

Une publication du



**LABORATOIRE
DE LA MOBILITÉ
INCLUSIVE**

Sous l'égide de FACE

Rapport

MOBILITÉ SOLIDAIRE: pour un passage à l'échelle

Retours d'expériences
des **Rencontres Tous Mobiles**
en région

Cabinet Auxilia _ mars 2023

DÉMARCHE
Tous Mobiles

Table des matières

| | |
|---|-----------|
| Introduction et premier bilan du cycle de Rencontres | 3 |
| Genèse du cycle de Rencontres Tous Mobiles | 3 |
| Ecosystème de la mobilité solidaire : deux grands enseignements | 4 |
| Objectifs de ce livrable | 5 |
| | |
| Recommandation 1 – Accélérer la montée en puissance de l'écosystème de la mobilité solidaire | 7 |
| Mieux mobiliser l'écosystème historique | 7 |
| Doter chacun d'une vision actualisée des enjeux | 8 |
| Elargir l'écosystème à d'autres acteurs | 10 |
| | |
| Recommandation 2 – Développer une politique publique intégrée de la mobilité solidaire | 13 |
| Penser la mobilité solidaire comme un pilier de la politique globale de mobilité | 13 |
| FOCUS – La mobilité solidaire dans la LOM | 16 |
| FOCUS – Recueil d'initiatives dans l'esprit de la LOM | 18 |
| Interpréter les PAMS de manière opérationnelle | 18 |
| Dépasser le sempiternel problème du modèle économique | 20 |
| S'appuyer sur les plateformes de mobilité et les faire évoluer | 21 |
| | |
| Recommandation 3 – Construire une offre de mobilité solidaire pour tous | 23 |
| Constituer une offre socle | 23 |
| Mieux accompagner et coordonner l'ensemble des acteurs opérationnels | 25 |
| Tirer parti des solutions par public pour enrichir une offre tous publics | 25 |
| Pérenniser la capacité d'innovation de l'écosystème | 26 |
| FOCUS – L'accessibilité PMR : un laboratoire pour tous | 27 |

| | |
|--|-----------|
| ANNEXES | 28 |
| Programmation des Rencontres Tous Mobiles en région | 28 |
| Liste des intervenant.e.s | 29 |
| Liste des actions identifiées lors des ateliers collaboratifs | 32 |

Introduction et premier bilan du cycle de Rencontres

Genèse du cycle de Rencontres Tous Mobiles

Les six Rencontres Tous Mobiles en région constituent l'une des briques de la [démarche Tous Mobiles](#) initiée en 2020 par le [Laboratoire de la Mobilité Inclusive](#), avec le soutien du Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des Territoires. Cette démarche a pour vocation de fournir aux acteurs territoriaux les clefs de lecture et les outils nécessaires pour s'engager dans la voie de la mobilité solidaire.

Après un [cycle de webinaires](#) initié en 2021 et la publication de différents outils tels que le [Guide des plateformes de mobilité](#), la démarche Tous Mobiles souhaitait s'ancrer dans les territoires en organisant en 2022 une série de Rencontres en Région, en collaboration avec la Délégation Interministérielle à la Prévention et à la Lutte contre la Pauvreté (DIPLP). Six Commissaires ont accepté le principe de ces Rencontres organisées avec le Laboratoire de la Mobilité Inclusive. Ils ont, dans ce cadre, directement contribué à l'émergence ou à la consolidation d'une politique publique de mobilité solidaire sur leurs territoires régionaux.

Le volet solidaire de la stratégie de prévention et de lutte contre la pauvreté

La mobilité solidaire constitue un volet complémentaire à la stratégie de prévention et de lutte contre la pauvreté, dans l'objectif de soutenir la mobilité géographique des demandeurs d'emplois et de réduire les renoncements à l'emploi et à la formation. L'instruction interministérielle du 23 avril 2021 relative à la mise en œuvre des mesures mobilités solidaires de la stratégie nationale de prévention et de lutte contre la pauvreté signifie la volonté de l'Etat d'intervenir sur les enjeux de mobilité solidaire en cohérence avec les mesures de la Loi d'Orientation des Mobilités promulguée en décembre 2019, en particulier la compétence mobilité solidaire et l'introduction des Plans d'action communs en faveur de la mobilité solidaire (PAMS). Ce volet s'articule autour de plusieurs principes et fait l'objet d'un financement à hauteur de 70 millions d'euros en 2021 et 2022 :

- *Le maillage intégral du territoire en plateformes de mobilité*
- *L'accompagnement prioritaire des demandeurs d'emploi et des bénéficiaires du RSA*
- *L'offre de mobilité solidaire comme composante de l'offre d'insertion mise en visibilité et destinée aux acteurs de l'emploi*
- *La recherche d'une complémentarité des réponses entre lieux d'accueil, accompagnement de la personne, et déploiement de solutions matérielles et financières*
- *La politique publique d'appui aux mobilités interrégionales en réponse aux tensions d'emploi dans certaines régions*

Le volet mobilité solidaire de la stratégie pauvreté rejoint très directement l'ambition de la démarche Tous Mobiles, dans le sens où elle repose sur un décloisonnement, tant à l'échelle nationale qu'à l'échelle locale, entre les secteurs du transport, de l'insertion, de l'emploi et du social. A ce titre, le soutien de la Délégation Interministérielle à la Prévention et à la Lutte contre la Pauvreté, après celui du Ministère de la Transition Ecologique et de la Cohésion des Territoires, est de nature à ancrer la démarche Tous Mobiles localement, à poursuivre l'acculturation à la mobilité solidaire des acteurs locaux, et à donner corps à un écosystème élargi des acteurs de la mobilité solidaire.

Ainsi, ces Rencontres ont été pensées pour s'adresser à l'ensemble de l'écosystème de la mobilité solidaire, dans son acception la plus large : collectivités – en particulier les AOM (autorités organisatrices de la mobilité depuis l'échelle locale jusqu'à l'échelle de la Région), mais aussi départements –, opérateurs de mobilité, acteurs de l'emploi, action sociale, monde économique et associatif. Au total, près de 450 personnes ont été rassemblées sur une année, grâce à l'implication complémentaire, selon les territoires, des DREAL, du CEREMA, du réseau Mob'in (partenaire de la Rencontre en Auvergne Rhône-Alpes), de l'association Wimoov (partenaire de la Rencontre en Occitanie), et de certaines Régions.

Ecosystème de la mobilité solidaire : deux grands enseignements

Deux grands enseignements ressortent de ces Rencontres.

Un sujet mature

Le premier enseignement porte sur une **maturité manifeste du sujet de la mobilité solidaire**, dans le cadre des échanges qui ont eu lieu, ainsi que des travaux qui ont été réalisés à l'échelle de chaque région et valorisés dans le cadre de ces Rencontres.

La connaissance des freins, des publics et des solutions, ainsi que de leurs déclinaisons selon les différents types de territoires, est fine et largement partagée. Une vision également partagée émerge clairement en matière de besoins, qu'il s'agisse de coopération, de financement, ou encore de valorisation et de mise en cohérence de l'existant. Surtout, c'est le besoin d'animation, de mobilisation et de fédération qui ressort, en raison de la nature très disparate de l'écosystème de la mobilité solidaire et de son périmètre, difficile à délimiter.

Une prise de conscience sur la transversalité des enjeux

On assiste avec ces Rencontres à une véritable **prise de conscience de l'importance de considérer la transversalité des enjeux liés à la mobilité solidaire, à l'interface entre différentes compétences**. La diversité des acteurs organisateurs (Commissaires DIPLP, DREAL, DREETS, CEREMA, etc.) et participants va dans le sens d'une acception élargie de la mobilité solidaire. Ce second enseignement tient au panel des participants aux différentes Rencontres en région, dont la diversité montre le chemin parcouru depuis 30 ans. En effet, l'identification des liens entre la mobilité et les questions sociales apparaît

dès les années 1990, avec notamment la publication, en 1991, d'un rapport sur les transports urbains et l'exclusion sociale par le Conseil National des Transports¹.

Si la porte d'entrée relevait du secteur exclusif des transports à l'époque, il n'en reste pas moins que certains acteurs ont manqué à l'appel. L'absence chronique des employeurs témoigne de la difficulté à mobiliser au-delà de l'écosystème historique de la mobilité solidaire. Surtout, l'absence de la Région à un certain nombre de Rencontres interpelle, compte tenu de l'évolution de ses compétences depuis la Loi d'Orientation des Mobilités : chef de file de la mobilité et coordination des acteurs autour des outils de coopération de la LOM – bassins de mobilité, contrats opérationnels de mobilités, plans d'action communs en faveur de la mobilité solidaire (PAMS).

Objectifs de ce livrable

Ce livrable a pour objectif de **partager les enseignements tirés de ce cycle de six Rencontres et des recommandations pour structurer les politiques locales en matière de mobilité solidaire**, en particulier la mise en œuvre des PAMS. Les propos échangés dans les différentes séquences de ces Rencontres – allocutions introductives et de clôture, interventions lors des tables rondes d'une part, restitutions d'ateliers et "rapports d'étonnement" demandés aux co-organisateur à l'issue de chaque Rencontre, d'autre part – ont été recueillis et analysés, de manière à **nourrir la formulation de recommandations adressées aussi bien aux décideurs qu'aux acteurs opérationnels, dans la perspective d'un passage à l'échelle**.

Trois recommandations et huit pistes d'actions sont déroulées dans le corps de ce document.

¹ CNT - "Transports urbains et exclusion sociale" - novembre 1991

RECOMMANDATION / 1

ACCELERER LA MONTEE EN PUISSANCE DE L'ECOSYSTEME DE LA MOBILITE SOLIDAIRE

+ Animer régulièrement des collectifs d'acteurs à l'échelle territoriale, en favorisant le partage d'expérience et la recherche d'une culture commune. A l'échelle nationale, relancer le Comité interministériel de la mobilité solidaire.

+ Associer l'écosystème historique à la gouvernance globale de la mobilité dans une logique « tous publics » et « tous modes » et faire évoluer les modes de financement des acteurs historiques (encore fortement orientés permis et voiture) pour qu'ils privilégient les solutions alternatives.

RECOMMANDATION / 2

DEVELOPPER UNE POLITIQUE PUBLIQUE INTEGREE DE LA MOBILITE SOLIDAIRE

+ Encourager une interprétation adaptée des PAMS pour permettre aux Régions et Départements de rattraper le retard pris dans la mise en œuvre d'une véritable politique publique de la mobilité solidaire.

