



M[OB]ILITANCES

**Mobilités inclusives en Europe
Recommandations, glossaire et illustrations**

Cofinancé par le
programme Erasmus+
de l'Union européenne



Remerciements

Aux membres des équipes et des organes d'administration de la Fédération CAIPS, du réseau Mob'In Normandie et d'Ateliere Fara Frontiere, ainsi qu'au personnel de leurs organisations affiliées.

Aux travailleurs et travailleuses des organismes d'insertion et de formation qui ont contribué au projet Mob'In Europe en prenant part aux différents groupes de travail organisés par AFF, CAIP et Mob'In Normandie.

Aux partenaires de CAIPS, AFF et Mob'In Normandie au sein du Consortium Mobilité pour tous, de l'Interfédé, de Mob'In France, du réseau RISE et d'ENSIE.

Au Laboratoire de la Mobilité Inclusive.

Au personnel de l'Agence AEF-Europe.

À la Région wallonne et au SPW Mobilité.

Coordination

Clémentine Libois-Chanoni, Mob'In Normandie

Auteurs

Catherine Villedieu, Mob'In Normandie ; Clémentine Libois-Chanoni, Mob'In Normandie ; Céline Lambeau, Fédération CAIPS ; Stefania Neagoe, Ateliere Fara Frontiere ; Layla Magon, Mob'In Normandie ; Costin Dragne, Ateliere Fara Frontiere ; Raluca Ouraghli, Ateliere Fara Frontiere; Jean-Luc Vrancken, Caips ; Hélène Duclos, Transformation Associés ; Bruno Gallardo, INFREP.

Conception graphique

Thierry Lechanteur, COF asbl

Impression

AZ Print SA

Editeur Responsable

Caips asbl, Rue du Pont 24 - 4540 Amay - Belgique

Toute reproduction d'un extrait quelconque du texte de cette publication, par quelque procédé que ce soit, est autorisée moyennant mention de l'auteur et des références de la publication. La reproduction intégrale de chacune des parties de cette brochure est interdite.

La présente publication n'engage que son auteur, la Commission européenne n'est pas responsable de l'usage qui pourrait être fait des informations qu'elle contient.

Table des matières

Préambule	7
Chapitre 1 : La mobilité inclusive	9
I. Définitions	10
Mobilité	10
Inclusion et inclusion active	10
Mobilité inclusive	11
II. En pratique	12
La mobilité comme droit générique	12
De multiples enjeux	12
En conclusion	13
Notes et références	14
III. La mobilité (inclusive) dans les législations	15
Compétence Mobilité en Europe	15
Compétences Mobilité en Belgique	15
Compétence Mobilité en France	17
Compétences Mobilité en Roumanie	18
Notes et références	21
IV. Quels scénarios pour de futures politiques de mobilité inclusives ?	22
Scénario 1 : Transversalité	22
Scénario 2 : Organisme dédié	22
Scénario 3 : Responsabilité des secteurs de l'insertion et des affaires sociales	23
En conclusion	23
Chapitre 2 : Recommandations pour des politiques de mobilité inclusive	25
Faire évoluer l'offre de mobilité	26
Accompagner les publics fragiles	27
Réduire les problématiques en amont	30
Définir un cadre institutionnel	31
Notes et références	32

Chapitre 3 :	
Glossaire des solutions de mobilité inclusive	33
Accessibilité	34
Aides au permis B	34
Assises de la mobilité	34
Attestations scolaires sécurité routière	35
Auto-école sociale ou solidaire	35
Autonomie des usagers	36
Autopartage	36
Autostop organisé	36
Centrale locale de mobilité	37
Compte personnel de formation	37
Conduite supervisée	37
Covoiturage	38
Filière libre	38
Formations conseiller en mobilité	39
Formation spécifique ou adaptée	40
France Relance	40
Garage d'autoréparation	40
Garage classique avec offre adaptée	41
Garage social et solidaire	41
Indemnités de déplacement	41
Laboratoire de la mobilité inclusive	42
Location solidaire de véhicules	42
Loi d'orientation des mobilités (LOM)	42
Microcrédit	42
Mobilités partagées	43
Participation de l'employeur	43
Permis à 1 € par jour	44
Plan de déplacement d'entreprise	44
Plateforme de mobilité inclusive	45
Politique tarifaire adaptée	45
Pouvoir bouger	46
Préformation au permis B	46
Repérage des freins à la mobilité	47
Réseau	47
Savoir bouger	47
Savoir rouler à vélo	47
Transport à la demande	48
Transport social / solidaire	48
Vélo-école	48

Chapitre 4 : Illustrations de dispositifs existants	49
Accompagnement urbain - HANDUO TANDEM CAEN	50
Transport à la demande - IFAIR	51
Transport à la demande - T'CONDRUZE	52
Transport solidaire - SOLIDARITÉ TRANSPORT MANCHE	53
Transport solidaire - TAXI GRATIS	54
Covoiturage court - KAROS	55
Autopartage - ECOMOBIL	56
Autopartage - CAMBIO CARSHARING	57
Auto-stop organisé - REZO POUCE	58
Location solidaire de véhicule - ACTION MOBILITÉ SOLIDAIRE	59
Location de vélo longue durée - VELOCITE	60
Garage solidaire - Garage TRANSMISSION 14	61
Garage classique avec offre adaptée - RENAULT SOLIDAIRE	62
Garage d'autoréparation deux-roues - IFAIR	63
Réseau d'opérateurs de mobilité - MOB'IN NORMANDIE	64
Centrale régionale de mobilité - Wallonie	65
Garage sociaux - Réseau AGIL'ESS (anc. Réseau APREVA)	66
Centrale locale de mobilité - MOBILESEM	67
Plateforme de mobilité - Caen la mer	68
Plateforme mobilité - MOBYLIS	69
Préformation Permis B - INTEGRACODE	70
Auto-école sociale de Flers	71
Auto-école sociale itinérante en milieu rural	72
Formation théorique au permis de conduire - FUNOC	73
Formation à la conduite - CONDUITE SUPERVISEE 49	74
Vélo-école - EDITH BONNEM	75
Formation à la conduite - SCOOTER VERS L'EMPLOI	76
Crédit social accompagné - CREDAL	77
Plateforme microcrédit personnel du Calvados	78
Aide au permis B - Bourse aux permis Ville de Caen	79
Aides au permis B - Atouts Permis	80
Aide au permis B - PASSEPORT DRIVE	81
Aide au permis B - LICENCE POUR LE FUTUR	82
Liste des sigles utilisés	83

Préambule

Les impératifs économiques et écologiques d'aujourd'hui ont fait de la mobilité un enjeu de taille pour la collectivité, et l'on observe en la matière un foisonnement d'initiatives publiques et privées destinées à rendre les déplacements plus efficaces, plus sûrs et moins polluants.

Paradoxalement, cette volonté de transformer la mobilité dans le sens d'une plus grande résilience impacte négativement les personnes fragilisées socio-économiquement, scolairement ou professionnellement. Pour ces personnes, dans le monde qui est le nôtre, se déplacer est à la fois obligatoire et de plus en plus difficile.

Obligatoire parce que la structuration des territoires reste massivement orientée par une norme sociale : la possession d'une voiture individuelle, censément garante d'une liberté et d'une aisance à se déplacer qui a largement justifié la suppression de services de proximité, dans tous les domaines : administration, éducation, santé, loisirs, commerces, transports en commun. Toutes les personnes incapables de s'offrir une voiture et d'en financer l'entretien s'en trouvent de *facto* défavorisées.

Difficile parce que la numérisation de l'information impose désormais de recourir à des outils technologiques (smartphone, tablette ou ordinateur) pour les actes les plus simples : trouver une adresse, chercher l'horaire d'un bus, payer un titre de transport, prendre rendez-vous au contrôle technique. Outre leur coût, ces outils exigent une capacité de lecture et de compréhension de textes écrits, de recherche et de décodage de l'information, et de manipulations techniques, dont sont dépourvus environ 20% de la population.

S'il est urgent de repenser la mobilité sous l'angle de l'efficacité et de la durabilité, il l'est donc tout autant de la repenser en termes d'inclusivité. Notre société doit garantir à chacun le droit de se déplacer pour assurer ses besoins fondamentaux - se nourrir, se soigner, entretenir des liens, s'instruire, travailler, se délasser - et lui en fournir les moyens, sans les conditionner à son niveau de vie.

Cette inclusivité, c'est le cœur même du partenariat Mob'In Europe, et le sujet du présent ouvrage. L'ambition de ses auteurs est de forcer les regards vers un point trop souvent aveugle des politiques publiques de transport : la stratification sociale des capacités de déplacement, génératrice d'inégalités, qui appelle à agir à la croisée des chemins en réunissant les forces des acteurs de la mobilité, de l'éducation, de l'action sociale et de l'emploi. Mais plus encore, il s'agit d'encourager le déploiement à grande échelle de solutions de mobilité inclusives - oui, elles existent ! - dans une perspective volontariste de réduction de la pauvreté, de la précarité et de la désaffiliation sociale.

Puissent les initiatives heureuses renseignées dans ces pages inspirer les décideuses et décideurs de multiples organisations et institutions, tant publiques que privées.

Necati CELIK, Président de CAIPS
Olivier ETTOUATI, Président de Mob'In Normandie
Ancuta VAMESU, Présidente d'Ateliere Fara Frontiere

Chapitre 1 : La mobilité inclusive

Définitions

En pratique

Dans les législations aujourd'hui

Scénarios pour demain

I. Définitions

Mobilité

La mobilité est la propriété ou le caractère de ce qui peut se déplacer ou être déplacé dans l'espace et elle revêt différents aspects selon qu'on l'associe à un enjeu ou à un objet d'étude. Dès lors ses déclinaisons lexicales sont nombreuses: mobilité douce, mobilité réduite, mobilité résidentielle, mobilité spatiale, mobilité pendulaire, mobilité numérique, ...

Nous nous intéresserons ici à la dimension à la fois **humaine** et **sociétale** de la mobilité : humaine parce que le fait de se mouvoir est un fait inhérent à l'Homme et à la vie, et sociétale car la mobilité impacte fortement les organisations et les schémas de vie.

La mobilité est avant tout un **fait social**. Se déplacer est ce qui permet aux individus de se rassembler, d'accéder aux ressources vitales et sociales. Se déplacer permet de **faire société**. Ainsi s'intéresser à la mobilité, c'est s'intéresser à « l'ensemble des techniques et des comportements qui permettent l'accès à des ressources sociales désirées » [1]. C'est un phénomène central et transversal de la vie quotidienne.

La mobilité de nos jours est aussi devenue une **norme sociale**. Symbole de liberté, d'épanouissement et de prospérité dans un certain imaginaire collectif, elle s'est muée en contrainte, voire en obligation. L'évolution spatiale de nos sociétés met cela en évidence : aujourd'hui, « 93% de la population vit dans l'aire d'attraction d'une ville » [2] qui concentre les services et les emplois, au détriment des services de proximité (alimentation, éducation, soins) en zones rurales ou périurbaines provoquant une obligation de mobilité pour leurs habitants. En France, la « distance moyenne par personne parcourue en voiture [a été] multipliée par six en quarante ans » [3]. Ceci signifie qu'aujourd'hui être mobile, et autonome dans sa mobilité, est obligatoire voire imposé. C'est ce qu'on appelle **l'injonction de mobilité**.

Bien que nous ayons été des êtres nomades, la mobilité n'a rien d'inné, et elle n'est **pas réductible à la problématique des services de transport** : de plus en plus individuelle, voire individualiste, la mobilité demande de plus en plus de compétences, de savoir-faire, de savoir-être, lesquels sont conditionnés par les

expériences et apprentissages individuels, par l'éducation, par les ressources financières, physiques et psychiques. Dès lors que la mobilité, outil indispensable pour vivre au quotidien, dépend principalement d'un bagage culturel, apparaissent des différences, des iniquités et des laissés-pour-compte.

Inclusion et inclusion active

Le terme « inclusion » est de plus en plus employé dans de nombreux secteurs de la société. Il est intéressant de se rapprocher du champ du handicap, où il est largement utilisé, pour bien appréhender cette notion, en la comparant à celle d'intégration.

Avec la notion d'intégration, c'est à la personne en situation de handicap de s'adapter pour accéder aux mêmes services que les autres.

Avec la notion d'inclusion, c'est à la société de s'adapter aux besoins de la personne en situation de handicap et de lui donner accès aux services auxquels elle a droit.

Si l'on prend par exemple le monde de l'école, l'intégration n'implique pas de dispositif particulier pour aider l'élève à s'insérer. « Celui-ci [...] doit s'adapter, quels que soient les moyens mis en œuvre ». L'inclusion, au contraire, « suppose une aide active et une prise en compte du handicap » [4]. C'est l'école qui permet d'accéder à une scolarisation adaptée à ses besoins.

Si l'on applique cette définition aux personnes les plus fragiles, les plus vulnérables, qui n'ont pas accès aux moyens de déplacement classiques, c'est aux institutions qu'il revient de rendre cet accès possible.

L'inclusion active est une notion liée à la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne. « Elle englobe le droit au travail, le droit au logement ainsi que le droit à la protection sociale, en vue de garantir une existence digne aux moins bien lotis » [5]. Elle « consiste à permettre à chaque citoyen, y compris aux plus défavorisés, de participer pleinement à la société, et notamment d'exercer un emploi » [6] en s'articulant autour de 3 piliers que sont l'assurance d'un revenu suffisant, des politiques favorisant le retour à l'emploi et l'accès à des services de qualité.

On le voit, la notion de mobilité n'apparaît donc pas formellement comme objectif de l'inclusion active européenne, alors que les difficultés de mobilité sont identifiées depuis longtemps par les acteurs de l'insertion sociale et professionnelle comme des manifestations et des causes de précarité, de pauvreté et d'exclusion.

Mobilité inclusive

Le concept de **mobilité inclusive** tente de répondre à l'inégal accès au « savoir bouger » (disposer de compétences et de capacités pour se déplacer de façon autonome et durable) et au « pouvoir bouger » (disposer de moyens matériels pour se déplacer).

Dans nos sociétés où les distances se sont allongées, où l'accessibilité, voire la proximité ne sont plus la règle pour qui n'est pas automobiliste, le sentiment de faire partie d'une société se désagrège, le lien social se fragilise. L'absence de mobilité adaptée à cet environnement crée des fractures sociales et territoriales de plus en plus importantes. Elle est *de facto* un élément excluant.

Viser une mobilité inclusive, c'est se doter d'une approche sociale de la mobilité en vue de permettre à tous les individus de participer à la vie de la société.

Pour répondre aux besoins de chacun, la mobilité inclusive se définit aussi par des actions et par un ensemble de solutions créées et restant à imaginer afin de lever les freins cognitifs, psychologiques, socioculturels, matériels et financiers qui compromettent et réduisent les possibilités de se déplacer. Elle replace l'individu au cœur même des dispositifs considérés comme réponses à un besoin identifié par l'ensemble des acteurs d'un territoire.

Ainsi la mobilité inclusive vise-t-elle un horizon permettant aux individus de se mouvoir librement selon leurs besoins avec les moyens adaptés. La notion d'accompagnement y occupe une place primordiale. Il ne suffit pas de créer de nouvelles solutions de déplacement, il convient surtout d'accompagner les personnes qui spontanément n'iraient pas vers cette nouvelle offre de mobilité.

II. En pratique

En France, les politiques publiques se sont saisies de la problématique de la mobilité dans le cadre de l'insertion professionnelle et sociale dès les années 1990 par l'intermédiaire de dispositifs d'aide à la mobilité prenant en considération les initiatives locales. Celles-ci sont en plein développement à cette époque car les transports en commun ne peuvent plus répondre à l'ensemble des besoins de mobilité des habitants. Parallèlement, accéder à la conduite automobile est très coûteux ou trop difficile pour un nombre significatif de personnes, en particulier les plus fragiles, dont les chances d'insertion s'en trouvent dès lors réduites.

Beaucoup d'**initiatives originales** ont ainsi vu le jour de manière locale pour répondre aux besoins directs de certains groupes d'individus, et ont perduré grâce aux subventions publiques : des services de locations de véhicules à tarifs solidaires, des auto-écoles associatives, des garages sociaux, des vélo-écoles et des plateformes de mobilité qui s'attachent à lever les freins, par l'accompagnement et la formation.

La mobilité comme droit générique

Les caractéristiques du monde d'aujourd'hui (disparition des services de proximité dans le monde rural [7], agrandissement des distances entre le domicile et le lieu de travail, manque d'accessibilité des lieux de vie, ...) engendre davantage de besoins de mobilité. Comment un citoyen européen peut-il saisir et apprécier son droit à l'éducation (Art. 14 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne), son droit de travailler (Art. 15), répondre aux droits de ses enfants (Art. 24) sans avoir la capacité de se déplacer ? Comment une personne âgée (Art. 25), une personne en situation de handicap (Art. 26) peut-elle vivre dignement si tout n'est pas mis en place pour lui garantir une capacité de déplacement ? [8]

Cette réflexion ouvre la porte à une conception de la mobilité comme **un droit générique et inaliénable** dans la mesure où il conditionne **l'accès de chacun à ses autres droits** que sont la santé, l'éducation, le travail, ... Prendre la mobilité dans sa complexité, c'est par conséquent envisager un droit fédérateur, un droit qui intégrerait le droit au transport, la liberté de circulation, le droit d'ancrage, le pouvoir d'agir collectivement, et bien sûr **le droit à la mobilité**.[9]

De multiples enjeux

De façon plus empirique, au vu de sa transversalité et de la multiplicité des enjeux qu'elle mobilise, la mobilité est devenue une problématique sociétale à part entière, qui touche à de nombreux domaines

L'éducation : la mobilité étant une compétence, elle s'acquiert par l'expérience et par l'éducation formelle et informelle. Découvrir la mobilité à travers les matières scolaires, apprendre à lire les cartes, à se repérer dans les réseaux de transport, à utiliser la ville, les codes, ... sont autant d'apprentissages qui doivent être inscrits aux programmes de l'école, mais aussi dans les formations tout au long de la vie et dans les parcours de remobilisation.

La santé : la concentration des services dans les pôles urbains pour répondre aux exigences d'économie d'échelle, couplée à l'insuffisance des solutions de transport inclusives, engendre une pénurie des médecins de campagne ou de proximité et un éloignement des services de santé pour des portions croissantes de la population. C'est le cas en particulier des seniors non mobiles, qui peuvent en arriver à ne plus suffisamment se soigner. Les diagnostics tardifs et les prises en charge médicales alourdis qui en résultent majorent les dépenses de soins de santé pour les individus et les collectivités et diminuent la qualité de vie des personnes.

Le niveau de vie : Les études ont démontré le lien étroit qui existe entre précarité et manque de mobilité. L'accès à l'emploi, à la formation requiert aujourd'hui d'être mobile. Comme déjà relevé précédemment, être mobile ne se résume pas à disposer d'un moyen de déplacement chez soi ou près de chez soi. Dans le mode de vie contemporain, être mobile suppose surtout d'être autonome dans ses déplacements : il faut donc pouvoir suivre les formations nécessaires et posséder les moyens matériels et financiers associés.

L'économie : En France, la mobilité inclusive est largement soutenue par les politiques d'insertion. Permettre à une personne d'être mobile, c'est favoriser son insertion et son retour à l'emploi. Les dernières estimations évaluent à 6 euros l'économie réalisée pour les collectivités pour 1 euro investi dans la mobilité inclusive [10]. Par ailleurs, la plupart des opéra-

teurs de mobilité inclusive sont des structures qui agissent en faveur de l'insertion tant par leur objet et leur fonctionnement que par leur production. Le secteur associatif, celui de l'économie sociale et solidaire et celui de l'insertion par l'activité économique sont pourvoyeurs d'emploi, de services et de richesses.

L'écologie : l'exigence sociale de mobilité impose des déplacements, et à ce jour, de nombreuses personnes n'ont d'autres choix que celui d'utiliser la voiture, même si la prise de conscience est aujourd'hui partagée que ce modèle n'est plus soutenable à long terme. En effet, l'encombrement des villes et le taux d'émission de gaz à effet de serre sont deux phénomènes qui contribuent respectivement à la saturation des villes et de l'air. La mobilité automobile reste cependant un symbole de liberté et de propriété individuelle profondément inscrit dans les représentations collectives et peu remis en question. Revenir sur l'utilisation individuelle de la voiture impose de déconstruire l'imaginaire associé. C'est une révolution d'un point de vue sociétal difficile à engager. La mobilité partagée et l'intermodalité sont pour l'instant en développement, encore en expérimentation dans certains pays européens et ne rencontrent pas partout le même succès.

La contrainte écologique rejoint cependant les enjeux de la mobilité inclusive. Une partie des accompagnements et solutions proposées par les opérateurs de mobilité inclusive s'inscrivent dans une logique de **mobilité durable**. Durable socialement - il s'agit de déployer une politique collective de mobilité qui garantisse à chacun une capacité de se déplacer. Durable écologiquement - il s'agit d'encourager préférentiellement l'usage des transports en commun, du vélo, de la marche à pied et le partage des véhicules, plus propices à la restauration de territoires résilients sur le plan environnemental. Et enfin durable économiquement - beaucoup d'opérateurs de mobilité inclusive relèvent du secteur de l'économie sociale et solidaire, et/ou constituent des structures d'insertion par l'activité économique. Garantir une mobilité durable, c'est-à-dire « *satisfaire la liberté de déplacement des personnes tout en cherchant à diminuer l'impact des moyens de transport utilisés sur l'environnement* » [11], tout en permettant aux personnes fragiles de pouvoir se déplacer librement est bien un pilier de la mobilité inclusive.

Le transport : La mobilité substitue le droit au

transport, largement employé dans certains pays européens, par des politiques publiques d'accessibilité du plus grand nombre aux transports en commun. Cependant le droit au transport ne constitue qu'un axe de la mobilité.

En conclusion

La mobilité doit être perçue comme **bagage essentiel** pour intégrer pleinement une société, pour faire société. C'est un bagage de compétences, de savoir et de pouvoir bouger qui se remplit, se renouvelle et s'adapte au monde et aux technologies, au fil des expériences et des apprentissages, tout au long de la vie, de l'école à la formation adulte, du domicile aux entreprises.

La mobilité peut être choisie ou subie, du moins imposée, et les individus sont inégaux face à l'accès à la mobilité, dans leurs capacités et libertés de déplacements. **Dès lors qu'elle permet l'accès de chacun à tous ses autres droits, il incombe aux institutions sociales de chaque pays, en palliant les inégalités, de prendre en compte cette problématique au même titre que l'accès au logement, à l'éducation, à la santé.**

La mobilité relève donc du politique. Et une politique de mobilité n'aura de sens que si elle est **accessible à tous** sans exception, sur tous les territoires.

De nombreux acteurs ont mis en place des « *solutions de secours* », souvent avec des moyens insuffisants et ponctuels, et un soutien politique intermittent, diffus ou tiède. Il s'agit donc plutôt de palliatifs, souvent innovants mais trop clairsemés, de solutions empiriques locales, nées d'un constat d'inaccessibilité de services clés et de l'écoute des publics mais qui ne sont accessibles qu'à un public restreint alors que les besoins au sein de la population sont importants. Si la mobilité est la clef pour accéder aux droits et à la société, elle est nécessairement du ressort du politique, seul ou accompagné. Se pose alors la question d'un droit à la mobilité.

La reconnaissance d'un droit – universel – à la mobilité pour tous est soutenue par de nombreuses institutions, chercheurs et acteurs de terrain.

En France, la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) votée en décembre 2019 va dans ce sens même si une définition précise du terme même de « *mobilité* » reste à arrêter. Elle défi-

nit comme premier objectif l'apport de solutions de mobilité à tous et dans tous les territoires. La LOM annonce, en mesure phare, que « le droit aux transports sera transformé en droit à la mobilité pour couvrir l'ensemble des enjeux d'accès à la mobilité, qui ne se limitent ni à l'accès aux transports collectifs ni à une vision centrée sur l'infrastructure » [12]. La LOM prévoit la création d'AOM locales - Autorités Organisatrices des Mobilités - qui ont la tâche de permettre ce droit à la mobilité en couvrant les zones blanches, en garantissant une équité d'accès aux services.

En Roumanie, l'approche juridique est à l'inverse basée sur la restriction des capacités de déplacements des populations fragiles perçues comme marginales et dangereuses.

En Wallonie, tant des recherches que des expériences pilotes autour de cet enjeu ont été développées ces dernières années, mais leur traduction dans des politiques structurelles n'est pas encore acquise.

Ce contraste entre nations voisines suffit à prouver la nécessité et la pertinence de faire valoir un droit à la mobilité et de porter ce débat à l'échelle européenne. Penser à une mobilité inclusive, c'est réfléchir collégialement sur la société de demain, sur le type de société que nous voulons construire.

Notes et références

[1] Bourdin Alain, 2005, « Les mobilités et le programme de la sociologie », Cahiers internationaux de sociologie, 2005/1 (n° 118), p. 5-21. DOI : 10.3917/cis.118.0005.

<https://www.cairn.info/revue-cahiers-internationaux-de-sociologie-2005-1-page-5.htm>

[2] « INSEE FOCUS n°211 », octobre 2020, <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4806694>

[3] Orfeuil Jean-Pierre, 2010, « La mobilité, nouvelle question sociale ? », SociologieS [En ligne], Dossiers, Frontières sociales, frontières culturelles, frontières techniques, mis en ligne le 27 décembre 2010, consulté le 06 mai 2021. <http://journals.openedition.org/sociologies/3321>

[4] Association Valentin Haüy, 2021, Rapport du groupe de travail sur l'école inclusive, https://www.avh.asso.fr/sites/default/files/210225_lavh_et_lecole_inclusive.pdf

[5] Toledano Laredo Emma, 2013, « La politique européenne de lutte contre la pauvreté et l'exclusion : l'inclusion active » dans L'AIDE AU RETOUR À L'EMPLOI | Hazouard Solène, Lasserre René, Uterwedde Henrik . p. 273-281 - <https://books.openedition.org/cirac/328?lang=fr>

[6] Définition donnée sur le site de la commission européenne,<https://ec.europa.eu/social/main.jsp?ca-tld=1059&langId=fr>

[7] Il est toutefois à préciser que c'est moins « la fin des commerces de proximité dans les campagnes françaises qu'une mutation de la proximité commerciale qui s'y observe » et que « cette mutation n'en est pas moins excluante pour les personnes n'ayant pas accès à cette mobilité »

Massal Céline, 2018, « La fin des commerces de proximité dans les campagnes françaises ? », Géoconfluences, <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/france-espaces-ruraux-periurbains/articles-scientifiques/disparition-commerces-proximite>

[8] 2000, Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne,<https://www.afapdp.org/wp-content/uploads/2018/06/Charte-des-droits-fondamentaux-de-IUE.pdf>

[9] Jouffe Yves, 2015, « Se mouvoir, une exigence sociale. Droit à la mobilité, droit d'ancrage et pouvoir de démobilitation » dans LA MOBILITÉ DES PUBLICS EN INSERTION, sous la direction de Florence Faberion, Editions Presses Universitaires d'Aix Marseille.

