

La mobilité inversée : Un levier d'inclusion et de transition écologique pour les territoires fragilisés

La mobilité inversée, principe selon lequel les services se déplacent vers les individus plutôt que l'inverse, émerge comme une réponse innovante aux défis sociaux, économiques et environnementaux contemporains.

Dans un contexte marqué par l'étalement urbain, la précarité mobilité et la désertification des services publics, cette approche vise à réduire les inégalités d'accès, lutter contre l'isolement et accélérer la transition écologique.



La lettre de l'ORT - n°65

Sommaire

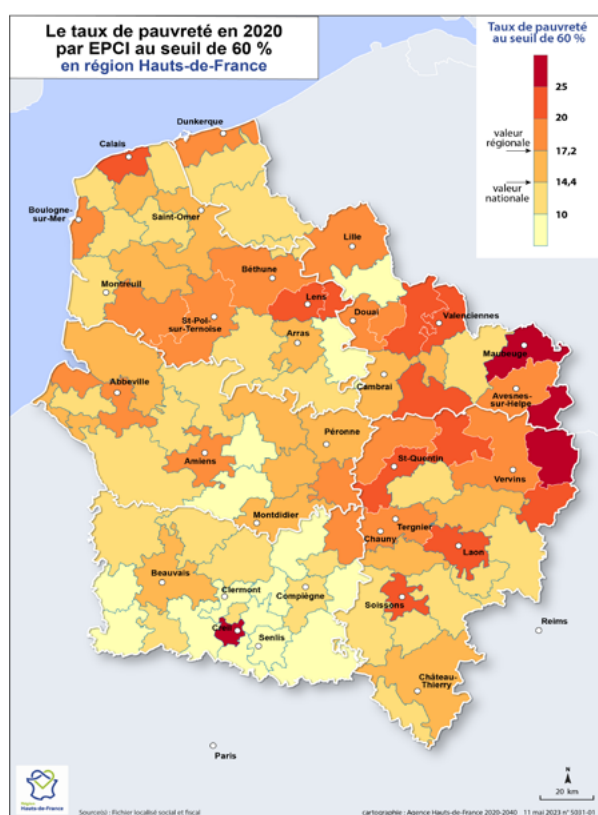
- [1. Les fondements de la mobilité inversée](#)
- [2. Exemples concrets de mobilité inversée](#)
- [3. Les bénéfices et limites de la mobilité inversée](#)
- [4. Perspectives et recommandations](#)
- [5. Financement et coûts de la mobilité inversée](#)
- [6. Conclusion](#)



Les Hauts-de-France, région particulièrement concernée par ces enjeux, offrent un terrain d'étude pertinent. Avec une **densité rurale élevée** (près de 30 % de la population vit dans un espace rural)⁽¹⁾, un **vieillissement démographique marqué** (22 % de la population a plus de 65 ans, contre 20 % en moyenne nationale)⁽²⁾ et un **taux de pauvreté supérieur à la moyenne** (17,2 % contre 14,4 % en France)⁽³⁾, la région fait face à des défis spécifiques d'accès aux services.

Les **disparités sont fortes** entre zones urbaines et rurales, mais aussi entre publics : les jeunes en précarité, les seniors isolés et les personnes à mobilité réduite ne bénéficient pas des mêmes opportunités selon leur lieu de résidence.

Pour exemple, le taux de pauvreté dans la région Hauts-de-France varie de 9,6 % à 22,8 %, et les ménages retraités pauvres sont plus souvent propriétaires de leur logement et habitent en milieu rural non périurbain⁽³⁾.



⁽¹⁾ 1,7 million d'habitants dans le rural, Insee 2023 : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/>

⁽²⁾ Evolution de la structure de la population, Insee 2022 : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=REG-32>