+ Viser un mode de financement unique et pérenne des dispositifs de mobilité solidaire.

+ Poursuivre l'effort engagé en matière de déploiement territorial de plateformes de mobilité solidaire, en l'accompagnant d'un élargissement de leurs cibles et de leurs compétences, dans la perspective de « plateformes de mobilité pour tous ».

RECOMMANDATION / 3

CONSTRUIRE UNE OFFRE DE MOBILITE SOLIDAIRE POUR TOUS

+ Définir une offre socle à l'échelle de chaque bassin de mobilité, en sortant de l'approche traditionnelle par public et en agissant simultanément sur l'accompagnement individualisé des plus fragiles et sur une adaptation des outils d'aide individuelle pour toucher un public plus large.

+ Accompagner et former tous les acteurs concernés, en appui sur des outils communs.

+ Financer et soutenir la capacité d'innovation de l'écosystème historique, en collaboration avec les AOM locales.

Recommandation 1 – Accélérer la montée en puissance de l'écosystème de la mobilité solidaire

Les Rencontres Tous Mobiles en région ont confirmé le besoin de connaissance mutuelle et de dialogue entre les acteurs de l'écosystème de la mobilité solidaire. Ces échanges sont à poursuivre dans le cadre d'une mobilisation régulière, avec plusieurs enjeux clés : partager une culture commune entre les secteurs du social et de la mobilité, mieux prendre en compte les conséquences de la crise écologique et élargir l'écosystème à d'autres acteurs comme les Autorités organisatrices de la Mobilité, les employeurs et les acteurs de l'aménagement et du logement.

Mieux mobiliser l'écosystème historique

Services de l'Etat, Pôle Emploi, Départements, Missions locales, Centres communaux d'action sociale (CCAS), opérateurs de la mobilité solidaire, associations... Ces acteurs, qui œuvrent depuis des décennies à rendre la mobilité accessible à tous, constituent un écosystème historique mais qui, par sa nature disparate, est depuis longtemps confronté à une difficulté de définition et de fédération.

Le premier enjeu à relever à l'issue des Rencontres en région est ainsi celui de la **mobilisation de cet écosystème historique** : les temps d'échange organisés, notamment lors des ateliers collaboratifs en sous-groupes (une cinquantaine au total), ont pointé l'attente qu'avaient les participants de se parler et de faire connaissance. Cela s'est par exemple traduit très concrètement par des échanges de cartes de visite entre participants et du partage de retours d'expériences.

Le deuxième enjeu relève du **besoin de partager une culture commune**. Malgré le constat très encourageant d'une connaissance fine et partagée des freins à la mobilité et de leurs conséquences sur

Il est primordial de mettre tout le monde autour de la table car la mobilité solidaire concerne beaucoup d'acteurs dispersés, qui ne se connaissent pas et qui ont tout à gagner à travailler ensemble. Un lieu d'échange est nécessaire pour interagir et identifier les freins.

Jean-Marc Serrot, Banque de France Occitanie

La mobilité solidaire existe mais est invisible. Les jeunes ont une aide au permis, mais peu en ont bénéficié. Il faut donc aller plus loin que le financement, il faut accompagner jusqu'au bout, par de la communication, de l'information, de l'accompagnement au quotidien.

Olivier Engrand, Conseil régional Hauts-de-France

la vie quotidienne des publics fragiles, le silotage des secteurs du social et de la mobilité se traduit parfois encore par un premier réflexe de « mobilité pour l'emploi », avec une analyse des freins, des publics et des solutions à travers ce prisme exclusif. Des prises de conscience ressortent, comme la nécessité d'agir au-delà des seules aides financières par la généralisation des dispositifs d'accompagnement au changement notamment, ou encore la nécessité de rendre

visibles et lisibles les solutions existantes, par exemple via des plateformes ou des outils de cartographie collaborative. Ces enjeux sont aujourd'hui bien établis, même si leur mise en œuvre opérationnelle est inégalement appropriée.

Piste d'action : animer régulièrement des collectifs d'acteurs à l'échelle territoriale, en favorisant le partage d'expérience et la recherche d'une culture commune. A l'échelle nationale, relancer le Comité interministériel de la mobilité solidaire.

Pilotes pressentis : Régions et Départements ; Gouvernement (DIPLP)

Doter chacun d'une vision actualisée des enjeux

L'enjeu pour les acteurs de la mobilité solidaire est donc de renforcer leur culture commune en dotant chacun d'une vision actualisée des enjeux. **C'est d'autant plus crucial dans un contexte de crise sociale et écologique, le secteur de la mobilité étant amené à connaître de fortes évolutions**, dont certaines sont déjà en cours. L'accent mis sur les modes actifs et sur la voiture décarbonée, via le déploiement d'infrastructures cyclables, la mise en œuvre des zones à faibles émissions mobilité et le développement d'aides au remplacement de véhicules, a des répercussions évidentes pour les acteurs de la mobilité solidaire, qui intègrent plus ou moins facilement ce qui apparaît parfois comme de nouvelles contraintes.

Alors que les actions en faveur de la mobilité pour l'emploi ont très longtemps été tournées vers la voiture individuelle, la vision « la voiture ou rien » a été questionnée d'emblée dans les prises de parole lors des Rencontres Tous Mobiles. C'est un **véritable changement de paradigme qui se dessine**, d'une représentation du permis comme fin en soi à celle du permis comme « tremplin social », à articuler avec d'autres leviers : il ne s'agit plus de doter chaque bénéficiaire du permis et d'une voiture, mais plutôt de l'amener à une mobilité autonome par la capacité à jongler avec une multiplicité de solutions.

Nous avons choisi d'intituler cette journée « mobilité solidaire et durable », car on ne peut plus séparer les deux. Si l'on veut que la transition écologique soit complète, il faut intégrer toutes les difficultés que peuvent rencontrer les personnes en insertion. Les deux sujets rentrent parfois en confrontation. D'un côté il faut développer les solutions pour les précaires, d'un autre côté il y a une prise de conscience qu'on ne va pas pouvoir développer les solutions comme avant, et que tout le monde doit contribuer.

Cécilie Cristia-Leroy, Commissaire à la prévention et à la lutte contre la pauvreté en région Auvergne Rhône-Alpes

En zone rurale, les entreprises exigent le permis de conduire et la voiture ; il faut réussir à faire comprendre qu'aujourd'hui on peut venir autrement, c'est en train de changer avec l'arrivée du plein emploi. Oui, un jeune sans permis peut apporter quelque chose !

Thierry Receveur, directeur de la Mission locale nord-ouest Rhône à Tarare

Plusieurs exemples inspirants issus des Rencontres en région illustrent ce changement de paradigme en cours. En Guadeloupe, la Société Pointoise d'HLM, bailleur social, développe un service d'autopartage pour les locataires. Sur toutes les régions, de nombreux dispositifs d'accompagnement à l'usage du vélo ont été cités : formation « remise en selle », ateliers d'auto-réparation, location sociale de vélos à assistance électrique... En Auvergne Rhône-Alpes, la Mission locale nord-ouest Rhône Tarare met en œuvre un partenariat avec des employeurs de son territoire pour un dispositif de scooters électriques

mis à disposition par la Mission locale et pour lesquels les employeurs organisent un stationnement adapté avec recharge.

En Ile-de-France, SNCF Transilien forme des jeunes et des publics en insertion à l'intermodalité, en l'occurrence comment se rendre jusqu'au train puis comment prendre le train.

Cependant, l'absence notable des employeurs aux tours de table oblige à relativiser l'impact de l'évolution du rapport à la voiture, dans la mesure où l'employabilité reste encore trop souvent synonyme d'automobilité. Par ailleurs, si ce rapport à la voiture doit évoluer, il devra aussi se traduire dans les modes de financement des parcours individuels des personnes accompagnées – par exemple dans les dispositifs proposés par Pôle Emploi ou les départements –, qui restent à ce jour très majoritairement conçus pour financer le permis et/ou l'accès à une voiture.

Nous avons besoin de coordination dans nos actions sur la formation, pour prendre en compte la question de l'acheminement vers la gare, et pour accompagner les gens dans l'assemblage d'un parcours, du pied de l'immeuble jusqu'à l'emploi. Nous travaillons en ce sens avec les PIMMS², Pôle Emploi et les Missions locales.

Guillaume Darsonville, responsable RSE SNCF Transilien

Concernant le permis de conduire, il y a un changement de paradigme qui doit s'opérer, avec les entreprises, avec les personnes accompagnées, avec les référents de parcours. Il est nécessaire de prendre conscience que le permis est aujourd'hui particulièrement difficile à obtenir, une partie de la population n'a pas la capacité de réussir les épreuves. Il s'agit plutôt de se servir de l'attractivité des formations au permis de conduire comme levier pour découvrir d'autres solutions de mobilité et ainsi sortir du « soit le permis, soit rien ». Cela implique de travailler sur les infrastructures notamment de transports collectifs, en coordination à l'échelle interdépartementale.

Pierre Laplace, Responsable du service mobilité au sein de l'association Innovation et Développement

² PIMMS - Points d'Information Médiation Multiservices

Au-delà de ces approches qui montrent la capacité des acteurs de la mobilité solidaire à traiter l'urgence sociale vécue par leurs bénéficiaires tout en intégrant de nouvelles exigences, **on ne peut que relever l'absence d'une prise de conscience partagée de ce que la crise écologique peut remettre en cause dans les modèles de la mobilité solidaire.** Cela questionne la capacité des acteurs de l'écosystème à adapter leurs champs d'actions aux nouvelles réglementations. Ainsi, les risques de précarisation liés à la décarbonation de la mobilité concernent non seulement les publics en difficulté, mais également l'activité-même de certains acteurs chargés de les accompagner. C'est potentiellement le cas des garages solidaires, dont l'activité est fortement liée à la réparation d'anciens véhicules susceptibles d'être progressivement interdits, notamment dans les 43 agglomérations soumises à l'arrivée d'une ZFE-m d'ici 2025.

Elargir l'écosystème à d'autres acteurs

Ces évolutions et ce besoin d'adaptation rendent plus que jamais nécessaire un élargissement de l'écosystème de la mobilité solidaire à d'autres acteurs, notamment les Régions lorsqu'elles ne sont pas encore impliquées, les Autorités Organisatrices de la Mobilité locales (Communautés de Communes, Communautés d'Agglomération, Communautés Urbaines, Métropoles), les opérateurs de transport et de mobilité et les employeurs.

