



# **Expériences d'accompagnement personnalisé pour faciliter les mobilités en milieu rural et périurbain**

Rapport d'étude  
juin 2019

Le présent rapport fait suite à une commande d'étude relative à l'accompagnement personnalisé pour faciliter les mobilités en milieu rural et périurbain, passée au Cerema en 2017 par la Direction générale des infrastructures de transport et de la mer (DGITM) du Ministère chargé des transports.

Rodolphe Pitre du Cerema Centre-Est a réalisé les divers entretiens et a rédigé ce rapport avec la participation de Maxime Jean et Géraldine Bonnet.

Jean-Paul Birchen du Cerema Territoires et Ville a assuré le pilotage et la mise en forme finale de l'étude.

Nous adressons nos remerciements aux différentes personnes interviewées ainsi qu'aux relecteurs :

- Marina Lagune, Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
- Gérôme Charrier du Cerema Territoires et ville

## Avertissement

*Ce rapport, élaboré par le Cerema, n'engage pas la Direction Générale des Infrastructures de Transport et de la Mer qui en est le commanditaire.*

# Sommaire

<b>1. Définitions.....</b>	<b>5</b>
A) Les espaces périurbains et ruraux.....	6
B) La notion d'accompagnement personnalisé.....	9
<b>2. Contexte et enjeux.....</b>	<b>11</b>
A) Les pratiques de mobilité dans les espaces périurbains et ruraux.....	12
B) Les difficultés de mobilité dans les espaces peu denses.....	14
C) Les dispositifs de politiques publiques existants.....	18
<b>3. Les acteurs.....</b>	<b>20</b>
A) Les différents types d'acteurs et de relations contractuelles.....	21
1- Une multiplicité d'acteurs au titre de plusieurs compétences.....	21
2- Le statut des acteurs de l'accompagnement personnalisé oriente la mise en œuvre des actions (financements et bénéficiaires).....	24
B) Les plateformes et agences de mobilité.....	26
1- Les agences / centrales de mobilité.....	26
2- Les plateformes de mobilité.....	29
C) Les structures de conseil en énergie et de protection de l'environnement.....	32
1- Les agences locales de l'énergie et du climat (ALEC).....	33
2- Les parcs naturels régionaux.....	34
<b>4. Types d'actions et expériences d'accompagnement personnalisé.....</b>	<b>35</b>
A) Les aides immatérielles (diagnostic, information, formation).....	37
1- Les diagnostics de mobilité / bilan de compétences mobilité.....	37
2- Le marketing individualisé.....	37
3- L'apprentissage théorique et pratique de la mobilité.....	40
4- L'animation, l'information, la sensibilisation.....	43
B) Les aides matérielles.....	47
1- La location de vélo et de vélo à assistance électrique.....	47
2- Le prêt de vélo à assistance électrique.....	49
3- La mise à disposition de 2 roues motorisés et de véhicules.....	50
4- Le garage solidaire.....	52
5- Le transport d'utilité sociale.....	53
C) Les aides financières.....	54
1- L'aide à l'achat d'un vélo à assistance électrique.....	54
2- Les aides financières au permis de conduire.....	58
3- Le microcrédit.....	58
4- La tarification sociale et solidaire des réseaux de transport.....	59
<b>5. Les enseignements.....</b>	<b>60</b>
1- Peu de services d'accompagnement personnalisé « tous publics » mais de nombreuses actions pour des publics en insertion ou en retour à l'emploi.....	61
2- Peu d'évaluations solides des actions d'accompagnement.....	63
3- Plusieurs types d'acteurs proposent de l'accompagnement personnalisé via des structures souvent financièrement fragiles.....	66
4- Des solutions de mobilité d'abord liées à l'existence et aux compétences d'une ingénierie locale à soutenir et souvent à créer.....	67
<b>Bibliographie.....</b>	<b>68</b>
<b>Liste des abréviations.....</b>	<b>70</b>
<b>Table des matières.....</b>	<b>71</b>
<b>Annexes.....</b>	<b>73</b>
1- Annexe A - Carte des AOM soumises à PDU obligatoires.....	73
2- Annexe B - Exemple de programme de transport personnalisé.....	74
3- Annexe C - Les dispositifs juridiques existants.....	75

En milieu rural et périurbain, les déplacements quotidiens portent sur des distances importantes, souvent supérieures à 30 km. L'usage de la voiture personnelle y est prédominant<sup>1</sup> faute à ce jour d'alternative efficace. Dans ces territoires, la faculté de se déplacer est un enjeu capital, car elle conditionne l'accès aux différents services, de santé, d'éducation, de consommation et également à l'emploi. L'exigence de mobilité est devenue une norme<sup>2</sup> et ceux qui ne peuvent y répondre voient leurs capacités d'intégration sociale et professionnelle minorées.