[10] Wimoov, 2015, « Rapport d'activité et perspectives », https://www.wimoov.org/uploads/documents/2018/01/23/dmBy_JGEDuVdnpcAblwd_thY3.pdf

[11] Avise, 2018, « Mobilité durable : de quoi parle-t-on ? », <https://www.avise.org/articles/mobilite-durable-de-quoi-parle-t-on>

[12] Ministère de la transition écologique et solidaire, 2019, « Les mesures clés #LoiMobilités », https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/lom_mesures_cles_2019_v2.pdf

III. La mobilité (inclusive) dans les législations

Compétence Mobilité en Europe

À l'échelle européenne, la mobilité est régie sous l'angle des transports, qui constituent « une des politiques communes les plus stratégiques de l'UE ».

Sur le plan institutionnel, la politique des transports est confiée à un commissaire européen et organisée à travers la Direction générale de la Commission européenne de la Mobilité et des Transports. Celle-ci travaille en collaboration avec les États membres de l'Union européenne, l'industrie européenne, les citoyens et les parties prenantes, en vue d'une intégration efficace, harmonieuse et cohérente des différents modes de transport à travers l'Europe, permettant la libre circulation des personnes et des biens dans le respect de la sécurité, de l'environnement et des droits des passagers.

Le Traité sur le fonctionnement de l'UE traite des transports en son titre VI (articles 90 à 100), et c'est à travers un Livre Blanc publié en 2011, intitulé *Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources* que la Commission européenne a jeté les bases d'une politique de transports plus durable, en y formulant 40 initiatives destinées à favoriser la croissance, la création d'emplois, la réduction de la dépendance au pétrole et des réductions des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050.

L'ensemble des propositions formulées dans ce Livre Blanc est orienté vers le déploiement d'un « système de transport compétitif et économe en ressources » : économie et écologie y sont ainsi articulées avec une volonté manifeste de trouver une voie moyenne qui préserve voire augmente la capacité de mobilité européenne tout en diminuant l'impact des transports sur les émissions de gaz à effets de serre et la dépendance au pétrole. En revanche, la dimension sociale de la mobilité n'y est aucunement envisagée ni, a fortiori, celle des inégalités sociales d'accès aux moyens de transport. On y découvre juste une projection pour l'avenir selon laquelle « les usagers des transports devront sans doute payer une plus grande partie des coûts induits » de la mobilité, ceci appelant à des « incitations financières adéquates et cohérentes pour les usagers ».

Compétences Mobilité en Belgique

La Belgique est un état fédéralisé : les compétences et pouvoirs de décision y sont réparties entre sept entités principales : l'État fédéral, les Régions wallonne, flamande et bruxelloise (définies sur base territoriale et économique) et les Communautés francophone, flamande et germanophone (définies sur base linguistique et culturelle). Au niveau sous-régional, le pays est divisé en 10 provinces, et le découpage administratif local définit 581 communes au total.

Les compétences en mobilité relèvent pour partie de l'État fédéral, pour partie des Régions. Aussi trouve-t-on en Belgique 4 ministres et/ou secrétaires d'État chargés de cette matière (un ministre fédéral et trois ministres régionaux). La gestion politique de la mobilité relève également pour partie des pouvoirs provinciaux et communaux.

Compétence de l'État fédéral belge

Les compétences relatives à la mobilité confiées au Gouvernement fédéral comprennent :

- la gestion du Service Public Fédéral « Mobilité et Transports », en charge du transport routier, du transport aérien, de la navigation, de la politique de mobilité durable et ferroviaire, de la sécurité routière (celle-ci comprenant la formation à la conduite, le contrôle technique des véhicules, la signalisation routière, la sensibilisation du public, l'aménagement routier dans une optique de sécurité)
- la gestion de plusieurs grandes institutions de mobilité : l'organisme de contrôle du transport aérien, la société nationale des chemins de fer, la société gestionnaire du réseau ferroviaire.

Compétence de la Région wallonne

Le Gouvernement wallon est en charge des compétences de mobilité suivantes :

- la gestion du Service Public de Wallonie, en charge des Routes et Bâtiments (gestion du réseau routier et autoroutier régional, développement du réseau cyclable, aide logistique aux Pouvoirs locaux en matière de mobilité), de la Mobilité et des Voies hydrauliques (diminution de la pression auto-

- mobile, transport de marchandises par la voie d'eau ou le chemin de fer, pôles multimodaux et infrastructures hydrauliques)
- la gestion de la société régionale wallonne du transport, en charge des bus, trams et métro wallons
 - la récolte de données chiffrées sur la mobilité et le transport des marchandises et l'application de la loi relative à l'obligation triennale de diagnostic mobilité auprès des entreprises de plus de 100 collaborateurs.

Le gouvernement wallon s'est doté d'une stratégie pour la mobilité définie dans la Vision FAST - mobilité 2030. Les objectifs poursuivis pour 2030 sont de garantir à tous, et en particulier aux habitants des zones rurales, une accessibilité aux biens et services tout en réduisant drastiquement et simultanément le nombre d'accidents de la route et le nombre de kilomètres d'embouteillages, et de réduire de 40% les émissions de gaz à effet de serre issues du secteur du transport. Le modèle de la multimodalité a été retenu comme principe directeur pour atteindre ces objectifs, ce qui impose de modifier fortement et structurellement les parts respectives des différents modes de déplacement tant pour les personnes que pour les marchandises.

Cette stratégie est constituée de deux volets : l'un relatif à la circulation des marchandises (adopté le 29 octobre 2020), l'autre à la mobilité des personnes (adopté le 9 septembre 2019).

Compétences des provinces et communes

Les autorités provinciales et locales ont acquis progressivement certaines compétences en matière de mobilité, confiées le plus souvent à des députés provinciaux et à des échevins communaux qui peuvent influencer la mise en œuvre de services de mobilité à destination des citoyens, les sensibiliser localement à la problématique et à ses nombreuses solutions ou encore soutenir des initiatives locales et développer différents incitants (services, primes, etc.). De nombreuses communes wallonnes proposent en outre les services de Conseillers en Mobilité (CEM) afin de concrétiser leurs ambitions politiques mais aussi de faciliter la réalisation des aménagements et des infrastructures favorables à une mobilité alternative, et de contribuer à améliorer la mobilité des entreprises.

Et la mobilité inclusive dans tout ça ?

En 2021, en Belgique, la nécessité de développer une politique de mobilité inclusive n'est pas formulée en ces termes dans les stratégies des autorités publiques. Elle ne constitue donc pas une compétence spécifique, ni ministérielle ni échevinale ni en députation permanente provinciale. On n'en trouve mention ni dans les missions du service fédéral de mobilité, ni dans la stratégie régionale. Elle ne fait pas non plus l'objet d'une vigilance transversale comme l'est aujourd'hui la lutte contre les discriminations fondées sur l'âge, le sexe ou l'origine.

En ce qui concerne les sociétés de transport en commun (train, tram, bus, métro), les stratégies d'inclusivité explicites sont rares et généralement restreintes à une politique d'aménagements pour les personnes à mobilité réduite et à une politique tarifaire favorable aux familles nombreuses et aux seniors, mais pas aux personnes dont les revenus sont très modestes ou qui ont des difficultés de lecture et de compréhension de la langue.

Les conseillers en mobilité wallons ont pour mission le soutien aux organisations (entreprises, écoles, administrations, ...) pour le déploiement de plans de mobilité internes, mais ne sont pas formés à l'accompagnement des personnes fragilisées ou précarisées, ni à la mise en place de solutions de mobilité adaptées à ces publics, contrairement aux conseillers en mobilité-insertion actifs en France.

À une exception récente près, la formation à la conduite automobile est assurée exclusivement par des écoles de conduite privées, qui ne proposent pas de formation spécifiquement adaptées aux publics fragilisés sur le plan social, émotionnel, économique ou cognitif. Il n'existe pas non plus de formation spécifique d'instructeurs de conduite et de mobilité pour l'insertion sociale et professionnelle.

Il existe en revanche des initiatives privées et publiques en matière de mobilité inclusive, portées par des associations, des entreprises, des écoles et tout récemment par deux ministres wallon.ne.s de la mobilité et de l'action sociale : taxis sociaux, formations à la conduite sociale, formations vélo, transport de personnes à mobilité réduite, transport scolaire, centrales de mobilité, financement de formations à la mobilité pour les personnes d'origine extra-européenne, bourses individuelles de financement d'une formation à la conduite.

Compétence Mobilité en France

Un ministère dédié au transport

En France, c'est le ministère de la Transition écologique en charge des Transports - communément appelé le ministère des Transports - qui a pour mission de préparer et de mettre en œuvre la politique de l'État dans tous les domaines liés aux transports. Il travaille avec deux des six directions du ministère de la Transition écologique auquel il est rattaché :

- la direction générale de l'Aviation civile (DGAC)
- la direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM)

Le ministère dispose également d'une structure interministérielle, le secrétariat général de la Mer (SGMer), qui assure la cohérence des politiques maritimes.

Le commissariat général au Développement durable (CGDD) est une structure transversale qui produit des données sur l'action du ministère, sur l'ensemble de ses attributions.

La DGITM gère l'ensemble des sujets relatifs aux transports terrestres et maritimes, à l'exception des réglementations des véhicules terrestres à moteur, traitées par la direction générale de l'Énergie et du Climat. La sécurité routière est quant à elle de la compétence de la délégation à la Sécurité et à la Circulation routières au ministère de l'Intérieur. La DGITM s'inscrit dans la dynamique du développement durable et de la transition énergétique favorisant les modes et les usages les plus respectueux de l'environnement.

Le ministère est aussi chargé de l'élaboration et de la mise en œuvre du cadre juridique des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et des services qu'elles mettent en place, sur les plans institutionnels et financiers.

L'autorité organisatrice de la mobilité, ainsi dénommée par la loi MAPTAM du 27 janvier 2014, assure entre autres l'organisation du réseau de transport urbain sur son territoire, baptisé ressort territorial. Elle organise des services réguliers de transport public de personnes, y compris des services de transport scolaire et peut organiser des services de transport à la demande.

Depuis le 1^{er} janvier 2017, la Région est l'autorité compétente pour l'organisation des transports collectifs non urbains, réguliers ou à la demande. Initialement partagée avec le dépar-

tement, cette compétence est devenue exclusivement régionale à la suite de la loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, dite loi NOTRe. La Région est aussi l'autorité compétente pour l'organisation des transports scolaires interurbains, sauf pour ce qui concerne le transport des élèves en situation de handicap, qui relève, comme par le passé, de la compétence sociale du Département.

De trop nombreuses zones blanches

Même si des structures de diverses natures juridiques peuvent être AOM, jusqu'à présent, seules les communautés d'agglomération, les communautés urbaines et les métropoles sont obligatoirement AOM à l'échelle intercommunale. Par conséquent, la majorité des territoires situés en dehors des agglomérations ne sont actuellement pas couverts localement par un acteur public exerçant la compétence mobilité.

Depuis le 24 décembre 2019, la **loi d'orientation des mobilités (LOM)** a pour objectif de couvrir l'ensemble du territoire national par une AOM locale en offrant aux communautés de communes la possibilité de prendre cette compétence mobilité dans les zones blanches. L'objectif est aussi parallèlement de renforcer le rôle de la Région comme chef de file de la mobilité.

La Région devient ainsi AOM régionale pour un maillage territorial à son échelle. L'EPCI (Établissement public de coopération intercommunale) devient **AOM locale** pour favoriser des solutions adaptées aux besoins de chaque territoire.

Les conseils communautaires avaient jusqu'au 31 mars 2021 pour décider de prendre ou non la compétence d'AOM. Si aucune décision n'était prise à cette date ou si la communauté de communes ne délibérait pas favorablement, il était prévu que la Région devienne, par substitution, automatiquement AOM au niveau local dès le 1^{er} juillet 2021.

Les arguments avancés pour inciter une communauté de communes à prendre la compétence d'organisation de la mobilité sont :

- de pouvoir maîtriser l'élaboration de sa stratégie locale de mobilité, en articulation avec les autres politiques publiques locales
- de pouvoir décider des **services qu'elle souhaite organiser ou soutenir**, en articulation avec les offres de mobilité publiques ou privées existantes sur son territoire

- de rechercher des solutions de mobilité à une échelle qui corresponde à la réalité des besoins de déplacements.

Et la mobilité inclusive dans tout ça?

En 2019, en France, l'expression de droit à la mobilité est pour la première fois utilisée dans un texte de loi : La loi d'orientation des mobilités. Il s'agit d'une avancée considérable que de passer du droit au transport - figurant dans la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) de 1982 - au droit à la mobilité. On abandonne ainsi explicitement une logique centrée sur l'équipement et les infrastructures en faveur d'une conception des services à partir des problématiques des individus.

La LOM vise à répondre à 4 grands défis et bouleversements :

- le manque de moyens de transport autres que la voiture dans de nombreux territoires, qui entretiennent un sentiment d'assignation à résidence ou de dépendance à la voiture
- l'urgence environnementale et climatique, qui appelle à changer les comportements
- les impasses d'une politique d'infrastructures tournée vers les grands projets au détriment des besoins du quotidien
- une révolution de l'innovation et des pratiques, qui constitue des opportunités à saisir.

Sur chaque territoire, à l'échelle *a minima* d'une communauté de communes, les AOM pourront développer elles-mêmes, ou en soutenant des structures porteuses, **des services adaptés au territoire en termes de mobilités solidaires, actives ou partagées :**

- aménagement en faveur de l'usage du vélo
- location de vélos
- aide financière pour l'acquisition d'un vélo
- plateforme de covoiturage
- autopartage
- garage solidaire
- transport à la demande, d'utilité sociale
- aides financières individuelles

De plus, sur les territoires des AOM, **un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité** pourra être offert :

- aux personnes fragiles d'un point de vue économique, social ou en relation avec un

handicap

- aux demandeurs d'emploi, apprenti ou titulaire d'un contrat en alternance
- auprès des employeurs pour leur permettre la mise en place de pratiques plus durables dans les déplacements domicile-travail.

On peut espérer que la mobilité inclusive pourra par cette loi être dotée d'un portage politique solide. Mais qu'en est-il du financement des services? À ce jour, les dispositifs sont en lien avec de multiples financeurs selon les champs d'intervention de ceux-ci et/ou des publics dont ils ont la charge : les services de l'État, les collectivités locales, l'Europe, la politique de la Ville, des fondations d'entreprise, ...

Un seul dispositif opérationnel nécessite parfois l'intervention d'une dizaine de financeurs différents. Cette situation fragilise les structures, aussi par la remise en cause annuelle de l'engagement des acteurs du territoire et des financements associés.

Compétences Mobilité en Roumanie

Au niveau national

Le ministère des Transports, des Infrastructures et des Communications est la principale entité qui fournit l'infrastructure pour la mobilité en Roumanie. Elle gère les domaines aérien, ferroviaire, routier et naval. Le ministère a dans ses attributions l'élaboration et la mise en œuvre de stratégies, politiques et programmes concernant le réseau national de routes publiques en Roumanie, conformément aux documents stratégiques nationaux, européens et internationaux.

Les principales stratégies actuellement en place dans le domaine des transports sont :

- Stratégie de développement des infrastructures ferroviaires 2021-2025
- Stratégie de transport durable pour 2007-2013 et 2020, 2030
- Stratégie de transport intermodal en Roumanie 2020.

En ce qui concerne les transports pour certains groupes sociaux, différents ministères ont des compétences :

- Le ministère de l'Éducation institue des gratifications nationales ou locales pour les élèves et étudiants

- Le ministère du Travail et de la Protection sociale établit des gratifications et des subventions pour les personnes handicapées ou les retraités.

Au niveau local

Lorsqu'elle n'est pas couverte par les stratégies nationales, la mobilité est laissée aux autorités locales. Selon l'unité administrative territoriale, la mobilité et le transport sont assurés par le conseil municipal, communal ou départemental local.

Le Conseil fournit le cadre nécessaire à la fourniture de services de transport public d'intérêt local. Aussi dans les attributions du conseil local se trouvent l'administration des services sociaux pour la protection de l'enfant, des handicapés, des personnes âgées, de la famille et d'autres personnes ou groupes dans le besoin social.

Le conseil local peut établir des stratégies pour le transport scolaire local ou pour les personnes défavorisées, en allouant un budget à cet effet.

Et la mobilité inclusive dans tout ça ?

La mobilité inclusive telle qu'elle est définie au niveau communautaire ne se retrouve pas dans les stratégies nationales de la Roumanie. Au lieu de cela, les problèmes liés à la mobilité inclusive se trouvent sous la forme de facilités de transport pour les groupes défavorisés, en particulier les personnes handicapées ou les retraités.

Bien qu'elle ne soit pas officiellement développée ou soutenue par les institutions publiques ou privées, la mobilité inclusive existe en Roumanie, mais elle s'adresse uniquement aux personnes handicapées physiques à mobilité réduite. La définition retenue par les autorités roumaines est limitée car elle exclut les personnes issues de milieux défavorisés, en situation de précarité ou de pauvreté.

En raison de la limitation de sa définition, la Roumanie n'a pas de stratégie nationale ou locale de mobilité inclusive, notion que l'on ne retrouve pas dans la Stratégie nationale d'inclusion sociale et de réduction de la pauvreté pour la période 2021-2027.

Malgré cela, dans la loi de 2007 sur les services de transports publics locaux, l'un des principes de base est la protection des groupes sociaux défavorisés, en compensant le coût du transport sur le budget local.

Initiatives publiques dispersées

L'absence d'une stratégie nationale sur la mobilité inclusive conduit à un certain nombre de mesures qui ne sont pas uniformes et inclusives avec tous les groupes sociaux vulnérables.

Les solutions de mobilité inclusive organisées par les autorités pour couvrir les besoins de transport de certaines catégories marginalisées ne se présentent pas comme une plateforme nationale, mais comme des mesures dans d'autres lois ou stratégies, sévèrement limitées en portée et en étendue géographique.

Un exemple au niveau national est la toute récente suppression de la gratuité du transport ferroviaire pour les étudiants. Depuis 2011, ceux-ci bénéficiaient de la gratuité totale du transport en train, une mesure accordée par le ministère des Transports et des Infrastructures en vertu de l'article 205, article 2 de la loi sur l'éducation nationale no. 1/2011. En 2021, la gratuité a été supprimée, au profit d'une réduction de 50% du tarif sur le prix plein, accordée exclusivement aux jeunes poursuivant des études supérieures tandis que sont ignorés ceux qui ne sont pas employés ou inscrits dans une forme d'enseignement (appelés fréquemment NEETS, de l'anglais « Not in Employment, Education or Training »).

Un modèle similaire peut être trouvé au ministère du Travail et de la Protection sociale, où les personnes handicapées « bénéficient de transports interurbains gratuits, au choix, avec tout type de train [...], bus ou bateaux pour le transport fluvial, pour 12 trajets. par année civile » conformément à la loi 448 de 2006. À partir de 2021, les personnes handicapées ou leurs tuteurs légaux peuvent également demander le remboursement du carburant si elles choisissent de voyager avec leur propre voiture.

Les deux modèles couvrent un nombre limité de catégories sociales et de moyens de transport dont ils peuvent bénéficier, malgré le fait qu'ils émanent tous deux d'institutions nationales avec une couverture nationale. Le manque d'uniformité au niveau national entraîne également une augmentation de la mobilité des personnes handicapées, tandis que la mobilité d'autres catégories vulnérables telles que les jeunes est réduite la même année.

Un autre type de subvention qui soutient la mobilité des catégories marginalisées est pris localement et concerne les moyens de transport comme le bus ou le métro dans le cas de Bu-

carest. Les catégories qui bénéficient de réductions ou de la gratuité des transports en commun sont décidées par chaque ville au niveau municipal ou départemental.

Les catégories les plus courantes bénéficiant de ces services de proximité sont les retraités et les enfants, ces derniers bénéficiant également dans les petites localités de la gratuité des transports scolaires où il y a une initiative locale des écoles ou des mairies.

Comme les catégories sociales qui bénéficient de ces subventions sont décidées au niveau des conseils locaux ou départementaux, en l'absence d'uniformité nationale, cela conduit à l'exclusion continue de certains groupes sociaux du plan de libre circulation et inévitablement à tenir ces groupes à l'écart de la société qui fonctionne.

Marginalisation des groupes vulnérables

Les groupes vulnérables qui sont généralement exclus du plan local de mobilité inclusive sont les communautés marginalisées en raison de la pauvreté, en raison d'une participation volontaire ou non intentionnelle à des activités illégales dans le passé ou de celles confrontées à une dépendance à des substances nocives.

Communément définis au fil des années dans les stratégies de lutte contre la pauvreté comme « autres groupes vulnérables », ces personnes n'ont pas accès aux principaux moyens de transport en commun. En effet, leur localisation est généralement dans des zones identifiées sur des routes dites « sociales », considérées comme non rentables dans la loi de 2007 sur les services de transport public local.

Faute de moyens de transport, ces groupes vulnérables marginalisés se tournent souvent vers les services publics d'aide sociale (SPAS) qui ont pour mission de soutenir les personnes exclues de la société. Par la loi sur l'assistance sociale no. 292 de 2011, toutes les unités administratives-territoriales (ATU) en Roumanie ont l'obligation de mettre en place ces services publics d'assistance sociale dans le cadre de l'ensemble minimum de services publics, nécessaires et obligatoires à fournir à chaque niveau administratif territorial selon le même droit.

Cependant, ces SPAS ne sont présents que dans 29% des unités administratives territoriales en Roumanie, et manquent en particulier dans les zones les plus défavorisées, où se trouvent les groupes les plus vulnérables. De

plus, dans les zones où ce service obligatoire existe encore, les travailleurs sociaux locaux sont souvent privés d'éducation ou de formation spécialisée, incapables de comprendre et de répondre de manière cohérente aux besoins des personnes marginalisées en mobilité.

Initiatives privées à la rescouasse

Privés des services d'assistance sociale qui devraient donner accès à des moyens de transport adéquats, ignorés par la plupart des initiatives législatives prises individuellement par différentes autorités centrales ou locales, les groupes vulnérables s'appuient sur des initiatives privées qui cherchent à remplacer l'absence d'une stratégie nationale sur la mobilité des personnes vulnérables.

Une telle initiative privée qui se produit de plus en plus dans les environnements vulnérables autour des grandes villes est le transport fourni par des entreprises privées aux employés de ces zones qui devraient autrement se déplacer quotidiennement, avec leurs propres moyens financiers, vers les usines de la périphérie. Ce moyen de transport remplace le manque de transports en commun, car les lignes longue distance entre les zones défavorisées et les centres urbains sont souvent considérées comme non rentables.

Ces types d'initiatives apparaissent généralement sans le soutien de la législation ou des infrastructures des autorités locales et dépendent entièrement du bon fonctionnement économique des entreprises privées.

Une autre limite de la mobilité inclusive en Roumanie consiste à ne pas prendre en compte l'accès à l'éducation des personnes issues de milieux défavorisés. Par exemple, les personnes qui n'ont pas suivi un parcours scolaire formalisé ne peuvent obtenir aucun permis de conduire, ce qui réduit fortement leur opportunités de mobilité sociale et professionnelle.

Un partenariat entre les ONG et le secteur privé tente de combler cette lacune et aide actuellement des dizaines de jeunes à obtenir des permis de conduire pour différentes catégories de véhicules.

Mais cela ne résout qu'une partie du problème car les personnes totalement analphabètes ont également des difficultés à utiliser les moyens de transport les plus appropriés, vu les difficultés pour en connaître les horaires et itinéraires. En l'absence de services sociaux pour les coor-

donner et les accueillir avec des méthodes de mobilité adaptées à leurs besoins, de nombreuses personnes dans les zones vulnérables ne peuvent pas accéder aux opportunités d'emploi, d'éducation ou de logement parce qu'elles ne connaissent pas ou ne comprennent pas les moyens par lesquelles elles peuvent les atteindre.

Cela indique un problème plus large du fonctionnement de l'État dans le soutien à la mobilité inclusive, à savoir que les autorités à tous les niveaux continuent de privilégier une approche réactive basée sur le subventionnement des transports pour des groupes déjà en situation extrême, plutôt que de promouvoir une direction proactive, axée sur la prévention, le conseil et l'éducation.

Cohérence nécessaire

La mobilité inclusive est encore une notion qui n'est pas présente dans le discours des pouvoirs publics, même s'il existe des mesures ou des orientations générales concernant le droit à la libre circulation des groupes défavorisés dans la société.

Les mesures mises en œuvre par l'État roumain pour soutenir la mobilité de ses citoyens sont limitées et excluent les groupes les plus marginalisés. La législation actuelle manque d'un cadre cohérent qui normalise la mobilité inclusive au niveau national et inclut tous les groupes qui peuvent bénéficier de ces services, sans ignorer certaines catégories vulnérables.

L'absence de concepts et de législation bien définis sur les groupes sociaux vulnérables et la mobilité inclusive continue de marginaliser les groupes vulnérables et de les priver de leur droit de se déplacer librement selon leurs besoins par des moyens appropriés.

Notes et références

EUR-LEX, Synthèse de la législation de l'UE « Transports » sur EUR-LEX, Synthèse de la législation de l'UE (lire en ligne : <https://eur-lex.europa.eu/summary/chapter/transport>, consulté le 25/05/2021)

Commission européenne, Livre Blanc. Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économique en ressources, 2011, en ligne sur <https://op.europa.eu/fr/>, consulté le 03/06/2021

« L'organisation de la mobilité en France » sur Ministère de la Transition écologique (lire en ligne : <https://www.ecologie.gouv.fr/organisation-mobilite-en-france>, consulté le 04/05/2021)

« Les mesures clés de la #LoiMobilités » sur Ministère de la Transition écologique (lire en ligne : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/lom_mesures_cles_2019_v2.pdf, consulté le 04/05/2021)

« Les communautés de communes et la compétence mobilité - Mode d'emploi » sur Cerema (lire en ligne : https://www.cerema.fr/system/files/documents/2020/06/v5_cerema_inhouse_lom_commcmm_competence-aom_compressed.pdf, consulté le 04/05/2021)

« Deux modes d'emploi pour la prise de compétence mobilité dans les territoires peu denses » sur Cerema (lire en ligne : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/deux-modes-emploi-prise-competence-mobilite-territoires-peu>, consulté le 04/05/2021)

IV. Quels scénarios pour de futures politiques de mobilité inclusives ?

La mobilité revêt de nombreuses facettes et est en filigrane de nombreuses politiques et actions territoriales. Traiter au niveau européen de la mobilité sous son item empirique serait incongru car de multiples pans sont de l'ordre de la gouvernance propre à chaque pays.

