

# Mobilité inclusive

*Les 4èmes rencontres de la mobilité inclusive ont réuni en début d'année à Paris des acteurs de la mobilité solidaire, des élus et des parlementaires, des spécialistes de la mobilité durable et des start-ups positionnées sur cet enjeu d'une « mobilité accessible à tous ». Retour sur une préoccupation qui monte au sein des territoires, sensibilisés par les travaux du laboratoire de la mobilité inclusive qui rassemble les grands acteurs de la mobilité – privés, publics, société civile – afin d'analyser les difficultés rencontrées par les publics les plus fragiles et de proposer des solutions.*

## 1. Qu'est-ce-que la mobilité inclusive ?

### 1.1 La mobilité, un facteur clé d'insertion sociale et professionnelle

La mobilité est souvent considérée comme le droit des droits : droit à travailler, à étudier, à se soigner, à se cultiver, à consommer favorisant ainsi l'autonomie, l'épanouissement personnel et le vivre ensemble.

En cela, la mobilité est un des facteurs clés d'insertion sociale et de développement économique.

Aujourd'hui

**20 %**

des français en âge de travailler, font face à des difficultés pour se déplacer au quotidien.

Source : le laboratoire de la mobilité inclusive

Pour autant, de nombreuses personnes sont confrontées à un empêchement de mobilité.



La lettre de l'ORT - n°52

## Sommaire

1.  
Qu'est-ce-que la mobilité inclusive?

2.  
Les plateformes de mobilité, un outil territorial

3.  
Des projets locaux

4.  
Zoom sur la mobilité dans le bassin minier, un territoire à enjeux

En effet, dans les territoires excentrés des bassins de vie et des zones d'emploi tout comme dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville, le déficit d'offre dans les transports collectifs conjugué à la faiblesse des revenus constituent un des freins les plus importants à l'accès à l'emploi, aux services ou aux loisirs.

A titre d'exemple, une personne en insertion sur deux a déjà refusé un emploi ou une formation pour des problèmes de mobilité.  
( Source : le laboratoire de la mobilité inclusive)

Dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville, le taux de motorisation des ménages est faible, et même si en zone rurale, il est en augmentation, il demeure insuffisant pour répondre aux besoins étant donné la forte

dépendance des ménages à l'automobile dans ces territoires. Les modes actifs et les formes traditionnelles de transport public ne peuvent pas toujours répondre aux besoins des personnes en situation d'«empêchement de mobilité ». Par ailleurs, pour le public, l'accès à l'information en matière de transport peut être segmenté par l'autorité organisatrice de transport. Elle peut également nécessiter un accompagnement pour favoriser la lecture et la compréhension de l'offre pour l'ensemble des publics.

Enfin, pour améliorer leur offre, les autorités organisatrices des services connaissent des difficultés pour accéder aux manques et faiblesses de leurs réseaux car il leur est complexe de communiquer avec des non utilisateurs.

## 1.2 Mobilité inclusive : De quoi parle-t-on ?

Par opposition à une mobilité qui serait une mobilité qui exclue (car réservée uniquement à certains publics), la mobilité « inclusive » recherche à favoriser l'inclusion des publics et notamment des précaires en :

- Mettant au point des solutions physiquement et financièrement accessibles aux catégories de populations exclues de la mobilité



### Un Observatoire de la précarité énergétique

L'Observatoire National de la Précarité Énergétique (ONPE) (Grenelle 2, 2010) est un outil d'observation et d'analyse des politiques de lutte contre la précarité énergétique pour disposer d'une connaissance fiable et partagée du phénomène en France, dans le secteur de l'habitat mais aussi de la mobilité. Les travaux de l'ONPE ont montré la grande diversité de situations de vulnérabilités associées à la mobilité. On peut les résumer sous deux formes :

- La première concerne les ménages aux revenus intermédiaires qui consacrent une part importante de leur budget à leurs dépenses de carburant.

- La deuxième forme cible des ménages plus modestes qui ont peu de moyens pour se déplacer (voire pas de véhicule) et sont obligés de se restreindre dans leurs déplacements.

