

Forum mobilité Cerema

1^{er} septembre 2026

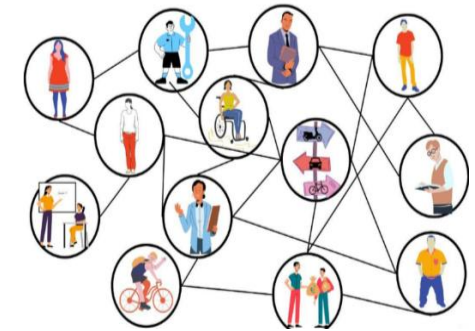
Eric Labadie : Commissaire à la lutte contre la pauvreté

1. La mobilité solidaire : une tentative de définition

La LOM : un premier pas organisationnel pour la mobilité solidaire

La **Loi d'Orientation des Mobilités** consacre dans le code des transports, le «*Droit à la mobilité* » et la notion de mobilité solidaire, dans les compétences des organisations territoriales.

- Elle stipule que « *L'organisation des mobilités sur l'ensemble du territoire doit satisfaire les besoins des usagers et rendre effectifs le droit qu'a toute personne, y compris celle dont la mobilité est réduite ou souffrant d'un handicap, de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens, y compris ceux faisant appel à la mobilité active* ».
- La Loi a également créé les **Plans d'Action en faveur de la Mobilité Solidaire (PAMS)** visant à coordonner les interventions pour la mobilité du quotidien des plus fragiles. Le pilotage en a été confié aux Régions, cheffe de file de la mobilité, et aux Départements, en coordination avec les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM).



« La mobilité inclusive, solidaire et durable se caractérise par la prise en compte des besoins des publics les plus vulnérables afin de garantir à toutes et tous le droit de se déplacer dans le respect des impératifs écologiques et des réalités territoriales de ces publics, et assure un niveau minimum de service de mobilité dans chaque bassin de vie. A noter que cet enjeu recouvre un double impératif, aider les bénéficiaires à pouvoir se déplacer à court terme mais aussi sur le long terme, en accompagnant ces publics vers un changement de modèle et investir dans des solutions collectives.»*

Afin de lutter contre cette précarité, les acteurs de la mobilité inclusive, solidaire et durable, œuvrent avec des services différents au travers d'une double approche :

- **Savoir bouger** : conseil en mobilité, auto-écoles et vélo-écoles solidaires
- **Pouvoir bouger** : garages et loueurs solidaires, covoiturage solidaire, autopartage solidaire et transport d'utilité sociale

Ainsi, **les plateformes de mobilité** recensent et fédèrent ces services et initiatives de mobilité de proximité, et contribuent à les renforcer.

**Filière Française de la Mobilité Inclusive Solidaire et Durable*

2. La mobilité solidaire : une réponse aux inégalités

EN QUELQUES CHIFFRES L'INÉGALITÉ DEVANT LA MOBILITÉ*

UNE INÉGALITÉ QUI IMPACTE LE QUOTIDIEN

36 % de la population a déjà renoncé à faire des démarches administratives.

30 % à se rendre à un rendez-vous médical.

37 % à rendre visite à ses proches.

26 % à faire des courses alimentaires.

(source : Étude « La mobilité et l'accès des Français aux services de la vie quotidienne », enquête ELABE-LMI réalisée en mai 2018)

UNE INÉGALITÉ TERRITORIALE

1/3 des Français vivent en zones peu denses, dont **65 %** des seniors.

78 % des habitants de communes rurales ne disposent que de leur véhicule pour se déplacer.

(source : Observatoire national de la politique de la Ville - 2017)

UNE INÉGALITÉ ÉCONOMIQUE

25 % du revenu : c'est la part du budget consacré à la mobilité chez les populations les plus vulnérables.

(source : Observatoire des inégalités, Jean-Pierre Orleuil)

1 jeune sur 2

ne s'inscrit pas au permis pour des raisons financières.

(source : étude OpinionWay pour Osactu/Point)

UNE INÉGALITÉ LIÉE AUX CAPACITÉS

+ de 15 millions de personnes ont un handicap consécutif à une maladie invalidante.

9,6 millions vivent avec un handicap auditif, moteur, visuel, psychique ou cognitif.

(source : INSEE)

29 % de personnes ont déjà renoncé à des déplacements par peur de se perdre.

