



# ACCOMPAGNEMENT AU CHANGEMENT DE COMPORTEMENT

18 / 01 / 2022



**Delphine LABBOUZ,**  
psychosociologue  
indépendante



FICHE MÉTHODOLOGIQUE  
**MOBILITÉ**

# SOMMAIRE

|      |  |    |
|------|--|----|
| I.   | CONTEXTE DE L'ÉTUDE  | 3  |
| II.  | OBJECTIFS  | 4  |
| III. | LA "MAISON ITINÉRANTE DE LA MOBILITÉ" :<br>RÉPONSE À LA MOBILITÉ EN ZONE PEU DENSE ?                                     | 4  |
| IV.  | FREINS ET LEVIERS  | 5  |
|      | 1) PRINCIPALES CONCLUSIONS DE L'ÉTUDE  | 5  |
|      | 2) CONDITIONS DE RÉUSSITE  | 7  |
| V.   | UN TERRITOIRE PEU DENSE, FRAPPÉ PAR LA CRISE   | 8  |
| VI.  | MÉTHODE PROPOSÉE   | 8  |
|      | 1) POPULATION CIBLE  | 8  |
|      | 2) PLAN D' ACTIONS   | 8  |
|      | A - REPENSER LA PLACE DE LA "MAISON ITINÉRANTE<br>DE LA MOBILITÉ"  | 8  |
|      | B - DÉTERMINER LE RÔLE DE SAINT-LÔ AGGLO<br>ET ANTICIPER LES BESOINS EN ANIMATION  | 9  |
|      | C - PRÉCISER LA FONCTION DE LA MAISON ITINÉRANTE<br>DE LA MOBILITÉ ET LUI DONNER LES MOYENS                              | 10 |
|      | D - METTRE LES HABITANTS À CONTRIBUTION,<br>POUR ENGAGER LES PREMIÈRES ACTIONS<br>DE LA MAISON ITINÉRANTE DE LA MOBILITÉ | 11 |
| VII. | ENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX   | 13 |

# I. CONTEXTE DE L'ÉTUDE

Saint-Lô Agglo a signé un Contrat d'Objectif Territorial Énergie Climat (**COTEC**) avec l'ADEME qui soutient des **projets territoriaux exemplaires** en matière de transition énergétique. Le **changement de comportement** a été choisi comme fil conducteur du COTEC.

Nous sommes trois consultants-chercheurs en **Sciences Humaines et Sociales (SHS)** à avoir accompagné Saint-Lô Agglo pendant 15 mois sur ce volet **comportemental**. Nous avons des profils complémentaires, des expériences professionnelles variées et des spécialités différentes (psychologie sociale, neurosciences cognitives et accompagnement du changement) qui garantissent **une approche transversale et originale**.

Nous avons réalisé une étude et des ateliers participatifs pour proposer une **méthodologie d'accompagnement au changement de comportements**, sur cinq sujets : maison itinérante de la mobilité, tarification incitative des déchets, qualité de l'air intérieur, écologie industrielle et territoriale (EIT), méthanisation.

Nous avons dans un premier temps effectué une **revue de la littérature** pour établir une **synthèse bibliographique** sur les **dimensions comportementales** à prendre en compte pour chacune des cinq actions (perceptions des usagers,

freins et leviers, conditions de réussite et techniques d'accompagnement des changements de comportements).

Dans un second temps, nous avons mené des **entretiens semi-directifs avec 18 acteurs clés** (entre 3 et 4 par action), visant à mieux comprendre les situations de départ, le contexte et les problématiques locales, les phénomènes observés et les processus psychologiques sous-jacents.

Par ailleurs, nous avons également dispensé une **formation** à destination des **élus et chargés de mission de Saint-Lô Agglo** pour leur permettre de mieux connaître et comprendre les apports des SHS, créer une culture commune, se familiariser et s'approprier le sujet, avoir un sentiment de compétence et de légitimité concernant la prise en compte des aspects humains dans les projets environnementaux. Voici le lien pour visionner la formation : <https://youtu.be/O9da-alrzBE>

Enfin, nous avons organisé, pour chacune des 5 actions, des **ateliers en intelligence collective**, regroupant au total **42 participants**, afin de co-construire une méthodologie d'accompagnement aux changements de comportements, qui soit adaptée aux problématiques du terrain.

La présente fiche méthodologique porte sur la mobilité.