### 2015 année charnière

2015 a été une année charnière dans la prise de conscience du lien entre mobilité et insertion sociale et professionnelle :

- Une publication du CGET à l'attention des préfets sur les politiques de transport et de mobilité en faveur des habitants des quartiers prioritaires
- Une commande du premier ministre pour évaluer la mobilité géographique des travailleurs, outil essentiel dans la lutte contre le chômage
- L'annonce par le Président de la République (François Hollande) de la création de 100 plateformes de mobilité à l'occasion du comité interministériel aux ruralités
- La publication du rapport du secours catholique intitulé « la fracture mobilité » présentant la mobilité comme un droit fondamental qui conditionne l'accès aux autres droits et notamment l'emploi.

- Intégrant les personnes bénéficiaires dans le processus même de conception de l'offre, sa mise en œuvre, son évaluation et sa démarche d'amélioration continue.

Elle privilégie une approche durable de la mobilité en accompagnant les changements de pratiques et de comportements (transport en commun, promotion de l'utilisation de véhicules

propres et partagés...). En ce sens, elle apporte des réponses en terme de mobilité à l'observatoire de la précarité énergétique.

Ce concept se traduit à l'échelle locale par la mise en place d'un dispositif d'accompagnement et coordination de proximité, connu sous le nom de « plateforme de mobilité inclusive ».

## 2. Les plateformes de mobilité, un outil territorial

### 2.1 Rôle, public cible et impact d'une plateforme de la mobilité inclusive

Une plateforme de mobilité inclusive est un lieu d'accueil et d'accompagnement qui offre des solutions de mobilité adaptées aux besoins de tous les publics en situation de fragilité. De plus, de par son implantation locale et son offre de services globale, elle joue un véritable rôle de coordination, de fédération, d'animation et de concertation entre les acteurs de la mobilité des territoires, dont elle peut venir compléter les dispositifs existants. Elle

se déploie en collaboration avec l'ensemble des acteurs de la mobilité et de l'emploi des territoires. La parution d'une publication du CGET<sup>1</sup> a permis de mieux définir le panel de services proposées par ces plateformes, depuis des éléments indispensables comme le bilan de compétences mobilité des personnes jusqu'à des propositions de services à la carte organisés autour de services solidaires, de solutions matérielles ou de formations.

#### Avancées présentées lors des 4èmes rencontres

*Souvent perçue comme une évidence, la mobilité n'en reste pas moins une compétence et tout le monde ne dispose pas du même capital mobilité. C'est ce constat qui a guidé les travaux de ces 4èmes rencontres autour de 4 thèmes principaux :*

*- Amplifier les travaux du laboratoire avec les collectivités, dans un contexte de simplification des compétences transports. Il a par exemple été évoqué la possibilité d'inclure des clauses mobilité inclusive dans le renouvellement des DSP*

*- Améliorer la connaissance des obstacles aux déplacements : 2 études ont été présentées : une sur la mobilité périurbaine réalisée par le think tank « the shift project » et une autre sur la perception des français en matière de mobilité quotidienne. Elle confirme que les déplacements quotidiens représentent une expérience difficile pour plus de quatre Français sur dix.*

*- Réduire la fracture territoriale : 73% des habitants communaux ruraux estiment ne pas avoir un accès simple aux nouvelles mobilités (covoiturage, autopartage, location de voitures entre particuliers, VLS ...)*

*- Innover grâce au numérique dans une logique de mieux bouger : 3 projets de start up ont été notamment récompensés dont le dispositif de mobilité inversée développé sur L'Agglomération de la Région de Compiègne et la commune de Verberie par la société Sensovery et soutenu par la Région et la Fondation Macif. Bip Pop est un service d'aide au maintien à domicile des personnes empêchées : il permet d'interagir avec ses proches et les commerçants de proximité via une plateforme internet fiable et accessible.*

<sup>1</sup> : Publication disponible en suivant le lien suivant : [http://www.cget.gouv.fr/sites/cget.gouv.fr/files/atoms/files/en-bref-16-cget-03-2016\\_0.pdf](http://www.cget.gouv.fr/sites/cget.gouv.fr/files/atoms/files/en-bref-16-cget-03-2016_0.pdf)



## Zoom sur deux plateformes

*Tous mobile :*  
Présente à Beauvais, cette association réalise des bilans et des ateliers de mobilité et propose le premier service de voitures 100% électrique en faveur de l'emploi dans le cas où les solutions existantes ne s'adaptent pas au besoin. Lancée en juin 2016, le service a accompagné 21 bénéficiaires sur Beauvais et Clermont et monte en puissance en 2017.

