

ATELIER PRECARE 2025-2026

Précarité et mobilités dans une ville moyenne : quand l'accessibilité fait enjeu

ÉTUDE D'AUXERRE ET DE SON
AGGLOMÉRATION

Synthèse

Antonin Brunault
Lola Chollet
Julie Dufour
Anaëlle Jamet-Plantin
Lisa Lacoste
Clément Peyrilles
Sous la direction de Christophe Quéva

Contexte et objectifs de l'atelier

Dans le cadre de notre Master 2, les membres du programme ANR PREcare nous ont confié une mission de recherche-action portant sur l'agglomération d'Auxerre (Yonne). En concertation avec des représentants de la Croix-Rouge française (Croix-Rouge Mobilités), la commande de l'atelier 2025-2026 a été ciblée sur la thématique « précarité et mobilités ». Notre travail consistait à appréhender les notions de précarité et de mobilités au sein de l'agglomération d'Auxerre, ainsi que les actions publiques et associatives mises en œuvre, en proposant une approche à la fois théorique et opérationnelle. L'atelier s'est déroulé entre novembre 2025 et mars 2026, et a été encadré par Christophe Quéva, maître de conférences en géographie à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne et responsable pédagogique de l'atelier.

Il présentait trois objectifs principaux :

- Objectif 1 : Un **diagnostic croisé des enjeux de précarité et de mobilité** dans l'agglomération d'Auxerre ;
- Objectif 2 : Une **analyse des actions publiques et associatives mises en œuvre dans le domaine des mobilités** (transports publics, transport à la demande, mobilités actives, partagées, solidaires, etc.) ;
- Objectif 3 : Une **analyse de la réception de dispositifs de mobilité solidaire** mis en place par les acteurs locaux, à travers une enquête exploratoire sur un échantillon réduit de personnes bénéficiaires.

Ce travail contribue à alimenter les analyses réalisées par les chercheurs et enseignants-chercheurs de l'équipe PREcare sur la précarité et les solidarités dans les villes petites et moyennes, et à apporter un éclairage au travail réalisé par les équipes de la Croix-Rouge à Auxerre et dans d'autres contextes. Dans ce cadre, nous avons mobilisé de manière transversale les différentes méthodes et travaux du programme PREcare, notamment : le choix des indicateurs de précarité à l'échelle locale pour le diagnostic, la réalisation d'enquêtes auprès des populations vulnérables ainsi que l'analyse des stratégies d'action mises en œuvre.

Par ailleurs, la Croix-Rouge Mobilités a été associée à la rédaction du cahier des charges de l'atelier afin de donner une dimension opérationnelle au travail de recherche. Plus généralement, cet atelier permet d'alimenter les réflexions de la Croix-Rouge et des autres associations investies dans les mobilités solidaires quant à la prise en compte des situations de précarité et aux formes d'actions mises en œuvre. Les analyses proposées portent à la fois sur le fonctionnement des réseaux locaux d'acteurs (associatifs, publics, citoyens...) et, de manière complémentaire, sur la manière dont certains dispositifs de mobilité solidaire sont perçus et reçus par des bénéficiaires.

Le rapport final a été remis en mars 2026 à l'Université Gustave Eiffel, commanditaire et financeur de l'étude. La synthèse ici proposée vise à rendre compte des principaux résultats. Accessible publiquement, elle est notamment destinée aux acteurs locaux que nous avons rencontrés et que nous remercions sincèrement pour leurs contributions à cette recherche.



Villes moyennes, précarité et mobilités : un état de l'art

La ville moyenne est un objet d'étude complexe à définir. L'INSEE (2011) retient un seuil de population compris entre 20 000 et 100 000 habitants pour l'unité urbaine (agglomération). Ces seuils restent relatifs ; le géographe Roger Brunet parle d'ailleurs de la ville moyenne comme d'un « objet réel non identifié » (1997), aux contours flous et aux caractères multiples selon les contextes. La ville moyenne présente la spécificité d'occuper une place intermédiaire entre métropole et petite ville (Santamaria, 2012).

I- Mobilités et précarités dans les villes moyennes : cadres et enjeux

Les villes moyennes sont de plus en plus soumises à des enjeux de compétitivité (Chouraqui, 2024), alors qu'elles sont pour beaucoup fragilisées (Quéva, 2026). En effet, beaucoup connaissent une décroissance économique et démographique (Berroir *et al.*, 2019 ; Guéraud, 2021). Les **inégalités** entre centres et périphéries sont parfois marquées, avec des centres fragilisés et des communes environnantes souvent plus favorisées (Gaudin, 2013 ; Chouraqui, 2023 ; Quéva, 2026).

