important aussi de noter que la majorité des bénéficiaires des aides des Quatre Routes sont des femmes, selon le rapport d'activité de la structure, sur 213 apprenant.e.s en 2022, 147 sont des femmes.

L'association **Mouvibus**, fondée en 1986, participe à la mobilité de deux publics, les travailleurs en situation de handicap et les personnes âgées. Pour ce faire, la structure dispose de 6 chauffeur.e.s qui effectuent en moyenne entre 25 et 30 trajets par jour, permettant au total d'accompagner près de 400 usagers. Parmi les résultats issus d'observations participantes pendant plusieurs tournées, il s'avère que la majorité des bénéficiaires sont des femmes (environ 80% des bénéficiaires) et que ces dernières résident à Angoulême ou en première couronne de l'agglomération (Ruelle-sur-Touvre, Soyaux...). De plus, depuis l'instauration d'une tarification solidaire fin 2023 par l'association, on observe un changement des motifs de déplacements des personnes accompagnées, avec une hausse des déplacements liés aux loisirs qui se fait au profit de ceux effectués pour raison médicale.

Figure 5: Le Mouvibus, un transport d'utilité sociale à destination des personnes âgées
Réalisation : April Tourot, Atelier PAVIM 2024

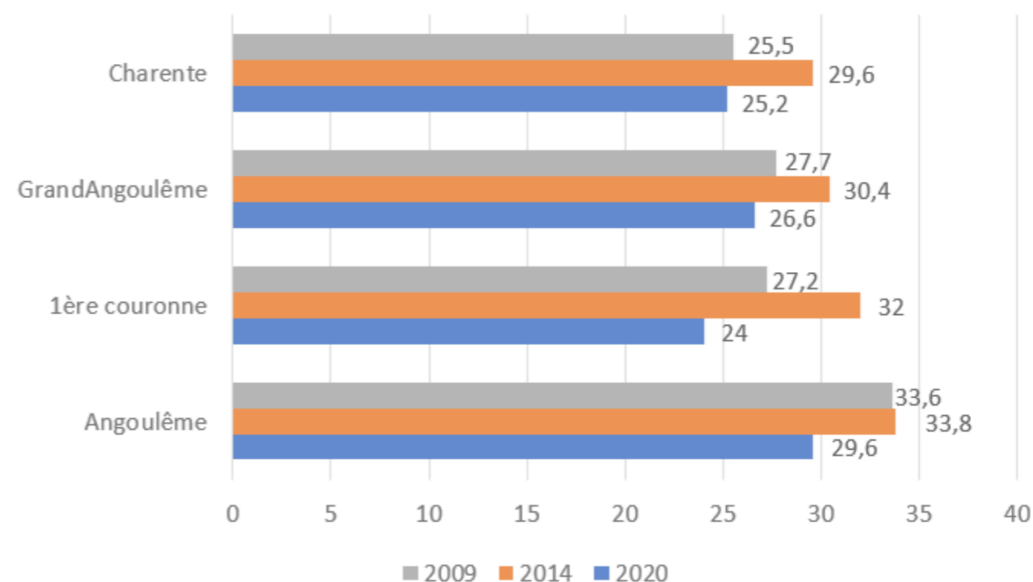


L'emploi comme condition d'accès à l'aide

Le fait de s'intéresser à l'action associative et institutionnelle destinée aux personnes en situation de précarité conduit nécessairement à appréhender la thématique de l'emploi. Cet enjeu apparaît en effet récurrent et transversal à une majeure partie du travail de terrain. Quel que soit le type de public ciblé, l'optique de l'emploi constitue un horizon à

partir duquel se déploient la plupart des missions portées par les structures rencontrées sur place. Dans ce cadre, l'emploi possède un statut double : des aides sont mises en œuvre pour permettre son accès et l'accès à certaines aides dépend de l'obtention d'un contrat lié à ce dernier. L'enquête illustre la façon dont l'insertion professionnelle conditionne dans de très nombreux cas le déclenchement d'aides à destination de publics précaires. Ce constat s'applique à l'octroi d'aides relevant de différents domaines, relevant notamment du logement ou bien de l'accompagnement à la mobilité, ce qui est le cas par exemple pour l'association les Quatre Routes. Les contraintes des individus en situation de précarité s'insèrent pourtant au sein de schémas complexes aux difficultés cumulatives qui ne se limitent pas à l'obtention d'un emploi. La prééminence qu'on lui attribue participe donc de l'invisibilisation de situations multiples au sein desquels prévalent d'autres types de fragilités.