La stratégie pour le développement de la mobilité propre (SDMP) élaborée par le ministère de la transition écologique et solidaire en application de l'article 40 de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte porte une attention particulière aux enjeux de prévention de la précarité énergétique et au développement des alternatives à la voiture particulière pour les habitants des zones rurales et périurbaines.

Dans ce cadre, la DGITM a demandé au Cerema de recenser et de tirer les enseignements des expériences d'accompagnement personnalisé pour faciliter les mobilités en milieu rural et périurbain, notamment au regard de l'insertion professionnelle.

La présente étude capitalise des travaux menés antérieurement ou en parallèle et une série d'entretiens conduits au sein de six structures qui portent la réalisation ou la coordination de ce type d'actions à travers des « plateformes de mobilité » ou autres dispositifs : l'agence locale de l'énergie de la Loire, le PNR des Grands Causses, la centrale de mobilité du Nord Isère, la plateforme de mobilité de l'Autunois Morvan, la région Auvergne Rhone-Alpes et celle de Bourgogne Franche-Comté. Ces entretiens ont été enrichis par des recherches internet et bibliographiques pour mieux comprendre les ressorts de leurs actions. Ainsi des témoignages directs ou provenant d'autres ressources viendront illustrer les propos. L'étude ne vise nullement à décrire exhaustivement les multiples expériences existantes. Elle détaille et analyse à travers quelques exemples les différents types de structures, d'organisation, d'actions et de publics qui constituent l'accompagnement personnalisé en métropole.

Après avoir défini l'accompagnement personnalisé et les milieux ruraux et périurbains concernés par les actions, l'étude fait le point sur les enjeux pour la mobilité des habitants et des actifs et le contexte des territoires ruraux et périurbains concernés par l'accompagnement personnalisé. Dans un second temps, l'étude présente les principaux acteurs de l'accompagnement personnalisé (notamment les centrales et les plateformes de mobilité), ainsi que les différents types d'actions : aides immatérielles (information, diagnostic, formation), aides matérielles (prêts de véhicules, garage solidaire, transport solidaire...) et aides financières (pour l'achat de véhicules, le permis de conduire...). Enfin, la dernière partie du présent document en synthétise les principaux enseignements, en rapport avec les actions développées actuellement en France.

---

1 CGDD. "La mobilité des Français". La revue du CGDD. Paris : CGDD. 2010

2 Orfeuil Jean-Pierre, Ripoll Fabrice. "Accès et mobilités, les nouvelles inégalités". Futurs Accès et mobilités. Gollion (Suisse). Paris : Infolio, DL 2015. Archigraphy Poche, Labex Futurs Urbains. 2015. (p56-67 – les espaces de faible densité)

# 1. Définitions

Cette première partie du rapport présente quelques éléments de typologie des territoires ruraux et périurbains, un aperçu des pratiques de mobilité de leurs habitants et une définition de la notion d'accompagnement individualisé.

## A) Les espaces périurbains et ruraux

« *Les limites entre les territoires urbain-rural-périurbain sont de plus en plus floues, les interrelations de plus en plus fortes et les frontières entre les espaces traditionnels de plus en plus poreuses (mode de vie, mobilité...)* », constate le Réseau Rural Français <sup>3</sup>.

Les critères utilisés pour établir des typologies de territoires sont multiples et s'adaptent au gré des évolutions du mode de vie de notre société <sup>4</sup>.

L'INSEE a développé deux approches principales pour établir une typologie de l'espace : l'une dite « *morphologique* » qui prend en compte les formes d'urbanisation, l'autre « *fonctionnelle* » qui ajoute des critères sur les liens avec les pôles d'emploi. En somme, l'approche morphologique permet de qualifier des territoires urbains et ruraux, alors que l'approche fonctionnelle identifie des zones d'influence des villes.

En outre, l'INSEE s'est inspiré d'une méthode développée par la Commission européenne pour définir le degré d'urbanisation des territoires, basé sur des critères de densité et de population pour identifier des espaces de moindre densité, assimilables à des espaces de ruralité <sup>5</sup>.

L'approche « *morphologique* » repose sur une définition de « *l'urbain* » basée sur des critères de continuité du bâti et de population des unités urbaines. Toutes les communes n'appartenant pas à une unité urbaine sont ainsi considérées comme rurales et les communes périurbaines ne sont donc pas définies.