Beaucoup de villes moyennes sont marquées par les **processus de précarisation** (Gourdon *et al.*, 2025). La pauvreté renvoie à une situation quantifiable et mesurable à partir d'indicateurs économiques, tandis que la précarité est une notion plus large et subjective, qui ne se limite pas à une insuffisance des ressources matérielles (Pierret, 2013). Dans le cadre de l'emploi, la précarité peut s'associer au risque de la perte de celui-ci ou dans les contrats de travail précaires – ce que le sociologue Serge Paugam (2007) appelle les « salariés de la précarité ». Dans un cadre social, la précarité renvoie à un affaiblissement des liens sociaux et des espaces d'intégration, et contribue à une raréfaction des liens et des pratiques de sociabilité pouvant conduire à l'isolement social (Pierret, 2013). Elle renvoie également à la perte d'interdépendance et de solidarité (Bresson, 2020). La précarité peut aussi relever de difficultés à se déplacer : on parle de précarité-mobilité (Gallez, 2000).

La mobilité quotidienne ne se réduit pas au déplacement effectif, mais renvoie à une capacité à se déplacer, étroitement dépendante des ressources sociales,

économiques et spatiales des individus (Fol & Gallez, 2017). Les pratiques et les marges de manœuvre de mobilités sont différenciées en fonction du lieu de vie (Orfeuil & Ripoll, 2015). Les villes moyennes se distinguent par une forte **dépendance à l'automobile**, du fait d'une offre de transports alternatifs limitée et d'une polarisation d'espaces ruraux fortement dépendants (Cerema, 2019 ; Chouraqui *et al.*, 2025). Certains groupes sociaux sont exclus du droit à la mobilité en raison de la « dépendance automobile » (Dupuy, 1999). La non-motorisation est alors un puissant facteur de renforcement des inégalités sociales et spatiales (Gallez, 2000). Dans ces territoires, il existe une « **injonction à la mobilité** » (Fol, 2009). L'accès à l'emploi, aux services ou aux réseaux sociaux suppose une capacité d'adaptation et de déplacement permanent, qui pénalise fortement les populations précaires pour lesquelles se déplacer relève davantage d'une contrainte que d'un choix.

II- Agir face aux situations de précarité dans les villes moyennes

Plusieurs travaux soulignent que la précarité économique s'accompagne souvent d'une fragilisation, voire d'une **rupture des liens sociaux**, pouvant conduire à des situations d'isolement (Bresson, 2007). Cette perte de soutiens relationnels constitue alors un facteur aggravant des difficultés de mobilité, l'entraide informelle occupant une place centrale dans les solutions de mobilité pour les individus les plus précaires (Coutard, Dupuy & Fol, 2002). Cette **entraide** mobilise le réseau local, fondé sur le capital social (Bourdieu, 1980) et le capital d'autochtonie (Rénahy, 2005). Ce dernier est particulièrement déterminant pour les individus disposant de faibles capitaux économiques et culturels, pour lesquels l'ancrage local constitue l'une des principales ressources mobilisables (Aouni *et al.*, 2019 ; Rénahy, 2010).

Le **secteur associatif** œuvre en grande partie contre l'exclusion des plus isolés et des plus vulnérables, et l'inscription du « droit à la mobilité » dans la LOM marque une reconnaissance institutionnelle des enjeux de mobilité. Cependant, il semble que l'action associative apparaisse comme une forme de substitution face à l'inadéquation de certaines politiques publiques, et non comme une simple complémentarité (Quéva *et al.*, 2023). L'action associative ne peut être appréhendée sans prendre en compte sa structuration en réseau, en analysant donc

les dynamiques relationnelles (Merklé, 2004 ; Granier, 2005), afin de comprendre l’articulation des actions, le ciblage des publics et le développement de services complémentaires. À Auxerre, certaines de ces conclusions sont observées.

Méthodes mobilisées : analyses statistiques et enquêtes

Après un travail de diagnostic des enjeux de précarité sur le territoire auxerrois (novembre-décembre 2025), une enquête de terrain a été réalisée entre janvier et mars 2026. Le **diagnostic territorial** fait ressortir des situations de précarité marquées dans la commune-centre, et des contraintes de mobilité dans les communes aux alentours, au regard de la dépendance automobile et de la faiblesse relative des transports en commun, comme dans de nombreuses villes moyennes. Ce diagnostic a été réalisé à partir de l’analyse de données statistiques, de documents institutionnels et d’études existantes portant sur les dynamiques sociales et spatiales du territoire. L’**enquête de terrain** a permis d’approfondir les premières analyses en s’intéressant aux témoignages des acteurs locaux qui interviennent quotidiennement auprès de publics en situation de fragilité sociale ou économique sur le territoire. Dans ce cadre, les structures associatives et institutionnelles occupent une position privilégiée d’observation dans notre travail. Par leur activité, elles sont en contact direct avec des habitants confrontés à des difficultés multiples – emploi, logement, accès aux droits, isolement social – au sein desquelles les enjeux de mobilité apparaissent de manière transversale.