Le présent Livre Blanc s'attache principalement aux valeurs de la mobilité inclusive et à sa diffusion dans nos institutions afin qu'elle touche le plus de personnes possible. Trois scénarios sont proposés à partir des deux points qui font son socle commun : d'une part, la capacité de chaque individu à être mobile en lui donnant accès aux compétences nécessaires pour utiliser les modes de transport à sa disposition (savoir bouger) et d'autre part, la capacité du secteur de l'emploi et de l'insertion à proposer des solutions complémentaires aux dispositifs de droit commun, sociales, solidaires, innovantes et génératrices d'emploi (pouvoir bouger).

Scénario 1 : Transversalité

Ainsi un premier scénario s'attacheraît-il à ce que la mobilité inclusive soit traitée dans tous les champs de la vie politique, intégrée notamment dans les principaux ministères nationaux.

Cette proposition s'apparente à la stratégie qui a été mise en place en faveur de l'égalité entre les femmes et les hommes, et ce au niveau européen. Le projet serait d'amener les États membres à prendre en compte la mobilité inclusive de façon systématique, selon une **approche intégrée**, dans tous les projets où des actions transversales ou spécifiques peuvent être soutenues. Les actions ciblées auraient pour but d'accroître la capacité de chacun à se déplacer en particulier en faveur de l'emploi et de l'insertion, de lutter ainsi contre l'isolement et l'exclusion, de réduire la fracture de mobilité entre les territoires, les services et les statuts des personnes, de permettre un accès équitable aux services de première nécessité, culture incluse, et enfin de favoriser le changement en faveur des mobilités durables, tant dans le monde du travail que dans celui de l'éducation et de la formation.

La mobilité inclusive pourrait dès lors devenir un principe structurant : poser préalablement à tout projet la question de l'accessibilité des lieux et des actions et de la mobilité des citoyens, tant

du point de vue cognitif qu'opérationnel, dans la mise en œuvre de chacune des politiques d'accès à l'éducation, à la santé, aux sports et loisirs, à l'emploi, à la formation, dans la gestion des déplacements, dans l'urbanisme... Ce serait aussi, à chaque contrainte, réfléchir collégialement et localement aux solutions disponibles en favorisant leur pérennité, leur changement d'échelle, leur dimensionnement, ou encore aller chercher des solutions qui ont fait leurs preuves sur d'autres territoires nationaux ou internationaux.

À l'instar de l'égalité entre les femmes et les hommes, une politique ciblée qui mobiliserait tous les ministères serait à mettre en place. Par exemple, pour l'égalité entre les femmes et les hommes, il existe l'exercice des conférences sur l'égalité : tous les ans, depuis 2012, chaque ministère présente le bilan de ses actions et propose de nouvelles démarches. Le même schéma pourrait être transposé à la problématique de la mobilité inclusive.

Ainsi chaque gouvernement pourrait-il avancer selon ses dispositifs existants, les développer et les nourrir, permettant à d'autres gouvernements moins avancés de profiter de leurs expériences. Une politique interministérielle avec des objectifs et des moyens dédiés, dont un socle commun est à définir au niveau européen, permettrait de réaliser des avancées notables.

Scénario 2 : Organisme dédié

Ce schéma s'apparente plutôt à la politique culturelle qu'elle soit française ou wallonne.

L'idée d'avoir un organe référent pour les questions de mobilité inclusive est pertinent puisque cette approche de la mobilité est au carrefour de nombreux champs : éducation, formation, insertion, emploi, développement durable, culture, économie, transport, ...

Cet organe pourrait être intégré à un ministère plus grand, un ministère des Mobilités par exemple, dont la charge serait de déployer deux orientations précises : planter l'éducation et la formation à la mobilité pour que tous soient équipés des savoir bouger (capacités et compétences) socles, et le soutien aux actions en faveur du pouvoir bouger (moyens matériels et financiers) portées par les acteurs de terrain. La pluralité des schémas territoriaux, la com-

plexité géographique, les enjeux des territoires sont à ce point différents d'une région à l'autre, d'un état à l'autre, qu'une politique unique descendante en matière de pouvoir bouger serait contre-productive. Autant établir un socle de connaissances favorisant l'expérience de mobilité et enrichi des spécificités culturelles, juridiques et locales de chaque pays est réaliste, autant imposer un modèle de plateforme, de dispositif de location, de garage, d'auto-école ou autre inhiberait l'innovation et appauvrirait le terreau fertile que sont les acteurs de terrain.

Ainsi un organe référent en matière de politique de mobilité et d'inclusion permettrait-il de pallier les difficultés actuelles qu'ont les opérateurs en termes de nombre d'interlocuteurs, qui ont chacun leurs prérogatives, leurs publics cibles et leurs champs d'action, et en termes de lignes budgétaires qui sont aujourd'hui non pérennes et différentes d'une région à une autre.

Cet organe pourrait se voir doté d'une enveloppe spécifique, elle-même nourrie par les autres ministères : chacun d'eux porterait en son sein une sous-enveloppe dédiée à la mobilité inclusive puisque chaque ministère est tenu de pallier l'inaccessibilité de ses services (financement de transport à la demande, de location solidaire, d'achat ou de réparation automobile) ou de répondre à une demande sociale d'insertion (financement de permis, de tickets de bus par exemple). Les montants jusqu'alors attribués pour répondre à ces besoins et actions se verrait transférés à un organe de mobilité inclusive, tandis que ces mêmes ministères n'auraient plus à prendre en charge les besoins de leur politique en termes de mobilité, et renverraient la gestion des dossiers, demandes et actions à cet organe. Une autre source de financement consisterait à ce qu'un pourcentage du budget national et européen (entre 2 à 5%) soit fléché sur le secteur de la mobilité inclusive.

Dans tous les cas, l'option d'un organe, ou ministère dédié et référent, permettrait aussi une meilleure lisibilité, tant pour les bénéficiaires, les politiques publiques que les opérateurs eux-mêmes.

Les grandes missions de cet organe de mobilité inclusive pourraient être :

- de garantir l'accès aux savoir bouger de l'école
- de renforcer l'accès aux savoir et pouvoir bouger pour tous les publics adultes
- de soutenir la création et la pérennisation

de solutions de mobilité inclusive

- d'assurer l'optimisation de la gouvernance, une plus grande coordination et visibilité de la politique de mobilité inclusive
- de porter et faire vivre le droit à la mobilité.

Scénario 3 : Responsabilité des secteurs de l'insertion et des affaires sociales

Ce troisième scénario part d'un autre principe, plus réducteur, de n'associer la mobilité inclusive qu'aux politiques liées à l'insertion et à la lutte contre l'exclusion. Cette option tendrait à formaliser plus nettement le lien entre insertion et mobilité, mais au risque d'en exclure d'autres, à moins que la sphère des bénéficiaires ne soit elle-même élargie.

Cette prise de compétences affirmée demanderait toutefois un ligne politique précise sur les attentes en termes de savoir et de pouvoir bouger et une ligne budgétaire dédiée. Proche du schéma actuel français, cette option peut scléroser les programmes et limiter les champs d'action.

En conclusion

L'objectif du programme Mob'in Europe est la mise en place d'une culture commune de mobilité inclusive en Europe. De ce fait, d'autres scénarios peuvent être envisagés et des questions restent ouvertes : comment intégrer socialement, politiquement et juridiquement la mobilité au sein des États européens ? Comment faire collectif face aux différentes situations rencontrées au sein de l'Union européenne ?

La réponse à cette question est une proposition ouverte à tous les possibles et à traiter collégialement.

Chapitre 2 : Recommandations pour des politiques de mobilité inclusive

Faire évoluer l'offre de mobilité

Accompagner les publics fragiles

Réduire les problématiques de mobilité

Définir un cadre institutionnel

Faire évoluer l'offre de mobilité

Un facteur important d'exclusion sur le plan de la mobilité réside dans l'insuffisance ou l'inadéquation de l'offre de transport sur un territoire donné. Il n'est pas rare que l'offre d'un territoire soit restée celle d'une époque révolue, voire ait été réduite alors même que les besoins et la demande de mobilité augmentaient et se diversifiaient, que la structure de la population se modifiait. Une politique de mobilité inclusive peut agir à ce niveau :

- en adaptant l'offre de transport en commun
- en diversifiant l'offre de mobilité
- en structurant l'offre de mobilité.

Adapter l'offre de transport en commun

Adapter l'offre de transport en commun, c'est d'abord prendre en compte les besoins effectifs d'un territoire, et la capacité de l'offre existante à y répondre. Ceci peut être objectivé au moyen d'enquêtes à diverses échelles, d'études ciblées, de comptes rendus d'ateliers thématiques pouvant regrouper tous les acteurs locaux (administrations, services de l'État, collectivités locales, associations, chambres consulaires, exploitants de transports en commun, usagers, ...) en vue d'éclairer les autorités organisatrices de mobilité. Sur ces bases, de nouvelles lignes peuvent être créées pour améliorer la desserte de certains quartiers, des horaires peuvent être adaptés à ceux des pôles d'activité d'un territoire, des trains allongés, réduits ou multipliés pour coller au plus près des flux de voyageurs, ...

La non utilisation des transports en commun ne s'explique pas toujours par une inadéquation des services proposés : d'autres facteurs sont à prendre en compte, tels la tarification, l'inaccessibilité physique des sites et du matériel roulant pour certaines catégories de personnes, la méconnaissance des services, des procédures et des usages, ...

Adapter l'offre de transport en commun passe par l'amélioration de son **accessibilité**¹ en termes d'infrastructures et de matériel roulant (aménager les arrêts, installer des rampes d'accès, ...), mais également en termes d'information relative aux services de transport et de politique tarifaire.

Mais l'information ne suffit pas toujours pour garantir à terme **l'autonomie des usagers**. La

¹ les termes en gras sont repris au Glossaire p.33

mise en place de solutions d'accompagnement individuel ou de formation sont souvent nécessaires pour les personnes peu familières des usages en vigueur.

Diversifier l'offre de mobilité

Diversifier l'offre de mobilité permet de répondre aux besoins de celles et de ceux qui ne possèdent pas de moyen de transport individuel, ne souhaitent pas s'en servir systématiquement, ou sont temporairement empêchés d'y recourir.

Le réseau des transports en commun ne peut *de facto* répondre à toutes les sollicitations de déplacement des habitants, surtout dans les territoires ruraux. **Le transport à la demande** et **le transport d'utilité sociale ou solidaire**, quelquefois confondus, offrent de nouvelles solutions de mobilité dans les zones rurales mal ou non desservies par les transports en commun.

Les **mobilités partagées** constituent elles aussi de nouvelles solutions. Elles consistent en la mise à disposition de moyens de transport classiquement individuels : la voiture, le scooter, le vélo et plus récemment les trottinettes électriques. Elles peuvent avoir différentes formes :

- **covoiturage**
- **autopartage**
- **autostop organisé**
- **location solidaire de véhicules.**

Les détenteurs d'un permis de conduire, permettant la conduite d'un scooter, d'une moto ou d'une voiture, et les personnes désireuses de faire un usage quotidien du vélo ne sont pas nécessairement protégées une fois pour toutes des difficultés de mobilité : encore faut-il acquérir un véhicule, l'entretenir, le réparer le cas échéant, donc disposer des moyens financiers nécessaires pour ce faire. Pour les personnes qui rencontrent des difficultés de cet ordre, différents types de garages alternatifs à l'offre commerciale classique constituent des solutions à moindre coût :

- **garage social et solidaire**
- **garage classique avec offre adaptée**
- **garage d'autoréparation.**

Structurer l'offre de mobilité

Pour développer efficacement une solution ou une offre globale de mobilité sur le long terme,

la structuration en **réseau** est essentielle et nécessite un changement d'échelle. Cette échelle peut être territoriale ou thématique c'est-à-dire liée à une activité donnée.

Il s'agit avant tout de s'appuyer sur l'expérience de chacun pour confirmer cet adage : « Tout seul on va plus vite, mais à plusieurs on va plus loin ».

Accompagner les publics fragiles

Certains publics ont besoin d'un accompagnement pour découvrir et apprivoiser les services de transport et les solutions de mobilité inclusive. C'est le cas des seniors et des personnes en insertion sociale et professionnelle (bénéficiaires de minima sociaux, demandeurs d'emploi, salariés précaires, personnes en situation de handicap, ...), publics souvent qualifiés de « fragiles », « fragilisés » ou « vulnérables ».

L'accompagnement des publics fragiles se décline en 7 axes :

- Créer des entités territoriales
- Conseiller (conseil en mobilité)
- Informer et orienter vers l'offre de mobilité existante
- Informer et orienter vers l'offre de financement adaptée
- Aider aux apprentissages
- Agir sur les freins annexes à la mobilité
- Professionnaliser les acteurs.

Créer des entités territoriales

Pour accompagner dans la durée les personnes fragiles sur leurs problématiques de mobilité, il est primordial de penser la mobilité à l'échelle d'un territoire afin de répondre aux besoins spécifiques locaux.

Une phase de diagnostic approfondi permet d'identifier les besoins de mobilité des populations, les freins aux déplacements, les publics prioritaires ainsi qu'un état des lieux de l'offre de transport locale.

En Belgique, **les centrales locales de mobilité**, en France, **les plateformes de mobilité inclusive**, s'inscrivent dans cette logique de territoire. Elles permettent d'appréhender les besoins des publics ciblés dans leur globalité pour organiser de manière optimale les différents modes de transport et services à la mo-

bilité ainsi que les actions d'accompagnement.

Conseiller (conseil en mobilité)

Le terme de « conseil en mobilité » revêt des réalités différentes selon le contexte dans lequel il est utilisé. Dans le domaine de l'environnement par exemple, « le conseil en mobilité consiste à aider les acteurs de la mobilité quotidienne à réduire leur utilisation quotidienne de l'automobile » (Cerema, 2003).

Dans le domaine de la mobilité inclusive, le conseil en mobilité repose, le plus souvent, sur un diagnostic individuel (aussi appelé diagnostic mobilité ou bilan de compétences mobilité). Ce dernier peut prendre différentes formes mais aura toujours l'objectif de mettre en avant les potentiels et de repérer les freins à la mobilité de la personne.

En France, à partir de ce diagnostic, un parcours mobilité est proposé, qui lui-même s'intègre dans un parcours d'insertion. La notion de parcours apparaît en fait dès la phase de diagnostic et induit différentes étapes : l'orientation par un référent social ou de l'emploi, l'évaluation des besoins et attentes de la personne, la définition d'un plan d'actions, la mise en œuvre de ce plan, l'évaluation des actions réalisées. Le parcours se présente sous la forme d'entretiens individuels et d'ateliers, les deux ayant le même objectif d'agir sur 3 leviers :

- **le savoir bouger** lié aux capacités cognitives et facultés d'apprentissage (lire un plan, une carte, réserver un billet sur Internet, s'orienter dans les transports, apprendre à conduire, ...)
- **le pouvoir bouger** lié à la capacité de déplacement (lieu de résidence, offre de transport disponible, aides financières mobilisables, possession ou non d'un véhicule, personnes ressources dans l'entourage, ...)
- **le vouloir bouger** lié à la motivation et à l'en-
vie de se déplacer.

Cette approche globale de la mobilité des personnes fragiles est encore à implémenter en Belgique comme en Roumanie, où seuls des organismes locaux prennent l'initiative d'envisager cette problématique sous l'angle d'un « parcours » à mener vers une mobilité autonome souple, adaptable et diversifiée, et mettent en place des actions individuelles et collectives pour accompagner les individus dans cette démarche.

Parmi ces actions, une solution bien développée en France consiste en l'organisation d'ateliers mobilité, qui permettent d'agir principalement sur le savoir bouger, avec des objectifs spécifiques : apprendre à s'orienter, découvrir des moyens de transport peu voire jamais utilisés, recourir à des outils numériques (applications, sites Web, ...), améliorer la confiance en soi, ... Tous visent à rendre plus autonomes les personnes accueillies sur ces sessions.

Informer et orienter vers l'offre de mobilité

Accéder à l'offre de mobilité d'un territoire n'est pas chose facile pour tous. La peur de l'inconnu, de la première fois, du regard des autres constitue autant d'obstacles qui empêchent certaines personnes d'accéder à l'offre, et ceci même si elle est adaptée à leurs besoins. Souvent, il ne suffit pas d'orienter vers un dispositif pour aider une personne en difficulté : il convient aussi de prendre contact avec et pour la personne, voire de l'accompagner physiquement pour qu'elle puisse découvrir et s'approprier des lieux, des usages et des procédures. Ceci ne peut se faire que dans le cadre d'une relation de confiance, fondée sur une prise en considération respectueuse des besoins et des craintes de la personne.

Voir la partie « Faire évoluer l'offre de mobilité » pour plus d'information sur l'offre de mobilité inclusive susceptible de faire l'objet d'un accompagnement.

Informer et orienter vers l'offre de financement

Les freins à la mobilité d'ordre financier sont les plus faciles à repérer dans les situations individuelles des personnes. Des possibilités d'aides financières publiques et privées existent : encore faut-il qu'elles soient portées à la connaissance des personnes concernées. Les modalités d'accès à l'offre, les procédures d'introduction de demandes d'aides et les modalités d'attribution sont souvent complexes : un accompagnement doit donc être mis en place pour les personnes peu scolarisées, les personnes d'origine étrangère, ou encore les personnes anxieuses ou qui manquent de confiance en elles-mêmes.

Voir la partie « Réduire les problématiques de mobilité » pour plus d'information sur les solutions inclusives de financement en matière de mobilité.

Aider aux apprentissages

L'accès à un nouveau mode de transport indi-

viduel nécessite un apprentissage qui souvent doit être renforcé pour les personnes fragiles.

La préparation au permis de conduire fait partie des solutions de mobilité les plus souvent demandées par les prescripteurs. Les seniors souhaitent aussi être accompagnés quand, avec l'âge, leurs capacités liées à la conduite de leur véhicule diminuent.

Pour obtenir un permis de conduire ou continuer à conduire longtemps, plusieurs types d'accompagnements sont possibles :

La préformation au permis de conduire : certains publics n'ont pas le niveau requis pour accéder à la formation au permis de conduire dispensée par les écoles de conduite. **Une préformation au permis de conduire** est donc nécessaire.

Le renforcement d'une formation classique : Pour d'autres publics, un accompagnement tout au long d'une formation dans une auto-école classique suffit. Il s'agit d'assurer un suivi de la personne par des entretiens réguliers sur sa motivation, en répondant à ses interrogations, en servant le cas échéant de médiateur entre l'auto-école et l'élève. En France, le FASTT finance les plateformes de mobilité inclusive pour réaliser cet accompagnement auprès des personnes intérimaires.

La formation spécifique : pour répondre aux personnes rencontrant des difficultés à obtenir leur permis de conduire dans le circuit classique, des formations spécifiques sont nécessaires. Elles sont souvent plus longues, emploient des pédagogies alternatives, proposent des modules complémentaires et coûtent moins cher. L'objectif reste d'obtenir la partie théorique et la partie pratique du permis B. Les auto-écoles sociales ou solidaires offrent de telles formations, et permettent de pallier à la fois les freins cognitifs, socioculturels, psychologiques et financiers.

L'aménagement de l'examen de code de la route : des séances spécifiques pour passer les épreuves du code de la route peuvent être aménagées pour des candidats qui présentent certaines caractéristiques. Des dispositifs y sont mis en place pour favoriser leur compréhension des procédures et des questions d'examen.

En France, cela concerne les candidats :

- sourds ou malentendants
- dysphasiques et/ou dyslexiques et/ou dyspraxiques

- présentant un handicap spécifique de l'appareil locomoteur, si leur handicap est de nature à rendre impossible leur participation à une séance traditionnelle
- maîtrisant mal la langue française.

En Belgique, cela concerne :

- les personnes qui ont des difficultés de compréhension ou de lecture attestées par un organisme habilité
- les personnes qui ne maîtrisent pas bien la langue française
- les candidats ayant échoué cinq fois à leur examen théorique.

En Roumanie, l'examen théorique sur le code de la route est accessible dans de nombreuses langues différentes.

L'expérience augmentée de la conduite : optimiser ses chances de réussite à l'épreuve pratique du permis B peut passer par une augmentation de l'expérience de conduite à moindre coût.

En France, après un minimum de 20 heures de conduite en auto-école (classique ou sociale), **la conduite supervisée** permet de poursuivre l'apprentissage de la conduite avec un ou plusieurs accompagnateurs.

En Belgique, après l'obtention de son permis théorique, le candidat au permis de conduire, peut, au choix, apprendre à conduire de A ou Z dans une école de conduite agréée, ou effectuer tout ou partie de sa formation en « **filière libre** », sous permis de conduire provisoire, avec un instructeur breveté indépendant ou avec un guide choisi dans son entourage.

La remise à niveau pour les seniors : avec l'âge, les capacités physiques et cognitives diminuent. La vue baisse, le temps de réaction augmente, la prise de décision devient plus lente, ... Les personnes qui prennent de l'âge mettent elles-mêmes en œuvre des stratégies d'adaptation : moins conduire la nuit, éviter de circuler par mauvais temps, changer d'itinéraire, ... mais sont aussi en demande d'ateliers de remise à niveau pour le code et la conduite. Ces ateliers peuvent prendre plusieurs dénominations mais s'apparentent tous à de la sensibilisation. En plus d'une remise à niveau sur les connaissances du code de la route, ils permettent aussi parfois d'évaluer les capacités du conducteur en situation pratique avec un moniteur. Les initiatives sont nombreuses et sont

organisées par différentes structures : compagnies d'assurances, collectivités en partenariat avec des associations locales, auto-écoles, ... Elles peuvent être totalement gratuites ou avoir un coût généralement raisonnable.

La vélo école : le vélo, et davantage depuis qu'il est devenu à assistance électrique, est le moyen de déplacement privilégié comme alternative à la voiture. Mais, contrairement aux idées reçues, tous les adultes ne savent pas faire de vélo ou n'osent pas en faire usage en circulation, en dehors d'une activité de loisirs. Les vélo-écoles offrent un lieu d'apprentissage ou de perfectionnement pour toutes les personnes désirant apprendre à faire du vélo ou gagner en assurance pour se déplacer avec ce mode de transport.

Pour faciliter l'accès à d'autres moyens de transport individuels, comme le scooter ou la trottinette, une **formation spécifique ou adaptée** s'impose souvent. Le public fragile manque habituellement de confiance en soi. Comme il s'agit la plupart du temps d'une première démarche vers un nouveau moyen de déplacement, un accompagnement particulier, nécessitant entre autres davantage de temps, a tout son sens.

Agir sur les freins annexes à la mobilité

L'accompagnement des publics fragiles nécessite aussi des actions sur les freins annexes à la mobilité, tels que la garde d'enfants, l'apprentissage du français, la formation au numérique essentiellement.

En France, ces freins ne relèvent pas des plateformes de mobilité. Le travail en réseau et en partenariat est donc l'essence même des plateformes. Elles sont un outil au service des parcours intégrés d'insertion.

En Wallonie et à Bruxelles, des organismes agréés par les autorités publiques accompagnent et forment les personnes peu qualifiées et/ou éloignées de l'emploi dans une approche globale, où sont examinées à la fois les ressources et les difficultés des personnes dans tous les domaines de leur vie. Ils sont habilités à y répondre de la manière la plus adéquate possible, en interne comme en partenariat avec d'autres opérateurs partenaires. Ces organismes peuvent donc s'intéresser à la mobilité de leur public et mettre en place des actions en la matière : diagnostic mobilité, aide au déplacement, formation à la mobilité, formation au permis de conduire, orientation vers des opéra-

teurs spécialisés.

Professionnaliser les acteurs

L'accompagnement des personnes fragiles passe aussi par la professionnalisation des acteurs qui les accompagnent. En France, pour former ces professionnels de la mobilité inclusive, **des formations de conseiller en mobilité-insertion** peuvent être proposées dans le cadre de la formation continue.

Réduire les problématiques en amont

Un axe de travail peut consister à réduire les problématiques de mobilité

- en diminuant les besoins
- en anticipant les difficultés
- en prévoyant une offre de financement.

Diminuer les besoins de mobilité

Des solutions existent pour diminuer les besoins de mobilité de la population et ainsi éviter des déplacements. Des services indispensables au quotidien (alimentation, santé, transports, ...) sont parfois peu accessibles. L'ensemble des habitants est concerné, mais la question se pose encore plus particulièrement pour les personnes fragiles. Quelles solutions proposer ?

Il est par exemple possible de rapprocher les services de la population :

- en relocalisant ceux installés dans les grands centres urbains vers des communes plus petites
- en organisant des permanences sociales principalement en zones périurbaines et rurales (antennes, visite à domicile, circuit en bus)
- en assurant leur maillage territorial.

Dématérialiser certains services publics peut apparaître comme une solution de réduction des déplacements car elle facilite l'accès aux informations et démarches administratives pour une majorité d'usagers. Mais bon nombre de personnes ne maîtrisent pas le numérique sont dès lors mises en difficulté quand elles veulent s'informer ou effectuer certaines de ces démarches. C'est pourquoi toute dématérialisation des services publics doit impérativement être accompagnée de politique d'accessibilité et de médiation.

En France, les maisons de services au public

(MSAP) permettent aux personnes éloignées des administrations, notamment en zones rurales et périurbaines, d'accéder sur un même territoire aux principaux services publics. En plus d'accompagner les usagers dans leurs démarches de la vie courante (prestations sociales, accès à l'emploi, à l'énergie, aux transports, ...), les agents des MSAP sont formés aux actions de médiation numérique.

Les besoins peuvent encore être réduits par une adaptation organisationnelle de l'entreprise et des centres de formation. Certains centres de formation proposent en effet des hébergements pour les personnes dont le lieu d'habitation est quelque peu éloigné ou l'adaptation des horaires de début et de fin de formation à ceux des transports en commun.