Lors des Rencontres en région, deux collectivités locales ont illustré leur rôle essentiel dans l'écosystème : la Communauté de Communes du Pays de Lumbres (Pas de Calais) et la Communauté d'Agglomération du Grand Narbonne (Aude).



Notre approche a été certes de réfléchir au transport solidaire, mais plus encore au transport avant tout. L'objectif c'est d'apporter à chaque habitant une solution alternative à la voiture individuelle.

Christian Leroy, président de la CC du Pays de Lumbres

A l'occasion de la création de notre comité des partenaires local, nous avons intégré aussi bien les structures classiques de la mobilité (région, département, opérateurs) que les acteurs de la mobilité solidaire, les associations vélo et des employeurs privés. L'enjeu pour nous est de pouvoir travailler toutes les thématiques pour proposer une offre cohérente et multimodale.

Pierre-Luc Lauze, chargé de mission mobilité à la CA du Grand Narbonne



Plus globalement, les échanges montrent la nécessité de **s'autoriser à penser plus largement la diversité des situations de difficulté face à la mobilité**, à plusieurs titres : au-delà l'emploi, au-delà de la mobilité, en articulant les politiques sociales et de transport avec les politiques économiques, d'aménagement et de développement des territoires.

Le contour et les modalités de cet élargissement restent à formaliser. L'enjeu est de taille, puisqu'il s'agit de sortir des champs exclusifs du social et de la mobilité pour **questionner le rôle des politiques publiques d'aménagement du territoire dans le maintien d'une**

injonction à la mobilité dont les publics en difficulté resteraient les premiers visés. Ce sujet demeure impensé, tant par l'absence des acteurs travaillant dans le domaine de l'aménagement et du logement dans le tour de table des Rencontres en région, que par la quasi inexistence de pistes de solutions relevant de la proximité ou de la démobilité qu'il implique.

Un champ d'actions particulièrement décisif pour avancer sur cette question de la réduction des besoins de mobilité est celui des actions à mener auprès des employeurs.

La nécessité d'une collaboration avec ces derniers, dont l'absence aux débats est caractéristique d'une forme d'entre-soi de l'écosystème historique, est revenue à maintes reprises durant les échanges. Mais à ce stade, les actions proposées dans l'objectif de pourvoir aux besoins locaux de main-d'œuvre dans les secteurs en tension ont pour limite

de déplacer le problème de la mobilité quotidienne vers celui de la mobilité résidentielle. De la sorte, on fait reposer sur la personne en insertion la responsabilité de compenser un aménagement du territoire et un développement économique pensés à partir de la solution voiture. C'est le cas par exemple du dispositif expérimental de Pôle Emploi en Auvergne Rhône-Alpes, qui vise à repérer des secteurs d'activité en tension dans certains territoires et à accompagner des demandeurs d'emploi d'autres départements dans une mobilité résidentielle. Pour aller plus loin, les acteurs de la mobilité solidaire et les employeurs auraient tout à gagner à orienter leur collaboration vers l'élaboration de nouvelles organisations spatio-temporelles du travail, par exemple pour les métiers du service à la personne.

Au-delà des questions d'accompagnement au changement des publics et des entreprises, il est nécessaire de réfléchir sur le positionnement des professionnels que nous sommes (Pôle Emploi, travailleurs sociaux, organismes de formation etc.). Nous-mêmes nous avons intégré comme frein les difficultés de mobilité. Nous devons nous poser la question de cette posture qui peut renforcer ce frein dans la tête des gens.

Lansana Touré, Conseil départemental du Val d'Oise

Le dernier champ déterminant pour l'élargissement de la mobilité solidaire – que nous développons plus en détails dans la 3^{ème} recommandation – est de **réintégrer les publics cibles de la mobilité solidaire dans le paysage plus global de l'ensemble des usagers de la mobilité**. L'enjeu ici est de penser « tous publics », tout en garantissant la personnalisation et l'adaptabilité des solutions aux spécificités de chaque public. Différentes initiatives méritent d'être saluées en ce sens³ mais elles devront, pour être généralisées, dépasser les habitudes ancrées et les injonctions diffusées par les financeurs dans leurs appels à projets. Suivant le principe du design universel, les projets innovants menés depuis longtemps en matière d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite peuvent à ce titre constituer une source d'inspiration pour penser la personnalisation des solutions en fonction des spécificités des plus fragiles, mais ouvertes à tous⁴.

³ Voir dans le focus « Recueil d'initiatives dans l'esprit de la LOM », l'approche tous publics des financements sociaux proposés par la Métropole du Grand Lyon page 19.

⁴ Voir le focus « L'accessibilité PMR : un laboratoire pour tous » page 28.

Piste d'action : associer l'écosystème historique à la gouvernance globale de la mobilité dans une logique « tous publics » et « tous modes » et faire évoluer les modes de financement des acteurs historiques (encore fortement orientés permis et voiture) pour qu'ils privilégient les solutions alternatives.

Pilotes pressentis : Régions, Départements, Pôle Emploi

Recommandation 2 – Développer une politique publique intégrée de la mobilité solidaire

Le nouveau cadre proposé par la Loi d'Orientation des Mobilités permet de penser la mobilité solidaire comme un pilier de la politique globale de mobilité. Ses modalités d'application restent cependant très ouvertes et invitent à interpréter les Plans d'Actions communs en faveur de la Mobilité Solidaire de manière opérationnelle. Deux leviers clés sont identifiés à ce titre : dépasser le sempiternel problème du modèle économique en assurant des financements sans couture, et s'appuyer sur les plateformes territoriales de mobilité, tout en les faisant évoluer.

La LOM met au service de la mobilité solidaire des opportunités historiques, mais dont l'application semble complexe. En effet, si le cadre qu'elle fournit a le grand mérite d'affirmer le droit à la mobilité, les modalités d'interprétation et de déploiement de sa boîte à outils restent à ce stade peu explicites. Le législateur a en effet fait le choix de laisser une grande souplesse dans la mise en œuvre de la loi aux collectivités, et ces outils n'ont pas fait l'objet de décrets d'application.

Au-delà de la dimension assez ouverte des nouvelles définitions de la loi, **leur très faible appropriation par la très grande majorité des participants aux Rencontres Tous Mobiles interpelle**. La difficulté de l'écosystème de la mobilité solidaire à élargir son tour de table et sa vision des enjeux suggère une résistance possible aux évolutions provenant « de l'extérieur ». Mais cette faible appropriation relève aussi d'un choc entre les politiques publiques, avec d'une part une politique de l'emploi très fortement ancrée dans la culture et les modes d'action de l'écosystème historique, y compris public, et d'autre part les nouvelles politiques de mobilité, dont la LOM contient les principes fondateurs. Une concurrence latente pourrait en découler, par exemple au plan des financements, qui serait délétère pour l'écosystème, les territoires et les personnes fragiles.

Ces constats invitent l'écosystème à se saisir rapidement de l'opportunité et du cadre souple proposés par la LOM pour se réinventer.

Penser la mobilité solidaire comme un pilier de la politique globale de mobilité

En affirmant un nouveau droit, celui du droit à la mobilité, la LOM implique un principe fort de reconnexion de la mobilité solidaire à la mobilité de droit commun.

Les enjeux pointés plus haut – élargissement du tour de table, promotion des logiques de transversalité, importance d'accompagner les publics dans la maîtrise de l'intermodalité – vont bien dans le sens d'une articulation renforcée entre offre solidaire et offre de droit commun pour adresser l'ensemble des freins et des publics.

Pour avancer vers cette ambition, **la loi peut apporter une réponse au besoin de mobilisation et d'élargissement de l'écosystème de la mobilité solidaire pour un passage à l'échelle.** Les dispositifs qu'elle propose (bassins de mobilité, contrats opérationnels de mobilité ⁵, plans d'actions communs en faveur de la mobilité solidaire) peuvent constituer un support efficace à la mise en lien indispensable des acteurs de la mobilité solidaire avec les AOM chargées de les appliquer.

La mobilité solidaire n'est pas un sujet à part, mais bien au sein des sujets de la mobilité. Pourrait-on imaginer que des applications existantes de type MAPS mette en visibilité les solutions de mobilité solidaire en complément des transports en commun disponible ? Cela permettrait de ne pas démultiplier les outils et applications existantes. En réunissant les solutions de droit commun et les solutions solidaires, on touchera tout le monde.

Frédéric Leclerc, DREETS Occitanie

Mais le constat qui ressort très fortement est celui d'un manque d'appropriation prégnant des outils proposés par la LOM et, en particulier, des plans d'actions communs en faveur de la mobilité solidaire, qui sont encore à l'état de concept. Les nombreuses confusions observées⁶ dans les échanges lors des Rencontres en région montrent que les acteurs du terrain ne se sont pas emparés à ce stade de cette boîte à outils.

Au-delà des acteurs du terrain, les dispositifs de la LOM ont été inégalement appliqués selon les régions et territoires et, dans la plupart des cas, leur mise en œuvre s'est traduite

On essuie les plâtres de la LOM, assez peu de territoires sont organisés. La loi constitue pourtant une opportunité d'articulation équilibrée entre les territoires. L'idée est de formaliser un document homogène, construit, pour que chaque bassin puisse en bénéficier. Tout cela doit faciliter la continuité des actions d'un bassin à l'autre, et doit contribuer à ne pas recréer des frontières au sein des régions.

Frank Dhersin, Conseil Régional Hauts-de-France

dans un premier temps par la définition des bassins de mobilité et dans un deuxième temps par l'élaboration des contrats opérationnels de mobilité, sans intégration des enjeux de mobilité solidaire. De fait, les actions spécifiques à la mobilité solidaire ont été bien souvent repoussées à plus tard, dans la lignée d'une vision historique de la mobilité solidaire comme « complément » à la mobilité de droit commun si bien qu'à ce jour, aucun PAMS n'a été élaboré.

⁵ Les bassins de mobilité représentent l'échelle locale sur laquelle les mobilités quotidiennes s'organisent ; la délimitation du bassin de mobilité revient à la Région. Les contrats opérationnels de mobilité sont la traduction opérationnelle des différents points déclinant le rôle de chef de file de la Région à l'échelle d'un bassin de mobilité.

⁶ Entre les comités des partenaires et les comités des financeurs, entre les comités des partenaires et les comités de bassins, sur les différentes échelles d'application de la LOM (échelle régionale, échelle du bassin de mobilité, échelle locale), entre les plateformes de mobilité et les PAMS, etc.