*Voiture & co* est née du co-voiturage organisée lors des grandes grèves des transports de 1995. La structure s'est transformée en Wimoov et dépasse maintenant la sphère de la voiture pour aller jusqu'à porter de nombreux dispositifs en faveur de la mobilité inclusive. Cette association fonctionne tant avec le soutien d'acteurs privés que publics. Une plateforme intervient à Valenciennes Métropole et à la Communauté d'Agglomération de la Porte du Hainaut depuis 2010.



## 2.2 Facteurs de réussite d'une plateforme de mobilité

La conception et la mise en œuvre d'une plateforme demande :

- Un important travail de constitution et d'animation du partenariat socio-professionnel et institutionnel local

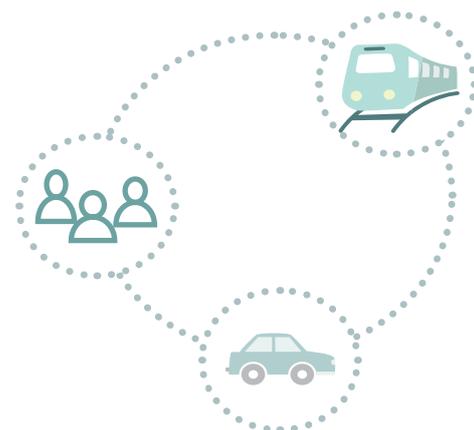
- Une phase de diagnostic approfondi permettant d'identifier les publics prioritaires, les besoins de mobilité des populations, les freins aux déplacements notamment pour l'accès à l'emploi et l'état des lieux de l'offre de transport local

- La constitution d'une offre de service à la mobilité adaptée aux besoins des publics prioritaires

- Un pilotage et une coordination qui s'inscrit dans les politiques publiques locales.

Sa pérennisation requiert une adaptation constante afin que la structure ajuste ses réponses aux besoins identifiés du territoire, une sensibilisation constante des prescripteurs (et notamment ceux travaillant dans le domaine du social, de l'emploi et de l'insertion par l'activité économique) et des employeurs, une information et une communication auprès de l'ensemble des publics.

Elle doit enfin déployer son intervention à une échelle territoriale pertinente (bassin de vie ou bassin d'emploi).



i Créé à l'initiative de Wimoov (anciennement Voiture & co) et de Total, le Laboratoire de la Mobilité inclusive réunit des acteurs majeurs impliqués dans le domaine : Ademe, AG2R La Mondiale, CNML (Conseil National des Missions Locales), la Croix-Rouge française, FACE (Fondation Agir Contre l'Exclusion), FARE, FASTT (Fonds d'Action Sociale pour le Travail Temporaire), Keolis, le Groupe La Poste, la Fondation MACIF, la Fondation d'Entreprise Michelin, Pôle Emploi, la Fondation PSA Peugeot Citroën, le Secours Catholique, Total, Transdev, Wimoov.



## 3. Des projets locaux

### 3.1 La mobilité inclusive en Hauts de France

Faciliter l'insertion professionnelle par un accompagnement à la mobilité est devenu un sujet prioritaire. Un certain nombre de projets existents, sont en réflexion ou en cours de développement dans la Somme (Vimeu), dans l'Oise (Beauvais et Creil), le Nord (Douai, Valenciennes, Fourmies).

Une démarche exploratoire sur la précarité énergétique liée au transport et à la mobilité à l'échelle de l'Aire Métropolitaine Lilloise a été réalisée en 2014-2015.