Dans le monde du travail, le covoiturage entre les salariés peut s'organiser soit de façon spontanée, soit à l'initiative de la direction. De même, celle-ci peut proposer à ses salariés des temps de télétravail. En France et en Belgique, ces dispositions peuvent être reprises dans **un plan de déplacement d'entreprise**.

Anticiper les difficultés de mobilité

Pour anticiper les difficultés de mobilité, la sensibilisation ou la formation des professionnels et des enfants constituent des solutions efficaces.

La sensibilisation des professionnels des différents secteurs de l'insertion est nécessaire, sous peine de devoir toujours gérer les problèmes de mobilité dans l'urgence : c'est-à-dire quand la personne a besoin de se déplacer à très court terme pour des raisons sociales ou professionnelles et n'a pas de solutions pour le faire. En effet, peu de solutions répondent à l'urgence à court terme, à l'exception de solutions coûteuses telles que le taxi ou la location d'un véhicule à la journée. La mobilité doit donc être envisagée sur le moyen, voire le long terme car étendre son rayon de mobilité sous-entend avoir accès à différents modes de transport qui nécessitent souvent un apprentissage. Un diagnostic mobilité peut permettre à ces professionnels de détecter des freins qui poseront problème à l'avenir.

Avoir un comportement adapté et responsable en tant qu'usager de la route doit commencer dès le plus jeune âge. De nombreuses initiatives existent pour sensibiliser et former les enfants.

En France, les **attestations scolaires de sécurité routière** sont les premiers diplômes en lien

avec la mobilité avant le permis de conduire. D'autres dispositifs sont aussi en vigueur comme le programme Savoir rouler à vélo.

En Belgique, l'éducation à la mobilité et à la sécurité routière peut être enseignée en milieu scolaire mais n'est pas obligatoire. Ainsi sont visés :

- le renforcement des capacités des élèves à se déplacer en toute autonomie et de façon responsable sur la voie publique
- l'apprentissage théorique et pratique par les élèves à l'utilisation des différents modes de déplacement
- la possibilité de choisir un mode de déplacement pertinent en fonction de leurs besoins, leur contexte de vie et des enjeux de société (sociaux et environnementaux).

Par ailleurs, des plans de déplacements scolaires (PDS) existent dans certaines régions de Belgique. À l'instar des plans de déplacement d'entreprise, l'objectif principal des PDS est d'assurer une gestion durable de la mobilité dans les établissements scolaires. Le bénéfice pour les élèves les plus jeunes est de pouvoir expérimenter activement la marche, la trottinette et le vélo à l'intérieur et à l'extérieur de l'école. Pour les plus grands, il s'agit de les amener à maîtriser leur propre mobilité de façon active et multimodale et d'augmenter leur usage de la marche et du vélo pour venir à l'école.

Prévoir une offre de financement

Réduire les problématiques de mobilité peut passer par une offre de financement aux publics que les autorités publiques jugent prioritaires. Mais si les freins financiers sont les obstacles les plus facilement détectables, il ne faut pas perdre de vue que les solutions financières ne suffisent pas. Un accompagnement et un suivi sont nécessaires pour arriver au bout d'un projet. De plus en plus d'instances ont conscience de cet aspect des choses.

Les financements peuvent prendre différentes formes :

- prêt à taux préférentiel : **microcrédit personnel / pour particuliers et permis à 1€**
- **politique tarifaire adaptée**
- **participation de l'employeur**
- **compte individuel de formation**
- aides financières.

Les aides financières commencent à être nombreuses sur le champ de la mobilité inclusive. Elles peuvent prendre la forme d'**indemnités de déplacement** ou d'aides spécifiques (financement de permis, aide à l'achat de véhicules et d'accessoires). De plus en plus de municipalités encouragent l'acquisition de vélos à assistance électrique en finançant une partie de l'achat et de son équipement. **L'aide au permis B** est l'aide la plus présente car souvent considérée comme essentielle à une insertion professionnelle durable.

Définir un cadre institutionnel

La détermination des porteurs de solutions de mobilité inclusive doit être soutenue par la définition d'un cadre institutionnel fort, d'un portage politique solide pour garantir la pérennisation des actions qui ont fait leurs preuves et la construction de nouvelles solutions plus innovantes.

La situation française montre un exemple de cheminement qui a conduit à la définition de ce cadre aujourd'hui encore en construction :

- Définir des lieux ressources nationaux
- Initier des réflexions politiques
- Promulguer des lois
- Financer des mesures.

En France, les premiers dispositifs de mobilité inclusive apparaissent dans les années 90, mis en place par des professionnels de terrain, dans un contexte économique dégradé. Ils ne cesseront ensuite de se développer. Entre 2000 et 2010, la mobilité inclusive, même si elle ne porte pas encore explicitement ce nom, s'inscrit à l'agenda public. Des chercheurs se penchent sur la question et de nombreux travaux voient le jour. Sur le terrain, les premières organisations en réseaux apparaissent, des séminaires et rencontres sont organisées, des institutions se créent, dont l'**Institut pour la Ville en Mouvement** qui a joué un rôle primordial dans la réflexion autour de cette problématique (1).

Définir des lieux ressources nationaux

Plus récemment, d'autres lieux ressources (institutions ou sites web) sont apparus.

En 2013, devant les chiffres toujours alarmants des actifs qui rencontraient des difficultés de mobilité pour accéder à l'emploi ou à la formation, Wimoov et Total ont fondé en France **le La-**

boratoire de la mobilité inclusive (LMI).

En 2020, celui-ci a lancé, sur une commande publique de la DGITM (2), le site *Tous mobiles* dont l'objectif est de fournir aux acteurs territoriaux les outils nécessaires pour s'engager dans la voie de « la mobilité solidaire, la mobilité par tous et pour tous ».

Deux ans plus tôt, une plateforme collaborative *France Mobilités* prenait naissance, reposant sur 4 objectifs :

- partager des bonnes pratiques
- identifier des solutions pour les territoires
- favoriser le déploiement de solutions innovantes
- accélérer la mise en œuvre d'expérimentations.

Initier des réflexions politiques

Le LMI a activement contribué aux Assises de la mobilité, réflexions politiques initiées par la ministre des Transports en septembre 2017 et dont l'objectif était de préparer la future loi d'orientation des mobilités (LOM).

Promulguer des lois

La loi d'orientation des mobilités a été promulguée en décembre 2019 et marque un tournant dans la prise de conscience que la mobilité n'est pas qu'une question de transport.

Financer des mesures

L'autorité publique peut développer une politique de mobilité inclusive en consacrant des moyens financiers à la création ou à la pérennisation de services de mobilité innovants, adaptés aux besoins des personnes qui rencontrent des difficultés pour se déplacer.

Ainsi, L'État français accompagne le déploiement de la LOM au travers de la Stratégie de prévention et de lutte contre la pauvreté. Les mesures de ce Plan Pauvreté liées à la mobilité solidaire s'organisent en 2021 pour une somme de 30 millions d'euros autour de 3 volets :

- Structuration du territoire en plateformes de mobilité
- Accompagnement des personnes en insertion
- Développement des solutions de mobilité solidaire.

Par ailleurs, le plan de relance économique

France Relance, dans le prolongement des objectifs définis par la LOM, dispose de plusieurs mesures visant à améliorer les infrastructures de transport et à favoriser les mobilités propres. Elles s'articulent autour de cinq thématiques dont une sur les mobilités du quotidien, à savoir le développement du plan vélo et des projets de transports en commun.

De même, en 2019, le Gouvernement wallon a affirmé à travers sa Déclaration de politique régionale (DPR) 2019-2024 une ambition sociale forte : réduire drastiquement la pauvreté et garantir aux citoyens une vie décente. Un Plan de sortie de la pauvreté 2020-2024 a rapidement suivi, qui définissait la mobilité comme un des champs d'action prioritaires pour la lutte contre la pauvreté, et qui prévoyait le financement de formations à la conduite pour différents publics-cibles. Des bourses individuelles couvrant l'intégralité d'une formation en école de conduite (cours théorique et pratiques et passage des examens) ont été accordées à 4 000 demandeurs d'emplois dès 2021.

Notes et références

Le Breton Eric, 2019, « Deux décennies de mobilité inclusive - Quelques éléments pour un bilan prospectif » <https://www.mobilitinclusive.com/deux-decennies-de-mobilitinclusive-par-eric-le-breton/>

DGITM, Direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer, ministère de la Transition écologique en charge des Transports.

Chapitre 3 :

Glossaire des solutions

de mobilité inclusive

Accessibilité

Dans le domaine du transport, l'**accessibilité** définit la possibilité pour tous d'accéder aux systèmes de transport et renvoie en partie à la question des personnes à mobilité réduite (PMR). Le sigle PMR englobe toutes les personnes ayant des difficultés à se mouvoir dans un environnement inadapté, c'est-à-dire toute personne gênée dans ses mouvements et ses déplacements de manière provisoire ou permanente, que ce soit en raison de sa taille, son état (maladie, surpoids, ...), son âge, son handicap permanent ou temporaire, les objets ou personnes qu'elle transporte, les appareils ou instruments auxquels elle doit recourir pour se déplacer.

De nombreux facteurs peuvent donc intervenir : le handicap moteur, mais aussi la cécité, la surdité, la grossesse, une blessure, le transport d'un enfant à l'aide d'une poussette, l'utilisation d'une valise ou encore les difficultés de compréhension de la langue, ...

Pour ces personnes, chaque déplacement peut constituer une difficulté si certains aménagements ne sont pas réalisés.

En France, la loi a permis aux autorités organisatrices de transport de s'engager dans un dispositif appelé SD'AP (schéma directeur d'accessibilité programmée) qui regroupe un certain nombre d'engagements :

- la proposition d'un programme d'investissement des infrastructures
- l'acquisition de véhicules adaptés à un rythme déterminé par décret
- l'identification d'arrêts prioritaires selon des critères définis par décret
- la mise en place de formation des conducteurs et des personnels d'accueil du public
- la mise en place d'une information accessible aux voyageurs.

Dans le cadre de l'élaboration de ce SD'AP et au-delà, la concertation des associations est nécessaire pour mieux prendre en compte les besoins et attentes des PMR. Cette concertation peut se faire par l'intermédiaire des commissions locales pour l'accessibilité qui sont des instances de dialogues entre les décisionnaires et les représentants des usagers (associations de personnes en situation de handicap, de personnes âgées, acteurs économiques, ...)

ou par l'intermédiaire des comités *ad hoc*.

En Belgique, le Collectif Accessibilité Wallonie Bruxelles (CAWaB) qui regroupe une vingtaine d'associations travaille de concert avec les sociétés de transport dans la Région de Bruxelles – Capitale et dans la Région wallonne avec des objectifs similaires.

Aides au permis B

Il existe de nombreuses **aides** financières concernant la formation **au permis B**. Cela ne signifie pas pour autant que les aides couvrent l'ensemble des besoins, compte tenu qu'elles sont souvent spécifiques à un territoire, partielles et qu'elles s'adressent à un public en particulier.

Trois modalités semblent se dessiner :

- Prise en charge intégrale de la dépense

La formation (formation théorique code de la route + apprentissage pratique de la conduite) est financée dans son intégralité. Le bénéficiaire n'a rien à débourser.

Cf. Illustrations : Passeport drive, R - Licence pour le futur

- Prise en charge partielle de la dépense. Le bénéficiaire de l'aide doit montrer qu'il peut prendre à sa charge une partie du coût de la formation. L'objectif affiché est de responsabiliser le candidat.

Cf. Illustrations : Atouts permis

- Prise en charge partielle de la dépense et contrepartie de l'aide accordée. En France, de plus en plus de communes aident leurs administrés à financer la formation permis de conduire, contre du bénévolat dans une association. De façon générale, ce sont les jeunes qui sont visés par cette mesure et en moyenne 50 heures de bénévolat sont demandées en contrepartie.

Cf. Illustrations : Bourse aux permis Ville de Caen

Assises de la mobilité

Lieu de réflexions, d'échanges et de débats, les Assises de la mobilité se sont tenues en France de septembre à décembre 2017. Elles ont réuni élus, opérateurs et entreprises, ONG, associations et usagers, personnes qualifiées, services de l'État, ..., autour de différents ateliers

thématiques, de l'innovation ou territoriaux. Le Laboratoire de la Mobilité inclusive a été partie prenante d'un des ateliers intitulé : « Mobilités plus solidaires : réduire les fractures sociales et territoriales ». La synthèse de cet atelier thématique reprend et détaille les principales mesures proposées :

- réduire les inégalités territoriales dans le domaine des mobilités. Identifier une autorité en charge. S'appuyer sur les initiatives locales
- faciliter l'accès à la mobilité des personnes vulnérables
- faciliter l'accès à la mobilité des personnes à mobilité réduite
- penser la mobilité de façon globale pour développer l'accès aux activités et réduire le besoin de se déplacer.

Attestations scolaires sécurité routière

En France, **les attestations scolaires de sécurité routière (ASSR) 1 et 2** sont délivrées au collège, respectivement en classes de 5^e et de 3^e, et portent sur la connaissance des risques et des règles applicables pour chacun des types d'usagers : piéton, cycliste, cyclomotoriste, passager d'une voiture, futur automobiliste.

Les deux épreuves se présentent sous la forme de 20 séquences vidéo illustrant des questions à choix multiples et nécessitent d'obtenir *a minima* la note de 10/20.

Ces attestations sont obligatoires pour les personnes âgées de moins de 21 ans quant à l'obtention des permis de conduire A1 ou A2 (moto), B (voiture), B1 (permis quadricycle lourd à moteur), et AM (motocyclette, quadricycle, scooter ou voiturette de cylindrée inférieure ou égale à 50cm³).

Une autre attestation est prévue pour ceux qui n'ont pas obtenu l'ASSR, dont les personnes qui n'ont pas été scolarisées en France : **L'attestation de sécurité routière (ASR)**. Elle est délivrée par les Gréta aux personnes qui ont passé avec succès un contrôle de connaissances sur les règles de sécurité routière et les comportements des différents usagers. Elle donne l'équivalence aux ASSR 1 et ASSR 2 passées en milieu scolaire.

L'attestation d'éducation à la route (AER) a été créée pour les élèves présentant une déficience visuelle qui ne leur permet pas de se

présenter ni à l'ASSR ni à l'ASR. L'épreuve est une adaptation de l'ASSR avec une sélection de questions centrées sur les piétons, les passagers, la prévention des conduites addictives et à risques, la citoyenneté, l'éducation au développement durable. La passation n'a pas de limite de temps et permet l'obtention d'une attestation de connaissances sur le partage de l'espace routier et des risques encourus en tant qu'usager.

Auto-école sociale ou solidaire

Une **auto-école sociale ou solidaire** est une structure associative qui offre une formation au permis B à tarif solidaire à un public rencontrant des difficultés d'ordre financier, pédagogique ou psychologique.

En France, les missions des auto-écoles sociales ne se limitent généralement pas à la formation des élèves au code et à la conduite. Elles peuvent être complétées par un accompagnement, du conseil à la mobilité et des séances de sensibilisation à la sécurité routière. Ces formations peuvent aussi faire partie intégrante d'une plateforme de mobilité inclusive. Les formateurs ont le même diplôme que les enseignants des auto-écoles classiques. Ils doivent être dotés d'une grande qualité d'écoute pour accompagner au mieux le public accueilli.

Mode de fonctionnement le plus courant :

- Accueil des personnes accompagnées, orientées vers l'auto-école par un référent appelé « prescripteur », qui est le garant de la démarche d'insertion socioprofessionnelle menée par le candidat.
- Critères de sélection : lien étroit entre le projet permis et le projet professionnel, démarches d'insertion et de recherche d'emploi vérifiées, pièce d'identité en cours de validité, évaluation initiale de conduite située entre 35 et 45 heures de conduite pour les voitures à boîte manuelle, entre 20 et 30 heures de conduite pour les voitures à boîte automatique
- Durée de la formation : entre 6 mois et 2 ans
- Formation au code de la route modulaire, collective, en présentiel avec un moniteur
- Accompagnement personnalisé et pédagogie différenciée
- Formation financée par des structures pu-

bliques, souvent des collectivités entraînant un coût très bas pour les candidats (entre 150 et 500 €)

- Taux de réussite élevé

En Belgique, la première, et à ce jour, unique auto-école sociale francophone a été créée en 2016 dans la région de Charleroi. Elle dispense une formation théorique et pratique. La formation théorique est plus longue que dans une auto-école agréée commerciale et à peu près similaire en prix. Le coût de la formation pratique est moitié moins cher mais peut rester onéreux pour un certain public. C'est pourquoi, en plus de ce coût réduit, les candidats peuvent bénéficier d'aides financières en fonction de leur statut. Certaines associations dispensent seulement une formation théorique. Celle-ci est plus longue que la durée légale et intègre d'autres contenus pédagogiques notamment des séances de renforcement linguistique et méthodologique.

Les publics visés par cette démarche sont soit :

- des demandeurs d'emploi inoccupés depuis au moins 12 mois, inscrits au FOREM ou équivalent
- des bénéficiaires du revenu d'intégration sociale (CPAS) ou d'une aide sociale équivalente
- des personnes en situation de handicap reconnu à + de 80 % ou à + de 12 points.

Cf. Illustrations : Auto-école sociale et solidaire de Flers et Auto-école sociale itinérante,

Cf. Illustrations : Session « Permis de conduire théorique B » de la FUNOC

Autonomie des usagers

L'autonomie des personnes en termes de mobilité est l'objectif affiché par bon nombre de dispositifs de mobilité inclusive. L'utilisation des transports en commun est souvent la première marche à franchir et nécessite un apprentissage. Comment et où acheter son ticket, comment lire un horaire de bus, comment se rendre à un arrêt, ..., sont autant de questions auxquelles les usagers doivent avoir trouvé les réponses avant de circuler en toute quiétude sur les différents réseaux. L'autonomie s'acquierte généralement rapidement par le suivi d'ateliers pédagogiques théoriques, surtout s'ils sont renforcés par des entraînements pratiques. Mais pour des publics particulièrement fragiles - personnes en

situation de handicap moteur, visuel ou mental par exemple - qui peuvent pourtant être relativement autonomes sur des trajets identifiés et empruntés régulièrement, tout se complique quand un nouveau trajet est à réaliser, des travaux sont entrepris dans leur ville et modifient les repères, des changements physiologiques interviennent. Des initiatives existent pour aider ces personnes à garder ou à retrouver leur autonomie. Il s'agit toujours d'accompagnements physiques plus ou moins fréquents, plus ou moins réguliers dont l'objectif est que la personne gagne en assurance pour, à un moment donné, agir seule sur un trajet précis ou sur l'ensemble d'un réseau.

Cf. Illustrations : L'accompagnement urbain Handuo Tandem Caen

Autopartage

Un service d'**autopartage** (anglais : carsharing), ou voitures en libre-service, est un système dans lequel une structure publique ou privée, ou même un groupe d'individus de manière informelle, met à la disposition des membres du service une ou plusieurs voitures.

L'utilisateur dispose ainsi d'une voiture qu'il ne finance que pour la durée de son besoin. Le reste du temps, la voiture est utilisée par d'autres membres. La diversité d'utilisation sur des créneaux horaires différents constitue la réussite d'un tel système.

Les coûts d'achat et de l'entretien des véhicules sont mutualisés au service d'autopartage. Ce fonctionnement existe sous différentes formes. Il se veut une véritable alternative à la propriété individuelle d'une voiture.

Cf. Illustrations : Ecomobil

Cf. Illustrations : Cambio carsharing

Autostop organisé

L'autostop organisé réunit conducteurs et passagers inscrits dans une même base de données et qui utilisent des signes de reconnaissance réciproques (carte, vignette, brassard, ...). Les arrêts où les passagers attendent les conducteurs sont souvent des arrêts de transport en commun déjà existants. Le trajet est généralement gratuit ou peu onéreux.

Cf. Illustrations : Rézo Pouce

Centrale locale de mobilité

En Belgique, les centrales locales de mobilité articulent l'offre et la demande de transport au niveau local, en fournissant à toute personne qui les sollicite, via une centrale téléphonique, des informations et des conseils à propos des moyens de transport disponibles, des horaires de transport en commun, ou encore de la meilleure façon d'aller d'un point A à un point B.

Elles valorisent les services de transport locaux alternatifs à la voiture individuelle en complément des transports publics, et promeuvent la mobilité durable auprès de la population. Les centrales locales de mobilité apportent également aux communes leur expertise en matière de mobilité.

Souvent créées par le secteur associatif pour répondre aux besoins spécifiques d'une population locale, les centrales de mobilité sont diversifiées, et il n'en existe pas dans toutes les sous-régions de Wallonie. Chacune propose, outre l'information sur la mobilité locale, des services annexes tels que des formations vélos, des ateliers vélos, des formations au permis de conduire ou encore du transport solidaire.

Depuis 2019, les centrales locales de mobilité peuvent bénéficier d'un subventionnement public wallon moyennant convention avec une centrale régionale de mobilité chargée de coordonner leur action et dotée à cet effet d'un financement pérenne.

Cf. Illustrations : Centrale locale de mobilité MOBILESEM

Compte personnel de formation

Le **compte personnel de formation** (CPF) permet d'acquérir des droits à la formation mobilisables tout au long de la vie professionnelle. Il a une vocation universelle et s'adresse à tous les actifs. Son ambition est de contribuer, à l'initiative de la personne elle-même, au maintien de son employabilité et à la sécurisation de son parcours professionnel. Depuis 2017, la formation au permis B (mais aussi aux permis B78, C1, C, D1, D, C1E, CE, D1E, DE) fait partie des formations financables dans le cadre du CPF.

Les conditions sont les suivantes :

- avoir acquis suffisamment de droits formations sur le compte CPF
- expliquer en quoi le permis de conduire per-

met de sécuriser ou développer le parcours professionnel (attestation sur l'honneur)

- ne pas avoir fait l'objet d'une suspension de permis B, ni d'une interdiction de le repasser.

Les droits CPF sont mobilisables pour une formation visant l'obtention du code, de la conduite ou des deux. Ils ne sont pas mobilisables pour une remise à niveau en conduite (permis étranger validé en France, temps important sans conduire, ...), pour un stage de récupération de points, pour des heures de conduite afin de passer de l'usage de la boîte automatique à la boîte manuelle.

Les organismes habilités à proposer des formations au permis B dans le cadre du CPF sont ceux qui sont en possession :

- d'un agrément préfectoral d'enseignement de la conduite à titre onéreux et de la sécurité routière
- d'un numéro de déclaration d'activité en tant qu'organisme de formation
- d'une certification ou d'une attestation qualité.

Conduite supervisée

L'apprentissage en **conduite supervisée** s'adresse, en France, aux candidats d'au moins 18 ans, inscrits dans une école de conduite pour la formation au permis B. Elle permet au candidat de compléter sa formation initiale par une phase de conduite « supervisée » par un accompagnateur, afin de passer l'épreuve pratique dans des conditions plus sereines.

Pour y accéder, le candidat doit :

- avoir réussi le code de la route
- avoir suivi une formation pratique avec un enseignant de l'école de conduite (20 heures minimum)
- avoir bénéficié d'une évaluation favorable de la part du moniteur auto-école
- avoir un accompagnateur qui répond aux critères suivants : être titulaire du permis B depuis au minimum 5 ans (il n'y a pas de condition d'âge), ne pas avoir commis de délit routier (alcool, grand excès de vitesse, suspension ou annulation du permis, ...)
- avoir obtenu l'accord de l'assureur du véhicule.

Le candidat peut avoir plusieurs accompagnateurs.

La période de conduite supervisée débute par un rendez-vous préalable de 2 heures qui a lieu en présence du moniteur auto-école, de l'élève et du futur accompagnateur. Le moniteur dispense alors ses conseils aux deux parties. La conduite supervisée n'impose ni durée ni distance minimale à parcourir. Le coût est relativement faible car seules sont facturées par l'auto-école les heures de l'entretien préalable et quelques heures de conduite de préparation à l'examen à l'issue de la conduite supervisée. Pour développer cette pratique, des structures ont construit des partenariats avec des équipes de bénévoles qui acceptent d'être accompagnateurs.

Cf. Illustrations : Conduite supervisée 49

Covoiturage

Le covoiturage est clairement distinct d'un service de transport de personnes car il s'inscrit dans un cadre non professionnel, c'est-à-dire sur le volontariat de personnes. Il peut être à l'initiative d'une entreprise pour ses salariés. Il consiste en l'utilisation d'un véhicule automobile par plusieurs personnes.

Il doit répondre à ces deux conditions cumulatives :

- Le trajet doit s'inscrire dans le cadre d'un déplacement effectué par le conducteur pour son propre compte.
- Les échanges financiers entre les passagers et le conducteur sont limités au partage des coûts. Ils peuvent notamment comprendre les frais de carburant, les éventuels péages et, si les passagers et le conducteur ont été mis en relation par une plateforme, la commission de cette dernière.

Le service de covoiturage peut s'effectuer entre particuliers. Des sites de covoiturage en ligne favorisent également la mise en relation entre conducteurs et passagers et prélèvent généralement des commissions.

Les avantages du covoiturage sont multiples :

- environnementaux : diminution du trafic sur les grands axes et de la pollution
- économiques : dépenses de trajet (essence, péage, ...) mutualisées
- sociaux : rencontre avec d'autres personnes

- pratiques : possibilité pour les personnes sans véhicule de se déplacer.

Le développement du **covoiturage courte distance** – aussi appelé court voiturage – pour les trajets du quotidien est une pratique en plein essor, sous l'effet notamment de services privés de mise en relation qui s'associent à des collectivités et des employeurs pour dimensionner des offres territorialement adaptées.

Alors que les trajets de longue distance s'organisent de manière anticipée, le partage de courts trajets nécessite de la réactivité et la technologie développée par les opérateurs permet une réservation et une mise en relation instantanée des covoitureurs.

Le covoiturage courte distance se présente alors comme une solution de mobilité à part entière parmi le bouquet de solutions offertes en agglomération, complémentaires aux réseaux existants.

En France, plusieurs autorités organisatrices de la mobilité expérimentent aujourd'hui une politique d'incitation financière au covoiturage, à travers le versement d'aides financières aux covoitureurs. La loi d'orientation des mobilités s'appuie sur cette dynamique pour encadrer et promouvoir cette pratique.