Selon cette approche <sup>6</sup>, en 10 ans, entre 1999 et 2010, la superficie de **l'espace urbain** en métropole a **progressé de 19 %**. Les **villes** occupent en 2010 **22 % du territoire** et abritent 47,9 millions d'habitants, soit **77,5 % de la population**. De nouvelles petites unités urbaines sont apparues et le périmètre de certaines grandes unités urbaines s'est agrandi. Pendant cette décennie 2000-2010, les plus petites unités urbaines connaissent le plus fort taux d'évolution de leur population.

Ces unités urbaines ne sont toutefois pas homogènes. Le rapport « *Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux* <sup>7</sup> » mentionne que « *les territoires périurbains et ruraux présentent une très grande diversité de caractéristiques de peuplement (plus ou moins dispersé), de rattachement à des agglomérations urbaines (des petites villes « rurales » aux métropoles régionales), de formes d'activités dominantes (agriculture, tourisme... ou territoire en déclin) et de composition sociale (classes moyennes périurbaines, bi-résidents touristiques, retraités, populations fragiles etc.)* ».

L'approche « *fonctionnelle* » est fondée sur le zonage en aires urbaines qui intègre des critères d'emploi et de déplacements entre le domicile et le lieu de travail. L'espace périurbain est alors composé des couronnes des grands pôles urbains et des communes multipolarisées des grandes aires urbaines. L'espace rural n'est pas explicitement défini ; il est assimilé aux communes qui ne sont pas

3 Dans la lettre n°47 juin/juillet 2014

4 L'objet n'est pas ici d'être exhaustif dans la présentation des typologies de territoires et de leur élaboration. Aussi, nous abordons uniquement celles réalisées par l'INSEE et seulement de manière très sommaire.

5 <https://www.insee.fr/fr/statistiques/fichier/2571258/imet129-d-chapitre3.pdf>

6 Le découpage en unités urbaines de 2010 - Insee Première - 1364 <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1280970>

7 Centre d'analyse stratégique . « *Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux* ». Paris : Rapports et documents n°47. 2012.

sous l'influence des villes. Dans cette approche, l'espace périurbain « englobe à présent plus du tiers du territoire métropolitain (38 %) et presque un quart de la population »<sup>8</sup>.

Le phénomène de « périurbanisation » s'est fortement accéléré dans les années 1980 et ce jusque 2010. Depuis 2010, la croissance démographique s'est complexifiée. L'Insee a récemment montré qu'en moyenne les grands EPCI<sup>9</sup> dont les métropoles et les grandes aires urbaines<sup>10</sup> ont capté la croissance démographique. Cependant ce dernier zonage regroupe une grande partie de communes qui sont considérées comme rurales dans d'autres découpages<sup>11</sup>. D'autres analyses indiquent que la croissance des métropoles est surtout due à quelques-unes d'entre elles, situées au sud-ouest d'une ligne Cherbourg - Genève<sup>12</sup>. Le CGET montre qu'en métropole des polarisations sont en cours. Deux arcs connaissent des dynamiques opposées, l'arc nord-est caractérisé par des fragilités économiques et sociales tandis que l'arc occidental - méridional connaît une dynamique démographique et de l'emploi. Ces dynamiques macro-régionales sont prééminentes dans tous les espaces, urbains, périurbains et ruraux et induisent des évolutions contrastées entre les communes de ces territoires, et ce quelle que soit leur taille<sup>13</sup>. Au regard de ces dernières études, les espaces périurbains et ruraux connaissent donc des évolutions variées fortement influencées par leur localisation macro-régionale.

Enfin, la typologie européenne élargie consiste à ajouter un degré de moindre densité à la typologie européenne<sup>14</sup> initiale, ce qui permet alors de répartir les communes en quatre catégories :

1. les communes densément peuplées ;
2. les communes de densité intermédiaire ;
3. les communes peu denses ;
4. les communes très peu denses.

Le tableau ci-dessous, indique pour ces quatre catégories de territoires, des données de population et de superficie. **Il apparaît qu'un tiers de la population environ habite dans des territoires peu et très peu denses.**

	Nombre de communes		Population 2010		Densité moyenne (en hab./km <sup>2</sup> )	Superficie (en km <sup>2</sup> )	
	Effectif	Part (en %)	Effectif (en millions)	Part (en %)		Moyenne	Médiane
Communes densément peuplées	609	1,7	22,597	35,3	2 069	12,5	6,8
Communes de densité intermédiaire	2 996	8,2	19,111	29,9	413	15,5	9,0
Communes peu denses	19 968	54,5	19,655	30,7	64	15,5	11,2
Communes très peu denses	13 056	35,6	2,617	4,1	14	14,4	10,8
<b>Ensemble</b>	<b>36 629</b>	<b>100,0</b>	<b>63,981</b>	<b>100,0</b>	<b>116</b>	<b>15,0</b>	<b>10,8</b>

Champ : France métropolitaine, La Réunion et la Martinique.  
Source : Insee, *Géographie 2012*.