## II. OBJECTIFS

Dans un contexte où les besoins se font de plus en plus pressants, tout comme la nécessité de proposer une alternative à la voiture individuelle, et les moyens pour y répondre s'amenuisent, aligner besoins et services apparaît crucial pour Saint-Lô Agglo.

Dans le cadre du COTEC, les résultats attendus de cette action sont les suivants :

- **Identifier les besoins en termes de mobilité rurale des habitants de l'agglo**, dans le but de favoriser le développement des **mobilités douces dans les zones peu denses** notamment, limiter les mobilités contraintes et rationaliser l'usage automobile.
- **Sensibiliser aux enjeux de mobilité sur ces territoires** et développer une **culture commune** qui permette d'initier une dynamique de changement de pratiques en vue de réduire la part modale de l'autosolisme.
- Organiser des réunions publiques sur la mobilité rurale et engager 5% des participants dans une dynamique de changement en matière de mobilité.

## III. LA "MAISON ITINÉRANTE DE LA MOBILITÉ" : RÉPONSE À LA MOBILITÉ EN ZONE PEU DENSE ?

Dans des **espaces peu denses**, le mode de déplacement le plus utilisé et souvent le plus efficace, est **la voiture individuelle** (70 % des déplacements se font en voiture à cause de l'offre de transport en commun plus faible et/ou moins accessible et à un mode d'habitat dispersé). **La dépendance à la mobilité individuelle a cependant un coût important** pour les habitants. Un coût aussi bien sanitaire (sécurité routière, pollutions) qu'économique (précarisation, coût global du véhicule) et social (isolement, inaccessibilité à des loisirs)

Par ailleurs, un double mouvement s'amorce, d'un côté les **besoins en mobilité** sont de plus en plus pressants (publics captifs), de l'autre les **états de crise** (environnementale, sociale, économique) s'intensifient.

De fait, la situation à Saint-Lô Agglo devient "de plus en plus difficile", avec une montée de la précarité suite aux premiers confinements lors de l'épidémie de Covid-19 notamment.

Sur Saint-Lô Agglo, le temps d'accès moyen aux équipements est de l'ordre de 15 min en voiture. L'agglo a un taux de motorisation plus élevé que ses voisins. Les principaux motifs de déplacements sont le travail puis les achats et enfin les loisirs et activités culturelles.

En s'appuyant sur les orientations établies dans le cadre du PDU volontaire, Saint-Lô Agglo souhaite mettre en place **une maison de la mobilité sous forme itinérante**, qui permettra de recueillir les besoins des habitants en termes de mobilité rurale. Ce projet est cependant encore à l'**étape de la conception**, son objectif, sa forme, et les moyens pour le mettre en œuvre sont à préciser. C'est le but de cet accompagnement, de préciser ce qui peut être fait, et la manière de le faire.

L'idée d'une maison itinérante de la mobilité, est cependant **à distinguer d'une autre action prévue par Saint-Lô Agglo qui est la "maison de la mobilité"**, qui sera mise en place et qui a pour objectif de regrouper les services à la mobilité disponibles sur le territoire.

## IV. FREINS ET LEVIERS

Pour le détail de la nature des freins et leviers, nous vous invitons à consulter la [\*\*synthèse bibliographique\*\*](#) de cette étude.

### 1) Principales conclusions de l'étude

La mobilité est un **sujet central** dans le quotidien mais qui, pour les usagers, est en partie invisible ou du moins **difficilement préhensible** car siloté par type d'usage ou mode de transport. C'est pourtant un sujet transversal aux activités quotidiennes. Par ailleurs, en termes de mobilité, et *a fortiori* en zone peu dense, **la voiture individuelle est prise comme point de référence**, un absolu, par la flexibilité, les fonctions mais aussi le statut qu'elle offre et les valeurs qui s'y rattachent. Ses inconvénients sont éclipsés, et son hégémonie culturellement et spatialement ancrée. Toutes ces **représentations partagées et souvent sociales** qui s'entremêlent et se nourrissent, freinent l'abandon de la voiture individuelle.

Alors, les **alternatives** sont considérées comme moins compétitives, peu évidentes, et associées à un coût cognitif plus important.