22 % par incapacité à construire son itinéraire.

(source : Étude « La mobilité et l'accès des Français aux services de la vie quotidienne », enquête ELABE-LMI réalisée en mai 2018)

* Chiffres issus de l'infographie site [TOUS MOBILES](#)

3. La mobilité solidaire : une multiplicité de réponses



QUELLES SONT LES PRINCIPALES ACTIVITÉS OPÉRÉES PAR LES ACTEURS DE L'ÉCOSYSTÈME ?

LE CONSEIL
EN MOBILITÉ INCLUSIVE PAR
70 %
DES ACTEURS

LA LOCATION OPÉRÉE PAR
51 %
DES ACTEURS DE
LA MOBILITÉ INCLUSIVE

LA FORMATION AU CODE/À L'ASR
(ATTESTATION DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE) PAR
34 %
DES ACTEURS DE LA MOBILITÉ INCLUSIVE

QUEL EST LE COÛT DE FONCTIONNEMENT DES STRUCTURES ?

LES CHARGES
SALARIALES
REPRÉSENTENT EN MOYENNE
60 %

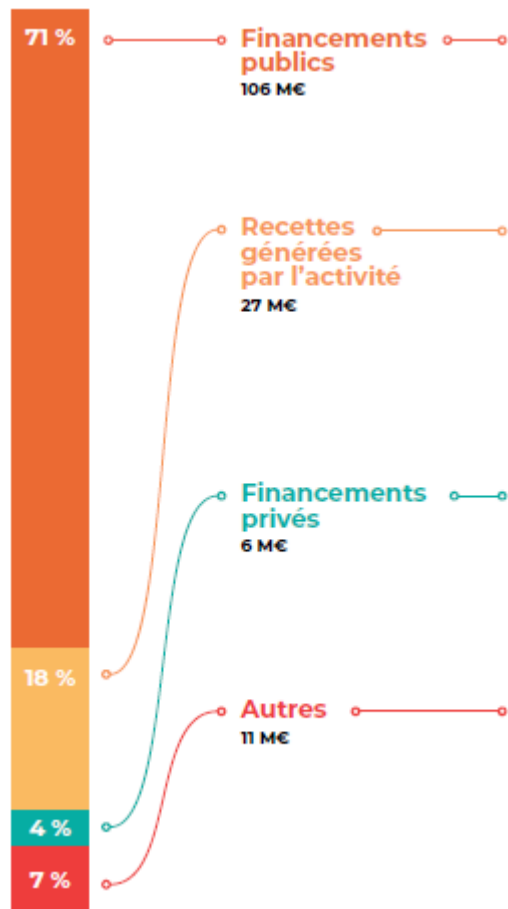
AUTRES ACHATS ET
CHARGES EXTERNES
REPRÉSENTENT ENVIRON
20 %

LES DOTATIONS
AUX AMORTISSEMENTS ET AUX
PROVISIONS REPRÉSENTENT EN MOYENNE
5 À 10 %

9 acteurs sur 10 sont
des associations
loi 1901

23% de structures
d'insertions par l'activité
économique

50% des structures
ont recours au
bénévolat



150
MILLIONS
D'EUROS
DE BUDGET ANNUEL

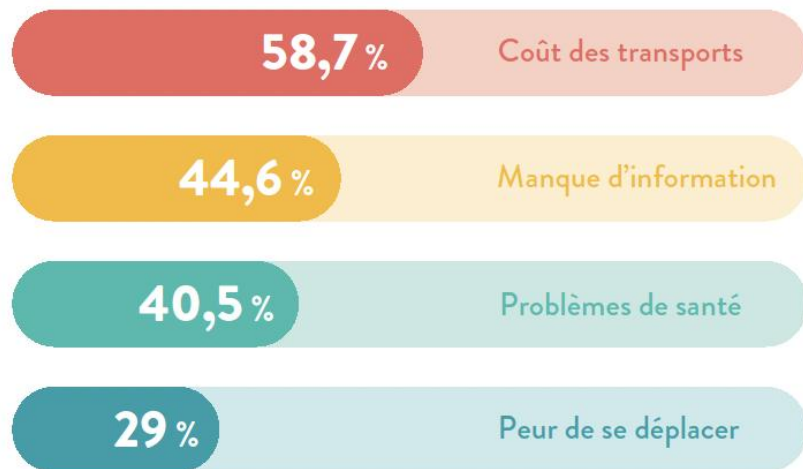


200 000
PERSONNES ACCOMPAGNÉES

4. La mobilité solidaire : une démarche indispensable

DE MULTIPLES FREINS À LA MOBILITÉ...