Les objectifs ont été de dresser un état des lieux des enjeux au regard des besoins de mobilité quotidienne, d'évaluer l'impact de l'évolution du coût d'utilisation de la voiture particulière sur la précarité énergétique des ménages ainsi que des politiques de transports en commun selon différents scénarii (optimisation du réseau TER existant, mise en place d'infrastructures nouvelles ou encore développement du covoiturage).

Tous ces projets s'appuient sur des solutions de mobilité alternatives et durables.

Les caractéristiques importantes de ces plateformes de mobilité inclusive sont décrites ci-dessous :

- Un projet sous maîtrise d'ouvrage publique (c'est-à-dire porté ou soutenu par une collectivité) et associant largement les prescripteurs (PLIE, CCAS, missions locales ...)

- Un rôle d'interface entre les opérateurs de mobilité, les opérateurs de l'insertion sociale et professionnelle, les citoyens et les différents relais du territoire (entreprises, administrations, lieux culturels et touristiques) et donc un service ouvert à tous les citoyens, avec des accompagnements renforcés pour les publics en empêchement de mobilité. Une articulation avec les dispositifs d'accompagnement existants, notamment ceux des départements, doit permettre d'optimiser les moyens.

De même, ces plateformes n'ont pas vocation à créer un système d'information multimodale mais elles doivent s'appuyer sur celles déjà présentes (SMIRT et SMTCO).

- Un rôle de guichet unique autour des questions de mobilité, notamment pour permettre une lisibilité forte des offres de mobilité sur le territoire, un accompagnement individualisé des demandeurs (bilan de compétences mobilité) et le recensement des déficits d'offre.



## 4. Zoom sur la mobilité dans le bassin minier, un territoire à enjeu

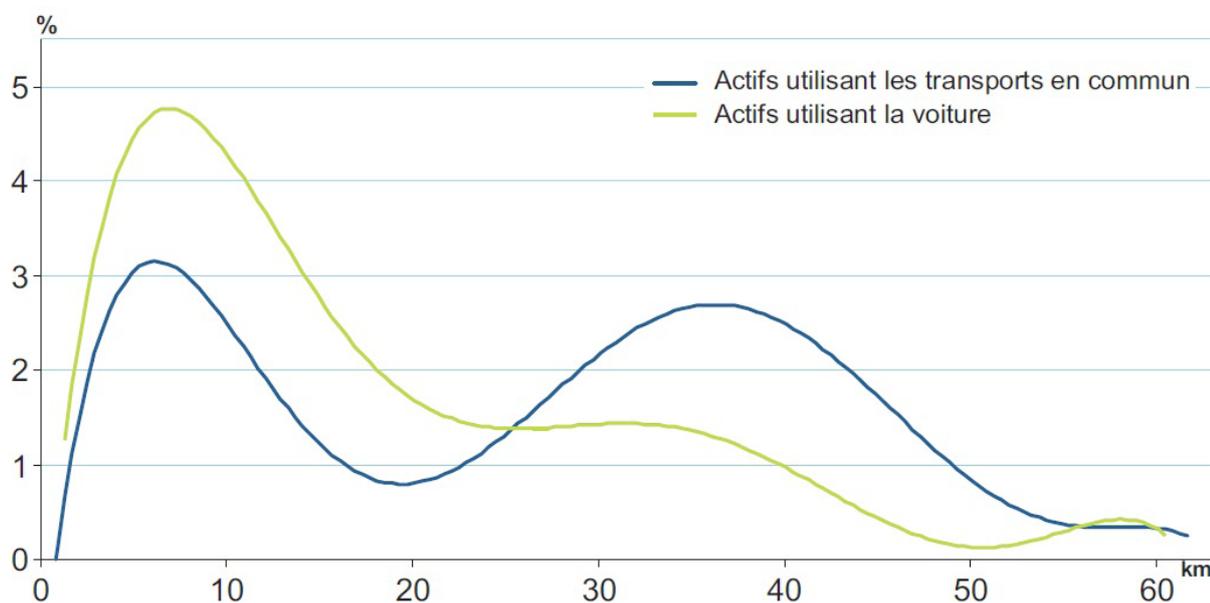
Une étude publiée en 2016 par l'INSEE, en collaboration avec la DREAL Hauts-de-France, s'est focalisée sur la problématique de la mobilité dans le bassin minier, autour des villes de Béthune, Lens et Douai.