Or, cette approche est fortement remise en cause par l'élargissement de l'acceptation des « difficultés » de mobilité, pointée notamment par le chiffre de 13 millions de Français en situation de précarité mobilité.⁷ En effet, le risque, en élaborant les PAMS dans un second temps, est que ces derniers viennent ajouter une couche de planification et d'intervention indépendante des dispositifs existants, sans pour autant adresser les besoins variés de ces 13 millions de Français.

Piste d'action : encourager une interprétation adaptée des PAMS pour permettre aux Régions et Départements de rattraper le retard pris dans la mise en œuvre d'une véritable politique publique de mobilité solidaire (avec par exemple des feuilles de route stratégiques communes).

Pilotes pressentis : Régions et Départements

⁷ Baromètre des mobilités du quotidien 2022, Fondation pour la Nature et l'Homme et Wimoov

FOCUS – La mobilité solidaire dans la LOM

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), promulguée en décembre 2019, renouvelle le cadre des politiques de transport. Partant du constat que depuis 40 ans, les politiques de transport sont pensées en termes d'investissement dans de nouvelles infrastructures, l'objectif principal de cette loi est d'améliorer la mobilité du quotidien, pour tous les Français et tous les territoires. Cette loi comporte trois piliers : l'investissement dans les transports du quotidien, la transition vers des mobilités plus propres, et le déploiement de nouvelles solutions de mobilité. Sur le plan opérationnel, elle peut être résumée en deux volets : d'une part, elle offre aux acteurs locaux une série de leviers d'actions dans le domaine des mobilités, une sorte de boîte à outils, et d'autre part elle prévoit des plans d'actions territorialisés.

La LOM fait aussi progresser le cadre législatif et réglementaire en matière de mobilité solidaire.

D'abord, elle consacre un nouveau droit, le **droit à la mobilité** en lieu et place du droit au transport, incitant ainsi à dépasser la question du système de transport pour privilégier celle de l'organisation des mobilités au service de tous. Ensuite, la LOM pose un nouveau cadre d'action pour les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) en inscrivant de manière explicite la **mobilité solidaire dans leur champ de compétence** (articles L.1231-1-1 et L.1231-3 du code des transports) et en leur donnant ainsi la capacité d'agir.

A ce titre, les AOM ont désormais la faculté d'organiser des services de mobilité solidaire, de contribuer au développement de tels services ou de verser des aides individuelles à la mobilité. L'AOM peut également offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité. La liste n'est pas exhaustive et d'autres types d'actions sont possibles, l'objectif d'ensemble étant d'améliorer l'accès à la mobilité des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale, ou en situation de handicap, ou dont la mobilité est réduite. **C'est donc une acception large en termes de publics qui est intégrée, et qui s'impose à tous les acteurs concernés.**

Enfin, dans un objectif de renforcer la coopération entre les acteurs, la LOM crée des **« plans d'actions communs en faveur de la mobilité solidaire »**. Les articles L.1215-3 et L.1215-4 du Code des transports stipulent ainsi que la Région et les Départements élaborent conjointement et mettent en œuvre un ou plusieurs plans communs à l'échelle de chaque bassin de mobilité.

Les plans d'action communs en faveur de la mobilité solidaire (PAMS)

Le plan d'actions commun en faveur de la mobilité solidaire est un dispositif défini par la LOM, visant à coordonner les interventions pour la mobilité du quotidien des plus fragiles à l'échelle de chaque bassin de mobilité. Le pilotage est confié à la Région, cheffe de file de la mobilité, et aux Départements, en coordination avec les AOM. Son élaboration est réalisée en association avec les organismes concourant au service public de l'emploi, ainsi qu'avec les organismes publics et privés intervenant dans l'accompagnement des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi que des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite

Les articles précisent le rôle de ces plans d'actions, ils définissent les conditions dans lesquelles un conseil et un accompagnement personnalisé à la mobilité peuvent être apportés, et ils prévoient notamment les mesures permettant au service public de l'emploi de fournir ces prestations à tout demandeur d'emploi, à toute personne éloignée de l'emploi ou aux jeunes en contrat d'apprentissage. Les PAMS visent aussi à coordonner les interventions des partenaires locaux et doivent être l'occasion de recenser les dispositifs existants dans le but *in fine* de mieux informer les bénéficiaires.

La LOM laisse en pratique une grande liberté d'action aux acteurs locaux, dans la mesure où les solutions de mobilité solidaire en elles-mêmes ne sont pas définies juridiquement.

Interpréter les PAMS de manière opérationnelle

Pour rendre opérationnelle cette articulation entre mobilité solidaire et mobilité « de droit commun » par l'appropriation des dispositifs de la LOM, une perspective intéressante consisterait à **proposer une interprétation innovante des plans d'actions communs en faveur de la mobilité solidaire**. Cette approche viserait une application de la loi sans ajouter de complexité, en s'affranchissant d'une logique de planification classique, de manière à faciliter les coopérations, éviter les doublons, encourager les logiques de réplication ou d'élargissement des périmètres existants.

Pour y parvenir, il sera nécessaire de questionner les dispositifs de droit commun au prisme de la mobilité solidaire.

L'urgence actuelle est donc **d'animer et de coordonner un réseau territorial d'acteurs en vue de la création de feuilles de route stratégiques communes à déployer à l'échelle locale**. Le pilotage de ce réseau et de la mise au point de cette feuille de route à une échelle inédite – celle du bassin de mobilité étant privilégiée par la loi – nécessite une gouvernance loin d'être acquise. En effet, l'échelle du bassin de mobilité doit articuler des périmètres administratifs divers pour permettre aux PAMS d'aboutir sur des politiques cohérentes répondant aux besoins exprimés par les acteurs de terrain. Dans les régions où les bassins de mobilité ont été définis, ils ont le mérite majeur de formaliser les territoires objectifs de la mobilité quotidienne – là où l'on vit, là où l'on travaille, là où l'on peut répondre aux besoins essentiels de la vie quotidienne. Ils ajoutent cependant une couche supplémentaire au traditionnel mille-feuille territorial français.

FOCUS – Recueil d'initiatives dans l'esprit de la LOM

Les Rencontres ont permis d'identifier des initiatives territoriales qui s'inscrivent dans l'esprit de la loi et peuvent être sources d'inspiration.

Région Occitanie : un Pacte pour l'Embauche

Dans le cadre de son Pacte pour l'Embauche, la Région Occitanie, en tant que cheffe de file du développement économique, propose un plan d'action élaboré avec une cinquantaine de partenaires dans le but de lever les freins à l'emploi, dont la mobilité. L'action 4 en particulier, « Elargir le dispositif régional d'aide à la mobilité des demandeurs et repreneurs d'emploi à de nouveaux publics et aux entreprises », initiée en juillet 2021 et co-construite avec Pôle Emploi, propose une prestation en 3 volets :

- un diagnostic mobilité
- un « accompagnement coaching » afin de renforcer la connaissance et l'usage des moyens de mobilité existants sur le territoire et aider à mobiliser les aides correspondant à leurs besoins
- la mise à disposition ponctuelle de véhicules si aucune autre possibilité ne peut être trouvée à court terme pour répondre au besoin de mobilité lié à l'insertion professionnelle.

La dimension partenariale (co-construction avec Pôle Emploi) et transversale (en lien avec la compétence développement économique) de cette initiative constitue une source d'inspiration pour l'élaboration des PAMS.

Ile-de-France : un plan d'action mobilités pour l'insertion

En 2022, la Commissaire à la prévention et à la lutte contre la pauvreté a initié l'élaboration d'un plan d'action mobilités pour l'insertion, en coopération avec les départements, la DRIEETS, Pôle Emploi, Wimoov, Ile-de-France Mobilités, et avec la participation de la Région. Trois axes de travail ont été définis : l'évolution des offres de services et des aides financières ; la formation des acteurs de l'insertion sur les territoires ; l'animation et la coordination. Si ce plan d'actions reprend largement les objectifs et les modalités définissant les PAMS dans la loi, il est encore à ce stade centré sur l'insertion et mériterait de s'élargir à une acception élargie de la mobilité solidaire en termes de publics et de freins.

C'est pourquoi **le rôle de la Région est plus que jamais central dans le pilotage de la démarche**. A cet égard, l'exemple de la Région Hauts-de-France est à relever.

Après avoir défini ses dix bassins de mobilité, la Région s'engage dans la mise en œuvre de PAMS sur chacun d'entre eux, en visant en premier lieu l'animation de réseaux territoriaux des acteurs de la mobilité solidaire.

Pour piloter cette démarche, **les Régions disposent d'un partenaire clé, les Départements**, en tant que relais territoriaux indispensables et dans un objectif d'articulation des politiques de mobilité et d'action sociale. Elles peuvent également s'appuyer sur **l'Etat** en particulier au travers du Service Public de l'Emploi, des Directions déconcentrées et de l'action de la Délégation Interministérielle à la Prévention et à la Lutte contre la Pauvreté.

Sur la base de cette gouvernance, c'est **toute la chaîne d'acteurs intervenant dans les parcours de mobilité** – parcours vers l'autonomie en mobilité, et parcours d'un point A à un point B – qui est à renforcer pour permettre un passage à l'échelle dans l'accès à la mobilité de tous les publics empêchés. L'animation d'un réseau local élargi permettrait de résoudre un certain nombre d'enjeux et de besoins recensés dans le cadre des Rencontres Tous Mobiles en région.

Métropole du Grand Lyon : une approche tous publics des financements sociaux en 2023

Alors que jusqu'en 2023, la programmation des financements sociaux était définie en fonction du statut (les jeunes, les demandeurs d'emplois, les bénéficiaires RSA), la Métropole du Grand Lyon expérimente à partir de 2023 une ouverture des actions RSA à l'ensemble des publics accompagnés, en conservant un socle de 40% de bénéficiaires du RSA. L'objectif de cette initiative est d'améliorer la lisibilité des dispositifs, de s'autoriser à sortir des limites administratives, et de prendre en compte la personne dans son entièreté, au-delà de son seul statut.