Dans le texte, les termes d'espaces ou de territoires peu denses seront parfois utilisés pour éviter les répétitions avec espaces ou territoires périurbains et ruraux. Cette désignation ne se réfère pas à la définition ci-dessus et n'exclut donc pas les territoires « très peu denses ».

8 Le nouveau zonage en aires urbaines de 2010 - Insee Première – 1375 <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1281046>

9 Démographie des EPCI : la croissance se concentre dans et au plus près des métropoles - Insee Première – 1729 <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3694585>

10 Entre 2011 et 2016, les grandes aires urbaines portent la croissance démographique française - Insee Focus – 138 <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3682672>

11 Pierre Pistre et Frédéric Richard, « Seulement 5 ou 15 % de ruraux en France métropolitaine ? Les malentendus du zonage en aires urbaines », *Géoconfluences*, avril 2018. <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/france-espaces-ruraux-periurbains/articles-scientifiques/definition-espace-rural-france>

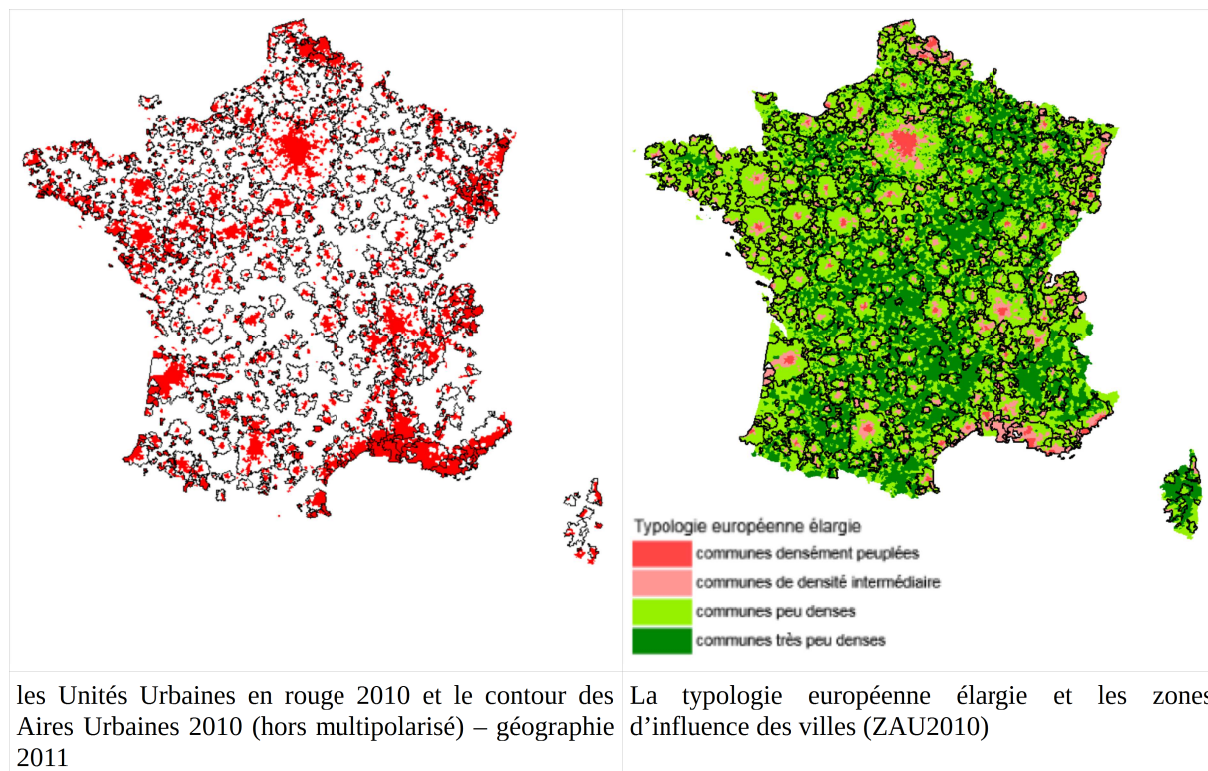
12 Olivier Bouba-Olga, « Les journalistes racontent n'importe quoi (mais c'est un peu la faute de l'Insee) » <http://blogs.univ-poitiers.fr/o-bouba-olga/2018/12/28/les-journalistes-racontent-nimporte-quoi-mais-cest-un-peu-la-faute-de-linsee/>

13 Quel équilibre entre les territoires urbains et ruraux ? CGET. Juillet 2018 <https://www.cget.gouv.fr/ressources/publications/quel-equilibre-entre-les-territoires-urbains-et-ruraux>

14 <http://www.observeur-des-territoires.gouv.fr/observeur-des-territoires/fr/acc-s-par-indicateurs/dynamiques-territoriales?ind=2273>

Les deux cartes ci-dessous, réalisées par l'INSEE, donnent une représentation du territoire français métropolitain suivant les trois méthodes évoquées.