Cette région possède un réseau routier conséquent, facilement accessible et étendu sur le territoire de façon homogène. Ainsi, malgré une bonne desserte et un assez bon réseau, les transports collectifs sont moins utilisés que la voiture.

Ils sont majoritairement empruntés pour de courts trajets ou pour se rendre à l'extérieur du bassin minier.

Si l'on observe le graphique ci-dessous, on remarque qu'il y a un certain potentiel de report modal de la voiture individuelle vers les transports collectifs (en se basant uniquement sur la distance parcourue comme critère). Par ailleurs, l'absence de ligne directe entre Lens et Douai participe à la faible activité des transports collectifs pour les déplacements de moyenne distance au sein du territoire.

### Distance parcourue par les actifs résidant sur le territoire de Lens, Douai ou Béthune lissée



Note de lecture : les courbes représentent la distribution par mode des distances parcourues par les actifs. La distance de 10 kilomètres est parcourue par près de 2.5% des actifs utilisant les TC (400 personnes) et par près de 4.5% des actifs utilisant la voiture (7 740 personnes). La distance de 40 kilomètres l'est par près de 2.5% des actifs utilisant les TC (400 personnes) et par moins de 1% des actifs utilisant la voiture (1 720 personnes).

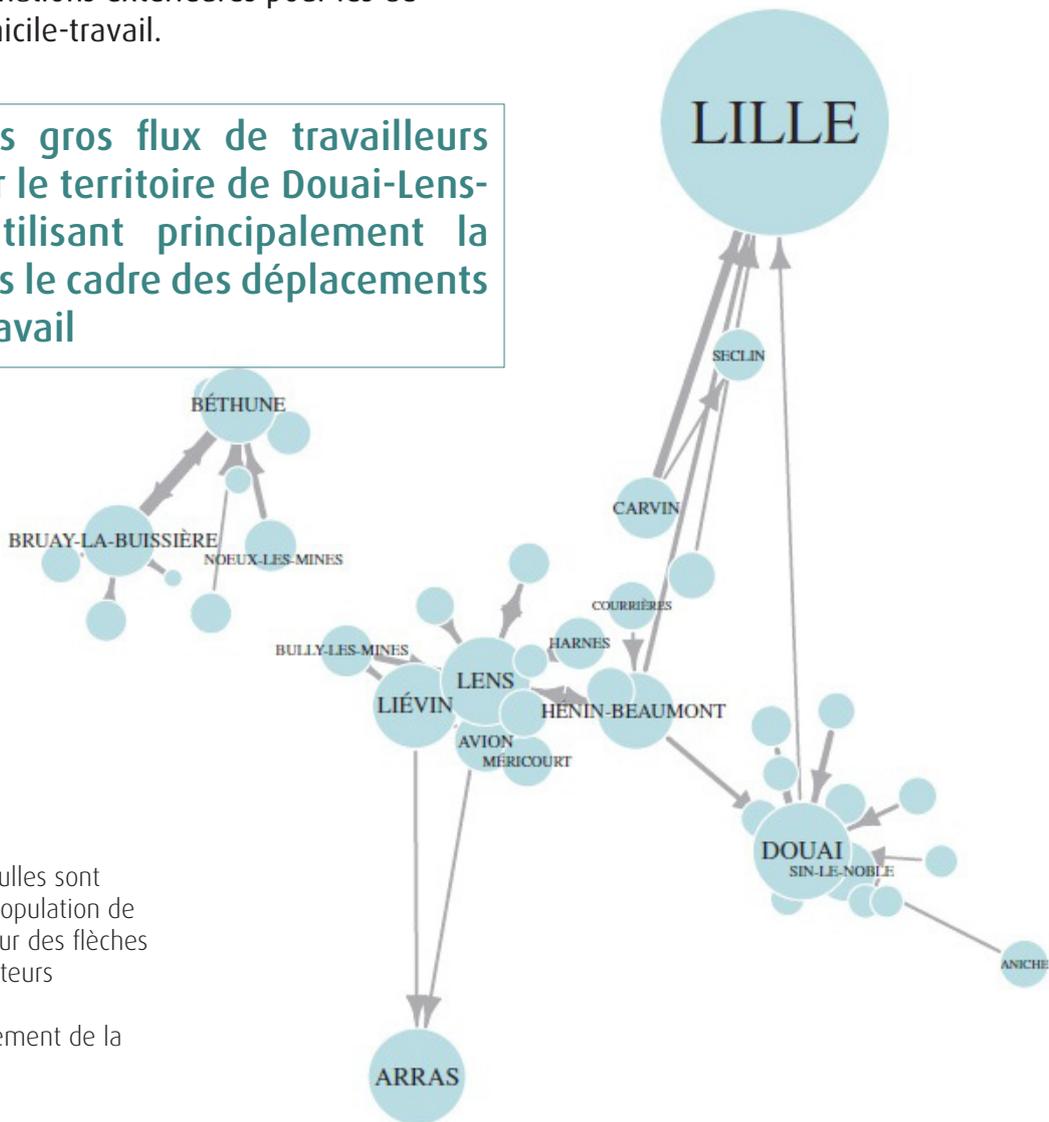
Source : Insee, recensement de la population 2011, Metric