Cf. Illustrations : Karos

Filière libre

En Belgique, l'apprentissage en **filière libre** s'adresse à des candidats d'au moins 17 ans. À l'obtention de son permis théorique, le candidat peut demander à sa commune un permis provisoire de 36 mois qui est considéré comme une période de stage. Celle-ci, pouvant aller de 3 mois minimum à 36 mois maximum, lui permet de conduire à son propre rythme avec un ou deux guides.

La particularité de la filière libre est en effet d'être accompagné par un ou deux guides atitrés qui remplissent les conditions suivantes :

- avoir un document d'identité délivré en Belgique
- avoir, depuis 8 ans au moins, un permis de conduire belge ou européen de la catégorie B
- ne pas être déchu, ou ne pas avoir été déchu dans les 3 dernières années, du droit de conduire un véhicule à moteur et avoir

satisfait aux examens éventuellement imposés par le juge

- sauf pour le même candidat, ne pas avoir été mentionné comme guide sur un autre permis provisoire pendant l'année qui précède la date de délivrance du permis provisoire (sauf à l'égard de ses enfants, de ses petits-enfants, de ses sœurs et frères, de ses pupilles ou de ceux de son partenaire légal).

Le candidat et son ou ses guides doivent avoir suivi individuellement une formation de 3 heures, appelée rendez-vous pédagogique, par l'intermédiaire d'une école de conduite agréée ou du e-learning. Ce rendez-vous pédagogique donne lieu à une attestation de formation valable 5 ans.

La filière libre impose quelques restrictions :

- L'accompagnement ne peut être réalisé que par un des deux guides mentionnés sur le permis de conduire provisoire.
- Il n'est pas possible de rouler de 22 heures jusqu'au lendemain à 6 heures le vendredi, le samedi, le dimanche, la veille des jours fériés légaux et les jours fériés légaux.
- Le signe « L » réglementaire doit être affiché à l'arrière du véhicule.
- En plus du rétroviseur habituel, le véhicule doit être muni d'un deuxième rétroviseur intérieur réglable permettant au guide de surveiller la circulation de manière satisfaisante.

En plus des guides inscrits sur son permis de conduire provisoire, le candidat peut faire son apprentissage de la conduite avec un instructeur de conduite breveté.

Pendant la durée du stage, le candidat et son ou ses guides doivent utiliser le road book. Il s'agit d'un outil pédagogique qui contient un journal de bord permettant d'attester des 1 500 kilomètres à parcourir obligatoirement avant l'examen pratique final.

Ce dernier ne pourra avoir lieu que :

- lorsque le candidat aura 18 ans
- après la réussite du TPR (test de perception des risques)
- après un stage de 3 mois minimum à partir de la délivrance du permis provisoire
- après avoir effectué 1 500 km minimum.

Formations conseiller en mobilité

En France, un diplôme interuniversitaire (DIU) en formation continue de « Conseiller Mobilité Insertion » a été instauré en 2017 mais la convention réunissant les différents partenaires engagés dans la mise en œuvre et la délivrance de ce diplôme - l'Université Paris Est Créteil (UPEC), l'Université Paris Est Marne la Vallée (aujourd'hui Université Gustave Eiffel), Wimoov et le Laboratoire de la Mobilité Inclusive (LMI) - est arrivée son terme en décembre 2020 et n'a pas été renouvelée dans l'immédiat.

Cette formation visait l'attestation de compétences en matière :

- d'élaboration de parcours mobilité
- d'accompagnement des publics
- de coopération avec les opérateurs de mobilité et les partenaires de l'insertion
- de la contribution à l'élaboration et/ou à l'adaptation des dispositifs de mobilité inclusive.

Elle s'adressait aux professionnels exerçant dans tout type de structures en charge de déployer différentes formes d'accès à la mobilité : associations, collectivités, structures d'insertion par l'activité économique (SIAE), entreprises, autorités organisatrices de la mobilité (AOM), opérateurs de transport et plus particulièrement aux :

- salariés de plateformes de mobilité
- opérateurs de mobilité
- professionnels de l'insertion, avec une spécialisation mobilité
- professionnels des secteurs Transport et Territoires, avec une spécialisation inclusion.

Pour être admis, il fallait présenter un niveau de formation de deux années d'études supérieures et posséder une expérience professionnelle de deux ans dans le secteur de la mobilité (possibilité de dérogation sur dossier VAE).

La préparation du diplôme avait lieu sur 10 mois, à raison de 2 jours par mois, représentant 126 heures de formation.

Une formation plus courte, d'une durée de 21 heures, a été initiée dans le cadre du programme de professionnalisation du réseau Mob'In. Intitulée **Les fondamentaux du conseil en mobilité pour l'insertion**, l'objectif général de la

formation est d'acquérir un socle de connaissances et de compétences nécessaires à la pratique du conseil en mobilité pour l'insertion. Elle s'adresse aux conseillers en mobilité ou futurs conseillers en mobilité dans le cadre du développement de leurs compétences, à tout acteur d'une structure intervenant ou souhaitant intervenir dans le champ de la mobilité inclusive qui souhaite s'acculturer au conseil en mobilité pour l'insertion. Elle donne lieu à une attestation de formation.

En Belgique, une formation de Conseiller en mobilité est organisée par le Service Public de Wallonie (SPW) – Direction de la planification de la mobilité. Cette formation s'adresse aux professionnels actifs dans le domaine de la mobilité, dans les administrations communales et régionales, les sociétés de transport en commun, les associations et les bureaux d'études. Il s'agit d'une approche globale de la mobilité, sans focalisation sur la mobilité inclusive à ce jour : le rôle du conseiller en mobilité tel qu'envisagé dans cette formation consiste à identifier des dysfonctionnements et d'éventuelles incohérences dans la gestion des déplacements d'une entité géographique ou d'une organisation et de formuler des propositions de solutions ou d'inviter les parties prenantes du problème identifié à se concerter en vue d'élaborer des options de résolution convenant au plus grand nombre.

Formation spécifique ou adaptée

On entend par **formation spécifique** un cycle d'apprentissage spécialement conçu pour un public précis. On parlera de **formation adaptée** quand l'offre de formation existe dans le droit commun mais est transformée pour un public cible, souvent davantage sur la forme que sur le contenu.

Par exemple, la formation au permis AM (scooter) existe en France dans un parcours classique d'auto-école agréée mais est souvent adaptée au sein des auto-écoles sociales, avec des temps plus longs d'explications et de conduite en circulation. Dans ce cadre, les formations peuvent aussi avoir lieu en individuel. En Belgique, une initiative d'allier formation au permis AM, formation à l'examen théorique du permis B et recherche active d'emploi a vu le jour.

Cf. Illustrations : Scooter vers l'emploi

France Relance

France Relance est un plan de relance de 100 milliards d'euros déployé par le gouvernement français pour faire face aux conséquences de l'épidémie du Covid-19. Il s'articule autour de 3 principaux volets : l'écologie, la compétitivité et la cohésion.

Dans le domaine du transport, 5 thématiques se dessinent dont la première intéresse particulièrement la mobilité inclusive dans la mesure où les mobilités du quotidien y sont mises en avant. Il s'agit de développer le plan vélo et les projets de transport en commun.

- Le premier axe a pour objectif d'accélérer la mise en place d'aménagements cyclables.
- Le deuxième axe favorise la création de services plus attractifs pour développer les transports ferroviaires comme transports du quotidien.
- Le troisième axe concerne le développement de nouvelles offres de service de transports collectifs dans les zones urbaines ainsi que l'amélioration des lignes actuelles, la création de nouvelles lignes de transports collectifs en site propre et la poursuite de l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux.

Les 5 thématiques sont décrites sur le site du ministère de la Transition écologique, sur la page « France Relance dans les transports : infrastructures et mobilités vertes.»

Garage d'autoréparation

L'autoréparation implique que la personne s'investisse elle-même dans les réparations courantes de son véhicule, quel qu'il soit : vélo, scooter, voiture.

Pour procéder à une autoréparation, il suffit de devenir membre d'un **garage associatif**, où le partage est le maître mot. Les adhérents ont accès aux équipements et à l'outillage nécessaires et peuvent être conseillés par des professionnels pour procéder aux réparations. Suivant les garages, l'intervention d'un mécanicien professionnel est possible moyennant un coût supplémentaire mais cependant très abordable. L'achat des pièces peut se faire par participation libre ou sur les conseils des membres du garage.

Sur le principe du libre-service, les **selfs-ga-**

ranges, orientés quant à eux vers la voiture, proposent une formule différente en mettant en location l'équipement utile pour procéder à l'entretien ou aux réparations. Là aussi, la personne peut bénéficier des conseils d'un professionnel. Des stages théoriques et pratiques sont parfois proposés.

Un certain nombre d'interventions, surtout sur les voitures, sont cependant inenvisageables en autoréparation car elles nécessitent le savoir-faire d'un professionnel.

Cf. Illustrations : Garage social 2 roues IFAIR

Garage classique avec offre adaptée

Des **garages classiques** s'investissent sur le champ de la mobilité inclusive, soit par le biais de leur fondation en accompagnant et en finançant des projets, soit en **adaptant leur offre de services**. Le public visé est le public fragile qui, parce qu'il n'est pas mobile, risque l'isolement social, économique ou géographique. Le domaine de l'insertion sociale et professionnelle est privilégié. Des garages solidaires peuvent ainsi voir le jour ou être soutenus par le biais de ces fondations mais d'autres schémas existent pour l'achat, l'entretien ou les réparations d'une voiture.

Cf. Illustrations : Renault solidaire

Garage social et solidaire

Le **garage social** s'adresse en général uniquement à un public en situation de précarité, orienté sur prescription. Un **garage solidaire**, en revanche, est accessible à tous. Il promeut davantage la mixité sociale et sa grille tarifaire dépend des ressources des bénéficiaires. Cependant, on parle le plus souvent, communément, de garage solidaire.

Bien qu'il puisse être ouvert à tous (étudiants, seniors, ...) un garage solidaire s'adresse particulièrement à un public en insertion sociale et professionnelle. Certains garages ont même une double finalité sociale par l'octroi d'un agrément « structure d'insertion ». Sous le statut d'un atelier chantier d'insertion ou d'une entreprise d'insertion, ils recrutent et forment des personnes éloignées de l'emploi au métier de mécanicien. Celles-ci sont salariées en CDDI sur une période allant de 6 mois à 2 ans et sont accompagnées par un encadrant technique et un conseiller en insertion professionnelle.

Les garages solidaires sont majoritairement des associations à but non lucratif. Leur objectif est de proposer des solutions de mobilité au meilleur coût pour les personnes qui n'ont pas accès au marché classique par manque de revenus suffisants.

Les garages solidaires bénéficient de subventions et d'aides au poste (quand ils ont un agrément de structure d'insertion) qui leur permettent d'offrir des prix plus bas que dans un garage classique. Cependant il n'y a pas concurrence car les deux types de garage ne s'adressent pas au même public.

L'équilibre économique des garages solidaires reste fragile et ils doivent développer davantage de services à la fois pour couvrir la demande mais aussi pour diversifier leurs sources de financement. Si l'activité principale est l'entretien et la réparation de voiture, d'autres activités peuvent venir compléter le panel : location, vente de véhicules après remise en état, conseil à l'achat, ateliers pratiques, ...

Le garage solidaire est une solution de mobilité française. Il n'y a pas, actuellement, de dispositif similaire en Belgique ni en Roumanie.

Cf. Illustrations : Garage Transmission 14

Indemnités de déplacement

Des **indemnités de déplacement** peuvent être accordées aux demandeurs d'emploi, principalement lorsqu'ils entrent en formation ou reprennent un emploi.

En France, l'aide à la mobilité, financée par Pôle emploi, comprend une indemnité de déplacement quand le demandeur d'emploi reprend un poste ou entre en formation. Cette dernière doit être financée ou cofinancée par Pôle emploi. Le lieu de travail ou de formation doit se situer à plus de 60 kilomètres ou à 2 heures de trajet aller-retour du lieu de domicile. L'emploi repris doit concerner un contrat de trois mois consécutifs minimum. Les frais sont pris en charge pendant toute la durée de la formation et pendant un mois maximum pour une reprise d'emploi.

En Roumanie, un nouvel employé qui était sans emploi précédemment peut bénéficier d'une indemnité de transport de 55 RON (11€) si son lieu de travail est situé dans un rayon de 15 km de son domicile. Si la distance est supérieure à 50 km, imposant au nouveau travailleur de changer de domicile, il reçoit une aide de l'État

de 12 500 ou 15 500 RON s'il est accompagné par son conjoint et ses enfants.

En Belgique, le FOREM verse une indemnité financière contractuelle aux demandeurs d'emploi en formation moyennant un contrat de formation conclu avec celui-ci. Il prend en charge les frais de déplacement, sur la base d'un arrêté ministériel qui prévoit le remboursement des abonnements de transports en commun dans les 15 jours suivant la dépense.

Laboratoire de la mobilité inclusive

En France, fondé en 2013 par Wimoov et Total, le Laboratoire de la mobilité inclusive (LMI) regroupe les acteurs majeurs de la mobilité, des transports et de l'insertion sociale et professionnelle. En 2015, il devient une fondation sous l'égide de FACE (Fondation Agir Contre l'Exclusion) et prend alors davantage part au débat public. Le LMI est présenté en 9 questions réponses sur son site internet, dans l'onglet À propos.

Location solidaire de véhicules

La location solidaire de véhicules consiste à mettre à disposition d'un public fragile, surtout économiquement, différentes sortes de véhicules (vélos, vélos à assistance électrique, scooters, voitures). Le coût pour l'usager est beaucoup moins important que dans le circuit commercial classique. Les véhicules sont le plus souvent financés dans le cadre de fondations d'entreprise. Les voitures peuvent aussi faire l'objet de dons dans le cadre de la responsabilité sociétale des entreprises.

Un contrat de location, signé par les deux parties, définit les règles de fonctionnement du service et les obligations de chacun.

Cf. Illustrations : Action mobilité solidaire AAJB

Cf. Illustrations : Vélocité

Loi d'orientation des mobilités (LOM)

Le 24 décembre 2019 a été promulguée en France **la loi d'orientation des mobilités** (LOM) qui s'organise autour de 5 chantiers :

- apporter des solutions de mobilité à tous et dans tous les territoires
- accélérer la croissance des nouvelles solutions de mobilité

- réussir la transition écologique des mobilités
- investir au service des transports du quotidien
- assurer le bon fonctionnement des transports.

Le premier accorde une large place à la mobilité inclusive. Les mesures clés de cette loi sont présentées sur le site du ministère de la Transition écologique, dans l'onglet politiques publiques.

Microcrédit

Le microcrédit personnel (France), **le microcrédit pour particuliers** (Belgique) sont des opérations destinées aux populations les plus défavorisées, exclues du crédit bancaire classique (demandeurs d'emplois, bénéficiaires de minima sociaux, personnes à faibles revenus, ...). Il s'agit bien d'un crédit, avec un taux d'intérêt. De ce fait, le contractant doit être en mesure de le rembourser. Il n'y a pas de conditions de revenus définies, mais le plus souvent il est nécessaire d'avoir un projet personnel, visant à une insertion sociale ou professionnelle. La mobilité fait partie de ces projets : formation au permis B, achat ou réparation d'un véhicule. En France, ces crédits sont généralement compris entre 300 euros et 3 000 euros, et peuvent aller exceptionnellement jusqu'à 5 000 euros. Ils ont un taux d'intérêt fixe généralement situé entre 2 et 5 % et bénéficient d'une garantie de 50% apportée par l'État dans le cadre du Fonds de cohésion sociale. En Belgique, les sommes accordées vont de 500 à 10 000 €, avec un taux d'intérêt situé entre 4 et 5%.

Le demandeur d'un microcrédit doit s'adresser à un service d'accompagnement social, qui servira d'intermédiaire entre lui et une banque agréée. En France, suivant les directives du gouvernement, la Caisse des dépôts et consignations incite la création de plateformes départementales de microcrédit personnel pour accompagner les structures sociales, les faire monter en compétences, uniformiser les pratiques et développer davantage cette solution de mobilité inclusive.

Cf. Illustrations : Plateforme de microcrédit personnel du Calvados

Cf. Illustrations : Crédit social accompagné - Credal

Mobilités partagées

Les mobilités partagées consistent à mettre à la disposition du public des moyens de transport utilisés habituellement de façon individuelle, comme la voiture, le scooter, le vélo et la trottinette. En raison de leurs spécificités, elles sont adaptées à un ou plusieurs types de territoire (urbain, périurbain, rural) - rarement à tous - et permettent de répondre à un besoin défini. Elles peuvent prendre différentes formes :

- covoiturage
- véhicules en libre service : voitures, vélos, scooters et trottinettes
- auto-stop organisé
- location

Participation de l'employeur

Pour les déplacements domicile – lieu de travail, **la participation de l'employeur** permet d'alléger le coût de déplacements de son salarié et l'inciter à prendre des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle.

En France, la participation de l'employeur aux frais d'abonnement de transport public (métro, bus, tramway, train) est obligatoire, y compris les coûts liés à l'utilisation d'un vélo. Il existe de petites différences de mise en œuvre entre salariés du secteur privé et salariés du secteur public.

Dans le secteur privé, l'employeur doit prendre en charge 50% du prix des abonnements de tout type, souscrits par ses salariés pour l'intégralité du trajet résidence habituelle - lieu de travail, réalisé en transports publics sur la base d'un tarif de deuxième classe et du trajet le plus court. Cette participation de l'employeur concerne tous les salariés et stagiaires rémunérés, qu'ils soient à temps partiel ou partiellement en télé-travail. Pour les salariés travaillant moins d'un mi-temps, la prise en charge s'effectue au prorata du nombre d'heures travaillées par rapport à un mi-temps.

Cette prise en charge est exonérée de charges sociales, dans la limite des frais réellement engagés. Elle est cumulable avec le forfait mobilités durables sous certaines conditions.

Le forfait mobilités durables est une prise en charge facultative de l'employeur pour les salariés du privé des frais de transports personnels entre le domicile et le lieu de travail jusqu'à 500

€ par an. Les moyens de transports concernés sont :

- les vélos
- la voiture dans le cadre d'un covoiturage (conducteur ou passager)
- les véhicules de déplacement personnels (motorisés ou non) en location ou en libre-service (scooters, trottinettes électriques)
- les transports en commun en dehors des frais d'abonnement
- d'autres services de mobilité partagée.

Elle est exonérée d'impôt sur le revenu et de cotisations sociales jusqu'à 500 € par an et par salarié.

Le forfait mobilités durables est également mis en place dans la fonction publique d'État mais n'est pas cumulable avec le remboursement partiel des frais de transport public.

L'employeur peut aussi, sous certaines conditions, prendre en charge tout ou partie, par un accord d'entreprise ou un accord unilatéral, les frais du salarié qui utilise sa voiture personnelle. Cette prise en charge est facultative. Si l'employeur décide de la mettre en œuvre, elle doit profiter dans les mêmes conditions à l'ensemble des salariés.

En Roumanie, il est fréquent que les employeurs fournissent une solution de transport aux employés, sous forme de bus spéciaux par exemple, parce que l'infrastructure publique de transport est pauvre et incomplète. Cette disposition apparaît dans des conventions collectives mais n'est pas régulée par la loi.

En Belgique, des conventions collectives de travail (CCT) nationales ou sectorielles obligent l'employeur à participer aux frais de déplacement de ses travailleurs occasionnés sur le trajet domicile - lieu de travail.

En cas d'utilisation des transports en commun (train, tram, bus, métro), l'employeur est obligé d'intervenir dans les frais de déplacement. Le montant de l'intervention varie selon les moyens de transports utilisés (chemin de fer ou autres moyens de transport public) et selon que le prix du transport est proportionnel à la distance ou que le prix est fixe quelle que soit la distance.

L'intervention de l'employeur si le travailleur utilise sa propre voiture n'est pas obligatoire, excepté si une CCT sectorielle ou une convention

d'entreprise le stipule. Il en est de même pour l'utilisation du vélo.

Lorsque l'employeur a signé une convention tiers-payant avec la SNCB (société nationale des chemins de fer belges) il doit participer à au moins 80% du coût de l'abonnement. La quote-part du travailleur est prise en charge par l'État.

Permis à 1 € par jour

Le dispositif Permis à 1 € par jour est un prêt dont les intérêts sont payés par l'État. Il facilite le financement d'une formation à la conduite pour les permis A (moto) et B (véhicules légers). Mis en place par l'État, en partenariat avec les établissements prêteurs et les écoles de conduite, il s'adresse aux jeunes de 15 à 25 ans révolus qui bénéficient ainsi d'une facilité de paiement de leur formation au permis de conduire. Le coût total de la formation reste le même mais l'établissement financier avance l'argent et l'État paie les intérêts.

Ce dispositif répond à deux objectifs principaux :

- faciliter l'accès au permis de conduire, dont le coût peut représenter un frein et un obstacle à l'obtention d'un emploi
- améliorer la qualité générale de la formation, grâce à un partenariat avec des écoles de conduite labellisées qui se sont engagées, aux côtés de l'État, dans une démarche de qualité.
- Les montants de prêt sont de : 600, 800, 1000 ou 1 200 €, pour une première inscription à une formation à la catégorie A et B du permis de conduire / 300 € en cas d'échec à l'épreuve pratique du permis de conduire afin de financer une formation complémentaire.

Si le candidat est majeur, il doit directement contracter le prêt avec l'établissement financier. Trois possibilités s'offrent à lui :

- soit il justifie de revenus suffisants pour rembourser les 30 € par mois
- soit il garantit le remboursement de son prêt par l'apport d'une caution
- soit il s'inscrit comme co-emprunteur, c'est-à-dire qu'une tierce personne emprunte avec lui.

Toutefois, la décision d'accorder le prêt revient à l'établissement financier après étude des pièces constitutives du dossier.

Si le candidat est mineur (dans le cadre de l'apprentissage anticipé de la conduite), ce sont les parents qui empruntent pour le compte de leur enfant.

Parce que certains jeunes ne sont pas en mesure de fournir une caution parentale, ou celle d'un tiers, le comité interministériel de la Sécurité routière assure la prise en charge du cautionnement pour les jeunes inscrits dans une démarche d'insertion professionnelle (formation ou emploi).

Ce dispositif est cumulable avec d'autres aides publiques.

Plan de déplacement d'entreprise

Un plan de déplacements d'entreprise (PDE), aussi appelé plan de mobilité (PDM), est un ensemble d'actions destinées à promouvoir une gestion durable des déplacements liés à l'activité au niveau d'une entreprise ou d'un groupe d'entreprises. Cela comprend l'étude, la mise en œuvre de mesures et le suivi de celles-ci.

Ce dispositif existe à l'échelle européenne et est obligatoire dans certains pays ou certaines régions. En France, le PDM est, depuis le 1er janvier 2018, une obligation pour tous les sites regroupant plus de 100 collaborateurs et situés dans le périmètre d'un Plan de Déplacement Urbain (PDU). En principe, tous les déplacements sont concernés. Cependant, dans les faits, les PDE se concentrent le plus souvent sur les déplacements du personnel, dans le cadre de ses déplacements domicile - lieu de travail ou dans le cadre de ses fonctions.

Un plan de déplacement d'entreprise valorise les moyens de déplacements les plus durables et se rapproche de la mobilité inclusive qui promeut ces types de déplacement. Ainsi un PDE rejoint la mobilité inclusive sur les missions suivantes :

- Réduction des besoins de déplacements : par le travail à domicile et la visioconférence, la location de bureaux partagés, en aidant les salariés à trouver un logement proche de leur lieu de travail, en leur proposant des services sur le site pendant la journée (crèches, commerces ou pressing)
- Optimisation des déplacements : par la promotion du covoiturage, en facilitant des horaires plus souples pour adapter les horaires des salariés à ceux des transports en commun

- Transfert des déplacements vers des modes alternatifs à la voiture individuelle : par le remboursement de tout ou partie des abonnements aux transports collectifs, la création d'aires de stationnement adaptées aux vélos, des services d'autopartage.

Plateforme de mobilité inclusive

En France, **les plateformes de mobilité inclusive** sont des dispositifs au service d'une population et d'un territoire, ce qui explique leur diversité : leur modèle n'est pas figé et s'adapte aux besoins locaux des publics cibles. Ces derniers dépendent du contexte territorial et peuvent différer d'une plateforme à l'autre. Ils ont en commun d'être considérés comme des personnes fragiles (demandeurs d'emploi, salariés précaires, personnes âgées, jeunes, en situation de handicap, ...).

Le plus souvent, c'est le public en insertion socioprofessionnelle qui est visé. De ce fait, les plateformes de mobilité inclusive s'appuient, du moins partiellement, sur un principe de prescription de partenaires impliqués dans le champ de l'action sociale et de l'accompagnement à l'emploi. Elles ont ainsi la charge du volet mobilité au sein du parcours d'insertion de la personne.

Les plateformes de mobilité inclusive proposent une offre de services diversifiée, destinée à faciliter la mobilité des personnes qu'elles accompagnent. Cette palette s'appuie sur trois dimensions complémentaires :

- l'accompagnement proprement dit,
- le conseil, l'information et les formations (le savoir bouger),
- la mise à disposition ou la location de services de transport et de mobilité (le pouvoir bouger).

Pour faciliter l'accès des plus fragiles à une mobilité plus autonome, les plateformes de mobilité inclusive s'inscrivent souvent dans une logique de parcours qui s'appuie sur un diagnostic initial des compétences et capacités en matière de mobilité ainsi que sur des bilans à échéances régulières. L'accompagnement est assuré par un conseiller en mobilité, référent du parcours de la personne, capable de proposer un service d'information et de conseil, des formations et un suivi individualisé.

Les plateformes de mobilité inclusive évoluent au centre d'un réseau d'acteurs coordonné :

structures locales issues des champs du transport et de la mobilité solidaire, du développement économique (employeurs) ou spécialisées dans l'accompagnement de publics spécifiques (Pôle emploi, Mission locale, CCAS, SIAE, ...). Ces partenariats peuvent concerner la prescription de bénéficiaires, la mise à disposition de services de mobilité, des financements...

Les plateformes peuvent soit mettre en place elles-mêmes des services de mobilité, soit coordonner plusieurs acteurs de la mobilité intervenant sur un territoire, soit opter pour un fonctionnement mixte.

Cf. Illustrations : Plateforme mobilité de Caen la mer, Plateforme mobilité Mobylis

Politique tarifaire adaptée

Afin d'assurer la mobilité des populations défavorisées, les structures organisatrices des transports mettent en œuvre des **politiques tarifaires adaptées**.

En France, le Cerema et le GART ont lancé en 2018 une étude sur la tarification solidaire des réseaux de transport public urbain. Cette étude met l'accent sur la différence entre tarification sociale et tarification solidaire.