Il ressort de l'étude la **nécessité de partir des besoins des habitants**, car on observe un décalage important entre leurs besoins réels en termes de déplacement et l'usage qu'il est fait de la mobilité, conditionné par des perceptions erronées sur les nécessités, les trajets et la conscience des enjeux, même à leur échelle. Il est cependant nécessaire de comprendre non seulement les besoins de chacun en termes de mobilité, mais aussi **les obstacles qui rendent difficile le changement de pratique**.

Les obstacles à l'adoption d'un mode de transport alternatif à la voiture individuelle varient en fonction des **infrastructures existantes**, et d'une modalité de mobilité à l'autre (typiquement ce qui rend difficile l'adoption du covoiturage n'est pas de même nature que ce qui prévient l'usage du vélo).

Parmi les obstacles communs, on retrouve :

- le manque **d'habitude** et la difficulté de **planification** de ses trajets (et coordination)
- la nécessaire **adaptation** en fonction des distances spatiales
- le ratio **confort vs. effort perçus**
- la forte dimension **sociale** de certains types de mobilité partagée.

La dépendance forte à la voiture individuelle reste cependant le frein majeur. Pour faire basculer les mobilités, il est donc impératif d'**aligner les intérêts, les représentations et les besoins** avec ce à quoi l'offre de mobilité peut répondre. En un sens, il apparaît désormais clair que **la voiture agit comme un révélateur de fragilités**.

Les freins au changement de pratique, de comportements ou de représentations ne sont pas uniquement au niveau des usagers. Les **décideurs** peinent à adopter le **point de vue des usagers** et ont des **présupposés** sur leurs besoins, leurs aspirations, leurs motivations.

L'accompagnement au changement (hors vélo) est négligé par les collectivités. Une explication serait que ces actions sont moins "spectaculaires ou visibles" que d'autres engagements politiques en faveur de la mobilité, alors que potentiellement ce sont là les plus impactantes, là où il y a une **marge de progression et de transformation des usages** importante.

Pour les collectivités, l'équation est complexe, avec d'une part une obligation croissante de mobilité et de l'autre, un impact croissant du **coût de la mobilité**. C'est sans doute aussi la nature de la question de la mobilité qui rend difficile l'appréhension au niveau politique, où le moyen est souvent pensé avant la fin, où la vision rationaliste de l'utilisateur prime, et où les stratégies d'évaluation des mesures prises sont souvent négligées.

Des changements sont alors aussi nécessaires dans la manière dont l'accompagnement à la transition de mobilité est pensé. Ainsi **l'approche par "entrée du quotidien"** n'est pas encore envisagée, et encore moins intégrée par les collectivités. Il apparaît par ailleurs que la question de la mobilité est conditionnée par celle de l'aménagement **du territoire et de l'urbanisme**, ce qui nécessite alors de désiloter les services pour arriver à organiser une transition effective.

## 2) Conditions de réussite

- La stratégie de mobilité partagée ne doit pas reposer uniquement sur les infrastructures mais doit être pensée du **point de vue des usagers**.
- Éviter le discours culpabilisateur sur la voiture et **proposer des alternatives adaptées**.
- **Clarifier** l'organisation de l'offre de services et **améliorer les solutions existantes** en termes de mobilités alternatives, en tenant compte des motifs d'insatisfaction des usagers. Une **stratégie centrée usager** doit s'articuler autour de trois grands axes :
  - Faciliter **l'accès aux alternatives** et la mise en œuvre de stratégie d'intermodalité
  - Développer une offre plus proche des **besoins des habitants**, et acculturer
  - Investir dans une véritable **stratégie d'accompagnement** de la mobilité au plus proche du terrain
- La communication doit être pensée en fonction du public cible, mais n'est pas suffisante, elle doit s'inscrire dans une **dynamique d'accompagnement**.
- Développer une approche par les besoins, s'appuyer sur les aspirations et les motivations des usagers et favoriser un « état d'esprit » de solidarité et d'entraide
- Recommandations de **leviers** pour l'accompagnement :
  - Montée en **compétence** des usagers.
  - Opérations ponctuelles d'**animation**, d'information et de sensibilisation du public.
  - **Co-construction** avec les usagers des services et solutions de proximité.
  - **Réflexion** sur les ressources du territoire afin de répondre au mieux aux besoins.
- La collectivité doit jouer un rôle de **soutien** et d'**animation / coordination** : collaboration étroite entre AOM et les acteurs de la sphère sociale.
- Des **fenêtres d'opportunité politiques** doivent être saisies / créées pour repenser l'articulation et l'organisation de la mobilité sur les territoires : les communes nouvelles, les nouvelles offres touristiques, etc.