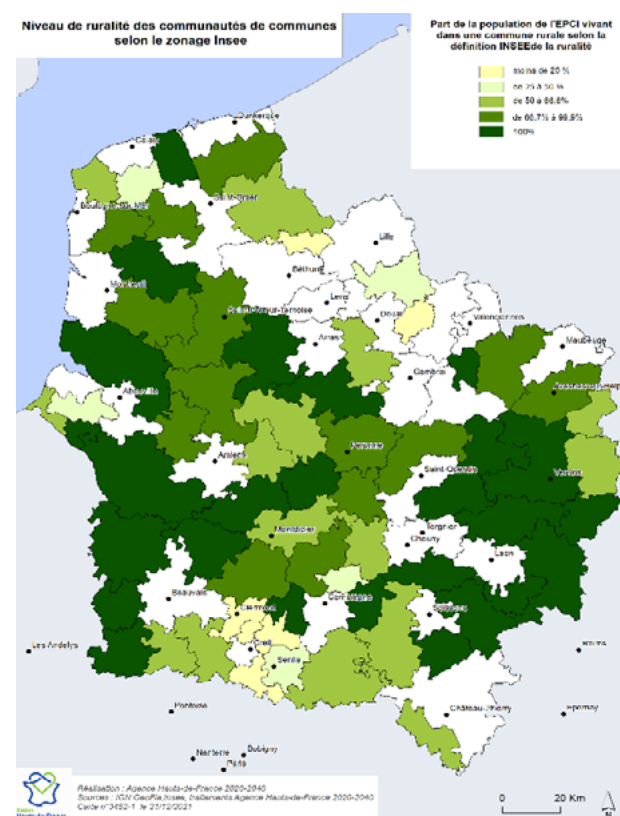
⁽³⁾ Les multiples visages de la pauvreté dans les Hauts-de-France : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/7675852>

Les **besoins varient selon les territoires** : les zones rurales souffrent davantage de l'éloignement des services de santé et des commerces, tandis que les quartiers périurbains et les villes moyennes sont confrontés à des enjeux d'insertion professionnelle et de précarité des jeunes.

Comment la mobilité inversée peut-elle répondre à ces défis, en particulier dans les Hauts-de-France ?

Quels sont les besoins différenciés selon les territoires et les publics ?

Et quels modèles organisationnels et financiers permettraient de pérenniser ces initiatives ?



1. Les fondements de la mobilité inversée

Origines et enjeux

La mobilité inversée s'inscrit en réponse à l'**étalement urbain**, à la **précarité mobilité** et à la **désertification des services publics**, notamment dans les territoires ruraux et périurbains.

Elle vise à :

- **réduire les inégalités** d'accès aux services essentiels (santé, culture, alimentation, emploi...) ;
- **lutter contre l'isolement** des populations éloignées ou fragilisées ;
- **accélérer la transition écologique** en limitant les déplacements individuels et en mutualisant les ressources.

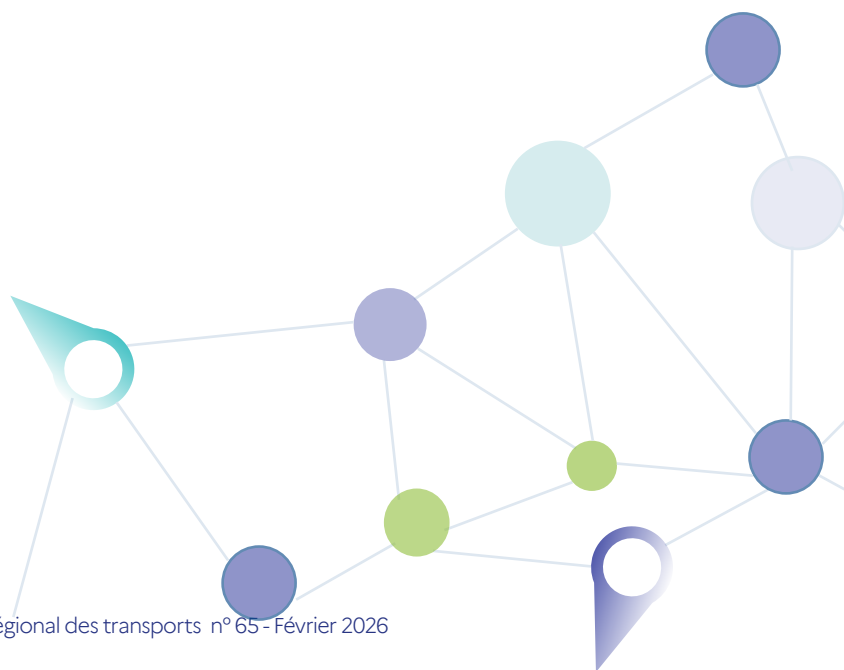
Publics cibles

Les initiatives de mobilité inversée s'adressent prioritairement aux :

- **personnes âgées** (notamment en milieu rural, où l'isolement est plus marqué) ;
- **personnes à mobilité réduite** (handicap, maladie, précarité) ;
- **populations éloignées des centres urbains** (zones rurales, quartiers périurbains) ;
- **publics en situation de précarité** (jeunes, chômeurs, travailleurs pauvres).