L’objectif de cette enquête était double. Il s’agissait, d’une part, de comprendre comment les acteurs locaux identifient et interprètent les difficultés de mobilité rencontrées par les publics qu’ils accompagnent. D’autre part, l’objectif était d’analyser la manière dont ces enjeux sont pris en compte dans les dispositifs d’aide et dans les pratiques professionnelles ou bénévoles au sein des tissus associatifs et institutionnels locaux. La méthodologie adoptée reposait sur une approche qualitative, combinant entretiens semi-directifs, observations de terrain et analyse documentaire. Au total, **36 entretiens ont été réalisés**. Les échanges se sont structurés autour de thématiques communes, abordées avec tous les interlocuteurs, tout en laissant à chacun-e la possibilité de développer sa propre analyse des situations rencontrées. Une grille d’entretien commune a été élaborée

au préalable, puis adaptée selon le profil des acteurs rencontrés (associations, institutions et entreprises). Cinq périodes d’enquêtes ont été menées à Auxerre : deux séjours d’une semaine, une journée exploratoire, une journée avec les bénéficiaires du Secours Catholique et une présence à la nuit de la solidarité nous ayant permis de bénéficier d’une proximité exceptionnelle avec les acteurs associatifs et les bénéficiaires.

Parallèlement aux entretiens, des déplacements ont été réalisés dans différents secteurs de l’agglomération - centre-ville, quartiers prioritaires de la ville et communes périphériques proches comme Appoigny et Monéteau - afin de mieux appréhender les conditions d’accessibilité aux services, les distances à parcourir et les contraintes spatiales susceptibles d’influencer les pratiques de mobilité. Ces observations nous ont permis de mobiliser une approche sensible de l’espace. Nous avons également analysé la presse locale afin de mettre en perspective les thèmes étudiés.

	Nom de la structure	Domaine(s) d'intervention
Acteurs institutionnels	Préfecture de l'Yonne	Emploi Précarité
	CA de l'Auxerrois	Mobilités
	Unité territoriale des solidarités (UTS)	Précarité
	Mission Locale	Emploi Jeunesse
	CADA	Précarité
	CCAS	Précarité
	EPNAK	Emploi
	France Travail	Emploi
	Maison de l'emploi	Emploi
Associations	Banque alimentaire de l'Yonne	Précarité
	Croix-Rouge Mobilités	Mobilités
	Mobil'Eco	Mobilités Emploi
	Epicerie solidaire	Précarité
	Aube	Précarité Jeunesse
	La Roue Libre	Mobilités
	Auxerrevice des démunis	Précarité
	Secours catholique	Précarité
	Restos du cœur	Précarité
	Secours populaire	Précarité
Mobilités 89	Mobilités	
Entreprises	Fifteen (DSP vélo en libre-service)	Mobilités
	Keolis (DSP réseau de transports en commun)	Mobilités
	JBMF Formation (auto-école)	Mobilités
	Synergie Interim (agence d'interim)	Emploi

Fig. 1 : Tableau des structures rencontrées suivant le type et le domaine d’intervention - Réalisation de groupe, Atelier PREcare 2026

Mobilités et précarité, une interdépendance défavorable sur le territoire auxerrois

Le diagnostic territorial et les entretiens avec les acteurs locaux ont fait ressortir un constat central sur le territoire : mobilités et précarité apparaissent étroitement liées.

Une dépendance automobile renforcée par la rétraction des commerces et des services sur le territoire auxerrois

Le territoire auxerrois se caractérise par **une forte dépendance automobile, liée à la répartition spatiale des services, des emplois et des populations**. L'accès à ces ressources repose largement sur les moyens individuels, notamment la possession d'un véhicule personnel. Cette situation s'explique par une concentration des activités dans la ville-centre, Auxerre, ainsi que dans les zones d'activités périphériques, difficiles d'accès sans voiture. Le caractère largement rural du département, structuré autour de deux pôles urbains (Auxerre et Sens), oblige également les habitants des communes environnantes à parcourir des distances souvent longues. L'offre de transport en commun, limitée et peu adaptée aux horaires atypiques, renforce ce phénomène de dépendance, plus particulièrement marqué dans les espaces ruraux et périurbains.

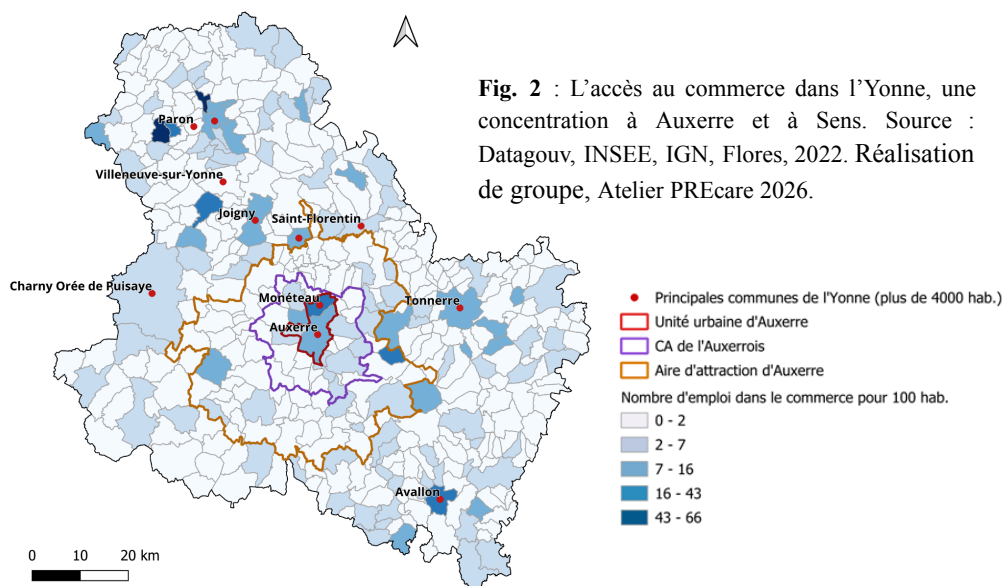


Fig. 2 : L'accès au commerce dans l'Yonne, une concentration à Auxerre et à Sens. Source : Datagouv, INSEE, IGN, Flores, 2022. Réalisation de groupe, Atelier PREcare 2026.