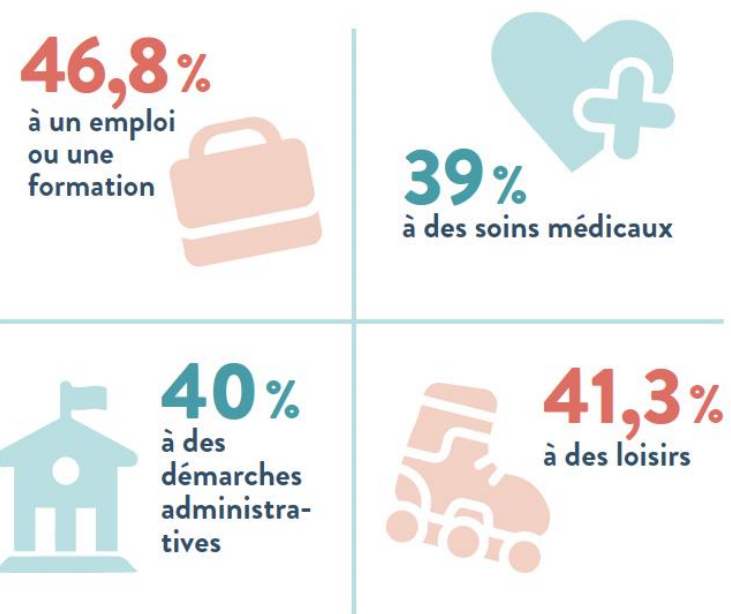
Des obstacles souvent cumulés,
qui limitent la capacité à se déplacer



1  **5**
personne sur
cumule au moins 2 freins

ET DES CONSÉQUENCES LOURDES SUR LA VIE QUOTIDIENNE

Face à ces obstacles, de nombreuses personnes
renoncent à des besoins essentiels



UN ACCÈS FACILITÉ AUX DROITS ESSENTIELS ET UNE QUALITÉ DE VIE AMÉLIORÉE

Les personnes accompagnées par le programme Tims déclarent

Un accès rétabli

aux démarches administratives

69 %

à l'emploi et la formation

64 %

aux soins médicaux

58 %

aux loisirs

53 %

aux courses et achats du quotidien

53 %

Une amélioration de



leur isolement

86 %



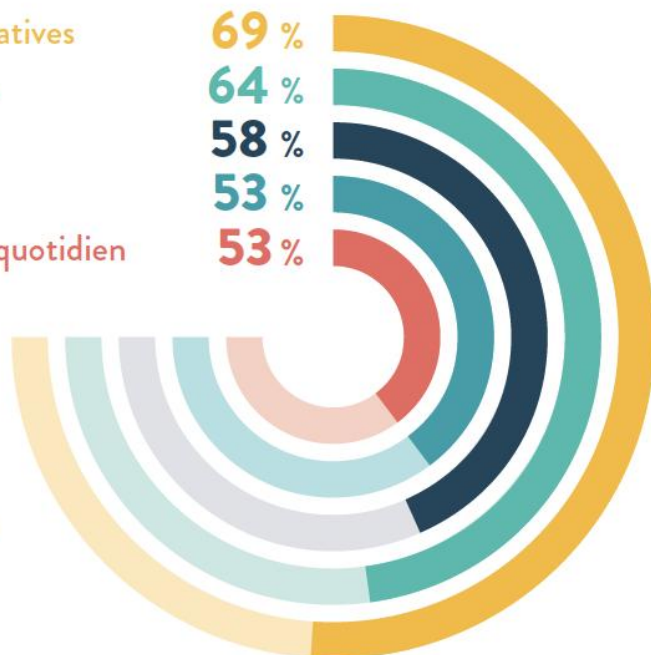
leur qualité de vie

75 %



leur autonomie

54,5 %



UN CHANGEMENT DURABLE DES PERCEPTIONS

63 %

des personnes accompagnées ont une vision
plus positive de la **mobilité durable et inclusive**.

Une mobilité vue comme étant :
utile • accessible • économique