Objectifs

- **Accessibilité** : garantir à tous l'accès aux services de base ;
- **Inclusion sociale** : renforcer le lien social et la cohésion territoriale ;
- **Réduction des émissions de CO₂** : limiter les déplacements individuels polluants ;
- **Dynamisation des territoires** : soutenir l'attractivité et la vitalité des zones fragilisées



2. Exemples concrets de mobilité inversée

Dans les Hauts-de-France

L'Opéra Bus (Valenciennes)⁽⁴⁾ :

L'Opéra Bus, porté par l'ensemble baroque Harmonia Sacra, est un opéra itinérant qui sillonne la région pour **rendre la culture accessible à tous**, notamment aux publics scolaires, aux personnes à mobilité réduite et aux malades. Les artistes acceptent des cachets modérés pour proposer des tarifs accessibles, et l'infrastructure est reproduite en miniature dans les villages. Ce projet illustre la volonté de **démocratiser l'accès à la culture** dans les zones éloignées des grands centres urbains.



Épicerie solidaire dans le Pays de Mormal⁽⁵⁾ :

Les épiceries solidaires itinérantes sont particulièrement adaptées aux petites communes, territoires ruraux et éloignés où l'**exclusion sociale** peut être liée à un manque de mobilité (pas ou peu de transports en commun, faibles ressources, vieillissement de la population), un éloignement des structures publiques, médicales et culturelles, et une désertification des commerces de proximité. Elles reposent sur une

démarche « d'aller vers » pour toucher des **publics dits « invisibles »**, en recréant des liens entre cette population et les services publics pour prévenir le phénomène de non recours aux droits.

Portée par l'Association de Gestion des Services Spécialisés (AGSS) de l'Union Départementale des Associations Familiales (UDAF), cette épicerie solidaire sillonne quatre communes du Pays de Mormal (Landrecies, Bavay, Poix du Nord, Le Quesnoy) pour venir en aide aux habitants les plus défavorisés. Le projet, lauréat d'un appel à projets départemental sur les mobilités innovantes en milieu rural, propose une itinérance adaptée aux situations économiques locales et à la ruralité du territoire. Il permet aux populations éloignées des commerces d'**accéder à des produits de première nécessité à prix réduits** (les prix de vente allant de 10 % à 30 % des prix moyens du marché), tout en bénéficiant d'un **accompagnement social**.



ÉPICERIE SOLIDAIRE ITINÉRANTE

A TRAVERS CHAMPS



⁽⁴⁾ Operabus :
<https://www.operabus.fr/images.html>

⁽⁵⁾ Epicerie solidaire « A travers champs du Pays de Mormal, AGSS de l'UDAF :
<https://www.agss.fr/epicerie-itinerante/>

La Cravate solidaire de Lille ⁽⁶⁾ :

Cette association lutte contre les **discriminations à l'embauche** et **favorise l'insertion professionnelle**.

Depuis 2021, elle dispose d'un camion aménagé et itinérant, « La Cravate Solidaire Mobile », qui permet d'accompagner les candidats en situation de précarité dans les zones éloignées de Lille (Lens, Douai, Armentières, Dunkerque).

L'association propose des **ateliers de préparation aux entretiens d'embauche** (CDI, CDD, entrée en formation, stage, contrat pro, alternance, service civique, jobdating, contrats d'insertion...) constitués de 3 modules :

- conseil en image : don d'une tenue professionnelle que le candidat choisit sur les conseils de conseillers en image bénévoles ;
- coaching RH : simulation d'entretien réalisée par un binôme de coachs bénévoles spécialistes des ressources humaines, du recrutement et de l'insertion professionnelle ;
- shooting photo : permet de réaliser une photo de CV dans un studio professionnel tout en travaillant sur l'estime et la confiance en soi à travers le prisme de la photographie.