## V. UN TERRITOIRE PEU DENSE, FRAPPÉ PAR LA CRISE

Saint-Lô Agglo est un territoire peu dense, dont la population est concentrée sur un pôle et le reste réparti entre polarités secondaires et bourgs ruraux. Sur le territoire, c'est près de 1 habitant sur 3, qui serait potentiellement captif des transports, et le temps d'accès moyen aux équipements est de l'ordre de 15 min en voiture. L'agglo a un taux de motorisation plus élevé que ses voisins, **50 % des ménages sont multimotorisés**, principalement ceux résidant dans des maisons. **Les résidents actifs travaillent pourtant en grande majorité dans l'agglo, et près de la moitié des déplacements se font au sein d'une même commune.**

Pour l'heure, **environ 20 % des actifs se passent de la voiture individuelle pour leur trajet domicile-travail lorsque ceux-ci sont intra communaux.**

En dehors du motif travail, l'usage des transports en commun reste marginal. **Les deux principaux motifs de déplacements sont : les achats, les loisirs et les activités culturelles.** La question de la diversité de la demande, en fonction des situations de vie et des types de besoins, tenant compte de l'offre disponible et accessible à chacun, se pose donc en priorité pour Saint-Lô Agglo.

## VI. MÉTHODE PROPOSÉE

### 1) Population cible

- **Les habitants** : Les habitants des zones où il y a une contrainte de mobilité (dépendance à la voiture individuelle) sans alternative (marche comprise)
- **Les élus** : Les élus des communes rurales, dont la prise de conscience et l'engagement est déterminant.

### 2) Plan d'actions

#### A – Repenser la place de la “maison itinérante de la mobilité”

Le COTEC prévoyait la mise en place d'une maison itinérante de la mobilité. Il apparaît alors nécessaire d'interroger cet engagement et de le préciser. D'abord, il s'agit de penser l'articulation entre la maison itinérante et l'espace des mobilités sur la gare de Saint-Lô. Tel qu'il est présenté dans le projet, le rôle de la maison fixe est d'apporter des services de mobilité directement à partir de la gare, et non de l'information.



L'objectif est donc d'articuler les deux projets, maison itinérante et fixe, au sein d'une même stratégie de mobilité alternative à la voiture, pour les rendre complémentaires.

Ensuite, il s'agit de préciser l'objectif de la maison itinérante de la mobilité. Il est nécessaire de trouver un équilibre entre apports d'information, recueil des besoins et apports de solutions (promotion du dialogue).

Son objectif peut être à la fois de faciliter le dialogue entre habitants, et avec la collectivité. D'un côté, en permettant le débat sur les problématiques de mobilité rencontrées par les habitants d'un territoire, et en faisant remonter les besoins et pistes de solutions qui pourraient y répondre. De l'autre, en rendant lisible et accessible les services existants en lien avec la mobilité en fonction des besoins de chacun.

La question sous-jacente à celle de la maison itinérante est la suivante : Comment approcher les habitants sur leurs besoins de mobilité ? Comment satisfaire ses besoins sans déplacement individuel ? Le rôle de la maison de la mobilité ne serait donc pas d'inciter directement au changement, mais de créer les conditions pour que celui-ci émerge.

La mise en place d'une telle initiative pose cependant des questions en termes de priorité et d'engagement :

- La maison itinérante de la mobilité doit-elle se limiter à la problématique du transport, alors que la question du manque de service dans les communes est au cœur des enjeux de déplacement en zone peu dense ?
- Doit-on approcher un type de public (captif, ou au contraire hyper motorisé), ou des zones en particulier (péri-urbain, urbain ou rural), en priorité ?
- La maison itinérante doit-elle interroger les besoins en termes d'infrastructure ou uniquement se focaliser sur les usages en partant du réseau existant sur le territoire ?

## **B – Déterminer le rôle de Saint-Lô Agglo et anticiper les besoins en animation**

Plusieurs actions peuvent être menées, chacune reposant sur l'idée de positionner Saint-Lô Agglo comme animateur du territoire pour partir des besoins et des aspirations des habitants :

- Mise en relation ou service : Proposer des solutions existantes susceptibles de répondre à des craintes / ou besoins ponctuels. Par exemple, en animant un atelier « solutions à prendre en main à l'échelle de la commune », pour faire passer les habitants de la posture « liste de souhaits » à l'agglo à une posture « déjà faire avec ce qu'on a ». Ce type d'action permettrait de mettre en lumière les multiples solutions portées par différentes catégories d'acteurs, et leur complémentarité avec des solutions portées par Saint-Lô Agglo.