Une précarité multidimensionnelle, résultat d'un cumul de facteurs de vulnérabilité

Ainsi, la dépendance à l'automobile (Dupuy, 1999) constitue un facteur d'inégalités, dont les effets pèsent particulièrement sur les publics les plus fragiles. Les entretiens avec les acteurs locaux font ressortir une pluralité de formes de précarité sur l'Auxerrois. Dans ce cadre d'accès inégal aux services, **les situations de précarité observées sont majoritairement le résultat d'un cumul de facteurs de vulnérabilité**. Les contraintes économiques, liées à des ressources financières limitées, se combinent à des fragilités sociales, telles que l'isolement ou les difficultés d'insertion professionnelle. L'éloignement géographique des services en milieu rural accentue les difficultés d'accès, tandis que certains freins psychologiques, comme la peur de sortir du quartier, peuvent limiter les déplacements. Ces vulnérabilités concernent un public varié : les familles monoparentales, les jeunes, les personnes âgées vivant en milieu rural, les personnes en situation de handicap ou encore les bénéficiaires du Revenu de Solidarité Active (RSA).

Un cercle vicieux entre précarité et mobilités

Ainsi, les analyses des entretiens soulignent une imbrication étroite entre mobilité et précarité sur le territoire auxerrois. Les difficultés de déplacement apparaissent à la fois comme conséquence des situations de précarité, mais aussi comme un facteur aggravant, en limitant l'accès aux ressources territoriales (emploi, services, équipements). En ce sens, **la dépendance automobile agit comme un facteur d'exclusion des ménages non motorisés**, confrontés à des ressources financières limitées et à une offre de transport peu performante (Motte-Baumvol, 2007). Dans l'Auxerrois, la mobilité joue alors un rôle central, au cœur des dynamiques sociales et territoriales. Les inégalités de mobilité contribuent à renforcer les inégalités sociales, participant à la reproduction des situations de vulnérabilité.

« On a beaucoup de bénéficiaires du RSA qui sont bloqués dans leur recherche d'emploi parce que dès qu'il faut sortir d'Auxerre pour trouver un job, s'ils n'ont pas de voiture, c'est compliqué »

(Une personne enquêtée dans une structure de solidarité, janvier 2026).

Dispositifs de transport pour les publics précaires : des réponses fragmentées, fragiles et partielles

Une approche des autorités organisatrices de la mobilité centrée transport

Les dispositifs de mobilité à destination des publics précaires à Auxerre s'inscrivent dans **un mouvement d'institutionnalisation du transport solidaire**, impulsé par la LOM et la montée en compétence des EPCI (Établissements publics de coopération intercommunale). L'enquête montre que ces derniers cherchent à intégrer les besoins spécifiques de publics vulnérables en développant des dispositifs de droit commun dans une logique universaliste. Concrètement, pour la communauté d'agglomération (CA) de l'Auxerrois, cela se traduit par une adaptation de l'offre existante : modulation de la tarification sociale et amélioration de la desserte – plage horaire étendue et fréquence de desserte augmentée en zones d'activités industrielles et quartiers prioritaires. Consciente de la réponse partielle que le réseau historique apporte, la CA déploie également un transport à la demande, captant des publics précaires par un système « convergent-divergent » permettant d'individualiser le service. Elle maille enfin son ressort territorial de vélos en libre-service, et soutient le covoiturage en partenariat avec certains EPCI limitrophes par des aides financières, dans une logique d'offres différenciées de transport : multiplier les modes à disposition pour répondre à chaque besoin.

La socialisation inachevée des dispositifs de transport

Toutefois, cette approche se heurte à la diversité des situations de précarité, sans pouvoir toujours apporter une réponse adaptée aux besoins de chacun. **Le transport collectif présente un paradoxe** : s'il garantit une accessibilité théorique et une solidarité financière en matière de transport, il demeure souvent inadapté aux contraintes des usagers précaires : horaires atypiques ou de nuit, multimodalité inhérente à la précarité, absence dans le périurbain.

« Les horaires décalés... Il n'y aura pas de moyen de mobilité collective qui correspondra au fait d'aller bosser à 5h. »
(Une personne enquêtée dans une structure locale de solidarité, janvier 2026).