Il apparaît que la quasi-totalité des unités urbaines sont incluses dans une aire urbaine. Visuellement, il peut être estimé qu'entre un tiers et la moitié des unités urbaines appartient à la classe des communes peu denses suivant la typologie européenne élargie.



Source INSEE

L'hétérogénéité des territoires et des populations qui y habitent, induit des différences de besoins et surtout de moyens pour y répondre.



## B) La notion d'accompagnement personnalisé

Dans la stratégie pour le développement de la mobilité propre (SDMP), l'accompagnement personnalisé est une des mesures destinées à faciliter les mobilités en milieu rural et périurbain, notamment pour répondre aux besoins d'insertion professionnelle.

Cette notion n'est pas définie par un texte juridique ou des recherches scientifiques et il est donc nécessaire de préciser ce qui sera entendu par cette notion dans ce travail. Pour cela le plus simple est de s'appuyer sur l'étymologie du mot et sur ses différentes formes lexicographiques.

Le terme accompagnement est très ancien. Après un premier usage juridique dès le XIII<sup>ème</sup> siècle, il prend les sens actuels au XVI<sup>ème</sup> siècle. Dès cette époque et encore aujourd'hui, le terme, comme celui d'accompagner qui a même racine, fait référence à plusieurs situations :

- Dans un premier temps l'accompagnement, l'action d'accompagner, désigne des personnes. L'action de prendre quelqu'un pour compagnon ou, le fait d'être accompagné par un groupe.
- Un deuxième sens apparaît au XVII<sup>ème</sup> et concerne des choses ou des actions qui sont l'objet ou le sujet de l'accompagnement<sup>15</sup>.

Cette rapide incursion dans les origines de la langue française permet de distinguer trois acceptions de l'accompagnement à la mobilité.

- L'accompagnement peut faire référence à l'action d'une personne vers une autre afin de l'aider à améliorer sa mobilité, par une aide directe ou par le biais d'un accès à des services de mobilité.
- L'accompagnement peut aussi prendre la forme de l'accompagnement d'un groupe pour permettre à ses membres d'accroître leurs capacités à être mobile. L'action purement individuelle précédente prend ici une forme plus collective, ce qui permet des interactions et une émulation entre les membres du groupe et diminue le coût de la prise en charge.
- Enfin, l'accompagnement peut concerner un objet, par exemple une mesure ou un dispositif peu connu localement et qui a besoin de faire l'objet d'une information plus ciblée afin d'être mieux utilisé.

Ces trois définitions s'appuient sur une graduation de la personnalisation des actions. **Un accompagnement peut concerner une personne, un groupe ou encore un dispositif.** Les actions analysées dans l'étude mêlent parfois les deux premiers termes dans des temps différents, très rarement les trois.

Très majoritairement, l'accompagnement s'adresse d'abord à des individus qui viennent chercher isolément une solution à leurs difficultés. Cependant la prise en charge de ces personnes peut entraîner, dans un second temps, la mise en place d'actions destinées à un petit groupe. Cette situation concerne en particulier les personnes en insertion professionnelle qui disposent de droits à un accompagnement individualisé, ce dernier se réalisant souvent dans le cadre d'une démarche plus collective. Cependant, parmi les démarches concernant les groupes, certaines visent immédiatement des groupes en tant que tels, par exemple des classes scolaires.

Enfin certains dispositifs nationaux ou locaux tels le prêt d'un vélo électrique en préalable à l'achat et au versement d'une prime, ont manifestement bénéficié d'un accompagnement renforcé. Il semble toutefois que le dispositif était en lui-même l'objet de l'action d'accompagnement.