Région Pays de la Loire : les COM, une première étape pour une prise en compte systématique de la mobilité solidaire

La région Pays de la Loire a pris le parti de considérer que les publics précaires ne font pas l'objet d'un traitement séparé dans le cadre des contrats opérationnels de mobilité, mais qu'ils doivent être pris en compte dans la définition de chacune des pistes d'action envisagées. Il s'agit autant que possible de rendre l'offre de droit commun plus accessible aux personnes qui relèvent de ces publics. Cette préoccupation est louable, même si en pratique elle suppose encore une forme d'acceptation voire d'accompagnement au changement. Certaines questions propres aux mobilités solidaires feront ainsi l'objet d'actions spécifiques selon les réalités des différents bassins : la volonté d'un bassin d'avoir un meilleur maillage en location et réparation solidaire, la volonté d'un autre de travailler à l'apprentissage et à l'utilisation des transports collectifs quand c'est nécessaire, ou encore de faciliter l'accès à des services comme Pôle Emploi.

Le cadre des contrats opérationnels de mobilité est une opportunité de faire un état des lieux de l'existant en matière de mobilité solidaire à l'échelle de chaque bassin de mobilité. Il a également l'avantage de préfigurer une gouvernance qui pourra être mobilisée dans l'élaboration des PAMS. Enfin, le parti-pris de distinguer les actions génériques et des actions spécifiques aux enjeux locaux rejoint l'objectif de concilier simplification et personnalisation indispensable à la réalisation des PAMS. En ce sens, il permet d'anticiper la mise en place des PAMS, et de faciliter leur réalisation.

Dépasser le sempiternel problème du modèle économique

A ce titre, il sera essentiel qu'au-delà des opérateurs et acteurs associatifs de la mobilité solidaire, **les prescripteurs et les financeurs soient directement impliqués à l'élaboration des PAMS**. Ils sont en effet les garants de l'intégration dans les politiques publiques de mobilité des spécificités de la mobilité solidaire : publics concernés, accompagnement individuel, solutions parfois dédiées.

Les prescripteurs, en tant qu'interlocuteurs de confiance et de long terme pour les publics fragiles, sont indispensables à leur orientation vers les bons acteurs. Les financeurs disposent quant à eux de moyens complémentaires à ceux des AOM pour imaginer des solutions renforcées au service des territoires et des publics⁸.

Plusieurs conditions seront à satisfaire dans ce cadre. En effet, la mobilisation de l'écosystème historique dans la dynamique globale des PAMS devra s'accompagner d'une fluidification des modes d'action et de financement des dispositifs existants et en développement.

Les AOM et les prescripteurs ont encore à progresser dans leur connaissance des dispositifs de mobilité solidaire et de la grande complexité des vulnérabilités des publics concernés.

Par ailleurs, les modes de financement historiques de la mobilité solidaire, fortement questionnés au cours des Rencontres Tous Mobiles en région, devront être réinventés. Si la question n'est pas nouvelle, elle mérite d'être rappelée. D'une part, il sera nécessaire d'**en finir avec le morcellement des financements**, qui induit une ingénierie administrative et financière très lourde pour les acteurs de terrain (opérateurs, associations). D'autre part, la **temporalité de ces modes de financement est inadaptée** car trop courte – la plupart des financements sont programmés sur un an, parfois deux, pour traiter des parcours de mobilité qui sont, par essence, longs à mettre en place et à réaliser.

⁸ Voir dans le focus « Recueil d'initiatives dans l'esprit de la LOM », l'exemple du partenariat Région / Pôle Emploi proposant un élargissement du dispositif régional d'aide à la mobilité pour l'emploi page 18.

On travaille souvent sur prescription mais il y a un lien fort dans la mise en œuvre du parcours d'accompagnement avec les solutions sur les territoires. Cela pose la question de la gouvernance de cet écosystème d'acteurs, et la nécessité de ne pas déconnecter le bilan mobilité du reste de l'écosystème. Ce temps d'ingénierie, de travail ensemble, n'est pas visible, il ne se matérialise pas dans les marchés, mais il est crucial. L'accompagnement mobilité ne peut pas se faire par un seul acteur. Il y a une nécessaire pluralité d'acteurs. Mais si coordonner les acteurs est important, coordonner les financeurs ne l'est pas moins. Nous avons un besoin de solutions techniques sans coutures, mais aussi de financements sans couture. A quand un réseau qui fédère les financeurs et qui apporte des politiques cohérentes sur les territoires ? La logique de marché public a ses limites, on pourrait s'orienter vers des modèles collaboratifs où financeurs et opérateurs réfléchissent ensemble. La LOM ouvre une porte, il faut maintenant entrer dans la pièce et l'occuper.

Claire Laignez, Plateforme de mobilité du Puy de Dôme, réseau Mob'In



Sur tous les territoires ayant accueilli une Rencontre Tous Mobiles, le besoin exprimé par les opérateurs est le même : celui de financements sans couture, stables dans le temps et adaptés aux différentes réalités territoriales.

Piste d'action : viser un mode de financement unique et pérenne des dispositifs de mobilité solidaire.

Pilotes pressentis : National : État / Pôle Emploi ; Local : Région / Département

S'appuyer sur les plateformes de mobilité et les faire évoluer

Pour articuler l'ensemble des enjeux évoqués précédemment d'un point de vue opérationnel, le principal **outil charnière est sans conteste la plateforme de mobilité solidaire**. Les plateformes de mobilité⁹ fournissent en effet à la fois un lieu, des compétences, des services et la possibilité d'un guichet unique, à la fois pour les bénéficiaires, pour leurs accompagnateurs, pour les financeurs et pour les employeurs d'un territoire. Elles peuvent contribuer directement à la gouvernance locale de la

⁹ Voir aussi le [Guide des plateformes de mobilité](#) publié par le Laboratoire de la Mobilité Inclusive

mobilité, à l'échelle des bassins de mobilité notamment, et apporter une solution aux différents besoins de coopération relevés : articuler, faire connaître, renforcer, compléter.

La stratégie de prévention et de lutte contre la pauvreté l'a bien compris, en orientant des financements importants dans le déploiement de plateformes de mobilité sur tous les territoires, selon une échelle départementale.

Pour autant, les plateformes de mobilité et leurs acteurs porteurs (Réseau Mob'In, Wimoov, associations indépendantes, dans certains cas le Département) devront effectuer leur propre mue, en cohérence avec l'enjeu majeur d'intégrer la mobilité solidaire aux politiques globales de mobilité et donc dans une perspective de plateformes de mobilité ouvertes à un public plus large.

L'objectif de la plateforme de mobilité est de proposer un guichet unique, pour amener vers le diagnostic et vers le conseil mobilité, par une démarche d'animation et de coordination territoriale pour une meilleure réponse aux besoins. Il s'agit d'aider les acteurs à ne pas se sentir seuls, et réciproquement, profiter de leurs expertises sur les publics.

Sabine Lautric, auto-école solidaire,
Guadeloupe



Piste d'action : Poursuivre l'effort engagé en matière de déploiement territorial de plateformes de mobilité solidaire*¹, en l'accompagnant d'un élargissement de leurs cibles et de leurs compétences, dans la perspective de « plateformes de mobilité pour tous »*².

Pilotes pressentis : ¹ Régions et Départements, (échelle départementale voire bassins de mobilité) ; État en soutien financier si besoin ; ²* Collectivités porteurs de plateforme, opérateurs de plateforme (Mob'In / Wimoov, etc.).*

Recommandation 3 – Construire une offre de mobilité solidaire pour tous

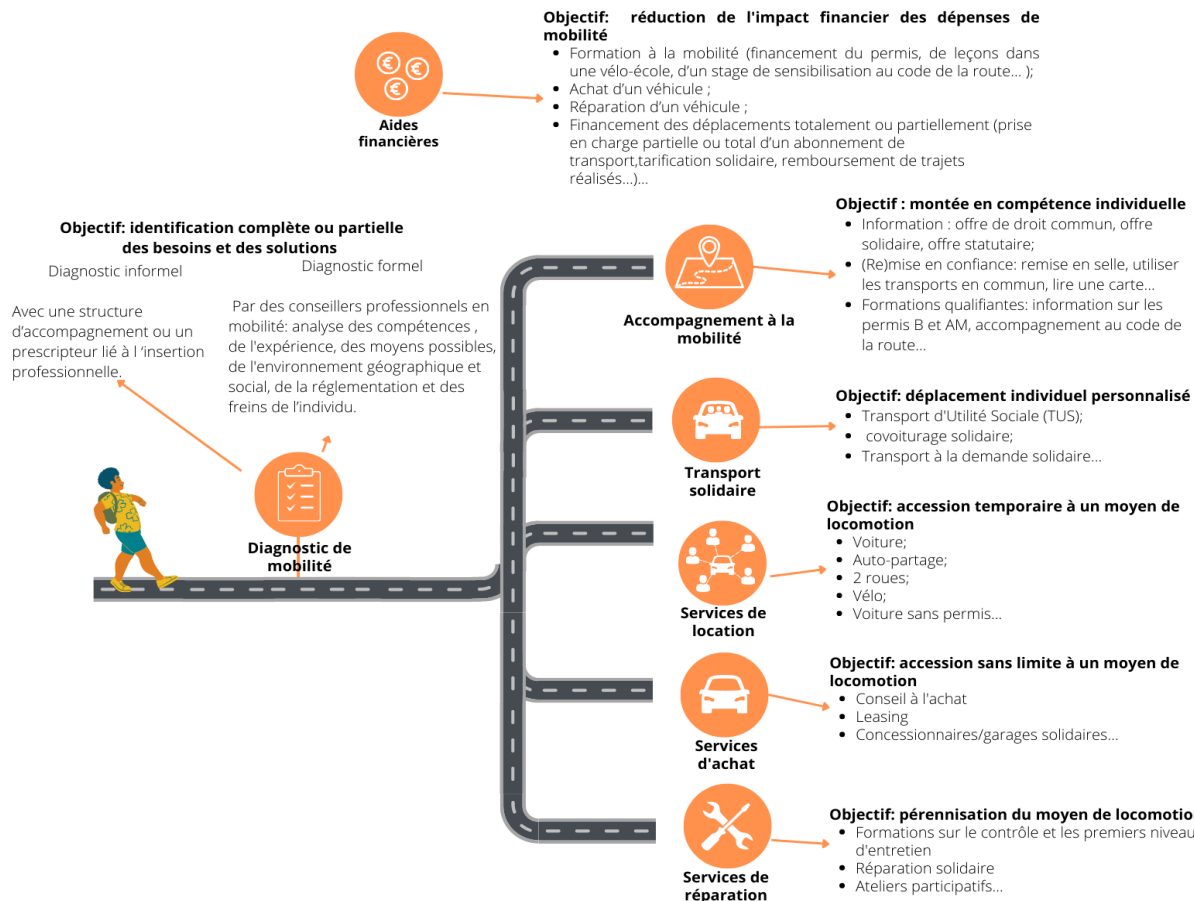
La grande diversité des dispositifs de mobilité solidaire et leur couverture territoriale inégale appellent à la constitution d'une offre socle pour effacer les zones blanches et harmoniser les modalités de l'intervention publique. Dans cette perspective, il sera nécessaire de mieux accompagner l'ensemble des acteurs opérationnels pour renforcer leurs connaissances et la visibilité des offres. Une partie d'entre elles pourra bénéficier à un public plus large, en appui sur la capacité d'innovation de l'écosystème de la mobilité solidaire, qu'il s'agit de soutenir.