Le bassin minier n'ayant plus autant d'emplois que lors de l'ère industrielle, de nombreux actifs travaillent désormais en dehors du territoire.

La métropole de Lille, et dans une moindre mesure l'agglomération d'Arras, constituent les principales destinations extérieures pour les déplacements domicile-travail.

**150 000** personnes effectuent des trajets domicile-travail vers Lille ou Arras chaque jour.

**Les 50 plus gros flux de travailleurs résidant sur le territoire de Douai-Lens-Béthune utilisant principalement la voiture dans le cadre des déplacements domicile-travail**



Note de lecture : les bulles sont proportionnelles à la population de la commune, l'épaisseur des flèches aux nombres de navetteurs

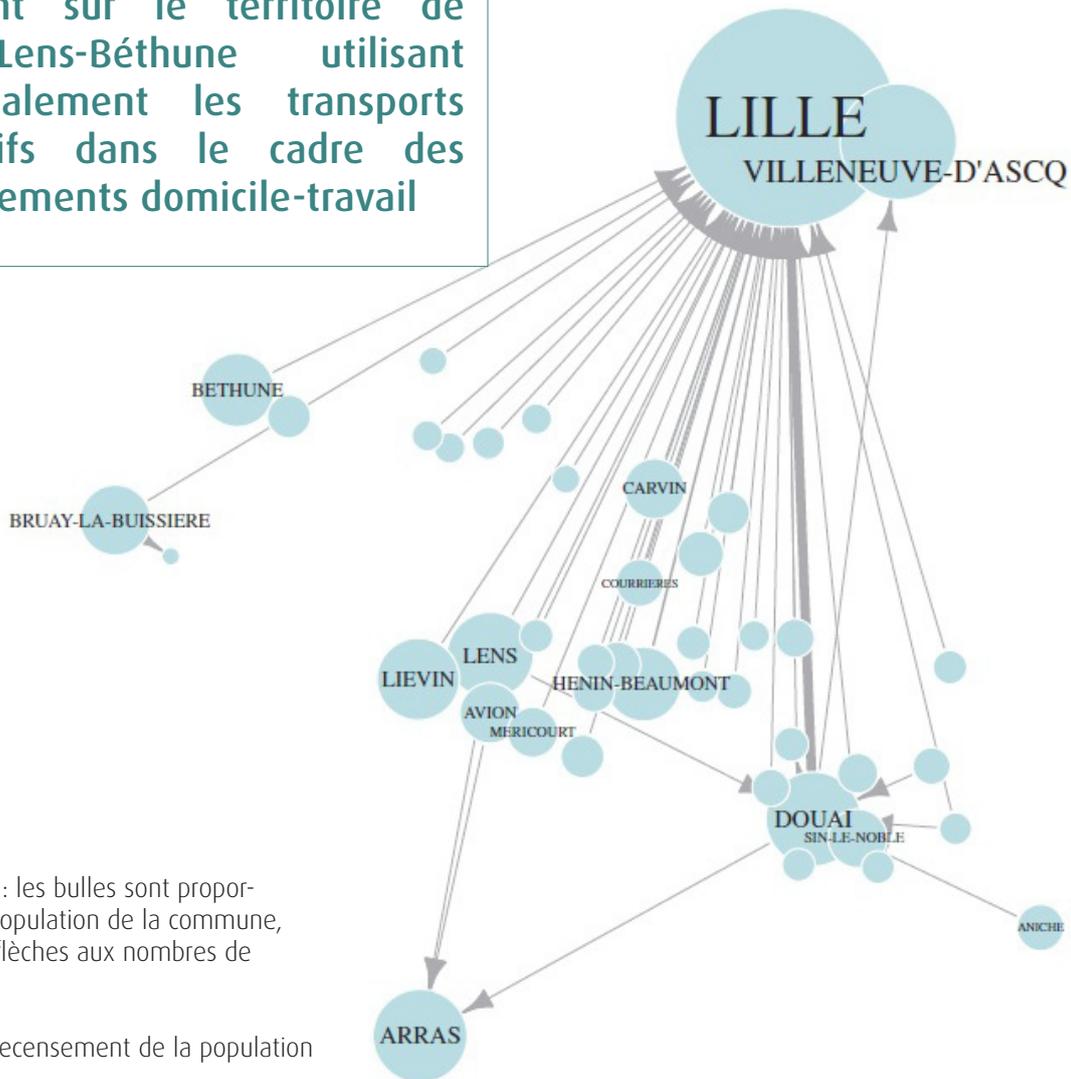
Source : Insee, recensement de la population 2011.