En 2024, plus de **2 000 candidats ont été accompagnés**, illustrant l'adaptation des services aux besoins des publics précaires et éloignés.



⁽⁶⁾ La cravate solidaire : <https://lacravatesolidaire.org/actions>

⁽⁷⁾ La boussole 1&2 : <https://www.cc2so.fr/france-service-la-boussole>

La boussole 1&2 ⁽⁷⁾ de la communauté de communes Somme Sud-Ouest :

Le car France Services La Boussole (transformation d'un car scolaire de 54 places : coût 250 000 €) sillonne l'ensemble des communes rurales du territoire depuis 2022.

Il permet d'apporter les mêmes services qu'un accueil fixe, au plus près des habitants, dans un territoire vaste et rural (40 habitants au kilomètre carré). À bord, les usagers bénéficient :

- d'un **espace d'accueil** et de **confidentialité** ;
- de **postes informatiques** et du **Wi-Fi** ;
- d'un **accompagnement administratif** complet.

À noter, La Boussole accueille également la Halte Répétition Itinérante (HRI), un service qui se déplace dans les communes pour offrir aux aidants et aux personnes fragilisées des **moments de répit, d'échange et d'activités adaptées**, ainsi que diverses **activités liées à l'animation sociale**, notamment celles proposées par l'Astrolabe (ex-centre social de Beaucamps-le-Vieux).

En 2024, La Boussole, dispositif financé par l'Agence Régionale de Santé, le Département, la Caisse d'Allocations Familiales (CAF) et l'État, a accueilli 3 300 personnes pour France services, **4 800 depuis le début de l'année 2025**.

Depuis peu, La Boussole a une petite cousine : La Boussole 2 (investissement de 200 000 €). Avec son gabarit réduit, elle est très pratique pour se faufiler dans tous les villages du territoire. Sa spécificité ? Sur certains créneaux, il est possible de faire **réaliser sa carte nationale d'identité ou son passeport**.



Dans d'autres régions

À vos soins (association à but non lucratif basée à Saint-Nazaire) ⁽⁸⁾ :



L'association À vos soins a lancé en 2017 le MarSOINS, un **camion médicalisé** itinérant qui propose des **actions de prévention** et de **dépistage gratuites** dans les quartiers et zones rurales. Ce projet, qui s'adresse particulièrement aux personnes éloignées du parcours de soins, a essaimé dans plusieurs territoires du Grand Ouest.

Le camion se déplace dans les quartiers de Saint-Nazaire et dans plusieurs territoires du Grand Ouest (Pays de Châteaubriant-Derval, Finistère, Roche-sur-Yon, Pontivy, etc.), permettant de toucher des publics variés et éloignés des structures de santé classiques.

L'association propose des **bilans de santé**, **dépistages** (diabète, hypertension, etc.), **ateliers d'éducation à la santé**, et **accompagnement vers le parcours de soins** si nécessaire.

Depuis son lancement, le MarSOINS a dispensé **16 958 dépistages** et accueilli **3 474 personnes** en collectif, démontrant son impact sur la **réduction des inégalités d'accès aux soins**.



⁽⁸⁾ Le MarSOINS : <https://www.lemarsoins.fr/statistiques/>

⁽⁹⁾ Pimms Mediation : <https://www.pimmsmediation.fr/>

Retrouvez le rapport d'impact 2025 sur le site de l'association :

<https://www.lemarsoins.fr/statistiques/>

Point d'information, de médiation, multi-services (PIMMS) Médiation Lyon Métropole (Auvergne-Rhône-Alpes) ⁽⁹⁾ :



En septembre 2025, le PIMMS Médiation Lyon Métropole a inauguré un nouveau site à Vaise (quartier de Lyon), dans le cadre de son développement en milieu urbain et périurbain.

Ce PIMMS mobile se déplace dans plusieurs quartiers pour **faciliter l'accès aux services publics** et aux **démarches administratives**, notamment pour les publics éloignés du numérique ou en situation de précarité. Il propose un **accompagnement personnalisé pour les démarches en ligne** (CAF, Pôle Emploi, impôts, etc.), ainsi que des **ateliers d'initiation au numérique**. Ce dispositif s'inscrit dans une logique de mobilité inversée, en rapprochant les services des habitants plutôt que l'inverse.