Par ailleurs, les dispositifs restent circonscrits à **des périmètres administratifs qui ne correspondent pas nécessairement aux espaces de vie et d'activité des personnes**, faute de partenariats entre autorités organisatrices, générant parfois des discontinuités dans les parcours. Notre rapport de recherche met en évidence un relatif angle mort dans les stratégies mises en œuvre : l'infrastructure. Par exemple, les politiques de mobilité se concentrent sur les services sans intégrer l'adaptation des voiries, rendant l'usage du vélo dangereux. Ces limites s'expliquent par des arbitrages budgétaires contraints et concurrentiels. De plus, le développement de la desserte en transport à la demande se heurte à l'ambition d'écologisation de la flotte de véhicules au coût d'achat supérieur. Ces tensions maintiennent le service en état de saturation et dans l'incapacité de répondre à tous les besoins.

Des initiatives associatives à destination des besoins en mobilité des publics précaires

Dans ce contexte, **les initiatives associatives de transport d'utilité sociale apparaissent comme des dispositifs complémentaires, capables de répondre plus finement aux besoins non couverts**. En se détachant des principes d'universalité et des périmètres institutionnels, elles privilégient une logique d'action ciblée, avec des services soumis à des conditions de ressource, une souplesse organisationnelle et une diversité de prescripteurs en proximité des publics. D'après l'enquête, ces dispositifs permettent de combler certains « vides » géographiques. Néanmoins, leur portée reste limitée, étant dépendantes de financements fragiles et soumises à un cadre réglementaire contraignant.

« Vu que l'agglomération a une solution de TAD, les demandes qui restent aux associations, c'est du 20 ou 50 km. Vous avez un coût pour l'association qui est juste complètement inadapté. Nous, on en a une qui vient de déposer le bilan. »
(Un élu de la CA de l'Auxerrois, janvier 2026).

Ces initiatives proposent un accès conditionnel, souvent ponctuel. Leur principal atout réside dans leur autonomie vis-à-vis des dispositifs institutionnels. Cela leur permet de développer une approche des mobilités qui ne se limite pas seulement aux solutions de transport, mais implique également l'accès aux droits.

Au-delà des dispositifs de transport : mobilité inversée, autonomie des personnes et stratégies informelles

Les dispositifs institutionnels et associatifs de mobilité vus précédemment offrent aux personnes en situation de précarité un panel de solutions de transports, sans pouvoir évidemment répondre à tous les besoins. En outre, ces approches présentent des limites en ce qu'elles maintiennent les personnes dans une position de dépendance à l'égard de ces services, et s'inscrivent dans une logique assez réductrice et contraignante d'accès aux ressources, que certains auteurs qualifient d'« *injonction à la mobilité* » (Fol, 2009). Dans ce contexte, d'autres pistes d'action existent.

Au-delà de la prise en charge des déplacements : le développement de la capacité des personnes à se déplacer par elles-mêmes

Les acteurs institutionnels et associatifs de l'Auxerrois ont progressivement développé un ensemble d'initiatives destinées à **renforcer l'autonomie en matière de mobilité des publics précaires**. Dans un territoire comme l'Auxerrois, où les services de transports sont limités, la possession du permis de conduire et d'un véhicule constitue bien souvent un facteur déterminant dans l'accès à l'emploi :

« Effectivement, beaucoup d'employeurs vont regarder sur le CV s'il y a écrit permis B »
(Une personne enquêtée à la Mission locale, février 2026).

La voiture offre en effet plus de flexibilité et d'autonomie aux habitants. Dans ce contexte, plusieurs dispositifs facilitent l'accès à un véhicule ou au permis de conduire. L'ADIE et le Secours Catholique proposent ainsi des solutions de micro financement pour l'achat d'un véhicule d'occasion, tandis que l'UTS, la Maison de l'Emploi et la Mission Locale accompagnent les publics dans leurs démarches d'accès au permis. Pour autant, ces dispositifs se heurtent à des limites structurelles importantes. Les contraintes économiques liées au coût de l'automobile, de l'essence, ainsi que la diminution récente des financements publics réduisent la portée des politiques d'autonomisation.

Rapprocher les services des habitants

La mobilité n'est pas l'unique solution d'accès aux ressources. Certaines initiatives visent à organiser le déplacement, non plus des habitants, mais des biens, des services ou des professionnels au plus près des populations (Tourot, 2025). Ces dispositifs, qualifiés de « **mobilité inversée** » ou d'« aller vers » contribuent à atténuer l'« *injonction à la mobilité* » (Fol, 2009), qui peut accentuer les situations de précarité. Ils prennent la forme de services itinérants (commerces, coiffeurs, aides à domicile) ou d'actions locales, comme le *Familybus* de la PMI, le *Fraternibus* du Secours Catholique, les permanences de l'UTS ou encore le Bus des services publics de l'Yonne. Si ces actions garantissent un égal accès aux droits et aux services tant en milieu rural qu'en zone urbaine, elles relèvent néanmoins

d'un enjeu plus structurel : celui d'un rééquilibrage territorial visant à rapprocher durablement les lieux de vie, les services et les opportunités d'emploi. En effet, penser l'accessibilité uniquement par la mobilité revient à traiter les conséquences des déséquilibres territoriaux, tandis qu'une approche par l'aménagement devrait surtout agir sur les causes profondes.