Utilisée par **83 % des actifs** (contre 77% au niveau régional), la voiture est le moyen de transport prédominant.

Ce résultat est principalement influencé par le temps de parcours. En effet, il est dans 84 % des cas inférieur à celui en transport collectif. Seuls les trajets entre Douai et Lille sont plus rapides à effectuer en transports collectifs.

Toutefois, d'autres critères entrent en compte lors du choix du mode de transport : le confort, le coût direct, la possibilité d'avoir une voiture de fonction, la prise en charge partielle du prix d'abonnement aux transports collectifs... Ils jouent un rôle non négligeable dans le choix du moyen de déplacement.

Les 50 plus gros flux de travailleurs résidant sur le territoire de Douai-Lens-Béthune utilisant principalement les transports collectifs dans le cadre des déplacements domicile-travail



Note de lecture : les bulles sont proportionnelles à la population de la commune, l'épaisseur des flèches aux nombres de navetteurs

Source : Insee, recensement de la population 2011.

Dans ce contexte, la mise en place de la mobilité inclusive dans le bassin minier de l'ancienne région Nord-Pas-de-Calais semble tout à fait pertinente.

La mobilité constitue un fort enjeu pour les politiques publiques sur ce territoire et l'améliorer aurait des retombées positives non seulement sur le cadre de vie des habitants, mais aussi

sur l'environnement, l'emploi et l'économie.

La consultation des usagers – actuels et potentiels – et la concertation avec les acteurs publics semble être le meilleur moyen de proposer une offre de transport adaptée et pertinente, où chacun y trouvera son compte.

Cette lettre a été co-rédigée par :

Yannick Paillet (ADEME)  
 Julia Mallet (Conseil Régional des Hauts-de-France)  
 Geoffrey Bernard (DREAL Hauts-de-France)

**Observatoire Régional des Transports**  
 55 rue Jules Barni 59019  
 Amiens cedex1  
 Tél. 03 22 82 92 07  
 Fax. 03 20 82 25 90  
<http://www.observatoire-transport-hauts-de-france.fr>



La lettre de l'ORT  
 N°52  
 Juillet 2017

Directeur de publication :  
 Vincent Motyka  
 Conception graphique :  
 Mission Communication  
 DREAL hauts-de-France

ISBN :  
 1299-9733