- Présentation adaptée sur l'offre de mobilité existante : mettre en avant la possibilité de compenser la voiture par la mobilité multiple en fonction des usages ou des besoins des foyers. L'idée est de révéler et valoriser l'existant pour « ne pas partir de rien », notamment pour les nouveaux arrivants car « tout est informel » (et donc inaccessibilité des solutions existantes)
- Sensibilisation sur les différents types de mobilité en fonction des types de déplacement : par exemple faire prendre conscience des petits trajets (défi vélo 10mn), et sensibiliser au fait que la moitié des trajets sont inférieurs à 1.5 km
- Favoriser l'engagement dans une dynamique de changement : par exemple en mettant en place un challenge « vélo » en équipe (objectif : cumuler un certain nombre de km de vélo sur une période), au delà de la prise de conscience des possibles, ce type de stratégie s'appuie sur la recherche collective de solutions, les processus de raisonnement et de délibération, et les dynamiques sociales de changement (soutien, imitation, effet d'entraînement). Une autre option est de s'appuyer sur l'idée "d'entreprendre ensemble".

Quoi qu'il en soit, mettre en œuvre ces actions dans le cadre de la maison itinérante de la mobilité nécessite un travail important d'animation.

Il est donc important de noter la nécessité pour Saint-Lô Agglo de mettre à disposition 0,5 ETP pour ce projet (par un recrutement ou la requalification d'une fiche de poste si nécessaire) ce sans quoi il ne sera pas possible en l'état de prendre en charge l'animation de cette maison de la mobilité, ce qui représente une contrainte importante à la réussite du projet.

### **C – Préciser la fonction de la maison itinérante de la mobilité et lui donner les moyens d'atteindre son objectif**

Il est nécessaire de faire émerger des solutions alternatives à la voiture individuelle auprès des habitants, en mobilisant les solutions qui existent déjà, en recueillant les besoins, et en organisant des espaces de débat et de discussions pour faire émerger de nouvelles solutions.

En zone centrale, la maison fixe de la mobilité entend pourvoir des solutions mais ne permet pas d'aller vers les personnes pour leur amener les alternatives. La maison itinérante a elle pour vocation à aller vers les habitants sur tout le territoire dans le but de questionner les pratiques actuelles et interroger les besoins réels.

Il convient cependant de préciser ces objectifs :

- Questionner les pratiques existantes
- Proposer des solutions et répertorier les solutions existantes (une plaquette est déjà développée pour la maison fixe et peut être utilisée dans ce cadre pour aider à la diffusion et rester cohérent dans l'information communiquée)
- Faire émerger des solutions là où Saint Lô Agglo ne peut en pourvoir (avec un mantra "on ne réduit pas la mobilité, on la remplace")
- Réduire la mobilité « contrainte » en amenant les services pour répondre aux besoins et pouvoir se passer de la mobilité.

Le rôle de la maison itinérante est donc d'apporter des solutions complémentaires pour ces objectifs sur tout le territoire. Le but est de faire prendre collectivement conscience, par l'animation du territoire, de la mobilité contrainte et des alternatives (solutions émergentes, existantes, et stratégies, changement de comportement, et besoins en service de proximité).

#### **D – Mettre les habitants à contribution, pour engager les premières actions de la maison itinérante de la mobilité**

Opérationnellement, il y a actuellement moins d'un demi-ETP disponible à Saint-Lô Agglo pour l'animation de ce projet, ce qui contraint son ambition dans un premier temps. Il faut donc partir de la contrainte de temps / moyen pour imaginer les premières actions d'animation à engager pour initier une dynamique avec des habitants.

Une question se pose alors : comment mobiliser autour de la notion de « sortir de la contrainte de mobilité » ? Une possibilité est de se reposer sur l'insatisfaction latente de la population concernant la mobilité. Mais celle-ci n'est pas verbalisée ou directement formulée).