Fig. 3 : Fraternibus de l'Yonne.

Source : Nuit des Solidarités. Atelier PREcare 2026

Pratiques informelles : mobiliser son réseau social

L'autonomisation émane parfois directement des personnes en situation de précarité. Les réseaux sociaux et familiaux occupent une place déterminante pour favoriser la mobilité (Fol, 2010). Ainsi, les personnes en situation de précarité font parfois appel à leurs proches pour organiser du covoiturage ou alors utiliser leur voiture

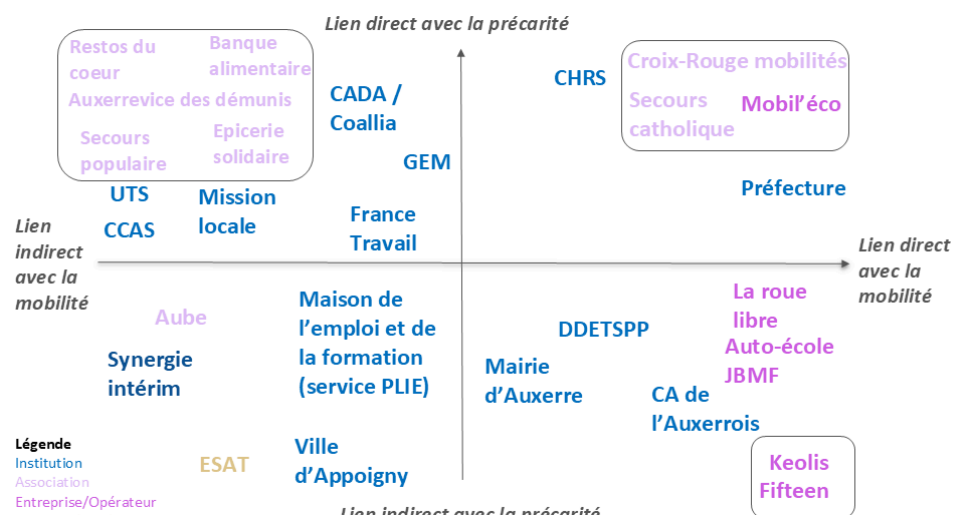
afin d'accéder aux lieux d'emploi, de commerces ou aux structures d'accompagnement.

Un système d'acteurs dense marqué par des limites importantes en matière de coordination, de circulation de l'information et de structuration de l'action collective

Il ressort de notre étude que le système d'acteurs locaux impliqués dans la lutte contre la précarité et les difficultés de mobilité dans l'Auxerrois est particulièrement dense. Il est cependant marqué par des limites importantes en matière de coordination, de circulation de l'information et de structuration de l'action collective.

Tout d'abord, le territoire se caractérise par un **tissu associatif foisonnant**, composé de nombreuses structures intervenant dans des domaines variés (aide alimentaire, insertion, mobilité, accompagnement social). Le schéma montre la diversité des associations intervenant dans les champs de la mobilité et de la précarité. Cette diversité constitue une richesse, car elle permet de répondre à une pluralité de besoins et de publics. Cependant, cette multiplicité d'acteurs s'accompagne d'une **dispersion des actions, souvent peu lisibles à l'échelle globale**.

Fig. 4 : Panorama des acteurs et de leurs liens avec la précarité et la mobilité
Réalisation du groupe, Atelier Precare 2026.



Ensuite, les relations entre acteurs reposent largement sur **des logiques d'interconnaissance**. Les structures se connaissent, échangent ponctuellement et peuvent coopérer de manière informelle, notamment à travers des réseaux professionnels ou des relations interpersonnelles. Toutefois, cette interconnaissance ne signifie pas une réelle connaissance des dispositifs existants. Les acteurs maîtrisent souvent mal les actions menées par les autres structures, ce qui limite leur capacité à orienter efficacement les publics.

Par ailleurs, le fonctionnement du système d'acteurs est fortement marqué par un manque de coordination. **Les structures agissent fréquemment en silo**, avec des logiques propres liées à leurs missions, leurs financements ou leurs contraintes institutionnelles. Ce cloisonnement est renforcé par des cadres réglementaires et contractuels qui segmentent l'action publique et associative. Il en résulte une circulation insuffisante de l'information, limitant les synergies possibles et générant parfois des redondances ou des manques dans l'offre de services.

Enfin, au-delà des questions organisationnelles, des **visions différenciées de l'action à mener** entre les acteurs et l'**absence de diagnostic partagé** sur les enjeux de précarité et de mobilité contribuent à fragmenter les interventions. Certains privilégient une approche centrée sur l'offre de transport, tandis que d'autres insistent sur l'accompagnement social ou la réduction des besoins de mobilité. À cela s'ajoutent des contraintes financières et politiques, qui fragilisent les initiatives et limitent leur pérennité.

Ainsi, malgré une forte mobilisation locale et une interconnaissance réelle entre acteurs, le système apparaît comme peu structuré dans son ensemble à l'échelle de l'Auxerrois, ce qui constitue un frein à l'efficacité globale des actions menées en faveur des publics précaires.