La tarification sociale correspond à l'attribution de réductions tarifaires ou de gratuités à des catégories de personnes considérées comme vulnérables. Sont le plus souvent retenus des critères d'âge, de statut, mais également de conditions de revenus.

Cette tarification présente le double désavantage d'intégrer des usagers qui n'ont pas ou peu de contraintes financières et aussi d'exclure certains individus qui pourtant répondent aux critères de revenus, mais pas aux conditions de statuts (travailleurs précaires, par exemple).

Pour pallier ces inégalités, plusieurs réseaux de transports ont développé des tarifications solidaires.

La définition retenue de **la tarification solidaire** par le Cerema et le GART regroupe les 3 critères suivants :

- elle est accessible à l'ensemble de la population indépendamment de son statut
- elle repose sur les revenus de l'ensemble du foyer et est valable pour toutes les personnes de ce foyer
- elle se caractérise par une progressivité

selon différents seuils de revenu pour une meilleure prise en compte de la capacité à payer des usagers.

En France, tarification sociale et solidaire cohabitent, parfois sur un même territoire. Ce sont les autorités organisatrices de mobilité qui en fixent les conditions d'attribution, différentes sur chaque territoire.

En Belgique, la tarification sociale prévaut, majoritairement à destination des familles nombreuses et des seniors, rarement à des personnes aux revenus modestes. Toutefois, localement, des tarifications spécifiques existent. Les personnes domiciliées dans la Région de Bruxelles-Capitale bénéficiant d'un revenu d'intégration sociale ou équivalent peuvent bénéficier de la gratuité sur le réseau de la STIB. En Wallonie, les demandeurs d'emploi qui ont un contrat de formation professionnelle du FOREM peuvent bénéficier d'un abonnement gratuit.

La Roumanie applique aussi des principes de tarification sociale. Les PMR et les pensionnés voyagent gratuitement dans les transports publics. La plupart des réseaux offrent la gratuité du transport aux personnes âgées et au moins 50% de réduction aux enfants et aux étudiants. Cela s'applique aussi pour les voyages en train à travers le pays où ces catégories de personnes reçoivent 50% de réduction sur un nombre illimité de voyages. Certaines communes offrent des subventions pour des réseaux de transport local. La plupart des subventions varient d'une ville à l'autre, mais les trois plus grandes villes proposent la gratuité du transport pour certaines catégories de personnes fragilisées. Par exemple, à Bucarest, les personnes souffrant de discrimination sociale ou ethnique (pour la plupart des personnes immigrées d'origine étrangère) peuvent recevoir une réduction de 10% pour les voyages Intercités. A Cluj-Napoca, les personnes sans emploi peuvent voyager gratuitement en bus vers l'Agence Nationale pour l'Occupation des Forces de Travail. Enfin, la ville de Timisoara fournit des Pass mensuels gratuits aux personnes bénéficiaires d'allocations sociales d'intégration. Le transport vers la formation professionnelle est gratuit pour les personnes bénéficiant d'une guidance de l'Agence Nationale pour l'Occupation des Forces de Travail.

Pouvoir bouger

Le pouvoir bouger est lié à la capacité de dé-

placement de la personne. Le terme regroupe les solutions matérielles de mobilité : offre de transport disponible à proximité du lieu de résidence, possession ou non d'un véhicule, personnes ressources dans l'entourage, ... Sur le champ de la mobilité inclusive, la location de vélos, de vélos à assistance électrique, de deux-roues motorisés et de voitures sont les solutions les plus courantes, parfois agrémentées de services de microtransport collectif pour acheminer les personnes accompagnées vers leur destination (emploi, formation, services pour les personnes âgées, ...). Les aides financières entrent aussi dans cette catégorie.

Préformation au permis B

Pour certains publics, avant d'envisager la formation proprement dite au permis B, il est nécessaire d'envisager une préformation. Il faut dans un premier temps acquérir des compétences d'ordre linguistique, mathématique, liées à l'orientation dans le temps et l'espace, ... Une méthodologie d'apprentissage est aussi à construire. Des ateliers des plateformes de mobilité sont souvent orientés vers cette thématique. De même, les centres de formation œuvrant sur le champ de l'illettrisme prennent fréquemment appui sur l'enseignement du code de la route pour faire acquérir des compétences de base. Des travaux plus poussés ont été menés pour identifier spécifiquement les compétences liées à la mobilité en général et au code de la route en particulier. Le kit pratique publié par l'ANLCI « Comment consolider les compétences de base pour faciliter l'obtention du permis de conduire » propose une formalisation des référentiels implicites mis en acte par les membres du groupe de travail de la région Centre-Val de Loire. En 2018, le réseau Mob'in France a expérimenté une préformation à la formation au permis de conduire pour un public issu de l'immigration. Le référentiel Intégracode, du même nom que l'action, a vu le jour et porte sur un socle commun de compétences langagières.

Cf. Illustration : Intégracode

Repérage des freins à la mobilité

Les freins à la mobilité ne sont pas seulement d'ordre matériel ou financier. Souvent viennent s'ajouter à ceux-ci des freins d'ordre :

- psychologique (manque de confiance en

- soi, envers les autres, peur de prendre les transports en commun, de conduire, ...)
- cognitif (difficulté d'apprentissage, dans les repères espace et temps, ...)
- socioculturel (représentations peu dynamiques de l'avenir, isolement social, ...)
- organisationnels (liés à la garde d'enfants, aux horaires décalés, ...)
- de la santé (phobies, addictions, ...)

Réseau

On appelle **réseau territorial** une organisation formelle ou non formelle qui a pour vocation de mettre en lien les acteurs ayant des intérêts communs d'un même territoire. Ce dernier peut être plus ou moins grand. En France, on trouve généralement des réseaux à l'échelle d'une EPCI, d'un département, d'une région, de la nation.

Le réseau peut prendre la forme d'un regroupement spontané d'opérateurs, d'une fédération (association regroupant des personnes morales dont des organismes associatifs) ou dépendre d'une autorité politique.

Un **réseau thématique** est semblable à un réseau territorial, si ce n'est que son objet porte sur une ou plusieurs activités et non plus sur un territoire. En France, se sont par exemple réunies en fédération les associations ayant pour objet commun le vélo : la FUB (fédération française des usagers de la bicyclette). En Belgique, la FMB (fédération motocycliste de Belgique) réunit des fédérations composées de dizaines d'associations dont l'activité concerne la moto.

« Faire ensemble » est la motivation première des réseaux. Le mode de communication est le plus souvent horizontal et participatif permettant à chaque acteur de s'investir dans la forme qui lui correspond le mieux.

Chaque réseau possède son propre mode de fonctionnement. Généralement, des commissions, des groupes de travail, des comités de pilotage ponctuent la vie du réseau.

Faire partie d'un réseau peut apporter aux opérateurs de nombreux avantages :

- une meilleure visibilité en utilisant des outils de communication communs
- un accompagnement à la réalisation des activités, l'organisation de manifestations et

des aides aux projets

- un accès aux mises à jour des règlements concernant le secteur d'activité
 - une représentation à l'échelle régionale, nationale ou européenne
 - une aide technique pour la création de nouveaux dispositifs, une aide administrative pour les demandes de subventions, ...
 - des rencontres et des échanges avec les membres et les dirigeants des autres opérateurs pour mutualiser les savoir-faire et les pratiques
 - la professionnalisation de leurs intervenants
- Cf. Illustrations : Réseau Mob'in Normandie*
- Cf. Illustrations : Centrale régionale de mobilité,*
- Cf. Illustrations : Réseau AGIL'ESS*

Savoir bouger

Le **savoir bouger** est lié aux capacités cognitives et aux facultés d'apprentissage. Ce champ souvent méconnu du monde du transport est essentiel pour faciliter l'accès et la capacité d'usage d'une offre de transport public ou d'un autre moyen de se déplacer. Font partie de cette catégorie les formations individuelles ou collectives portant sur la lecture d'une carte ou d'un plan de réseau de transport, la création d'un itinéraire, l'apprentissage du vélo, l'accompagnement dans les transports en commun, le passage du permis de conduire, ...

Savoir rouler à vélo

En France, le programme **Savoir rouler à vélo** s'adresse aux enfants de 6 à 11 ans. Une formation d'une durée de 10 heures leur est proposée sur les temps scolaires, périscolaires ou extrascolaires avec les objectifs suivants :

- maîtriser les fondamentaux du vélo (savoir pédaler)
- découvrir la mobilité à vélo en milieu sécurisé (savoir circuler)
- circuler en autonomie sur la voie publique (savoir rouler à vélo).

Il s'agit d'une initiative interministérielle en faveur des familles qui vise à renforcer la pratique du vélo chez les enfants et à développer l'autonomie des élèves avant leur entrée au collège. Par ce programme, la pratique d'une activité

physique régulière est encouragée pour lutter contre la sédentarité des plus jeunes. C'est également l'occasion de promouvoir le vélo comme un mode écologique et économique de déplacement. Ce programme est dispensé sur tout le territoire par le biais de nombreux professionnels œuvrant sur le champ de l'utilisation du vélo.

Transport à la demande

Le transport à la demande (TAD) est un service de transport collectif organisé par des professionnels du transport. L'usager prévoit et réserve son déplacement à l'avance. L'itinéraire peut être optimisé selon les besoins. Dans ce cas, les usagers doivent se rendre à un point de passage du véhicule.

Cependant une collectivité peut recourir, en cas d'insuffisance de l'offre, aux services d'une association ou à des particuliers pour organiser un service de transport à la demande avec des autobus de petite taille. De façon marginale, sur des territoires très peu denses, il peut être organisé en voiture individuelle.

Cf. Illustrations : Transport à la demande IFAIR

Cf. Illustrations : T'Condru'ses

Transport social / solidaire

Le transport d'utilité sociale ou transport solidaire est un service de transport organisé exclusivement par des associations qui facilitent le quotidien de leurs adhérents en les amenant chez le médecin, faire leurs courses, voir leurs proches, ... Il s'agit d'un outil de solidarité locale qui contribue à renforcer les liens sociaux. Ce service est mis en place à l'attention de personnes dont l'accès aux transports publics collectifs ou particuliers est limité du fait de leurs revenus ou de leur localisation géographique. Il est gratuit avec la possibilité de demander aux personnes transportées une participation aux coûts.

Cf. Illustrations : Solidarité transport Manche

Cf. Illustrations : Taxis Gratis Roumanie

Vélo-école

Une vélo-école est une structure associative qui offre des formations à l'usage du vélo. Elle s'adresse à tous les publics, enfants ou adultes,

quel que soit le niveau de maîtrise du véhicule. En plus de sa vocation d'apprentissage, une vélo-école a une forte vocation sociale.

Selon leur rayonnement et le nombre de personnes investies dans l'activité, les vélo-écoles forment de quelques individus à plusieurs centaines de personnes par an. Des ateliers pour les débutants ou dits « de remise en selle » sont proposés pour les adultes. En France, les plateformes de mobilité inclusive peuvent avoir leur propre vélo-école.

L'apprentissage du vélo permet l'accès à un mode de transport nouveau, mais pas seulement. Par l'intermédiaire des ateliers en circulation, les personnes deviennent des usagers de la route. Elles font face à de nombreuses situations de circulation et prennent ainsi de l'assurance. Elles peuvent ensuite sereinement envisager la planification d'un itinéraire à vélo, réagir à des situations inattendues, se repérer dans un milieu urbain, utiliser les itinéraires cyclables et effectuer des trajets en sécurité. Les ateliers vélos permettent aussi de valider la faisabilité d'un projet de conduite à scooter pour les personnes désirant s'orienter vers un permis AM. Mais les ateliers en circulation permettent également de travailler les compétences de conduite d'une voiture. En effet, être en circulation, c'est faire face à des situations complexes, se confronter aux comportements et aux habitudes des autres usagers de la route et conduit à développer l'anticipation, les réflexes, l'observation, l'analyse et la prise de décision rapide et sécurisée. Les personnes s'approprient rapidement l'attitude et le travail sur le regard, indispensable à la conduite automobile. Progressivement, elles mettent en application les règles du code de la route, ce qui peut accélérer leur parcours dans l'apprentissage de la partie théorique du permis B. L'intérêt de pratiquer le vélo pour leur projet de permis prend rapidement du sens à leurs yeux.

Pour les seniors, le vélo à assistance électrique a le vent en poupe et les demandes sont nombreuses pour le pratiquer.

Cf. Illustrations : Vélo-école Edith Bonnem

Chapitre 4 :

Illustrations de dispositifs existants

Faire évoluer l'offre de mobilité

Accompagner les publics fragilisés

Réduire les problématiques de mobilité

Accompagnement urbain - HANDOU TANDEM CAEN

Dispositif porté par l'association Handuo Tandem Caen

Soutien à l'appropriation du réseau de transports en commun
par les publics fragiles dans une perspective d'autonomisation

Service

Accompagnement physique en individuel pour tout déplacement du quotidien, du lundi au samedi de 8h à 20h.

Public-cible

Public dit fragile : personnes en situation de handicap, seniors, en manque de confiance, ...

Territoire couvert

Communauté urbaine de Caen la mer

Territoire de 48 communes - 363 km² - 268 470 hab.
- 740 hab./km²

Pouvoir organisateur

EPCI : Communauté urbaine de Caen la mer

Date de création

2017

Budget annuel

150 000 €

Sources de financement

Communauté urbaine de Caen la mer, Conférence des financeurs - ARS, les caisses de retraite (CARSAT, MSA, SSI) et les complémentaires (AGIRC ARRCO), l'ANAH, la Mutualité Française, la CPAM, la CNRACL et les représentants de collectivités territoriales.

Nombre d'usagers

230 personnes à l'année

Résultats connus (objectifs)

Objet des accompagnements par ordre d'importance : 1. Santé, 2. Inclusion, lien social et familial, 3. Loisirs, sport et culture

Coût du service pour le financeur (par utilisateur)

Information non disponible

Coût du service pour l'usager

Gratuit, le coût du transport reste à la charge de l'usager

Contact

Yannick Gerny - président

+33 (0)6 89 89 50 25

<https://www.handuo-caen.fr/accompagnement-urbain.html>

<https://fr-fr.facebook.com/handuo.caen>

Nombre de travailleurs

5 ETP : 4 accompagnateurs professionnels, 1 coordinatrice



Transport à la demande - IFAIR

Dispositif porté par l'association IFAIR

Transport à la demande sur prescription d'un référent professionnel ou social, à court ou moyen terme, pour le retour ou le maintien à l'emploi

Service

Transport à la demande tous les jours de la semaine de 5h à 23h sauf les week-ends et jours fériés, sur prescription d'un référent professionnel ou social.

Public-cible

Résidents majeurs de l'Agglomération Seine Eure suivis par un référent professionnel ou social, n'ayant pas accès aux transports en commun ni aux autres solutions existantes

Territoire couvert

Départ de l'Agglomération Seine Eure, le déplacement peut aller au-delà.

Pouvoir organisateur : Volonté conjointe de l'Agglomération Seine Eure et de l'association IFAIR

Date de création

2003

Budget annuel

120 000 euros

Sources de financement

Agglomération Seine Eure, CPAM, autofinancement

Nombre de travailleurs

4 salariés dont 2 chauffeurs accompagnateurs à temps complet

Nombre d'usagers

300 usagers par an

Résultats connus (objectifs)

1 600 trajets en 2019

Le dispositif permet à des publics en difficulté d'accéder à l'emploi (30%), à la formation (24%), à la santé (18%) et toute autre demande de mobilité (21%)

Coût du service pour le financeur (par utilisateur)

Environ 400 euros par bénéficiaire

Coût du service pour l'usager

Le coût du service est de 2 euros par trajet, 8 euros la semaine et 25 euros par mois, coût identique à un abonnement de transport en commun.

Contact

IFAIR - Mme Virginie Gressent

7/9 rue des Entrepôts

27400 Louviers

ifair.louviers@wanadoo.fr

<http://www.ifair-mobilite.fr>

Transport à la demande - T'CONDRUZE

Dispositif porté par Le Groupe d'Action Locale (GAL) Pays de Condruses
Taxi social en zone rurale

Service

Le service T'Condruses est un service de transport social qui met en œuvre deux véhicules de type combo (dont un adapté pour accueillir une chaise roulante) et un véhicule de huit places avec trois chauffeurs qui se relaient. C'est une solution de mobilité en ruralité à moindre coût qui encourage les regroupements de passagers (sauf en période de crise sanitaire).

Public-cible

Le service s'adresse principalement aux personnes âgées, aux demandeurs d'emploi, aux bénéficiaires du revenu d'intégration sociale et aux familles monoparentales qui résident sur le territoire du GAL Pays de Condruses.

Les déplacements concernent principalement l'accès aux infrastructures et services commerciaux, administratifs, éducatifs et médicaux.

Territoire couvert

Départ des communes de Clavier, Anthisnes, Tinlot, Marchin, Modave, Nandrin, Ouffet, jusqu'à destination en Province de Liège (jusque Marche, Liège, Verviers, Namur, Huy-Waremme) ou jusqu'à un autre point de mobilité (gare, arrêt de bus)

Territoire de 7 communes - 300 km² - 30 000 hab. - 100 hab./km²

Pouvoir organisateur

GAL Pays des Condruses et communes partenaires

Date de création

2010

Budget annuel

Information non disponible

Sources de financement

Région Wallonne (subside annuel) / Communes partenaires (forfait au nombre d'habitants) / Contribution des usagers

Nombre de travailleurs

2 ETP (coordination + 1 chauffeur) + 2 travailleurs sous contrat d'insertion

Nombre d'usagers

500 passagers/mois - 300 trajets/mois

Résultats connus (objectifs)

T'Condruze constitue une véritable alternative locale pour les habitants des communes couvertes, qui sont mal desservies par les transports en commun.

Coût du service pour l'usager

Prise en charge forfaitaire : 3,5€ jusqu'à 8 km + 0,37€/km au-delà de 8 km (passager unique) ou 0,20€/km (passagers multiples).

Attente ou accompagnement : 1,5€/15 min (à partir du deuxième 1/4h)

Contact

T'Condruses

GAL pays des Condruses ASBL

Rue de la Charmille, 16

4577 Strée - Belgique

info@taxicondruses.be

<http://www.galcondruses.be>

Transport solidaire - SOLIDARITÉ TRANSPORT MANCHE

Dispositif porté par l'association Familles Rurales de la Manche
Réseau de chauffeurs bénévoles pour des déplacements occasionnels

Service

Accompagnement pour des déplacements occasionnels en jours ouvrables : visites de convivialité, achat de médicaments, démarches administratives et sociales, visites médicales, ... sauf transports pris en charge par l'assurance maladie, les caisses de retraite, les mutuelles etc.

Public-cible

Toutes les personnes sans moyen de locomotion, non imposables sur le revenu et adhérentes à une association partenaire de Solidarité Transport, quels que soient leur âge et leur régime de protection sociale. Le transport doit rester ponctuel.

Territoire couvert

35 territoires dans le département de la Manche, rayon géographique limité aux pôles d'attraction les plus proches. Le lieu de départ ou d'arrivée doit se situer sur le territoire concerné.

Pouvoir organisateur

Dnition de la MSA pour répondre aux besoins de ses adhérents qui négligeaient les rendez-vous de santé faute de pouvoir s'y rendre. le Comité de pilotage regroupe la MSA, l'association Familles rurales et les associations locales.

Date de création

1988

Budget annuel

70 000€ de frais de fonctionnement avec 1 salariée à temps partiel et une valorisation de près de 400 000€ de temps d'engagement en moyenne rapporté au nombre de bénévoles sur le département de la Manche.

Sources de financement

Public : Conférence des financeurs du département de la Manche

Privé : Contribution MSA subvention (opérateur social du monde agricole) et CARSAT

Nombre de travailleurs

1 coordinatrice départementale, en relation avec 11 travailleurs sociaux de la MSA et environ 300 bénévoles

Nombre d'usagers

En 2019, 1 000 foyers fiscaux transportés représentant 7 000 transports au total

Résultats connus (objectifs)

L'intérêt, outre le transport, est de créer du lien social entre le bénévole et la personne transportée. L'accompagnement du bénévole fait naître une relation de confiance et diminue l'isolement

Coût du service pour le financeur (par utilisateur)

Information non disponible

Coût du service pour l'usager

Une adhésion annuelle à une association partenaire de Solidarité Transport de 3 €

Une participation aux frais de déplacement du bénévole (32 centimes du kilomètre)

Contact

Coordination départementale solidarité transport de la Manche - +33 (0)6 68 14 95 59

solidarite-transport.manche@famillesrurales.org

<https://cotesnormandes.msa.fr/lfy/solidarite-transport-un-reseau-de-benevoles>

Transport solidaire - TAXI GRATIS

Dispositif porté par l'ONG Taxi Gratis
Aide au déplacement

Service

Soutien des personnes qui doivent se rendre à l'hôpital ou faire face à des obligations administratives

Public-cible

Les personnes qui ne peuvent pas voyager en raison de maladies ou de problèmes financiers

Territoire couvert

Bucarest et alentours

Territoire de 228 km² - 1 883 425 hab. - 8 334 hab./km²

Pouvoir organisateur

Initiative privée individuelle

Sources de financement

Sponsoring, crowdfunding, dons en nature (temps, véhicule, carburant)

Nombre de travailleurs

Moins de 10 volontaires

Nombre d'usagers

Environ 1 000 personnes aidées depuis 2013

Résultats connus (objectifs)

Lien social entre personne accompagnée et bénévole

Coût du service pour le financeur (par utilisateur)

Information non disponible

Coût du service pour l'usager

Gratuit

Contact

<https://www.bursabinelui.ro/BursaBinelui/Proiecte/Transport-Gratis-pentru-persoane-cu-Handicap>



Covoiturage court - KAROS

Dispositif porté par Flers agglo
Application pour l'organisation de covoiturage court

Service

Par l'intermédiaire d'une application, mise en lien entre conducteurs et passagers sur la base d'itinéraires récurrents compatibles pour organiser du covoiturage court.

La solution Karos fait partie intégrante du réseau de transport urbain Némus dans le cadre de la délégation de service public portée par Flers Agglo. Elle complète l'offre de Némus (lignes régulières, transport à la demande). Les usagers bénéficient ainsi de plusieurs moyens de transports publics complémentaires. L'application trouve la meilleure solution pour réaliser le trajet demandé par l'utilisateur.

Public-cible

Habitant de la communauté d'agglomération Flers agglo, âgé au minimum de 18 ans révolus, jouissant du plein exercice de ses droits civils et ayant créé un compte sur l'application Karos.

Territoire couvert

Flers agglo

Territoire de 42 communes - 568 km² - 55 000 hab.
- 97 hab./km²

Pouvoir organisateur

Flers agglo

Date de création

Novembre 2018

Budget annuel

Information non disponible

Sources de financement

Communauté d'agglomération Flers agglo

Nombre de travailleurs

Information non disponible

Nombre d'usagers

708 inscrits au service au 23 avril 2021

Résultats connus (objectifs)

2 516 trajets au 23 avril 2021

Objectif atteint à 63% à fin 2020

Coût du service pour le financeur (par utilisateur)

Information non disponible

Coût du service pour l'usager

Téléchargement gratuit de l'application sur le site de Karos sur smartphone via App store ou Google Play.

En indiquant une adresse sur le territoire de Flers Agglo, le passager règle son trajet selon les tarifs du réseau Némus via l'application sécurisée Karos, soit 1,10 € dans la limite de 40 km.

La carte Némus permet de bénéficier gratuitement des trajets proposés sur Karos, dans la limite d'un A/R par jour et de 40 km. Au-delà des 40 km, le passager paiera 0,10 €/km supplémentaire.

Contact

Agence Némus

6, place du Général de Gaulle

61100 Flers

+33 (0)2.33.65.80.80

flers.nemus@transdev.com

<https://www.karos.fr/ville/flers/>

<https://nemus.flers-agglo.fr/se-deplacer/covoiturage>

Autopartage - ECOMOBIL

Service porté par la Ville de Vire-Normandie

Location de véhicules électriques à moindre coût

Service

Location de véhicules électriques 7j/7 de 5h30 à 21h30 à moindre coût : cinq Zoé dont une aménagée PMR

Mise à disposition d'une plateforme de réservation en ligne pour les usagers par l'opérateur privé « CLEM »

Public-cible

Habitants de Vire Normandie

Territoire couvert

Pas de limitation au départ de Vire Normandie

Vire Normandie : Territoire de 138.52 km² - 17 839 hab. - 129 hab./km²

Pouvoir organisateur

Ville de Vire Normandie

Date de création

2018

Budget annuel

23 000 € HT (fonctionnement)

Sources de financement

Véhicules financés à 80 % dans le cadre de l'appel à initiatives Territoire à énergie positive pour la croissance verte lancé par le ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer le 4 septembre 2014

Recettes des locations

Nombre de travailleurs

Information non disponible

Nombre d'usagers

Information non disponible

Résultats connus (objectifs)

1 200 réservations en 2019, soit 100 par mois

Coût du service pour le financeur (par utilisateur)

Information non disponible

Coût du service pour l'usager

10 € la journée complète ou 6 € la demi-journée

4 € de frais de gestion pour les mois d'utilisation

Contact

Service des Transports de Vire Normandie

+33 (0)2 31 69 68 66

transport@virenormandie.fr

<https://portailcitoyens.virenormandie.fr/demande/181/2>



Autopartage - CAMBIO CARSHARING

Service porté par l'asbl M'Pact

Autopartage de voitures électriques

Service

Service d'autopartage de voitures électriques 7j/7 24h/24, sur base de différentes formules d'abonnements, avec plateforme de réservation en ligne

Public-cible

Citoyens majeurs en possession d'un permis de conduire en règle

Territoire couvert

Belgique

Territoire de 30 688 km² - 11 507 163 hab. - 374 hab./km²

Pouvoir organisateur

ASBL Mpact (anciennement Taxistop)

Sources de financement

Abonnements des usagers

Actionnariat privé

Subventions publiques

Nombre de travailleurs

Information non disponible

Nombre d'usagers

47 400

Résultats connus (objectifs)

1 300 véhicules répartis dans 49 villes belges et connectés aux transports en commun, 47 400 utilisateurs et 97% de satisfaction parmi les utilisateurs

Coût du service pour le financeur (par utilisateur)

Information non disponible

Coût du service pour l'usager

Participation financière obligatoire entre 150€ et 500€ remboursée en fin de contrat.