Les Rencontres ayant encouragé à identifier le foisonnement d'initiatives existantes ou souhaitables sur tous les territoires, leur relecture croisée permet de proposer une articulation de quatre orientations en faveur d'une mobilité solidaire pour tous.

Constituer une offre socle

Il ressort le besoin partagé d'une offre socle nécessaire quels que soient le territoire, sa densité et sa nature, dans le but d'objectiver puis d'effacer les zones blanches et d'harmoniser les modalités de l'intervention publique. Cette offre socle rejoint la stratégie de prévention et de lutte contre la pauvreté, à savoir une couverture du territoire par un maillage de plateformes de mobilité solidaire. En lien avec l'une des pistes d'actions proposées plus haut, les plateformes devront parallèlement évoluer dans la perspective d'une approche répondant aux besoins d'un public plus large.

Quels que soient les territoires considérés – les travaux des Rencontres Tous Mobiles en région ayant porté aussi bien sur les territoires urbains, périurbains et ruraux –, il ne ressort pas de spécificité territoriale dans le type de solutions à déployer. Au contraire, il ressort un besoin partagé d'une couverture de l'ensemble des territoires par des solutions diversifiées, similaires à ce qui peut exister dans les territoires plus denses – sur le principe d'un bouquet de services. Cette approche a été formalisée par la direction territoriale ouest du CEREMA à l'occasion d'une [étude approfondie sur la mobilité solidaire en région Pays de la Loire](#). Elle se traduit par 7 familles de services, comme l'illustre le schéma ci-dessous.



« Les 7 familles de services » : une illustration de la notion d'offre socle

Schéma issu du rapport d'étude « Mobilité solidaire à vocation d'insertion professionnelle en Pays de la Loire », étude réalisée par le CEREMA pour la Commissaire à la prévention et à la lutte contre la pauvreté des Pays de la Loire.

Cette offre socle prendrait la forme d'une couverture territoriale plus homogène des solutions historiques à destination des publics : bilan individuel ; conseil ; formations dont vélo-écoles et auto-écoles solidaires ; aides financières ; locations et prêts de vélos, scooters et voitures ; transport d'utilité sociale ; garages solidaires.

Ces solutions, bien connues dans le secteur de la mobilité solidaire, sont à ce stade loin de faire l'objet d'une couverture complète des territoires. Certains participants aux Rencontres Tous Mobiles les citent naturellement dans les solutions existantes sur leur territoire quand d'autres les évoquent comme de nouveaux dispositifs à créer (« mettre en place une solution de prêt de véhicules à bas coût », « développer un service de transport à la demande social »), ce qui témoigne d'une maturité aléatoire selon les territoires et selon les acteurs.

Piste d'action : Définir une offre socle à l'échelle de chaque bassin de mobilité, en sortant de l'approche traditionnelle par public et en agissant simultanément sur l'accompagnement individualisé des plus fragiles et sur une adaptation des outils d'aide individuelle permettant de toucher un public plus large

Pilotes pressentis : Régions, AOM locales

Mieux accompagner et coordonner l'ensemble des acteurs opérationnels

Les participants aux Rencontres Tous Mobiles ont insisté sur trois besoins en la matière :

- Accompagnement et intégration des prescripteurs, accompagnants, employeurs, milieux scolaires, par de la formation, de l'animation régulière et l'échange de retours d'expérience
- Mise en cohérence, visibilité et accessibilité : guichet unique, cartographie commune, maillage des territoires par des points relais de proximité, en appui sur la couverture territoriale des plateformes de mobilité et des partenariats avec des acteurs publics ou privés locaux
- Accompagnement des bénéficiaires à long terme et de bout en bout, pour une meilleure autonomie en mobilité et la capacité à pratiquer l'intermodalité – plusieurs modes de transport successifs sur un même trajet –, en lien étroit avec la coordination des politiques de mobilité par les régions.

Piste d'action : Accompagner et former tous les acteurs concernés, en appui sur des outils communs

Pilotes pressentis : Régions, Départements, opérateurs de plateformes de mobilité

Tirer parti des solutions par public pour enrichir une offre tous publics

Certains dispositifs étant pensés spécifiquement pour des publics cibles, leur **enrichissement mutuel dans la perspective d'une approche tous publics** est à privilégier. Qu'il s'agisse d'apprentissage de la multimodalité, d'implication dans les instances consultatives des politiques de mobilité ou encore d'adaptation des horaires de transports en commun, tous les publics sont concernés et pourraient en bénéficier.



Il y aura toujours des offres spécifiques : on peut partir d'une offre socle, mais il y aura toujours besoin de juxtaposer des offres qui vont un petit peu plus loin pour certains publics. Comment fait-on alors pour que l'offre socle réponde déjà à l'essentiel des besoins qu'on peut identifier à notre échelle ?

On met en place des offres de service pour répondre à des besoins spécifiques, et on se rend compte qu'elles pourraient bénéficier à d'autres publics. Comment fait-on pour que notre service qui fonctionne bien puisse bénéficier à un maximum de personnes, et que ce soit lisible pour le maximum de personnes ? La réponse passe probablement par un guichet unique.

Maëlle Bourguinat, Conseil départemental Loire-Atlantique

L'ensemble des acteurs relève cependant un point essentiel, que les AOM devront accepter de prendre en compte : **une part incompressible des publics fragiles en matière de mobilité conservera un besoin d'accompagnement qualitatif et individualisé et donc spécifique**. La traduction de cet accompagnement fin en dispositifs plus légers et plus grand public est probablement l'une des clés du passage à l'échelle de la mobilité solidaire.

Pérenniser la capacité d'innovation de l'écosystème

La capacité d'innovation de l'écosystème de la mobilité solidaire est inhérente à son activité. Depuis 30 ans, des acteurs de terrain, souvent peu dotés aux plans financier et technique, inventent des solutions sur mesure pour résoudre des situations de vie complexes et parfois douloureuses.

En lien direct avec l'encouragement exprimé plus haut à doter chacun d'une vision actualisée des enjeux dans un contexte de transformations écologiques, énergétiques et sociales, **cette capacité d'innovation doit être reconnue et soutenue pour que de nouvelles initiatives adaptées puissent voir le jour**, dans le cadre d'expérimentations en collaboration avec les AOM locales.

Plusieurs propositions d'actions à créer issues des échanges participatifs au cours des Rencontres régionales vont en ce sens : création de jeux de données en open data sur les problématiques de mobilité des publics fragiles, déploiement de dispositifs de vélos à assistance électrique en libre-service en milieu rural, développement d'un « pass mobilité » unique, co-construit avec tous les financeurs et à destination des personnes fragiles et de leurs accompagnants.

Piste d'action : Financer et soutenir la capacité d'innovation de l'écosystème historique, en collaboration avec les AOM locales

Acteurs pressentis : AOM, acteurs de l'innovation ((start-ups, Fabrique des Mobilités, Bpifrance, Laboratoires de recherche...))

FOCUS – L'accessibilité PMR : un laboratoire pour tous



La mobilité des personnes à mobilité réduite est non seulement primordiale mais intéressante : il s'agit d'un véritable laboratoire d'idées et de solutions, d'où peuvent sortir des applications pour d'autres publics avec d'autres spécificités. Tout ce qui est produit pour les personnes en situation de handicap peut être dupliqué pour d'autres publics.

La mobilité solidaire c'est se dire que rien, presque rien, n'est impossible.

Pierre Denizot, Conseil régional Ile-de-France

L'accessibilité PMR (personnes à mobilité réduite) a longtemps été traitée de manière indépendante de l'offre de mobilité de droit commun, en raison des compétences et dispositifs (schémas d'accessibilité, navettes à la demande, etc.) spécifiques qu'elle suppose. Pourtant, la mobilité des PMR, parce qu'elle est confrontée très directement à la question de la rupture dans l'accès aux mêmes moyens que les personnes sans particularité, constitue un véritable laboratoire d'idées et de solutions, d'où

peuvent sortir des applications pour d'autres publics avec d'autres spécificités. C'est par exemple le cas du travail sur la signalétique, réalisé en premier lieu pour les personnes en situation de handicap moteur, mais qui peut également bénéficier aux touristes ou aux personnes non francophones. C'est également le cas du transport à la demande, qui peut aussi bien répondre aux contraintes de déplacement des personnes à mobilité réduite, qu'être mobilisé dans les régions rurales pour compenser les déserts de mobilité.

Le passage du transport à la mobilité rend visible la diversité des usagers (femmes, jeunes, ruraux, précaires, séniors, touristes, personnes en handicap, etc.), qui ne constituent plus un bloc monolithique, mais un ensemble de profils variés aux usagers variés, qui doivent trouver des réponses variées.

Lors de la Rencontre Tous Mobiles en Ile-de-France, le retour d'expérience suivant a été partagé par le représentant de la Région. Plusieurs éléments caractérisent le travail réalisé sur l'accessibilité PMR en matière de mobilité : l'importance du financement, triplé d'ici 2025 en Île-de-France ; l'étroite et féconde collaboration avec les associations d'usagers, compétentes et exigeantes ; la complexité territoriale des dispositifs existants liée au découpage départemental, et l'illisibilité du maillage et de l'offre tarifaire induite ; les réflexions initiées sur l'accès des PMR à l'ensemble des solutions (dont la voiture) et à l'intermodalité et la démarche d'innovations techniques qui les appuient.

Ces éléments constituent des pistes de réflexion inspirantes pour élargir le champ des possibles en matière de "design universel" et d'accessibilité personnalisée pour tous.