Précarité et mobilités quotidiennes dans l'Auxerrois : fragilités et foisonnement de l'action locale

Conclusion : quand l'accessibilité fait enjeu pour les acteurs locaux

Cette étude s'inscrit dans une perspective de compréhension des relations entre précarité et mobilités quotidiennes dans le contexte des villes moyennes françaises, caractérisées par de multiples fragilités socio-économiques. Elle met en lumière les difficultés économiques, sociales, et physiques inhérentes aux mobilités des personnes précaires, des difficultés qui s'entrecroisent et s'accroissent entre elles.

L'étude confirme que **la capacité à se déplacer est une condition pour accéder aux ressources essentielles**. Dans l'Auxerrois, caractérisé par une organisation spatiale étendue des services et des activités relativement, la mobilité devient un enjeu de premier ordre pour assurer une intégration professionnelle et sociale. Les publics précaires y subissent une injonction à la mobilité, particulièrement complexe à appréhender par la diversité des acteurs locaux. Les contraintes de déplacement apparaissent comme un facteur structurant des trajectoires de précarité. Cette relation entre précarité et mobilité est d'autant plus marquée que la dépendance à la voiture est forte dans le territoire du fait des contraintes liées à l'usage de ce mode.

Les dispositifs déployés montrent l'orientation des institutions locales vers le **développement des mobilités solidaires** et le **rôle structurant des associations** dans l'identification des situations de précarité liées à la mobilité. Le système d'initiatives locales est marqué par une certaine fragmentation. Les relations entre acteurs reposent largement sur **des coopérations informelles** et sur des **relations interpersonnelles**, qui facilitent parfois les échanges, mais ne suffisent pas toujours à structurer une stratégie territoriale cohérente et durable. Les divergences de représentations de la précarité entre institutions, associations et opérateurs de transport contribuent également à complexifier la coordination des initiatives. Certains individus non identifiés par les associations prescriptives peuvent ainsi se retrouver à l'écart des dispositifs dont ils pourraient être bénéficiaires.

Dans une perspective plus large, l'étude met en exergue des contraintes structurelles qui pèsent sur les initiatives en matière de mobilité des personnes

précaires. Les actions mises en œuvre sont limitées par (1) des ressources budgétaires restreintes, (2) des temporalités politiques parfois incertaines, et (3) des complexités institutionnelles qui caractérisent l'organisation des compétences en matière de transport et d'action sociale.

Finalement, la mise en œuvre de solutions pérennes pour répondre aux difficultés de mobilité des populations précaires se heurte souvent à des financements court-termistes, empêchant la mise en place de projets durables de lutte contre la précarité.

Perspectives : l'élaboration de fiches-actions

Les résultats de cette étude invitent à **renforcer les collaborations entre chercheurs, institutions et acteurs associatifs** afin de mieux comprendre les besoins des populations et d'expérimenter des solutions adaptées aux contextes locaux. Dans cette perspective, trois **fiches-actions** ont été élaborées afin de proposer des pistes d'interventions concrètes et adaptées aux réalités du territoire. Elles s'adressent principalement aux acteurs locaux – associations, institutions et collectivités – intervenant auprès des publics en situation de précarité, et visent à renforcer à la fois la lisibilité, la coordination et l'efficacité des dispositifs existants.

Les trois fiches actions proposent des pistes pour :

- **Structurer un système d'acteurs locaux de la mobilité ;**
- **Sensibiliser les acteurs institutionnels à la diversité des situations de mobilité des publics précaires ;**
- **Accompagnement des personnes en situation de précarité et diffusion de l'information sur les dispositifs de mobilité existants**

Productions réalisées dans le cadre de l'atelier

Rapport d'étude : *Précarité et mobilités dans une ville moyenne : quand l'accessibilité fait enjeu. Etude d'Auxerre et de son agglomération*, 2026, 246 p.

Fiches actions ci-avant mentionnées

Fiche thématique : *Croix-Rouge Mobilités : La mobilité solidaire, un outil pour les associations et les publics précaires*

Bibliographie

AOUANI S., ORANGE S., RENARD F. « Les ressources de la proximité. Capital d'autochtonie et engagements locaux des jeunes femmes d'origine populaire et rurale ». *Revue française des affaires sociales* [En ligne]. 7 août 2019. n°2, p. 167-189. Disponible sur : < <https://doi.org/10.3917/rfas.192.0167> >

BERROIR S., FOL S., QUÉVA C., SANTAMARIA F. « Villes moyennes et dévitalisation des centres : les politiques publiques face aux enjeux d'égalité territoriale ». *Belgeo. Revue belge de géographie* [En ligne]. 10 juillet 2019. n°3. Disponible sur : < <https://doi.org/10.4000/belgeo.33736> >

BOURDIEU P. « Le capital social ». *Actes de la recherche en sciences sociales* [En ligne]. 1980. Vol. 31, n°1. Disponible sur : < https://www.persee-fr.ezpaarse.univ-paris1.fr/issue/arss_0335-5322_1980_num_31_1 >

BRESSON M. *Sociologie de la précarité*, Armand Colin, 2007. 126 p.