Dans la suite de l'étude lorsque des actions d'accompagnement s'appliquent à des personnes, les termes de « bénéficiaires », de « public spécifique » et de « grand public » (ou « tout public ») seront employés, dans le sens indiqué ci-dessous :

---

15 CNRTL – TLFi. Étymologie et lexicographie des termes accompagnement et accompagner.

- Les **publics « bénéficiaires »** disposent d'un droit, d'un agrément, d'une aide financière allouée pour les aider dans leurs démarches d'insertion ou de retour à l'emploi.
- Les « **publics spécifiques** » sont les personnes dans une situation particulière. Cette dernière explique la spécificité d'un service ou d'un accompagnement. C'est le cas par exemple des salariés d'une entreprise qui a entamé un plan de mobilité d'entreprises. Il en va de même pour des scolaires ou tout autre groupe qui présente une homogénéité qui justifie la spécificité du service ou de l'action tels les seniors ou les personnes à mobilité réduite ou handicapées. Cette dénomination est parfois sujette à discussion <sup>16</sup>. Ici, il ne s'agira pas d'euphémiser la situation des publics bénéficiaires de prestations, mais simplement de distinguer un groupe de personnes placées dans une situation qui les rapproche et qui justifie un service spécifique.
- « **Tout public** » a un sens dépourvu d'ambiguïté, tout le monde est concerné, même si, in fine, seule une partie de la population utilise le service.

---

16 « Il n'y a pas de public spécifique », L'Observatoire, 2007/2 (N° 32), p. 19-19. URL : <https://www.cairn.info/revue-l-observatoire-2007-2-page-19.htm>

## 2. Contexte et enjeux

## A) Les pratiques de mobilité dans les espaces périurbains et ruraux

Dans la société contemporaine, la capacité à être mobile est essentielle, car elle conditionne l'accès aux différents services de santé, d'éducation, de consommation et également à l'emploi <sup>17</sup>. Cependant ces aménités et l'emploi ne sont pas uniformément répartis dans l'espace ; ils se concentrent dans les agglomérations et leur densité baisse avec la taille des communes et l'éloignement des centre-villes. Dans le même temps l'habitat se desserre <sup>18</sup>.

L'analyse des trois dernières enquêtes nationales transports déplacements (ENTD) par le service de la donnée et des études statistiques (SDES) du ministère de la Transition écologique et solidaire montre ainsi **que les distances parcourues ont le plus augmenté et ce dès les années 80, dans les territoires peu denses** : les espaces ruraux, les communes multipolarisées et les couronnes périurbaines. Les déplacements contraints des habitants des espaces peu denses ont lieu **sur des distances plus importantes** que ceux des urbains et la **multimotorisation des ménages** <sup>19</sup> est également **plus courante**.

**Dans les espaces peu denses le mode de déplacement le plus utilisé et souvent le plus efficace, est la voiture.** 70 % des déplacements se font en voiture et la marche est le deuxième mode en particulier pour les déplacements courts. Les habitants sont plus éloignés des pôles d'emploi et des services et parcourent 30 km par jour en moyenne pour un temps global de 45 minutes. Le taux de motorisation est plus important qu'en zone urbaine mais 8 % des ménages n'ont pas de véhicule à leur disposition. Le covoiturage est pratiqué (taux d'occupation moyen de 1,43 personne par véhicule) mais il reste des marges de manœuvre à explorer <sup>20</sup>.

Les besoins de déplacements de la population des territoires périurbains et ruraux dépendent notamment du degré d'influence d'un ou plusieurs pôles générateurs d'activité sur ces territoires.

Les communes périurbaines, se caractérisent par la forte intensité des déplacements de leurs habitants vers un pôle d'activité, généralement caractérisé par un centre d'agglomération. Ces déplacements s'effectuent quotidiennement, de manière pendulaire pour des motifs de travail, d'éducation, de santé et les loisirs.

À l'inverse, les communes rurales se caractérisent par la faible intensité des déplacements de leurs habitants vers un pôle d'activité. Ces déplacements sont ponctuels, ils peuvent notamment être réalisés pour accéder à un service particulier (santé, commerces etc.). Néanmoins, cette description est à nuancer puisque depuis le début des années 2000, les déplacements pendulaires quotidiens vers les pôles d'activités se sont accrus dans ces territoires <sup>21</sup>.

---

17 L'accès à ces services par le biais des nouvelles technologies de l'information et de la communication n'est pas toujours aisée pour les seniors ou pour les personnes éloignées de l'emploi. cf. Davenel Yves-Marie. « *Les pratiques numériques des jeunes en insertion professionnelle* ». Les études connexions solidaires. Emmaus-Connect. 2015.