ANNEXES

Programmation des Rencontres Tous Mobiles en région

Les Rencontres ont globalement suivi le programme suivant :

- **Ouverture**
- **Séquence 1** : Présentation de la démarche Tous Mobiles et apports méthodologiques sur la LOM
- **Séquence 2** : Table ronde "Quel rôle pour les acteurs de la mobilité solidaire et quelle coopération territoriale ?"
- **Séquence 3** : atelier collaboratif "Quelles actions en faveur de la mobilité solidaire sur le territoire régional ?"
- **Clôture**

Si la programmation de ces Rencontres, proposée par le LMI, était très similaire d'une région à l'autre, elle a été travaillée avec chaque Commissaire et ses partenaires de manière à répondre aux enjeux locaux et à s'adapter au niveau d'avancement et de maturité de chaque territoire. Compte tenu de la variété des participants et des intervenants, ce sont en effet six Rencontres extrêmement différentes qui se sont déroulées.

Parmi les nombreux temps forts, citons à titre d'exemple et dans l'ordre d'organisation des Rencontres :

- En région Hauts-de-France, l'annonce de l'articulation entre PAMS et bassins de mobilité
- En région Guadeloupe, le consensus des participants pour une plateforme de mobilité solidaire régionale
- En région Occitanie, la recherche d'une coordination innovante et opérationnelle autour de la mobilité solidaire (Région, Pôle Emploi, AOM locales, etc.)
- En Région Auvergne Rhône-Alpes, un fort accent mis sur les dispositifs de terrain et l'accès à l'emploi
- En Région Ile-de-France, la mise en perspective du plan d'action mobilités pour l'insertion
- En Région Pays de la Loire, l'aboutissement de l'étude sur la mobilité solidaire réalisée par le CEREMA, en appui aux réflexions des acteurs locaux

Calendrier des Rencontres

- *Rencontre Hauts-de-France – 20 juin 2022 – 100 participants*
- *Rencontre Guadeloupe – 4 juillet 2022 – 39 participants*
- *Rencontre Occitanie – 7 octobre 2022 – 80 participants*
- *Rencontre Auvergne-Rhône-Alpes (Journée régionale « La mobilité solidaire et durable pour l'accès à l'emploi ») – 18 octobre 2022 – 75 participants*
- *Rencontre Ile-de-France – 17 novembre 2022 – 50 participants*
- *Rencontre Pays de la Loire – 6 décembre 2022 – 70 participants*

Liste des intervenant.e.s

La liste ci-dessous présente les intervenant.e.s des allocutions d'ouverture, d'introduction et des tables-rondes.

Hauts-de-France :

- **Rodolphe Dumoulin**, Commissaire à la lutte contre la pauvreté auprès du Préfet des Hauts-de-France
- **Franck Dhersin**, Vice-Président en charge des mobilités, des infrastructures de transport et des ports à la Région Hauts-de-France
- **Thomas Vial**, Responsable de l'unité sud en charge de la connaissance et de la LOM, DREAL Hauts-de-France
- **Francis Demoz**, Délégué général du Laboratoire de la Mobilité inclusive
- **Zohra Boukabous**, Directrice, AREFIE
- **Xavier Czaja**, Chargé de mission régional, Mob'in
- **Zohra Elbasri**, Responsable partenariats, Pôle Emploi
- **Olivier Engrand**, Conseiller régional délégué à la mobilité des territoires, Région HDF
- **Christian Leroy**, Président de la Communauté de Communes Pays de Lumbres
- **Patrick Olivier**, Directeur, DREETS
- **Jonathan Otlet**, Directeur régional, Wimoov
- **Jérôme Pruvost**, Chef du service insertion, Conseil Départemental du Pas-de-Calais

Guadeloupe :

- **Cyril Roule**, Sous-préfet, Secrétaire général adjoint délégué à la cohésion sociale
- **Arthur Calvat**, Chef de la mission Économie et expertise des mobilités, DEAL
- **Francis Demoz**, Délégué général du Laboratoire de la Mobilité inclusive
- **Richard BooneE**, Directeur Territorial Basse Terre et Marie Galante, Pôle Emploi
- **Evelyne Elys**, Coordinatrice administrative, Maison de l'insertion de Gourbeyre
- **Véronique Flamein**, Présidente, Handidéfis
- **Dominique Joly**, Directeur, Société Pointoise de HLM
- **Sabine Lautric**, Directrice, Auto-école solidaire du Moule
- **Catherine Romuald**, Directrice générale adjointe de l'insertion, Conseil départemental
- **Rodrigue Virassamy**, Président, Centre Social La Source

Occitanie :

- **Eric Pélisson**, Commissaire à la prévention et à la lutte contre la pauvreté, Préfecture de la région Occitanie
- **Jean-Luc Gibelin**, Vice-Président du Conseil Régional Occitanie, Mobilités pour tous et infrastructures de transports
- **Paul Joho**, Directeur des Transports, Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement d'Occitanie

- **Pierre Garcia**, Directeur régional WIMOOV Occitanie
- **Francis Demoz**, Délégué général du Laboratoire de la Mobilité inclusive
- **Nathalie Brotons**, Coordinatrice insertion, Conseil départemental des Pyrénées-Orientales
- **Christophe Caparros**, Président de Mob'In Occitanie
- **Pierre-Luc Lauze**, Chargé de mission Mobilités, Communauté d'agglomération du Grand Narbonne
- **Frédéric Leclerc**, Chef de service emploi, Direction régionale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités Occitanie
- **Nathalie Mader**, conseillère régionale et déléguée Nouvelles Chances, Conseil régional Occitanie
- **Stéphane Protch**, Responsable du service partenariats, direction régionale Pôle Emploi Occitanie
- **Jean-Marc Serrot**, Directeur régional adjoint, Banque de France Occitanie

Auvergne-Rhône-Alpes :

- **Cecilie Cristia-Leroy**, Commissaire à la lutte contre la pauvreté auprès du Préfet de région Auvergne-Rhône-Alpes
- **Fabrice Gravier**, Chef du service mobilité aménagement paysage, DREAL
- **Sarah Arsac**, Co-présidente Mob'In Auvergne-Rhône-Alpes
- **Pierre Savaric**, Co-président Mob'In Auvergne-Rhône-Alpes
- **Francis Demoz**, Délégué général du Laboratoire de la Mobilité inclusive
- **Stéphane Coillard**, Chargé de mission à la direction insertion emploi, Métropole de Lyon
- **Corinne Crozier**, Responsable de service DDO Demandeurs d'emploi, Pôle Emploi
- **Claire Laignez**, Directrice de la Plateforme Mobilité du Puy de Dôme, réseau Mob'In
- **Pierre Laplace**, Responsable du service mobilité, Innovation et Développement
- **Rémi Leonetti**, Directeur régional Auvergne-Rhône-Alpes, Wimoov
- **Marion Pelissier**, Responsable du site Isère, Apprentis d'Auteuil
- **Thierry Receveur**, Directeur, Mission locale Rurale Nord Ouest Rhône à Tarare
- **Rémi Sapet**, Chef de Service Insertion Nord, Conseil Départemental de l'Ardèche

Ile-de-France :

- **Cécile Tagliana**, Commissaire à la prévention et à la lutte contre la pauvreté, Préfecture de la région Île-de-France
- **Pierre Deniziot**, Conseiller régional, Délégué spécial à la promesse républicaine, au handicap et à l'accessibilité
- **Amandine Martin**, Secrétaire Générale, Directrice des Relations Extérieures, SNCF TRANSILIEN
- **François Ploquin**, Adjoint au chef de service, chef du département des mobilités et de la logistique, Service de la politique des transports, DRIEAT
- **Francis Demoz**, Délégué général du Laboratoire de la Mobilité inclusive
- **Sébastien Bailleul**, Directeur Île-de-France, Wimoov

- **Seyfeddine Cherraben**, Président, Mobil'Hub 93
- **Guillaume Darsonville**, Responsable RSE, SNCF TRANSILIEN
- **Paolo De Carvalho**, Maire de la ville de Dourdan
- **Elodie Hanen**, Directrice Générale adjointe, Île-de-France Mobilités
- **Sandrine Hervé**, Directrice des partenariats, Pôle Emploi Île-de-France
- **Lansana Touré**, Directeur de la Vie sociale, Conseil départemental du Val d'Oise

Pays-de-la-Loire :

- **Anne Postic**, Commissaire à la prévention et à la lutte contre la pauvreté, Préfecture de la région Pays de la Loire
- **Caroline Marlette**, Responsable de la division intermodalité, DREAL Pays de la Loire
- **Emmanuel Leguay**, Chef de projet Mobilités, Conseil régional des Pays de la Loire
- **Francis Demoz**, Délégué général du Laboratoire de la Mobilité inclusive
- **Christophe Bargain**, chargé d'études, DREAL Pays de la Loire
- **Maëlle Bourguignat**, chargée de mission service insertion emploi, Conseil départemental de Loire-Atlantique
- **Damien Courbe**, en charge des Mobilités au Département mobilités et Infrastructures du CEREMA, Direction territoriale ouest
- **André Gillet**, président de l'Union Départementale d'accompagnement à la mobilité solidaire en Loire-Atlantique
- **Stéphane Héraud**, chargé de Relations Partenariales, direction régionale Pôle Emploi des Pays de la Loire
- **Dylan Olivier**, associations AFODIL et Mob'In