BRUNET R. « Villes moyennes, point de vue de géographe », *Les villes moyennes, espace, société, patrimoine*, PUL, Lyon, 1997.

CHOURAQUI J *et al.*, « Lutter contre les contraintes de mobilité dans les villes petites et moyennes : action publique et solidarités locales », *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement* [En ligne], 64-65 | 2025, DOI : <https://doi.org/10.4000/14zlw>.

CHOURAQUI J. « L'État au chevet des territoires délaissés ? Action cœur de ville et retour des villes moyennes à l'agenda politique national. » In *Mouvements*, 118(3), 2025, p. 112-119. <https://doi-org.ezpaarse.univ-paris1.fr/10.3917/mouv.118.0112>.

COUTARD O., DUPUY G., FOL S. « La pauvreté périurbaine : dépendance locale ou dépendance automobile ? ». *Espaces et sociétés* [En ligne]. 2002. Vol. 108, n°1, p. 155-176. Disponible sur : < <https://doi.org/10.3917/esp.g2002.108n1.0155> >

GOURDON P., DELAGE M. *et al.*, « Analyse multidimensionnelle de la précarité dans le système urbain français », *Cybergeo: European Journal of Geography* [En ligne], Espace, Société, Territoire, 2025, document 1100, DOI : <https://doi.org/10.4000/158w7>

DUPUY G. « From the «magic circle» to «automobile dependence»: measurements and political implications ». *Transport Policy*. 1 janvier 1999. Vol. 6, n°1, p. 1-17. [https://doi.org/10.1016/S0967-070X\(98\)00028-6](https://doi.org/10.1016/S0967-070X(98)00028-6)

FOL S. « La mobilité des pauvres. Pratiques d'habitants et politiques publiques. » *Projet 318*. 2009. n°5, p. 97-97

FOL S. « Mobilité et ancrage dans les quartiers pauvres : Les ressources de la proximité ». *Regards sociologiques*. 2010. Vol. 40, n°17.

FOL S., GALLEZ C. « Evaluer les inégalités sociales d'accès aux ressources. Intérêt d'une approche fondée sur l'accessibilité ». *Riurba*. 2017. n°4, p. 19.

GALLEZ C. « La dépendance automobile. Symptômes, analyse, diagnostique, traitement (Gabriel Dupuy) ». 2000. Disponible sur : < https://www.persee.fr/doc/flux_1154-2721_2000_num_16_39_1701 >

GAUDIN S. « Villes moyennes et rénovation urbaine : discours et actions d'une transaction spatiale. Exemples pris en Bretagne » 2013.

JOUANNO C., HUMMEL C. *Les femmes et l'automobile : un enjeu de lutte contre la précarité, d'orientation professionnelle et de déconstruction des stéréotypes* [En ligne]. [s.l.] : Sénat, 2016. Disponible sur : < <https://www.senat.fr/rap/r15-835/r15-835.html> >

MERCKLÉ P. *Sociologie des réseaux sociaux*. La Découverte, 2004. 128 p.

MOTTE-BAUMVOL B. « La dépendance automobile pour l'accès des ménages aux services : Le cas de la grande couronne francilienne ». *Revue d'Économie Rég. & Urbaine*. 2007. n°5, p. 897-919. <https://doi.org/10.3917/reru.075.0897>

ORFEUIL J.-P., RIPOLL F. *Accès et mobilités : les nouvelles inégalités*. Infolio, 2015. 2020 p.

PAUGAM S. « L'insécurité grandissante de l'emploi. Le salarié de la précarité : Les nouvelles formes de l'intégration professionnelle. », *Le salarié de la précarité*, 2007, p. 59-94.

PIERRET R. « Qu'est-ce que la précarité ? » *Socio. La nouvelle revue des sciences sociales* [En ligne]. 16 décembre 2013. n°2, p. 307-330. Disponible sur : < <https://doi.org/10.4000/socio.511> >

QUÉVA C., *Rurapolis – La ville hors des métropoles. Centralités, inégalités et solidarités*, EHESS, Habilitation à diriger des recherches, 294 p.

QUÉVA C., BÉJI A., DUCHÊNE M., MORTIER F., TORRE A., VALCKE M. « La vulnérabilité sociale et territoriale des centres des petites villes : quels enjeux pour l'action publique et associative ? » *Espace populations sociétés. Space populations societies* [En ligne]. 22 novembre 2023. n°2023/1. Disponible sur : < <https://doi.org/10.4000/eps.13453> >

RENAHY N. *Les gars du coin. Enquête sur une jeunesse rurale*. La Découverte, 2005. 284 p.

RENAHY N. « Classes populaires et capital d'autochtonie ». *Regards sociologiques*. 2010. n°40, p. 18.

SANTAMARIA F. « Les villes moyennes françaises et leur rôle en matière d'aménagement du territoire : vers de nouvelles perspectives ? » *Norois. Environnement, aménagement, société* [En ligne]. 30 mars 2012. n°223, p. 13-30. Disponible sur : < <https://doi.org/10.4000/norois.4180> >