Figure 6: Évolution du taux de chômage chez les jeunes (15-24 ans)
Réalisation : Atelier PAVIM 2024, Source : INSEE RP 2020



Conclusion

Le rapport met en évidence les limites de l'action solidaire, qu'elle soit menée par des structures associatives ou institutionnelles.. L'une d'entre elles relève du fait que la/les situation(s) de précarité sont complexes à identifier et à reconnaître, tant par les travailleur.euse.s sociaux.ales que par les individus eux-mêmes. Du point de vue des individus, ceci peut se justifier par la volonté de dissimuler ses difficultés, ce qui témoigne notamment d'une appréhension vis-à-vis du regard d'autrui. Or, le fait d'attester de ses ressources auprès d'une structure d'assistance sociale constitue une étape nécessaire dans l'obtention de la majorité d'aides. Cette démarche suppose pourtant en amont de reconnaître une insuffisance de ressources pour subvenir à l'ensemble de ses besoins et, plus encore, de considérer et confier ses difficultés à une personne tierce. Il semble donc exister différentes situations dont les grilles de lecture en place ne permettent pas de rendre compte. Ceci induit une remise en cause du cadre instauré par l'action associative et institutionnelle à destination des publics précaires. De plus, bien que la langue ne constitue pas un angle d'analyse particulier de l'enquête de terrain, les difficultés exprimées par certains individus au regard de cet enjeu induisent leur exclusion de certains dispositifs d'aide. Le contexte de ville moyenne peut accentuer cette problématique puisqu'il amène à questionner la possibilité de recourir à de l'interprétariat au sein des structures étudiées. Les limites de l'action solidaire s'identifient également du point de vue des modalités d'interaction entre structures associatives et institutionnelles. Si la mise en œuvre d'actions solidaires suppose une collaboration étroite et permanente, tant d'un point de vue financier que matériel, entre champ institutionnel et associatif, l'enquête de terrain met en lumière différentes problématiques résultant de ces interactions qui en altèrent l'activité. Les acteur.ice.s du champ associatif alertent en effet d'un manque de ressource face à une augmentation croissante des besoins exprimés sur le territoire. Enfin, face à la réduction des moyens et à l'accroissement des besoins, plusieurs acteur.ice.s du monde associatif mentionnent la pression que ressentent les bénévoles et la collaboration parfois peu aisée avec le secteur institutionnel, qui se fonde essentiellement sur une logique de fonctionnement très compartimentée. La rencontre avec diverses structures œuvrant

dans le domaine du social, aussi bien des associations que des structures institutionnelles, a fait émerger différentes revendications et réflexions quant à leur soutien par les différents pouvoirs publics.

L'étude propose donc une caractérisation d'enjeux liés à la précarité à Angoulême en combinant une analyse quantitative et qualitative. Elle permet une identification de motifs de précarité pour différents groupes sociaux, tels que les jeunes, les femmes en situation de monoparentalité et les personnes âgées, très présentes dans la région. Le rapport accorde également une attention particulière aux mobilités quotidiennes, en lien avec la collaboration avec le groupe mobilité du Conseil de développement. Il souligne l'importance des enjeux liés à la prééminence de l'automobile en contexte de ville de moyenne tant du point de vue de l'organisation du territoire que des besoins exprimés par les enquêtés. Malgré un réseau de transport couvrant une grande partie du territoire, la dépendance à l'automobile reste importante, surtout lorsque la conciliation entre obligations familiales ou professionnelles et horaires de transport en commun est complexe. Enfin, le rapport met en évidence le rôle de l'action institutionnelle et associative dans l'amélioration de la mobilité des personnes en situation de précarité. Enfin, ce travail de recherche met en lumière l'approche nuancée et la méthodologie souple qui semble nécessaire à l'appréhension d'une notion telle que celle de précarité. Bien que l'articulation théorique avec celle de solidarité et la collaboration avec le groupe mobilité du Conseil de développement aient permis d'orienter les enquêtes et d'aiguiller les analyses, ce travail vise plus généralement à faire émerger des réflexions qui attribuent une dimension tout autre aux constats qui en résultent. Parce qu'elles permettent la mise en lumière de logiques complexes, souvent invisibilisées, de cette étude apparaît également la nécessité d'alimenter les recherches portant sur les populations précarisées.