Trois formules d'abonnement mensuel (avec frais d'activation unique de 35 euros) :

Formule START : moyenne mensuelle de 50 km, 4 €

Formule BONUS : moyenne mensuelle entre 50 et 300 km, 8 €

Formule COMFORT : moyenne mensuelle de plus de 300 km, 22 €

Tarif horaire ou au kilomètre

Contact

Rue Buisson Saint-Guibert 1B

5030 Gembloux

+32 (0)81 62 50 91

wallonie@cambio.be

<https://www.cambio.be>

Auto-stop organisé - REZO POUCE

Dispositif porté par Rezo Pouce

Service d'autostop en milieu rural ou périurbain pour covoiturer sur les petits trajets du quotidien

Service

Service d'autostop organisé pour un réseau de membres inscrits. Les conducteurs reçoivent un macaron à apposer sur le pare-brise de leur voiture et chargent les passagers à des arrêts Rézo Pouce identifiés par une signalisation spécifique

Public-cible

Personnes ne pouvant pas accéder à la voiture individuelle et éprouvant donc des difficultés de mobilité : personnes sans emploi, parents célibataires, jeunes sans diplômes, jeunes non motorisés, personnes ne pouvant plus conduire, ...

Personnes ne souhaitant pas ou moins utiliser la voiture par conviction.

Territoire couvert

2 800 communes concernées

Pouvoir organisateur

Rezo Pouce a un format de SARL Coopérative : Société Coopérative d'Intérêt Collectif. Le sociétariat se compose de : collectivités, associations, entreprises (Groupe Transdev et Macif), de salariés et de personnes qualifiées.

Date de création

2010

Budget annuel

450 000 €

Sources de financement

Les frais de fonctionnement sont couverts par l'abonnement des collectivités. Le développement ou les investissements font l'objet de recherches de financements auprès de partenaires, fondations ou dans le cadre d'appels à projets

Nombre de travailleurs

9 ETP

Nombre d'usagers

Le nombre d'inscrits tourne autour de 1% à 1,5% du nombre d'habitants du territoire. Ainsi, les territoires les plus anciens comptent 7 à 8% d'utilisateurs.

Résultats connus (objectifs)

Il existe une dizaine de territoires Rezo Pouce ; le service contribue à créer un écosystème favorable aux mobilités partagées ; Rezo Pouce est souvent associé à une réflexion plus globale du territoire ou une entrée vers cette réflexion.

Coût du service pour le financeur

Investissements (€) : Coût d'un panneau de signalisation (80€ HT sans la pose).

Fonctionnement (€/an) : À partir de 3 500€ (en fonction du nombre d'habitants du territoire)

Autre coût variable : rémunération d'une personne chargée de la mise en place, du suivi et de l'animation de Rezo Pouce

Coût du service pour l'usager

Gratuit. Toutefois, une compensation aux frais de carburant est souvent la bienvenue, notamment sur des trajets longs ou réguliers (de l'ordre de 0.05€ / km). Le tarif est fonction de la distance (et non de l'offre ou de la demande) et l'intégralité est versée au conducteur en dédommagement.

Contact

Rozes Bénédicte, Coordinatrice - b.rozes@rezo-pouce.fr - 06 25 72 96 81

<https://www.rezopouce.fr/>

Location solidaire de véhicule - ACTION MOBILITÉ SOLIDAIRE

Dispositif porté par l'association des amis de Jean Bosco (AAJB)
Location sur prescription de scooters et de vélos à assistance électrique, dans le cadre de l'insertion socioprofessionnelle

Service

Location sur prescription de scooters (flotte de 26 véhicules) et de vélos à assistance électrique (flotte de 6 véhicules) dans une perspective d'insertion socioprofessionnelle :

Suivi des bénéficiaires, conseils dans la recherche de solutions pour l'après-location

Contacts réguliers avec la plate-forme mobilité de Caen la mer et les acteurs du territoire

Public-cible

Personnes en situation d'insertion socioprofessionnelle, dont le lieu d'emploi ou de formation est éloigné du lieu de résidence et non envisageable en transport en commun (durée de trajet supérieur ou égal à 45 min, horaires atypiques, zones mal ou non desservies) :

Territoire couvert

Communauté urbaine de Caen la mer, 15 km à partir du lieu de résidence

Territoire de 48 communes - 363 km² - 26 8470 hab.
- 740 hab./km²

Pouvoir organisateur

Volonté de l'association de répondre à un besoin du territoire

Date de création

2006

Budget annuel

70 000 €

Sources de financement

Public (subvention) : Caen la mer, CCAS ville de Caen, CAF

Privé (convention) : FASTT

Nombre de travailleurs

1,75 ETP : 1 encadrant technique d'insertion + 1 mécanicien deux-roues en insertion

Nombre d'usagers

En 2019, 74 personnes ont pu bénéficier d'une location de scooter, ce qui représente 129 locations au total. Cela correspond à plus de 6 000 jours de locations solidaires avec 76 489 km parcourus.

En 2019, 7 personnes ont pu bénéficier d'une location de vélo à assistance électrique, ce qui représente 12 contrats de locations solidaires.

Résultats connus (objectifs)

La location répond à un besoin soit ponctuel, soit sur le plus long terme. Dans ce dernier cas, le temps de location permet à la personne de trouver une solution pérenne de déplacement : acquisition d'un véhicule, récupération du permis, ...

Coût du service pour l'usager

3 euros par jour pour la location de scooter

2 euros par jour pour un vélo à assistance électrique

Caution de 150 euros (chèque ou espèces)

Contact

Service Ateliers-Formation AAJB

si.atelierformation@aajb.asso.fr

+33 (0)2 31 29 31 52

Location de vélo longue durée - VELOCITE

Dispositif porté par l'asbl Pro Vélo

Location de vélos de qualité à prix modeste pour une longue durée

Service

Vélocité propose en location des vélos mécaniques pour adulte et enfant et des vélos à assistance électrique, pour une durée de 3, 6, 9 ou 12 mois à coût modeste, avec une tarification régressive selon la durée.

Le service comprend l'entretien du vélo, en ce compris le remplacement des pièces usagées.

Public-cible

Toutes les personnes âgées de 16 ans et plus

Territoire couvert

Ville de Liège

Territoire de 70 km² - 197 355 hab. - 2 844 hab./km²

Pouvoir organisateur

Ville de Liège - Mise en oeuvre opérationnelle par l'association Provélo

Sources de financement

Subside régional accordé à la commune de Liège dans le cadre d'un appel à projets

Nombre de travailleurs

11 travailleurs dont une équipe mécanique composée de 5 mécaniciens

Nombre d'usagers

Plus de 650 vélos en circulation

Résultats connus (objectifs)

Le service a beaucoup de succès, tous les vélos disponibles sont loués.

Coût du service pour le financeur (par utilisateur)

Information non disponible

Coût du service pour l'usager

Vélo de ville : de 30€ / 3 mois à 80€ / an + caution de 50€

Vélo à assistance électrique : de 180€ / 3 mois à 480€/an + caution de 200€

Contact

Point Vélo

Place des Guillemins, 2

4000 Liège

+32 (0)4 222 99 54

liege@provelo.org

<https://www.provelo.org>



Garage solidaire - Garage TRANSMISSION 14

Dispositif porté par la SARL Transmission 14

Diagnostic, entretien, réparation et dépannage automobile avec tarifs solidaires

Service

Diagnostic avant l'achat d'un véhicule d'occasion, diagnostic de pannes, réparation mécanique automobile, entretien et remise à niveau, vente, montage et équilibrage de pneumatiques, service de dépannage solidaire

Public-cible

Tout public. Tarif de main d'œuvre solidaire pour le public en insertion socioprofessionnelle

Territoire couvert

Communauté urbaine de Caen la mer en Normandie, au-delà si les personnes peuvent conduire le véhicule jusqu'au garage.

Dépannage solidaire jusqu'à 35 km autour de Caen.

Territoire de 48 communes - 363 km² - 26 8470 hab.
- 740 hab./km²

Pouvoir organisateur

Volonté conjointe politique et de l'entreprise d'insertion SINEO à l'origine du garage solidaire

Date de création

2018

Budget annuel

43 100 € en 2020

Sources de financement

Public : Conseil régional Normandie, Unité territoriale du Calvados de la DIRECCTE, ANCT (politique de la Ville), Communauté urbaine de Caen la mer

Privé : Fonds Caisse d'épargne Normandie pour l'initiative solidaire, entreprise Legallais, France active

Nombre de travailleurs

5 ETP : 1 chef d'atelier, 1 mécanicien encadrant, 2 mécaniciens en insertion, 1 secrétaire

Nombre d'usagers

874 passages en 2020 dont 434 en tarif solidaire

Résultats connus (objectifs)

En 2020, 874 personnes sont passées au garage (51% d'hommes et 49% de femmes), 434 ont bénéficié du tarif solidaire, 289 étaient issus des quartiers prioritaires de Caen la mer.

Coût du service pour l'usager

Tarif adapté aux ressources des personnes (selon le quotient familial et le revenu fiscal de référence)

17,50 € TTC pour le diagnostic, déduit de la facture si les réparations sont réalisées au garage

Tarif solidaire 35€ TTC par heure de maintenance / Tarif intermédiaire 42 € TTC par heure de maintenance / Tarif classique 71 € TTC par heure de maintenance

Participation COVID 19 de 1,08 euros par facture (achat des équipements de protection sanitaires)

Travail en partenariat avec les services sociaux pour mobilisation d'aides financières

Contact

Christophe SARAZIN, gérant christophe.sarazin@sineo.fr / +33(0)6 82 09 17 58

Sandrina SAMSON, coordinatrice, sandrina.samson@sineo.fr / +33(0)6 42 30 70 05

<https://www.garagesolidairecaen.org/>

Garage classique avec offre adaptée - RENAULT SOLIDAIRE

Dispositif porté par le groupe Renault
Services automobiles à tarif réduit sur prescription

Service

Services sur prescription (Pôle Emploi, ADMR, Restos du Cœur, ...) ou en ligne sans prescription (étude du dossier par un bénévole)

Entretien et réparation de voitures

Accès véhicule neuf en location longue durée avec option d'achat

Public-cible

Habitants de France métropolitaine, majeurs et titulaires du permis de conduire qui ont besoin d'un moyen de transport individuel pour rechercher, trouver ou conserver un emploi et n'ont pas les moyens financiers d'assumer l'usage d'une voiture

Personnes en situation d'incident bancaire (sur étude du dossier)

Éligibilité déléguée aux prescripteurs partenaires et validée sous condition de ressources

Territoire couvert

France métropolitaine

Pouvoir organisateur

Programmes développés par la direction de la RSE du Groupe Renault. Ils visent à apporter des solutions à une problématique sociale à travers une démarche entrepreneuriale innovante

Date de création

2012

Budget annuel

Information non disponible

Sources de financement

Entreprise du Groupe Renault

Nombre de travailleurs

Information non disponible

Nombre d'usagers

Depuis 2012, 18 000 personnes accompagnées

Résultats connus (objectifs)

Depuis 2012, 2 500 personnes ont bénéficié de l'une des deux offres solidaires

Coût du service pour le financeur (par utilisateur)

Information non disponible

Coût du service pour l'usager

Entretien et réparations de voiture : Tarif main d'œuvre réduit à 45 € TTC, pièces de rechange à prix coûts

Accès véhicule neuf : de 90€ à 210€ TT/mois selon le modèle

Contact

<https://rse.groupe.renault.com/contact>

<https://rse.groupe.renault.com/offres-solidaires>



Garage d'autoréparation deux-roues - IFAIR

Dispositif porté par l'association IFAIR

Accompagnement et mise à disposition de matériel pour l'auto-réparation de vélos et cyclos

Service

Accompagnement des personnes et mise à disposition de l'outillage pour entretenir ou réparer son cyclomoteur personnel (50 cm³ maximum) ou vélo ou vélo à assistance électrique

Conseils pour achat de pièces détachées et de véhicules

Vente de scooters d'occasion reconditionnés

Public-cible

Habitants des territoires : Communauté d'agglomération Évreux Portes de Normandie / Communauté d'agglomération Seine Eure / Communauté de communes Lyons Andelle

Tout public mais prioritairement public en insertion socioprofessionnelle

Territoire couvert

Communauté d'agglomération Évreux Portes de Normandie

Territoire de 74 communes - 660 km² - 111 800 hab.
- 170 hab./km²

Communauté d'agglomération Seine Eure

Territoire de 60 communes - 544 km² - 105 738 hab.
- 194 hab./km²

Communauté de communes Lyons Andelle

Territoire de 30 communes - 276 km² - 21 336 hab.
- 77 hab. / km²

Pouvoir organisateur

À l'initiative de l'association, en fonction des besoins relevés sur les territoires

Date de création

1994

Budget annuel

150 000 €

Sources de financement

Public : EPCI, Conseil département de l'Eure

Privé : autofinancement

Nombre de travailleurs

2,5 ETP dont 2 animateurs

Nombre d'usagers

Entre 150 et 200 usagers à l'année

Résultats connus (objectifs)

En 2019, 70% de personnes accueillies dans le cadre d'une insertion professionnelle, 92 véhicules entretenus représentant 1 106 heures d'encadrement, 27 deux-roues motorisés vendus

Coût du service pour le financeur (par utilisateur)

Information non disponible

Coût du service pour l'usager

Adhésion annuelle de 10 € au garage social

Contact

Olivier ETTOUATI, Directeur

ifair.association@wanadoo.fr

+33(0)2 32 62 66 38

<http://ifair-mobilite.fr/garagesocial.php>

Réseau d'opérateurs de mobilité - MOB'IN NORMANDIE

Réseau de structures proposant des services de mobilité inclusive

Services

Promouvoir l'accès équitable de tous aux droits à la mobilité durable autonome sur le territoire normand

Animer et développer le réseau constitué des acteurs normands de la mobilité inclusive : échanges d'expériences, mutualisations de formations, de moyens et de compétences, ...

Partager un cadre commun de valeurs et de principe d'actions

Accompagner les projets en création et le développement de plateformes de mobilité solidaire sur le territoire normand

Représenter les adhérents de Mob'in Normandie auprès des acteurs publics et privés sur les enjeux de mobilité inclusive sur le territoire normand

Faire toute étude auprès des acteurs publics ou privés sur la mobilité durable

Favoriser toutes actions d'intérêt général qui permettraient d'agir en faveur de la mobilité pour toutes et tous

Public-cible

Structures privées, publiques ou parapubliques, opérateurs d'actions de mobilité inclusive

Territoire couvert

Région Normandie

Territoire de 29 906 km² - 3 342 467 hab. - 111 hab./km²

Pouvoir organisateur

À l'initiative des opérateurs de mobilité inclusive de Normandie

Date de création

2017

Budget annuel

63 000 € en 2019

Sources de financement

Cotisations versées par les membres, subventions de l'État, des collectivités territoriales et des organismes publics ou privés, dons en nature, toute autre ressource autorisée par les textes en vigueur

Nombre de travailleurs

Une chargée de développement, à raison de 28 heures par mois

Nombre d'usagers

24 structures adhérentes en 2019

Résultats connus (objectifs)

6 903 personnes reçues, 7 212 heures de formation, 60 381 journées de location solidaire, 283 permis obtenus, 1 053 personnes ont bénéficié du transport solidaire, 1 725 personnes de réparations mécaniques.

Coût du service pour l'usager

Adhésion annuelle de 200 € par tranches de 100 000 € du budget dédié à la mobilité l'année précédente

Contact

Clémentine Chanoni – Chargée de développement
- normandie@mobin-solutions.fr

+33 0(6) 37 36 36 83

<https://fr-fr.facebook.com/MobInNormandie>



Centrale régionale de mobilité - Wallonie

Coordination et valorisation des services de transport locaux alternatifs à la voiture individuelle en complément aux transports publics.

Services

Mise en place d'un numéro d'appel unique et en assurer la promotion
Établissement d'une convention avec chaque centrale de mobilité locale reconnue
Mise en réseau des centrales locales de mobilité
Mise à disposition des centrales locales de mobilité d'outils informatiques communs
Information des centrales locales de mobilité à propos des sources de financement existantes
Propositions pour l'amélioration de la mobilité des personnes

Nombre de travailleurs

20

Résultats connus (objectifs)

Information non disponible (service actif seulement depuis 2020)

Public-cible

Centrales locales de mobilité, autorité publique, institutions scientifiques, professionnels de la mobilité

Territoire couvert

À terme : toute la Région wallonne
Territoire de 16 850 km² - 3 644 000 hab. - 216 hab./km²

Pouvoirs organisateurs

Service public de Wallonie - Ministère de la Mobilité et Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des voies hydrauliques, au moyen d'une convention-cadre

Date de création

Signature de la convention-cadre le 27 avril 2020

Budget annuel

1,1 million € en 2019

Sources de financement

Gouvernement wallon

Garage sociaux - Réseau AGIL'ESS (anc. Réseau APREVA)

Dispositif porté par l'association Agil'ess

Garages et loueurs solidaires

Services

Mobiliser les moyens humains et financiers pour aider les structures adhérentes à pérenniser et développer leur action d'insertion sociale et professionnelle

Mettre en place une transmission de savoir-faire auprès de ses membres adhérents

Intervenir auprès des pouvoirs publics et sensibiliser l'opinion publique, afin de favoriser la reconnaissance des structures adhérentes sur le territoire

Favoriser la création de nouvelles structures telles que les garages et loueurs solidaires

Favoriser et organiser des formations pour le perfectionnement et la professionnalisation de ses adhérents, bénévoles et salariés

Être un lieu ressource pour les membres du réseau

Rechercher toute expérimentation susceptible de développer l'accueil et l'emploi, et de favoriser l'insertion de personnes en situation d'exclusion

Mettre en place des partenariats avec des entreprises du monde de l'automobile et de la mobilité

Public-cible

Structures privées, publiques ou parapubliques, opérateurs d'actions de mobilité inclusive

Territoire couvert

France métropolitaine et ultramarine

Pouvoir organisateur

Le réseau a été constitué à l'initiative de ses premiers membres, trois structures d'aide à la mobilité, dans l'idée que s'unir et partager permet d'être plus fort.

Date de création

2016

Budget annuel

90 000 €

Sources de financement

Droits d'entrée et des cotisations, subventions de l'État, des départements et des communes, des collectivités publiques et de leurs établissements, de l'Union européenne, ou d'organismes privés. Prestations de conseil et d'accompagnement à la création.

Nombre de travailleurs

2 ETP en 2020 : Une déléguée générale chargée du développement, de la coordination et du déroulement des différents programmes du réseau et une chargée de communication et d'animation du réseau.

Nombre d'usagers

34 adhérents en mai 2021

Résultats connus (objectifs)

4 000 bénéficiaires des garages et loueurs solidaires adhérents

89 000 journées de location

4 277 réparations solidaires par an (chiffres 2020)

Coût du service pour l'usager

L'adhésion annuelle est de 100€ par adhérent

Contact

Albine Séris, déléguée générale – albine.seris@reseauapreva.fr

<https://www.reseau-apreva.com>



Centrale locale de mobilité - MOBILESEM

Informations et formations au matière de mobilité à l'échelle locale et supralocale

Coordination de la rencontre entre la demande et l'offre de mobilité

Services

Call-center pour l'organisation de trajets à l'échelle communale et supracommunale

Formations à la conduite, formation moniteurs auto-école, formation et services vélo

Coordination et collaboration entre communes à propos de la mobilité

Public-cible

Citoyens lambda, citoyens à besoins spécifiques, entreprises, associations, sociétés de transport, institutions publiques.

Territoire couvert

Au 1er septembre 2021 : 12 communes de l'Entre-Sambre et Meuse (sud de la Belgique)

Pouvoirs organisateurs

Asbl Mobilesem

11 communes de l'Entre Sambre et Meuse

Service public de Wallonie - Ministère de la Mobilité et Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des voies hydrauliques (convention-cadre)

Date de création

2011

Budget annuel

Centrale locale pilote Mobilesem : 350 000€

Sources de financement

Communes membres de la Charte (via la contribution de 0,40 euro/habitant)

Dispositifs d'aide à l'emploi communaux, régionaux et fédéraux

Subsides ponctuels de la Wallonie

Recettes propres provenant du service permis et de la location de vélos (via relais vélos).

Appels à projets Loterie Nationale, Fondation Roi Baudouin, Feder et Feader, ...

Nombre de travailleurs

9 travailleurs de bureau + 40 chauffeurs bénévoles

Nombre d'usagers

Information non disponible

Résultats connus (objectifs)

En 2020, la centrale a reçu 4187 appels et organisé 5393 trajets.

Coût du service pour l'usager

Call-center : gratuit

Formations : gratuites ou à coup réduit

Contact

Olivier Foubert, Directeur

Rue du Moulin 181 à 5600 PHILIPPEVILLE

+32 (0)71 68 79 86

info@mobilesem.be

<http://mobilesem.be/>

Plateforme de mobilité - Caen la mer

Dispositif porté par CALMEC et l'INFREP

Diagnostic, Accompagnement, Conseil, Ateliers et Orientation dans le domaine de la Mobilité

Services

Diagnostic mobilité, conseil en mobilité, ateliers collectifs pour lever des freins cognitifs, psychologiques ou socioculturels.

Orientation vers les aides financières.

Orientation vers les opérateurs mobilité du territoire : accompagnement au déplacement, accès deux-roues, auto-école solidaire, navette location, garage solidaire.

Projets innovants et nouvelles actions mobilité en faveur du territoire

Public-cible

Public en insertion socioprofessionnelle : demandeurs d'emploi, salariés précaires, bénéficiaires des minima sociaux

Territoire couvert

Communauté urbaine de Caen la mer en Normandie

Territoire de 48 communes - 363 km² - 26 8470 hab.
- 740 hab./km²

Pouvoir organisateur

À l'origine, volonté politique locale : appel à projet du PLIE du Pays de Caen pour un public spécifique puis élargissement du dispositif à tous les habitants de Caen la mer par le financement de la communauté urbaine de Caen la mer

Pilotage de la plate-forme mobilité : Caen emploi et compétences, (anciennement Maison de l'Emploi et de la Formation de l'Agglomération caennaise) financée par la Communauté urbaine de Caen la mer et l'État, et chargée d'animer et de coordonner des actions auprès des partenaires de la formation, de l'emploi et de l'insertion sur le territoire

Animation de la plate-forme mobilité : Centre de formation privé INFREP en réponse à un appel à projets

Date de création

2009

Budget annuel

242 000 € en 2019

Sources de financement

Public : Communauté urbaine de Caen la mer et ANCT (politique de la Ville), Région Normandie, Unité territoriale du Calvados de la DIRECCTE de Normandie, PLIE du Pays de Caen

Privé : FASTT

Nombre de travailleurs

4,8 ETP en 2019

Nombre d'usagers

800 usagers en 2019

Résultats connus (objectifs)

Accès ou maintien dans l'emploi / formation : 47 %

Coût du service pour l'usager

Participation de l'usager demandée pour l'auto-école sociale, les locations et le garage solidaire. Ensemble des autres services gratuits.

Contact

Claire YONNET, Responsable des Études à CALMEC

+33 (0)2 31 39 39 04 - c.yonnet@calmec.fr

www.mobilité-caenlamer.fr

Plateforme mobilité - MOBYLIS

Dispositif porté par l'association Mobylis

Centre de ressources, d'information et d'orientation sur la mobilité

Services

Guichet unique et centre de ressources

Diagnostic mobilité, accompagnement personnalisé, conseil en mobilité et ateliers collectif

Montage de dossiers de microcrédit et accompagnement vers une aide financière adaptée

Garage social itinérant, garage fixe à tarif social, service de location de véhicules

Orientation vers les opérateurs mobilité du territoire

Auto-école sociale

Plan de mobilité entreprise MobiPro

Initiation de nouvelles actions mobilité en faveur du territoire

Public-cible

Public en insertion socioprofessionnelle : demandeurs d'emploi, salariés précaires, bénéficiaires des minima sociaux, intérimaires

Entreprises locales

Territoire couvert

Partie ouest du département du Calvados. Certains services sont aussi mobilisables dans l'Orne et la Manche.

Pouvoir organisateur

La plateforme de mobilité est née en 1998 sous le nom de SOS déplacement, puis sous l'égide de L'Étape pour devenir Mobylis en 2019.

Date de création

1998

Budget annuel

500 000 €

Sources de financement

Public

Conseil départemental de l'Orne et de la Manche, ANCT (politique de la Ville), Unité territoriale du Calvados de la DIRECCTE de Normandie, FSE, Flers agglo, DDCSPP

Privé

FASTT, fondations d'entreprises, prestations

Nombre de travailleurs

14

Nombre d'usagers

1 700 usagers en 2019 pour plus de 2 000 prestations

Résultats connus (objectifs)

Augmentation du potentiel de mobilité des personnes, du retour et du maintien dans l'emploi

Coût du service pour l'usager

Participation réduite de l'usager demandée pour l'auto-école sociale, les locations et le garage solidaires. Ensemble des autres services gratuits.

Contact

Clémentine Chanoni – Directrice

clementine.chanoni@mobylis.org -

+33 (0)6 37 36 36 83

www.mobylis.org

www.facebook.com/mobylis

www.linkedin.com/company/mobylis-fabrique-equitable-mobilite

Préformation Permis B - INTEGRACODE

Dispositif porté par la fédération Mob'In France

Préformation au permis de conduire dans une perspective d'apprentissage du français langue étrangère et de la citoyenneté

Services

Cinq modules de formation pour douze séquences, établies à partir de trois référentiels : le CECRL, le REMC (référentiel d'éducation à la mobilité citoyenne) et Intégracode

Présence de deux animateurs : un formateur titulaire du brevet pour l'exercice de la profession d'enseignant de la conduite automobile et de la sécurité routière (BEPECASER) et un formateur en français langue étrangère

200 heures de formation pour 8 à 12 personnes au rythme de 12 à 15 heures par semaine

Public-cible

Personnes issues de l'immigration, majeures, en situation administrative régulière souhaitant préparer le permis de conduire en vue de faciliter leur intégration avec niveau de langue A2 (CECRL) validé en particulier pour la compréhension écrite

dont le contrat d'intégration républicaine a été signé depuis moins de 5 ans

Territoire couvert

Ensemble du territoire national via le réseau Mob'In France, en partenariat avec les acteurs locaux de l'intégration

Pouvoir organisateur

À l'origine, en 2018, réponse à un appel à projets de la direction de l'accueil, de l'accompagnement des étrangers et de la nationalité (nouvellement direction de l'intégration et de l'accès à la nationalité) dépendant du ministère de l'Intérieur.