18 CGET. « *Emploi et territoires – Rapport de l'Observatoire des territoires 2016* ». Paris : CGET. 2017

19 Orfeuill Jean-Pierre, Ripoll Fabrice. « *Accès et mobilités, les nouvelles inégalités* ». Futurs Accès et mobilités. Gollion (Suisse). Paris : Infolio, DL 2015. Archigraphy Poche, Labex Futurs Urbains. 2015. (p56-67 – les espaces de faible densité)

20 Cerema « *Mobilité quotidienne dans les zones peu denses* »

[https://www.assisesdelamobilite.gouv.fr/file/1259/mobilite\\_quotidienne\\_dans\\_les\\_territoires\\_peu\\_denses.pdf](https://www.assisesdelamobilite.gouv.fr/file/1259/mobilite_quotidienne_dans_les_territoires_peu_denses.pdf)

21 Paul-Dubois-Taine Olivier. « *Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux* ». Centre d'analyse stratégique. Paris : Rapports et documents n°47. 2012.

**Encadré n°1** – Extrait du rapport « *Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux* » (2012)

« *L'organisation des mobilités quotidiennes dans les territoires à faible densité présente des caractéristiques communes :*

- *une part importante d'habitat dispersé, avec quelques concentrations humaines dans des bourgs et petites villes ;*
- *des bassins d'emplois assez vastes, avec des distances domicile-travail importantes ;*
- *une rareté ou un faible niveau de services urbains de la vie quotidienne (commerces, établissements scolaires, administrations, santé etc.) et la nécessité de trajets longs pour accéder aux services de niveau supérieur qui se concentrent dans les grandes agglomérations (hôpitaux, universités, administrations etc.) ;*
- *des services de transports collectifs peu développés ou distendus, principalement en raison de la dispersion de leur clientèle potentielle.*

*(...) la population des territoires à faible densité est la plus motorisée. Elle effectue la majeure partie des kilomètres annuels parcourus en voiture en France pour des déplacements quotidiens. Vingt millions de voitures circulent chaque jour dans les territoires périurbains et ruraux ; elles émettent environ 40 millions de tonnes de CO<sup>2</sup>, soit 8 % des émissions totales de gaz à effet de serre de la France, tous secteurs confondus.*

*(...) Ces besoins sont de plus en plus satisfaits par une extension des réseaux urbains, fût-ce sur un mode dégradé quant à la fréquence et au débit de la desserte(...). Par ailleurs les formes de l'urbanisation périurbaine sont diverses : concentration ou émiettement du maillage communal ; morphologie satellitaire, réticulaire ou mitage ; intensité des relations périurbain/urbain et logiques d'archipels etc. Elles conditionnent l'usage des transports collectifs, dans la mesure où elles changent le nombre de destinations et la distance à parcourir pour les mêmes fonctions.*

*(...) Les pôles ruraux et zones rurales isolées ne sont concernés que de façon marginale par ces migrations alternatives journalières et les déplacements vers les centres urbains sont eux-mêmes rares, mais croissants. Par contre des demandes très spécifiques émanent des néoruraux, citadins récemment installés et conservant souvent une relation professionnelle plus ou moins forte à leur ancien lieu de résidence. (...) Ce type de demandes est loin d'être majoritaire dans les zones rurales concernées, mais il s'agit d'un « signal faible » qui augure, quelques années à l'avance, des évolutions à venir.*

## B) Les difficultés de mobilité dans les espaces peu denses

Les difficultés de mobilité spécifiques aux populations des territoires peu denses sont analysées depuis de nombreuses années. Plusieurs enjeux ont été identifiés, les premiers portent sur l'impératif croissant de mobilité et les moyens limités d'y répondre dans ces territoires, ce qui renforce la dépendance à l'automobile. Cette contrainte s'exerce plus fortement dans les territoires les moins denses, elle pèse en particulier sur les personnes précaires ou vulnérables et sur l'accès à l'emploi. La prise en compte de ces contraintes dans le cadre des engagements nationaux de maîtrise des émissions carbonées liées aux transports nécessite de croiser les approches sociales, environnementales et économiques.

La question de la mobilité s'est peu à peu imposée comme un enjeu essentiel dans les sociétés occidentales. L'habitat s'est éloigné des différents paniers de services et des gisements d'emplois, et ces derniers se localisent à distance des centres urbains denses. L'accès à ces biens impose une augmentation des vitesses pour pallier leur éloignement<sup>22</sup>.