Le PIMMS Lyon Métropole compte 7 sites d'accueil répartis sur le territoire (Lyon-Vaise, Bron, Villeurbanne, Rillieux-La-Pape, Lyon-Mermoz, Vaulx-en-Velin, Lyon-États-Unis), couvrant ainsi une large partie de la métropole. Ces sites sont labellisés France Services, ce qui leur permet d'offrir un guichet unique pour les démarches administratives.

Le PIMMS a été créé en 1995 par 7 entreprises (EDF, ENEDIS, ENGIE, KEOLIS, SNCF, Eau du Grand Lyon, La Poste), toujours engagées aujourd'hui, aux côtés de la Métropole, de la Préfecture du Rhône et des communes d'implantation.

Le PIMMS repose sur un modèle mixant subventions publiques (Métropole, État, communes), partenariats avec les entreprises fondatrices, et prestations de service (accompagnement des clients EDF, La Poste, etc.).

France Mobilités évalue le coût d'un PIMMS mobile à 40 000 € en investissement et 31 000 € en fonctionnement/exploitation annuel.⁽¹⁰⁾



3. Les bénéfices et limites de la mobilité inversée

Avantages de la mobilité inversée :

La mobilité inversée, qui consiste à rapprocher les services publics, les commerces ou les emplois des zones rurales ou périurbaines plutôt que de déplacer les habitants vers les centres urbains, présente de nombreux atouts. Elle **réduit les inégalités territoriales** en offrant un **accès équitable aux services essentiels** (santé, éducation, administration) pour les populations éloignées des grands pôles. Cela permet de limiter l'exode rural et de revitaliser les territoires en déclin démographique, en maintenant une activité économique locale.

Sur le plan environnemental, la mobilité inversée **diminue les déplacements** pendulaires et donc les **émissions de CO₂** liées aux transports individuels. Elle favorise aussi une **meilleure qualité de vie** pour les habitants, en réduisant le temps et le stress liés aux trajets quotidiens. Enfin, elle peut **stimuler l'innovation** en encourageant le développement de services numériques, de télétravail ou de plateformes collaboratives adaptées aux besoins des territoires.

Limites et défis de la mobilité inversée :

Malgré ses avantages, la mobilité inversée se heurte à plusieurs obstacles structurels. Le premier **défi est économique** : les coûts d'implantation et de maintien de services décentralisés sont souvent plus élevés que dans les zones densément peuplées, en raison d'une moindre rentabilité et d'une fréquentation plus faible.

La fragmentation des initiatives et le manque de coordination entre acteurs publics et privés peuvent aussi limiter l'efficacité des dispositifs. Un autre enjeu majeur est l'**adaptation des infrastructures** : les territoires ruraux ou périurbains ne disposent pas toujours des réseaux numériques, des transports collectifs ou des équipements nécessaires pour accueillir ces services.

Enfin, la **résistance au changement** de la part des usagers ou des professionnels, habitués à une centralisation des services, peut freiner l'adoption de ces nouvelles solutions.

⁽¹⁰⁾ Site France Mobilités : <https://www.francemobilites.fr/solutions/pimms-msap-mobile>

4. Perspectives et recommandations

Pour que la mobilité inversée devienne une réalité durable, plusieurs pistes peuvent être explorées. **Renforcer la coopération entre collectivités locales, État et acteurs privés** est essentiel pour mutualiser les moyens et éviter les doublons. Il est aussi crucial **d'investir dans les infrastructures numériques** (fibre, 5G) et **les transports doux** (covoiturage, vélos en libre-service) pour faciliter l'accès aux services.

La **formation et l'accompagnement des populations** sont également nécessaires pour favoriser l'appropriation des nouveaux outils et services.

Enfin, la mobilité inversée doit s'inscrire dans une **stratégie globale d'aménagement du territoire**, intégrant les **enjeux de transition écologique, de cohésion sociale et de développement économique local**.