Liste des actions identifiées lors des ateliers collaboratifs

| Catégories | Ce qui existe | Ce qu'il faut renforcer | Ce qu'il faut créer |
|---|--|---|--|
| Plateforme de mobilité, guichet unique, maillage territorial | <ul style="list-style-type: none"> · Plateforme de mobilité (x4) · Service d'aide à la mobilité : accompagnement physique, apprentissage usage TC, personne ressource auprès des usagers et travailleurs sociaux · Guichet unique d'entrée (x2) | <ul style="list-style-type: none"> · Points relais mobilité ou maison France service · Renforcer les effectifs des plateformes · Point relais mobilité ou maison France service, mais avec plus de coordination et d'animation · Pérennisation des plateformes et accès tous publics · Elargir les publics | <ul style="list-style-type: none"> · Créer une agence de la mobilité, créer un numéro vert, proposer des formations pour les professionnels de la mobilité, recenser les zones blanches · Guichet unique pour orienter les gens avec un conseiller mobilité identifié, personnalisé à l'échelle de l'AOM · Tiers-lieux, local d'attente, lieu d'échange, lieu d'information, lieu pour faire réseau · Apporter un soutien logistique, financier et humain pour soutenir les associations, les aider à s'organiser et mutualiser les moyens · Plateforme de mobilité avec conseil, appui des entreprises |
| Offres de services / formations solidaires | <ul style="list-style-type: none"> · Taxi solidaire · Transport solidaire · Atelier de mobilités inclusives (x2) · Auto-école solidaire · Lutte contre l'illettrisme · Prêt de véhicules | <ul style="list-style-type: none"> · Garages et auto-écoles solidaires (x3) · Territorialisation de l'offre de location · Covoiturage solidaire (x2) avec animation et accompagnement | <ul style="list-style-type: none"> · Apprentissage conduite supervisée par des anciens bénéficiaires · Formation, sensibilisation sur la mobilité "large" · Faire émerger des opérateurs de mobilité en priorité sur les territoires démunis |

| | | | |
|--|---|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> · Garages solidaires · Transport solidaire zones blanches · Découverte des territoires en collectif · Vélos écoles (x2) · Apprentissage du code de la route et des savoirs de base pour circuler · Accompagnement individuel en présentiel avec ateliers et mise en pratique | <p>renforcé sur la durée + situations d'urgence</p> <ul style="list-style-type: none"> · Vélo-école (x3), formation remise en selle · Complémentarité des offres porte à porte au-delà des échelles administratives · Aménagements PMR · Animation du territoire autour de la mobilité solidaire pour les jeunes en milieu rural · Organiser des sorties pour appréhender les enjeux de sécurité à vélo notamment ; familiarisation avec le centre-ville · Découverte des territoires en collectif (marche urbaine) ; code de la rue · Conseil en mobilité à développer pour seniors et PMR · Développer l'aller vers · Taxi vélo | <ul style="list-style-type: none"> · Education à la mobilité durable : permis piéton, vélo · Prêt de véhicules à bas coût · Accompagner les entreprises pour faciliter l'accès à la mobilité · Education (sensibilisation à la mobilité et apprentissage à l'école) · Sensibilisation des jeunes et de leurs parents aux pratiques alternatives à la voiture (établissements scolaires) notamment pour la pratique du vélo · Animation au sein des écoles sur les mobilités alternatives Transport à la demande sous forme d'Atelier chantier insertion (ACI) · Accès aux véhicules (autopartage, location, acquisition) · Service de transport solidaire · TAD avec chauffeurs formés · Location de voitures adaptées PMR |
| <p>Offre de transport et services classiques ou de droit commun</p> | <ul style="list-style-type: none"> · Transports publics (x4) · Transport à la demande (x2) · Autopartage · Covoiturage (x3) | <ul style="list-style-type: none"> · Renforcer la connaissance des dispositifs · Application interrégionale de mobilité de bout en bout | <ul style="list-style-type: none"> · Réseau cyclable sécurisé · Pistes cyclables · Vélos en libre service électriques avec tarifs solidaires pour bénéficiaires RSA |

| | | | |
|--|--|---|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> · Applications multimodales (x2) · Bus mis en place par des employeurs · Transport de personnes à mobilité réduite | <ul style="list-style-type: none"> · Covoiturage x4 dont "à l'échelle des zones d'activités en associant entreprises et EPCI" et "harmonisation et simplification pour accessibilité tous publics" · Renforcer la sécurisation des garages vélos ; voitures sans permis, voire minibus avec les établissements scolaires · Transport à la demande pour renforcer l'offre et le rabattement vers les transports collectifs · Offre de transports collectifs en zone peu dense · Complémentarité des offres porte à porte au-delà des échelles administratives · Utilisation des transports scolaires et des TAD · Accompagner et renforcer les bonnes pratiques urbaines de mobilité (partage de l'espace urbain...) · Résopouce (autostop organisé) · Vélos en libre-service électriques | <ul style="list-style-type: none"> · Adapter les horaires de transport collectif, le cadencement · Favoriser la multimodalité TC / vélo (bornes vélos à côté des arrêts de bus) · Covoiturage (x2) · Guichet unique, local, multi public · Transports collectifs entre AOM · Sites propres · Pédibus, vélobus · Aménagements déplacements doux |
|--|--|---|--|

| | | | |
|--|---|---|---|
| | | <ul style="list-style-type: none"> · Plans de déplacements d'établissements scolaires · Autopartage · Sécurisation des vélos et trottinettes · Accessibilité des arrêts de bus | |
| Parcours mobilité | <ul style="list-style-type: none"> · Parcours mobilité avec maillage d'acteurs | <ul style="list-style-type: none"> · Renforcer l'accompagnement par les plateformes · Plan ou programme d'éducation à la mobilité, notamment en milieu scolaire · Systématiser l'accompagnement à la mobilité (formation des travailleurs sociaux, interlocuteur unique) | <ul style="list-style-type: none"> · Cartographier les freins à la mobilité pour les limiter au niveau individuel · Accompagnement par les collectivités pour la mobilité résidentielle pour rapprocher les publics des centralités, anticiper la perte de mobilité |
| Connaissance des dispositifs et communication | <ul style="list-style-type: none"> · Information Communication (x2) | <ul style="list-style-type: none"> · Accès facilité à l'information · Mise en commun des retours d'expérience variés sur les territoires · Echanges entre prescripteurs pour essayer les bonnes pratiques · Carte universelle des transports collectifs Informer sur l'existant à l'échelle locale ; ajouter un volet mobilité dans les applis seniors et PMR ; développer la communication et les REX locaux ; communiquer à travers les événements du | <ul style="list-style-type: none"> · Zones d'emploi : demander aux employeurs de créer un kit d'infos covoiturage et navettes · Annuaire des actions · Cartographier l'existant et mutualiser les services (visibilité, valoriser, promouvoir, diffuser) · Outil de mise en commun des solutions de mobilité · Communiquer et associer acteurs locaux et régionaux ; faire connaître les dispositifs ; développer les ressources documentaires et permettre les REX notamment sur les modèles économiques · Généralisation d'un outil |

| | | | |
|--|--|---|--|
| | | <p>territoire ; accompagnement au changement de l'autosolisme</p> <ul style="list-style-type: none"> · Décloisonner les informations | <p>d'interconnaissance des solutions de transports vécues</p> |
| Aides financières | <ul style="list-style-type: none"> · Tarification solidaire · Aide au permis · Aides financières · Dispositifs d'aide financière aux demandeurs d'emploi, d'aide à l'acquisition · Chèque Sortir plus | <ul style="list-style-type: none"> · Rallongement des aides aux demandeurs d'emplois · Modification et assouplissement de critères parfois trop restrictifs, adaptés aux besoins des publics et territoires · Accompagnement des jeunes par un microcrédit · Renforcement du recours aux aides individuelles et meilleure articulation des aides · Aides mobilité durable · Stimulation dans l'utilisation des 2R via des micro crédits et offres attractives | <ul style="list-style-type: none"> · Tarif unique ou gratuité des transports · Pass mobilité co-construit avec les financeurs, transversal, à destination des publics et des accompagnants · Tarifs préférentiels taxi vélo · Gratuité des TC pour les personnes en insertion · Gratuité des transports |
| Mobilisation, coordination, gouvernance, financements | | <ul style="list-style-type: none"> · Proposer des lieux pour se coordonner et pour collaborer · Mobilisation et animation régulière des acteurs · Mutualisation entre structures via réseaux · Faciliter l'essaimage, coordination locale pour | <ul style="list-style-type: none"> · Participation des publics aux instances (CCAS, comité des partenaires) · Offre socle régionale sur la mobilité solidaire financée par la région · Importance d'une coordination des acteurs et solutions à la bonne échelle |

| | | | |
|----------------------------------|--|---|---|
| | | <p>équité et éviter les dispositifs concurrents</p> <ul style="list-style-type: none"> · Travail sur la gouvernance avec les différents acteurs et en interne ; mise en relation des financeurs avec les organismes ; formation ; mutualisation · Mobilisation des entreprises pour trouver des solutions | <ul style="list-style-type: none"> · Conférence des financeurs garantissant l'équité territoriale ; vision régionale et approche du local vers le global · Avant de créer, face à la multiplicité des outils : coordonnons !! · Coordination territoriale des aides et des dispositifs · Pérenniser les subventions aux opérateurs et collectivités ; arrêter les appels à projets à durée limitée |
| <p>Autres dispositifs</p> | <ul style="list-style-type: none"> · Accompagnement pour tester de nouvelles solutions en lien avec Maisons France Service · Formations et négociations avec les assureurs (pour les opérateurs associatifs) | <ul style="list-style-type: none"> · Mobilité inversée · Intergénérationnel : pour la fracture numérique avec l'aide des jeunes / conduite accompagnée des jeunes | <ul style="list-style-type: none"> · Données mobilité solidaire en open data · Simulateurs mobiles Identification des publics invisibles · Transport par mer · Reconnaissance internationale du permis de conduire · Intégrer les mobilités dans la formation de base d'un conseiller emploi / insertion · Actions spécifiques pour les primo-arrivants · Conseiller en mobilité au sein des entreprises · CPF négatif pour les jeunes pour financer le permis remboursable au fur et à mesure de son activité professionnelle Intergénérationnel |

À propos du Laboratoire de la Mobilité inclusive

Le Laboratoire de la Mobilité inclusive (LMI) est une fondation¹.

Depuis sa création en 2013, le LMI soutient, en tant que think tank et do tank, le développement d'une mobilité pour tous et agit pour favoriser une mobilité plus inclusive.

Il compte 14 membres issus des sphères publiques, privées et de la société civile (ADEME, Agil'ess, Croix-Rouge française, École de conduite Française [ECF], FACE, FASTT, Fondation MACIF, Fondation TotalEnergies, Malakoff Humanis, Mob'in, Pôle emploi, Sanef Solidaire, Secours catholique, Transdev).

Le laboratoire se positionne comme un centre de ressources et d'expertises et comme un partenaire institutionnel. Il a pour missions de rassembler les acteurs concernés par le sujet (via la démarche Tous Mobiles); de produire des études pour développer une meilleure compréhension des freins et des leviers que peut représenter la mobilité; de soutenir des solutions de mobilité innovantes et durables, et de favoriser les conditions d'accès à une mobilité plus inclusive.

www.mobiliteinclusive.com

1. Le Laboratoire de la Mobilité inclusive (LMI) est une fondation abritée par la fondation FACE.

CONTACTS

Francis DEMOZ. Délégué général
f.demoz@mobiliteinclusive.com

Marc FONTANES. Directeur mobilité
marc.fontanes@auxilia-conseil.com
www.auxilia-conseil.com

**LABORATOIRE
DE LA MOBILITÉ
INCLUSIVE**

 Sous l'égide de FACE