Figure 7: ligne d'horizon du plateau d'Angoulême
Réalisation : April Tourot, atelier PAVIM 2024



Bibliographie

- Berroir, Sandrine, Sylvie Fol, Christophe Quéva, et Frédéric Santamaria. « Villes moyennes et dévitalisation des centres: les politiques publiques face aux enjeux d'égalité territoriale ». *Belgeo. Revue belge de géographie*, no 3 (10 juillet 2019). <https://doi.org/10.4000/belgeo.33736>.
- Chouraqui, Julie, Yoan Miot, Christelle Morel Journal, et Valérie Sala Pala. « Chapitre 9. Fragilité de la centralité en contexte de décroissance urbaine. Le centre-ville comme problème à Châlons-en-Champagne, Dunkerque et Saint-Étienne ». In *Déclin urbain*, 289-319. *Savoir/Agir*. Vulaines-sur-Seine: Éditions du Croquant, 2021. <https://doi.org/10.3917/asava.beal.2021.01.0289>.
- Fleurbaey, Marc. « 3. Solidarité, égalité, libéralisme ». Dans *Repenser la solidarité*, 71-85. Quadrige. Paris cedex 14: Presses Universitaires de France, 2011. <https://doi.org/10.3917/puf.pauga.2011.01.0071>.
- Fol, Sylvie et Gallez, Caroline. « Evaluer les inégalités sociales d'accès aux ressources Intérêt d'une approche fondée sur l'accessibilité. » *Revue Internationale d'Urbanisme*, 2017, 4. halshs-01683489
- Gaudin, Solène. « Villes moyennes et rénovation urbaine: discours et actions d'une transaction spatiale: exemples pris en Bretagne », 2013.
- Guéraud, Élie. « Chapitre 13. «Envahis par les cas soc'» Une petite bourgeoisie culturelle dans une ville moyenne en déclin ». In *Déclin urbain*, 421-49. *Savoir/Agir*. Vulaines-sur-Seine: Éditions du Croquant, 2021. <https://doi.org/10.3917/asava.beal.2021.01.0421>.
- Guéraud, Élie, et Virginie Piguet. « Le déclin urbain comme question sociale ». *Espaces et sociétés* (Paris, France), 2017. <https://hal.science/hal-04028630>.
- Jouffe, Yves, David Caubel, Sylvie Fol, et Benjamin Motte-Baumvol. « Faire face aux inégalités de mobilité: Tactiques, stratégies et projets des ménages pauvres en périphérie parisienne ». *Cybergeo*, 15 janvier 2015. <https://doi.org/10.4000/cybergeo.26697>.
- Oblet, Thierry. « 33. La ville solidaire au pouvoir des maires ». In *Repenser la solidarité*, 653-68. Quadrige. Paris cedex 14: Presses Universitaires de France, 2011. <https://doi.org/10.3917/puf.pauga.2011.01.0653>.
- Pochet, Pascal, et Remi Corget. « Entre «automobilité», proximité et sédentarité ». *Espace populations sociétés*. *Space populations societies*, no 2010/1 (1 avril 2010): 69-81. <https://doi.org/10.4000/eps.4604>.
- Poirel, Maylis. « Mobilité des personnes âgées dans les territoires ruraux: quelles perspectives en France? » *Trayectorias Humanas Trascontinentales*, no 12 (7 décembre 2021). <https://doi.org/10.25965/trahs.4190>.
- Rénahy, Nicolas. « Classes populaires et capital d'autochtonie », 2010. https://www.regards-sociologiques.fr/wp-content/uploads/2020/04/rs_40_2010_2_renahy.pdf.