5. Financement et coûts de la mobilité inversée

Sources de financement possibles

Plusieurs leviers financiers peuvent être mobilisés pour soutenir la mobilité inversée :

- **subventions publiques** ⁽¹¹⁾ : fonds vert et DETR/DSIL (préfecture), appels à projets « Mieux Manger pour Tous » (épiceries solidaires mobiles) de la Direction Régionale de l'Économie, de l'Emploi, du Travail et des Solidarités (DREETS), Agences Régionales de santé, Direction Départementale de l'Emploi, du Travail et des Solidarités (DDETS), Région, Départements (appels à projet), appels à projets de l'ADEME, CAF ;
- **partenariats public-privé** ⁽¹²⁾ : collaboration avec des entreprises locales, des opérateurs de services ou des fondations pour cofinancer des projets (exemples : appel à projet mobilité pour tous de la Sanef, financement de la fondation MACIF) ;
- **plateformes collaboratives dédiées aux projets solidaires** (Ulule, Miimosa...) ?

Coûts à anticiper

Les coûts varient selon les projets, mais on peut distinguer :

- **investissements initiaux** : aménagement de locaux, acquisition de matériel, développement de plateformes numériques ;
- **coûts de fonctionnement** : salaires, maintenance, communication, gestion des services ;
- **coûts indirects** : formation des usagers, adaptation des infrastructures existantes.

Une évaluation précise des besoins et une recherche active de financements croisés sont donc indispensables pour assurer la viabilité économique de ces initiatives.

Pour exemple, le budget moyen d'une épicerie itinérante est de 124 400 € par an (Source : observatoire des épiceries solidaires, janvier 2025). ⁽¹³⁾ Les principales dépenses portent sur les salaires (49,81 %), l'assurance et les charges locatives (26,04 %), l'achat de denrées (17,12 %), le loyer (3,67 %) et le véhicule (3,36 %).

⁽¹¹⁾ Site internet Aides Territoires : <https://aides-territoires.beta.gouv.fr/>

⁽¹²⁾ Fonds privés, sites liés à des appels à projets : <https://www.fondation-macif.org/actualites/la-mobilite-inversee-c-est-quoi>
<https://www.groupe.sanef.com/fr/actualite/Appel-a-projets-mobilite-pour-tous-2025>
<https://fondation-rte.org/actualite/maitriser-la-distance>

⁽¹³⁾ Observatoire des épiceries solidaires (janvier 2025) : https://andes-france.com/wp-content/uploads/2024/10/VF_Observatoire_Jan-25.pdf

6. Conclusion

La mobilité inversée se présente comme un levier puissant d'inclusion sociale et de transition écologique, mais aussi comme un défi organisationnel et financier. Son développement dans les Hauts-de-France, région marquée par des disparités territoriales et sociales, illustre son potentiel pour répondre aux besoins différenciés des populations.

Cependant, sa généralisation nécessitera une coordination renforcée entre tous les acteurs et une adaptation constante aux réalités du terrain.



POUR ALLER PLUS LOIN

Guide UTPF 2025, Mobilité des seniors :

https://www.utpf-mobilites.fr/system/files/2025-11/Guide_MobilitesDesSeniors_VF.pdf

Le Laboratoire de la Mobilité Inclusive :

<https://www.mobiliteinclusive.com/mobilite-inclusive-de-quoi-parle-t-on/>

Plus d'informations sur la Loi d'Orientation des Mobilités
sont accessibles dans les fiches descriptives disponibles sur
le site de [France Mobilité](https://france-mobilites.fr)



Observatoire Régional des Transports

53 rue de la Vallée
80 040 Amiens cedex1
Tél. 03 22 82 92 07

La lettre de l'ORT N°65
Février 2026

Directeur de publication :
Julien LABIT

Directeur Régional de l'environnement,
de l'aménagement et du logement des Hauts-de-France

Rédaction : DREAL Hauts-de-France/SMI

Conception graphique : DREAL Hauts-de-France - Mission Communication

Crédits photos : Département du Nord (page1)

- L'Opéra Bus (page 4)

- L'Épicerie Solidaire (page 4)

- La Cravate solidaire (page 5)

- La Boussole (page 5)

- Le MarSoins (page 6)

- Pimms Médiation (page 6, 7)



<https://www.observatoire-transports-hauts-de-france.fr/>



[x.com/ORT_HDF](https://twitter.com/ORT_HDF)



<https://www.linkedin.com/in/ORTHDF>



LA MOBILITÉ EST EN NOUS