Action portée par Mob'in France qui a permis l'expérimentation sur 17 territoires et a donné naissance au référentiel Intégracode.

Date de création

2018

Budget annuel

14 000 € pour 1 session de 8 à 12 personnes

Sources de financement

BOP 104 pour 80 %, financements publics différents suivant les territoires pour les 20 % restants.

Nombre de travailleurs

Information non disponible

Nombre d'usagers

500 bénéficiaires par an

Résultats connus (objectifs)

100% des personnes développent sensiblement leurs compétences en français

80% sont prêts à intégrer une formation code en auto-école

70% déclarent avoir gagné sensiblement en confiance en soi

80% poursuivent leur parcours vers le code

Coût du service pour l'usager

Gratuit pour l'usager

Contact

Pascal Grand - coordinateur national - integracode@mobin-solutions.fr -

+33 (0)6 16 99 90 29



Auto-école sociale de Flers

Dispositif porté par l'association Mobylis

Formations à la conduite pour le public de l'insertion sociale et professionnelle

Services

Positionnement des personnes sur l'action par les référents

Vérification de la capacité et des prérequis

Préparation aux examens du permis de conduire théorique et pratique dans le cadre d'un accompagnement spécifique qui veille aux difficultés périphériques des personnes, en lien avec leur référent social.

Formation renforcée au code de la route d'une durée de 4 à 8 semaines, en présentiel avec un moniteur auto-école + entraînement complémentaire individuel + atelier sécurité routière

Formation à la conduite avec voiture à boîte manuelle

2 à 3 sessions de 12 places par an

Public-cible

24 bénéficiaires du RSA inscrits à Pôle emploi + 4 résidents des quartiers prioritaires de la politique de la Ville + 1 à 2 intérimaires

Territoire couvert

Flers agglo / Territoire de 42 communes - 568 km² - 55 000 hab. - 97 hab./km²

Pouvoir organisateur

Volonté politique locale

Date de création

2009

Budget annuel

58 400 €

Sources de financement

Public; Conseil départemental de l'Orne, Ville de Flers

Privé : FASTT

Nombre de travailleurs

1 ETP monitrice auto-école + 0.25 ETP coordinatrice

Nombre d'usagers

36 candidats par an

Résultats connus (objectifs)

Entre 90 et 100% de réussite au code sur le nombre de présentation et entre 75 et 85% de réussite à l'examen pratique

Coût du service pour le financeur (par utilisateur)

Entre 1 650 et 1 900 €

Coût du service pour l'usager

Participation de l'usager demandée : de 150 à 250 € pour le code et la conduite, suivant les financeurs.

Pour les intérimaires, la participation individuelle est définie en fonction de l'aide accordée par le FASTT.

Contact

Clémentine Chanoni - Directrice de l'association Mobylis

clementine.chanoni@mobylis.org

+33 (0)6 37 36 36 83

www.mobylis.org

www.facebook.com/mobylis

www.linkedin.com/company/mobylis-fabrique-equitable-mobilite

Auto-école sociale itinérante en milieu rural

Dispositif porté par l'association Caravane
Formation à la conduite théorique et pratique (initiation)

Services

Formation au code de la route dans un camping-car aménagé à cet effet, d'une capacité d'accueil de 5 personnes, complétée par un entraînement complémentaire individuel sur tablette tactile

Acquisition des premiers gestes au volant en autonomie et levée des appréhensions par un simulateur de conduite, situé lui aussi dans le camping-car

Formation à la conduite avec un véhicule double commande

Public-cible

Personnes suivies par les structures de l'Insertion par l'Activité Économique du territoire, dont le projet et parcours professionnel nécessitent l'obtention du permis B

Territoire couvert

Zone de revitalisation rurale de la région Hauts de France regroupant 4 EPCI

Pouvoir organisateur

À l'initiative de l'association intermédiaire Espoir, à partir des besoins repérés sur le territoire

Date de création

2019

Budget annuel

90 000 €

Sources de financement

Public : Conseil régional des Hauts de France, Conseil départemental du Pas de Calais, Pôle emploi (fonctionnement)

Privé : 8 fondations d'entreprise (investissement)

Nombre de travailleurs

2 ETP (moniteurs auto-école)

Nombre d'usagers

45 candidats à l'année

Résultats connus (objectifs)

95 % de réussite au code de la route (premier passage), pas de recul pour l'instant sur l'épreuve pratique du permis B car jeune association et difficultés pour le passage des permis liées à la crise sanitaire de la Covid 19

Coût du service pour le financeur (par utilisateur)

Environ 2 000 € par permis

Coût du service pour l'usager

Participation de l'usager demandée pour l'auto-école sociale de 300 euros

Contact

Monsieur Emmanuel Lebouc, Monsieur Anthony Merlin, président et vice-président de l'association Caravane

7, rue J.L.B. Coquerel Hucqueliers

+33 (0)3 21 90 34 34

<https://caravane-asso.blogspot.com/>

Formation théorique au permis de conduire - FUNOC

Dispositif porté par l'asbl FUNOC

Cours théoriques sur le code de la route et la conduite automobile dans une perspective d'insertion socioprofessionnelle

Services

Cours théoriques sur le code de la route et la conduite automobile en vue du passage de l'examen du permis de conduire B.

Durée : 90 heures de formation dispensées en 12 semaines

Public-cible

Demandeurs d'emploi peu scolarisés, non qualifiés, chômeurs de longue durée, allocataires sociaux, personnes d'origine étrangère

Territoire couvert

Commune de Charleroi

Territoire de 103 km² - 202 746 hab. - 1968 hab./km²

Pouvoir organisateur

FUNOC, organisme de formation des adultes fondé en 1977, subventionné par les pouvoirs publics.

Date de création

Information en attente

Sources de financement

Subside pluriannuel perçu sur base d'un agrément de la Région Wallonne

Nombre de travailleurs

Nombre de travailleurs affectés aux formations permis de conduire : Information en attente

Nombre d'usagers

45 personnes par an

Résultats connus (objectifs)

80% de réussite à l'examen théorique pour les candidats formés dans le non marchand (contre 50% en moyenne pour la population belge dans son ensemble, selon les rapports annuels 2011-2015 du GOCA)

Coût du service pour l'usager

Gratuit

Coût du service pour le(s) financeur(s)

Environ 1 200€ par personne formée

Contact

funoc@funoc.be

Site Web

<http://www.funoc.be/?Mobilite-PERMIS-de-conduire-theorique-B>

Formation à la conduite - CONDUITE SUPERVISEE 49

Dispositif porté par l'association Afodil

Ressources humaines et matérielles pour la conduite accompagnée

Services

1 000 kilomètres de conduite supervisée avec un accompagnateur bénévole pendant 3 à 4 mois, pour se familiariser à la conduite, gagner en assurance et en expérience afin d'augmenter ses chances de réussite à l'épreuve pratique du permis B

Mise à disposition d'un bénévole, d'un véhicule et d'une extension d'assurances

Public-cible

Toutes les personnes de 18 ans et plus, inscrits dans une auto-école, ayant obtenu le code de la route et étant en parcours d'insertion.

Les personnes doivent aussi avoir soit obtenu leur attestation de fin de formation initiale (délivrée par l'auto-école) ou en être proche, soit avoir obtenu l'autorisation de partir en conduite supervisée après un échec à l'examen du permis de conduire,

Territoire couvert

Département de Maine-et-Loire

Territoire de 7 107 km² - 815 325 hab. - 115 hab./km²

Pouvoir organisateur

À l'initiative de l'association Afodil pour répondre aux besoins des personnes accompagnées : gagner en expérience de conduite, diminuer le coût financier, ...

Date de création

2014

Budget annuel

50 000 €

Sources de financement

Le dispositif de conduite supervisée s'inscrit dans celui de la plate-forme mobilité de Maine-et-Loire, bénéficiant des financements publics suivants :

FSE, ANCT (politique de la Ville), Conseil régional du Pays de la Loire, Conseil départemental de Maine et Loire, agglomération d'Angers, de Cholet, de Saumur, Mauges communauté, CAF, MSA, Pôle emploi

Les voitures (8 boîtes manuelles, 2 boîtes automatiques) ont été obtenues par des fondations et par des entreprises (dons dans le cadre du RSE).

Nombre de travailleurs

1 ETP - environ 45 bénévoles

Nombre d'usagers

60 personnes par an

Résultats connus (objectifs)

Meilleure réussite à l'obtention du permis de conduire, lien social fort entre le bénévole et le candidat, ouverture du réseau d'entreprises des bénévoles anciens salariés, conseil à l'achat d'une voiture, ...

Coût du service pour l'usager

10 € d'adhésion (assurances) à l'inscription et 30 € par mois de conduite supervisée

Contact

Thomas Chevillard, directeur

t.chevillard@afodil.org

www.afodil.org/La-conduite-supervisee_a38.html

Vélo-école - EDITH BONNEM

Dispositif porté par le centre social Edith Bonnem

Formation vélo tous publics

Services

Formation à l'usage du vélo pour apprendre à rouler et à se déplacer sur la route en maîtrisant le code, en très petit groupe, à raison de 2 à 3 séances par semaine

Plusieurs apprentissages possibles :

Apprentissage complet (12 séances de 1h30)

Remise en selle (6 séances de 1h30)

Cours individuel (1 séance de 1h30)

Apprentissage spécifique pour personnes en difficulté (en situation de handicap, en manque de confiance, ...)

Public-cible

Tout public, enfant comme adulte

Territoire couvert

Communauté urbaine d'Alençon

Territoire de 462 km² - 55 924 hab. - 121 hab./km²

Pouvoir organisateur

Centre social Edith Bonnem pour répondre aux besoins du territoire

Date de création

2018

Budget annuel

4 500 € en 2019

Sources de financement

Conseil départemental pour les bénéficiaires du RSA, centre social Edith Bonnem et participation des publics accueillis

Nombre de travailleurs

1 éducatrice mobilité à vélo

Nombre d'usagers

20 en 2019 (jeune association, petite ville, pas encore de local dédié)

Résultats connus (objectifs)

90% des usagers roulent en vélotonomie à l'issue de leur formation, c'est-à-dire qu'ils sont autonomes d'un point de vue mécanique et savent rouler en toute sécurité aussi bien dans un environnement sécurisé qu'en circulation

Coût du service pour le financeur (par utilisateur)

Information non disponible

Coût du service pour l'usager

35 € pour un apprentissage complet, 25 € pour une remise en selle, 5 € le cours individuel

Formation gratuite pour les bénéficiaires du RSA

Contact

Centre social Edith Bonnem

plateforme mobilité MOBI JUMP

Place Edith Bonnem, 61000 Alençon

+33 (0)6 71 65 21 05

centre-social-edith-bonnem.org/velo-ecole

<http://www.mobijump.fr/>

Formation à la conduite - SCOOTER VERS L'EMPLOI

Dispositif porté par l'association Echafaudages

Formation théorique et pratique scooter et auto avec accompagnement social individuel.

Services

Scooter vers l'emploi est un programme de formation qui vise la réussite du permis théorique et pratique scooter (permis AM) et du permis théorique voiture (permis B). Il comprend également différents modules : mobilité, recherche active d'emploi, remise à niveau en français, compétences numériques, communication.

En fin de formation, les stagiaires effectuent un stage en entreprise. Un accompagnement individuel est également proposé afin de maximaliser les chances d'insertion professionnelle.

Public-cible

Les demandeurs d'emploi à partir de 18 ans

Territoire couvert

Région liégeoise

Pouvoir organisateur

ASBL Échafaudage

Date de création

2008

Budget annuel

Information non disponible

Sources de financement

Subside de la Région wallonne

Nombre de travailleurs affectés au programme

1

Nombre d'usagers

20 apprenants par an

Résultats connus (objectifs)

Réussite des permis AM et B

Améliorer sa mobilité

Se remettre à niveau en français

Acquérir de l'expérience professionnelle par un stage

Trouver un emploi

Coût du service pour le financeur (par utilisateur)

Environ 600€ par personne formée

Coût du service pour l'usager

Gratuit

Contact

Laurence TRILLET

Rue Fosse-aux-Raines, 40

4020 Liège

+32 (0)4 341 57 64

+32 (0)473 72 10 17

ltrillet@asblechafaudage.be

<http://www.echafaudageasbl.be/scooter-vers-lemploi/>



Crédit social accompagné - CREDAL

Dispositif porté par Credal, société coopérative à responsabilité limitée et à finalité sociale.

Crédit social accompagné pour les personnes aux revenus modestes

Service

Octroi d'un crédit social accompagné (crédit à la consommation, max 10.000€) pour la formation au permis de conduire et/ou l'achat d'un véhicule

Public-cible

Particuliers à revenus modestes, allocataires sociaux

Territoire couvert

Région Wallonne et Région Bruxelles-Capitale
Territoire de 17 000 km² - 4 850 000 hab. - 285 hab./km²

Pouvoir organisateur

Credal, coopérative à finalité sociale promouvant une société plus juste et solidaire, particulièrement en ce qui concerne l'usage de l'argent.

Sources de financement

Capital apporté par les coopérateurs

Nombre de travailleurs

3,5 ETP

Nombre d'usagers

En 2020, 552 microcrédits accordés, parmi lesquels 340 pour des solutions de mobilité.

Résultats connus (objectifs)

<https://www.credal.be/temoignages/la-voiture-de-leur-avenir>

Coût du service pour l'usager

Gratuit (avec taux d'intérêt sur le crédit)

Contact

Einstein Business Center
Parc scientifique de Louvain-la-Neuve
Rue du Bosquet, 15A
1435 Mont-Saint-Guibert
Numéro général : 010/48 33 50
Microcrédit personnel : 010/45 25 33
credal@credal.be
<https://www.credal.be/credit/besoin-credit-social-accompagne>

Plateforme microcrédit personnel du Calvados

Dispositif porté par l'UDAF du Calvados et le CCAS de Caen

Soutien aux structures d'insertion et aux particuliers pour la demande de microcrédit personnel

Services

Soutien aux structures d'insertion sociale et professionnelle pour l'orientation, l'instruction de dossier, la recherche de partenaire bancaire et le suivi des emprunteurs dans le cadre de demandes de microcrédit personnel

Public-cible

Toutes structures d'insertion sociale et professionnelle du Calvados accueillant un public éligible au micro-crédit social

Habitants du département du Calvados répondant aux critères du microcrédit social : personnes avec de faibles ressources n'ayant pas accès aux crédits de banque classique mais néanmoins en capacité de rembourser les mensualités du prêt.

Territoire couvert

Département du Calvados

Territoire de 5 535 km² - 694 056 hab. - 125 hab./km²

Pouvoir organisateur

Suivant les directives du gouvernement, la Caisse des dépôts et consignations incite la création de plateformes départementales pour uniformiser les pratiques et développer davantage cette solution de mobilité inclusive.

Date de création

2015

Budget annuel

178 984 € (total cumulé des microcrédits débloqués) en 2019

Sources de financement

Caisse des dépôts et consignations, Filiale Banque des Territoires

Nombre de travailleurs

0,70 ETP

Nombre d'usagers

25 structures affiliées, 105 usagers en 2019

Résultats connus (objectifs)

73 dossiers microcrédit acceptés

Coût du service pour le financeur (par utilisateur)

Information non disponible

Coût du service pour l'usager

Gratuit pour les structures et pour les usagers

Contact

Anaïs GESLOT, service institution familiale
microcredit@udaf14.unaf.fr

+33 (0)2 31 54 64 34

Aide au permis B - Bourse aux permis Ville de Caen

Dispositif porté par les pouvoirs locaux

Aides financières pour la formation à la conduite moyennant bénévolat

Service

Octroi de bourses pour le financement d'une formation à la conduite : aide financière de 600 euros maximum en contrepartie de 40 heures de bénévolat dans une association locale

Soutien pédagogique de la plateforme mobilité de Caen la mer en cas de difficultés

Public-cible

Public jeune (18 à 25 ans) suivi par la Mission locale habitant la commune de Caen depuis plus de 3 mois et ayant obtenu l'examen du code de la route, ayant un projet professionnel défini et cohérent.

Territoire couvert

Commune de Caen

Territoire de 26 km² - 105 512 hab. - 4 106 hab./km²

Pouvoir organisateur

Municipalité caennaise

Date de création

2013

Budget annuel

18 000 €

Sources de financement

Cofinancement Ville et CCAS

Nombre de travailleurs

Information non disponible

Nombre d'usagers

30 personnes

Résultats connus (objectifs)

60 % de permis obtenus à moyen terme

Coût du service pour le financeur (par utilisateur)

600 €

Coût du service pour l'usager

Pour le complément nécessaire à l'obtention de son permis, l'usager doit pouvoir mobiliser d'autres aides financières ou l'autofinancer.

Contact

Mission locale Caen la mer Calvados Centre

+33 (0)2 31 46 21 46

<https://caen.fr/se-former-travailler-se-deplacer>

Aides au permis B - ATOUTS PERMIS

Dispositif porté par le FASTT

Accompagnement et coaching pour l'obtention du permis de conduire

Services

Accompagnement et coaching

Bilan de compétences mobilité

Plan d'actions comprenant recherche de financement et identification de la formation adaptée (auto-école traditionnelle ou associative)

Aide financière pour ceux qui ne disposent pas de ressources suffisantes

Public-cible

Intérimaires ayant réalisé 414 heures de mission durant les 12 derniers mois et dont le quotient familial de revenu est inférieur à 1 100 €

Intérimaires en contrat au sein d'une Entreprise de Travail Temporaire d'Insertion

Intérimaires accompagnés par un assistant social du FASTT dans le cadre de leur projet de reconversion à la suite d'un accident de travail ou de maladie

Territoire couvert

Certains départements de France, ce qui représente 70 structures d'accompagnement et plus de 200 lieux d'accueil

Pouvoir organisateur

FASTT

Date de création

2015

Budget annuel

800 000 €

Sources de financement

FASTT

Nombre de travailleurs

Information non disponible

Nombre d'usagers

1 200 nouvelles entrées en accompagnement chaque année

Résultats connus (objectifs)

76% des intérimaires accompagnés obtiennent le code de la route, 70% obtiennent le permis de conduire, 61 % des intérimaires déclarent que l'obtention du permis leur a donné de nouvelles perspectives d'évolution dans leur emploi, 50 % des intérimaires indiquent que cela facilite l'accès à de nouvelles missions

Coût du service pour l'usager

Min. 20 % du montant total du coût de la formation

Contact

amelie.pajot@fastt.org

<https://www.fastt.org/atouts-permis>



Aide au permis B - PASSEPORT DRIVE

Financement intégral de la formation à la conduite pour des demandeurs d'emplois peu qualifiés, sur prescription

Public-cible

Demandeurs d'emploi inscrits dans une démarche de formation ou d'accompagnement auprès d'un organisme organisé ou agréé par les pouvoirs publics

Territoire couvert

Wallonie

Territoire de 16 850 km² / 3 644 000 hab / 216 hab./km²

Pouvoir organisateur

Région Wallonne (Cabinet et Administration Emploi-Formation + Forem)

Sources de financement

Budget wallon dans le cadre du plan de relance Get up Wallonia

Nombre de travailleurs

Information non disponible

Nombre de bénéficiaires

4 000 en 2020

Résultats connus (objectifs)

Information non disponible (projet en cours)

Coût du service pour le financeur (par utilisateur)

2 000€

Coût du service pour l'usager

Gratuit

Contact

<https://www.leforem.be/a-propos/projets-passeport-drive.html>

Aide au permis B - LICENCE POUR LE FUTUR

Financement du permis de conduire pour des jeunes défavorisés

Service

Prise en charge intégrale des coûts d'obtention d'un permis de conduire (cours et examens)

Public-cible

Jeunes de 17 à 25 ans vivant dans des zones défavorisées

Territoire couvert

Roumanie

Territoire de 238 397 km² - 21 302 893 hab. - 89 hab./km²

Pouvoir organisateur

ONG Fundația pentru Comunicate

MOL Romania Petroleum Products

Sources de financement

Financement privé de MOL Romania Petroleum Products

Nombre de travailleurs

Information non disponible

Nombre d'usagers

Information non disponible

Résultats connus (objectifs)

Information non disponible

Coût du service pour le financeur (par utilisateur)

3 000 RON par usager

Coût du service pour l'usager

Gratuit

Contact

office@pentrucomunitate.ro

<https://pentrucomunitate.ro/en/program/permis-pentru-viitor-2020>



Liste des sigles utilisés

- AAH : Allocation aux Adultes Handicapés
- AAJB : Association des Amis de Jean Bosco
- ADMR : Aide à Domicile en Milieu Rural
- AGIRC : Association Générale des Institutions de Retraite des Cadres
- ANAH : Agence Nationale pour l'Amélioration de l'Habitation
- ANCT : Agence Nationale de la Cohésion des Territoires
- ARE : Aide au Retour à l'Emploi
- ARRCO : Association pour le Régime de Retraite COmplémentaire des salariés
- ARS : Agence Régionale de Santé
- ASBL : Association sans but lucratif
- ASS : Allocation de solidarité spécifique
- CAF : Caisse d'Allocations Familiales
- CALMEC : CAen La Mer Emploi & Compétences
- CARSAT : Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé Au Travail
- CCAS : Centre Communal d'Action Sociale
- CDDI : Contrat à Durée Déterminée d'Insertion
- CNRACL : Caisse Nationale de Retraites des Agents des Collectivités Locales
- CPAM : Caisse Primaire d'Assurance Maladie
- CPAS : Centre public d'action sociale
- CPF : Compte Personnel de Formation
- DDCSPP : Direction Départementale de la Cohésion Sociale et de la Protection des Populations
- DIRECCTE : Direction Régionale des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation, du Travail et de l'Emploi
- EPCI : Établissement Public de Coopération Inter-communale
- ETP : Équivalent Temps Plein
- FASTT : Fonds d'Action Sociale du Travail Temporaire
- FEADER : Fonds Européen Agricole pour le Développement Rural
- FEDER : Fonds Européen de Développement Régional
- FOREM : Office wallon de la formation professionnelle et de l'emploi
- FSE : Fonds Social Européen
- FUNOC : Formation pour l'Université ouverte de Charleroi
- GOCA : Groupement des entreprises agréées de contrôle automobile et du permis de conduire
- GRÉTA : GRoupe d'ÉTAblissements
- IFAIR : Insertion Formation Animation Individualisée pour Réussir
- INFREP : Institut National de Formation et de Recherche sur l'Education permanente
- MSA : Mutualité Sociale Agricole
- ONG : Organisation Non Gouvernementale
- PLIE : Plan Local pour l'Insertion et l'Emploi
- PMR : Personne à Mobilité Réduite
- RSA : Revenu de Solidarité Active
- RSE : Responsabilité Sociétale des Entreprises
- SARL : Société À Responsabilité Limitée
- SSI : Sécurité Sociale des Indépendants
- UDAF : Union Départementale des Associations Familiales

Fédération CAIPS

La fédération CAIPS regroupe 90 associations sans but lucratif, CPAS et sociétés à finalité sociale wallons, actifs dans les champs de l'insertion socioprofessionnelle et de l'économie sociale. CAIPS a créé en 2017 le Consortium «Mobilité pour tous», plateforme collaborative informelle qui réunit différents réseaux non-marchands d'opérateurs spécialisés dans l'accompagnement des personnes fragilisées pour travailler sur la problématique de la mobilité de leurs publics.

Rue du Pont, 24 | 4540 Amay - Belgique | Tél. +32 4 337 89 64

info@caips.be | <https://caips.be>

Ateliere Fara Frontiere

Ateliere Fara Frontiere (AFF) est une entreprise sociale d'insertion par l'économie sociale et solidaire pour les personnes très éloignées du marché du travail, exclues et marginalisées. Elle propose trois filières d'activité : Reconect (collecte, réemploi et recyclage de matériel informatique), Remesh (confection de sacs et pochettes d'évènement à partir de bâches publicitaires) et Bio&co (ferme bio, production de légumes bio et distribution en circuit court, réutilisation et compostage de déchets alimentaires). Ateliere Fara Frontiere (AFF) est cofondateur et assure la présidence de RISE Romania, réseau roumain des entreprises sociales d'insertion.

Sos. Oltenitei nr 105 (INTEC) | Bucuresti, sector 4 | Tél. +40 314 259 010

contact@atelierefarafrontiere.ro | <https://atelierefarafrontiere.ro>

Mob'In Normandie

Mob'In Normandie est le réseau normand des acteurs de la mobilité inclusive réunis sous la bannière Mob'In.

Les acteurs Mob'In sont organisés en 13 réseaux régionaux au sein de la fédération Mob'In France. Celle-ci regroupe des centaines de structures du territoire français qui œuvrent en faveur de la mobilité inclusive. Plateformes de mobilité, loueurs solidaires, auto-écoles associatives, garages sociaux, transports à la demande : tous agissent et innovent au quotidien pour lever les freins liés au manque de mobilité des publics les plus fragiles. Ensemble, ils se fédèrent pour développer les pratiques et savoir-faire, en vue d'arriver à une équité des services sur leurs territoires, dans le but de favoriser l'insertion sociale et professionnelle des personnes.

2, Rue de la Monderie | 14500 Vire-Normandie - France | Tél. +33 6 37 36 36 83

normandie@moin-solutions.fr | <https://mobinnormandie.blogspot.com/>

Mob'In Europe

Projet transnational pour la mobilité des personnes fragilisées

Le projet Mob'In Europe vise à jeter les bases d'une offre de formation à la mobilité et à la conduite adaptées aux besoins et ressources des personnes défavorisées. Il est porté par un partenariat transnational impliquant trois organisations

- CAIPS, fédération wallonne d'opérateurs d'insertion sociale et professionnelle
- Mob'In Normandie, réseau normand d'opérateurs de mobilité au sein de Mob'In France
- Ateliere Fara Frontiere, association confondatrice et présidente de RISE Romania, Réseau Roumain des Entreprises Sociales d'Insertion

Les partenaires développent des actions concertées et des outils transnationaux dans quatre domaines :

- Recommandations politiques en matière de mobilité inclusive
- Outils et méthodes de Diagnostic Mobilité pour le secteur de l'insertion socioprofessionnelle
- Ressources pour la formation à la mobilité des publics fragilisés socialement, financièrement et professionnellement
- Préformation au permis de conduire théorique des publics fragilisés socialement et professionnellement



Cofinancé par le programme Erasmus+ de l'Union européenne



Le projet « Mob'In Europe » est financé par l'Union Européenne dans le cadre du programme ERASMUS + « Partenariats stratégiques pour l'éducation et la formation des adultes »

<https://www.mobineurope.eu/>