Plusieurs premières actions sont identifiées :

- ✓ **Option 1** : organiser des temps d'échange avec les habitants de communes volontaires (ce qui nécessite de dégager du temps au chargé de mobilité pour les animer). Pour faciliter l'engagement, la mise en place de ces sessions pourra par exemple se faire de manière régulière et prévisible dans des lieux de passage, comme les marchés, ou en partenariat avec des structures ou communautés existantes sur les territoires. Une campagne de communication coordonnée et engageante présentant clairement l'objectif et l'intérêt devra également être déployée pour rendre évidente cette initiative.

- ✓ **Option 2** : constituer un panel citoyen d'ambassadeurs.rices pour faire prendre conscience que "je peux me déplacer autrement ». Pour cela il est nécessaire de penser la manière dont le rôle d'ambassadeur.rice peut être présenté pour créer une envie d'engagement autour de l'objectif de « sortir de la contrainte de mobilité » (doit être facilement conceptualisé / identifié / compris et engageant). Pour se faire, il est nécessaire de développer une stratégie de communication et une méthodologie de recrutement d'habitants souhaitant travailler à « penser de nouvelles formes de mobilité ». Il faudra cependant préciser l'objectif, qui peut être de valoriser des engagements individuels existants auprès d'autres habitants (qui touchera uniquement les personnes conscientes, volontaires et en demande de solutions), ou de faire prendre conscience (qui devra alors toucher des personnes peu conscientes, plus difficile à recruter).
- ✓ **Option 3** : Enquête / étude préalable pour préciser la forme de la mobilisation (Quelle forme d'insatisfaction vis-à-vis de la mobilité y a t'il ? Quelle perception de cette contrainte existe-t-il sur le territoire ?)
- ✓ **Option 4** : Combiner les options 1 et 2 : Dispositif participatif partant d'une enquête d'insatisfaction menée par les communes dans le but de favoriser l'engagement de manière constructive en donnant les moyens de faire. Quelle forme prendrait alors cette action ? Inspirations : Atelier santé ville en bus, Panel citoyen sur réduction des déchets, Ateliers avec réseau rural fait en bretagne / Normandie.

## VII. ENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Un des principaux enseignements issus des sciences humaines et sociales est qu'il est impératif, pour réussir à réduire la place hégémonique de la voiture en territoire peu dense, de partir des perceptions des usagers de la mobilité et de leurs **besoins** en déplacements - tout en s'appuyant sur l'existant en termes de services et d'infrastructure. La collectivité doit pour cela endosser le rôle d'orchestration et de **soutien** des initiatives éparses déjà en place sur le territoire, et le rôle d'**animation** pour recueillir les besoins réels et favoriser l'émergence de solutions adaptées aux habitants.

### Ressources utiles :

- Expériences d'accompagnement personnalisé pour faciliter les mobilités en milieu rural et périurbain. Rapport d'étude. Cerema, Juin 2019  
[https://www.cerema.fr/system/files/documents/2019/11/experiences\\_daccompagnement\\_personnalise\\_pour\\_faciliter\\_les\\_mobilites\\_en\\_milieu\\_rural\\_et\\_periurbain.pdf](https://www.cerema.fr/system/files/documents/2019/11/experiences_daccompagnement_personnalise_pour_faciliter_les_mobilites_en_milieu_rural_et_periurbain.pdf)
- Guide pour une mobilité quotidienne bas carbone. Vers un système cohérent d'alternatives à la voiture en solo dans les zones de moyenne densité. The Shift Project, Février 2020.  
[https://theshiftproject.org/wp-content/uploads/2020/03/2020-02-27\\_Guide-pour-une-mobilit%C3%A9-quotidienne-bas-carbone-FINALE-avec-synth%C3%A8se.pdf](https://theshiftproject.org/wp-content/uploads/2020/03/2020-02-27_Guide-pour-une-mobilit%C3%A9-quotidienne-bas-carbone-FINALE-avec-synth%C3%A8se.pdf)
- Projet de recherche Post-Car Île-de-France. Synthèse finale. Forum Vies Mobiles, Octobre 2019  
[https://fr.forumviesmobiles.org/sites/default/files/editor/rapport\\_final\\_postcar-octobre2019\\_forum\\_vies\\_mobiles.pdf](https://fr.forumviesmobiles.org/sites/default/files/editor/rapport_final_postcar-octobre2019_forum_vies_mobiles.pdf)



**Delphine LABBOUZ,**  
psychosociologue  
indépendante