L'automobile a pris une place prépondérante pour les déplacements de personnes, car elle offre généralement l'accès le plus rapide aux différentes aménités. Ceci en partie parce qu'elle assure une desserte fine de porte à porte et bénéficie d'infrastructures performantes qui permettent le plus souvent la meilleure vitesse sur les distances quotidiennes. Après l'euphorie des 30 glorieuses où la ville s'adaptait à la voiture, dans les années 1990, le constat d'une dépendance des villes à l'automobile est posé, d'abord dans le monde anglo-saxon<sup>23</sup>, puis en France<sup>24</sup>. Gabriel Dupuy montre que le recours à la voiture permet de bénéficier d'un effet de club (ceux qui en sont disposent des gains de vitesse), d'un effet de parc (plus les automobiles et les automobilistes sont nombreux, plus les services liés, comme les garages, sont présents), et d'un effet de réseau (le réseau routier est amélioré en continu pour répondre à l'augmentation de sa fréquentation : toute amélioration provoque en retour une hausse de la fréquentation et une nouvelle saturation qui appelle un autre équipement, etc...). En définissant la dépendance automobile, Gabriel Dupuy a identifié un risque lié à « **l'effet club** ». **S'il conforte la place des inclus de ce groupe, cet effet détériore fortement la situation des exclus de l'automobilité** au niveau de leur accès à l'emploi et à la formation, mais aussi à la santé et à une alimentation saine et bon marché. Un défaut d'accès à la mobilité dégrade l'ensemble des conditions de vie<sup>25</sup>.

Les conséquences d'une réduction de la mobilité ont été particulièrement détaillées par Jean-Pierre Orfeuill<sup>26</sup>. Il explicite le processus selon lequel les capacités de mobilité du plus grand nombre augmentent et créent de ce fait des disparités, sources d'iniquités. Décennies après décennies, les distances parcourues augmentent pour l'ensemble des ménages occidentaux. L'automobiliste a accès à de nombreuses ressources qui lui permettent en retour d'accroître ses opportunités d'emplois et ses revenus et, si possible, il augmente la vitesse et donc la portée de ses déplacements.

**La motorisation continue des ménages produit un accès aux opportunités qui devient une norme. Quand une norme est établie et partagée, il est difficile d'y déroger, elle crée une obligation, explicite ou implicite.** Ne pas pouvoir se déplacer suffisamment loin, donc rapidement, met en difficulté, ou même à l'écart, ceux qui ne disposent pas des compétences physiques, financières, cognitives permettant l'accès à l'automobile, vecteur quasi unique de cette mobilité. Être mobile est une obligation ; le cercle « vertueux » initial produit l'exclusion d'une partie de la population<sup>27</sup>.

---

22 Dupuy G., « *La dépendance à l'égard de l'automobile* ». Paris, Predit, La Documentation Française, collection « Le point sur », 2006.

23 Newman P., Kenworthy J.. « *Cities and automobile dependence* ». An international Sourcebook, Gower, Sidney, 1989.

24 Dupuy G., « *La dépendance automobile. Symptômes, analyses, diagnostic, traitements* », Paris, Anthropos, 1999.

25 Dupuy G., « *La dépendance à l'égard de l'automobile* ». La Documentation française. Coll. Le point sur. Predit. 2006.

26 Orfeuill J-P., « *Transports, pauvretés, exclusions* ». Paris : Ed. De l'Aube. 2004

En milieu urbain, la voiture est concurrencée par les transports collectifs et les modes actifs, et ce d'autant plus qu'existent des contraintes sur le stationnement ou même l'utilisation (péage d'accès à Londres et Stockholm). Par contre, dans les espaces moins denses, les modes alternatifs à la voiture sont souvent moins rapides et l'usage de la voiture augmente d'une décennie à l'autre et ce d'autant plus que la densité diminue<sup>28</sup>. **L'automobilité et la dépendance automobile sont donc plus importants dans les espaces ruraux et périurbains.**

Cette question s'est peu à peu imposée comme un enjeu pour la cohésion des territoires. À la fin des années 2000, les collectivités territoriales se sont emparées de ces questions<sup>29</sup> dans le souci de comprendre les enjeux et les dynamiques liées à la croissance des mobilités et de préparer les choix futurs à engager pour maîtriser ces évolutions. En particulier la faible articulation des différents modes et services est décrit comme un des enjeux à traiter.

La situation spécifique des territoires peu denses a suscité des démarches spécifiques. En 2016, la DREAL des Pays de la Loire a piloté une étude visant spécifiquement l'identification des obstacles à la mobilité des personnes précaires et les solutions apportées à leurs difficultés dans les territoires peu denses<sup>30</sup>. Cette étude a apporté des enseignements généralisables nationalement.

**Quel que soit le territoire, la capacité à rester mobile est cruciale, car elle conditionne l'accès aux aménités et aux différents services de santé, d'éducation, de consommation et également à l'emploi**<sup>31</sup>. Pour les habitants des zones peu denses et particulièrement ceux confrontés à des difficultés économiques, cognitives, physiques ou sociales, les déplacements sont plus coûteux en moyens et en temps du fait des distances à parcourir et de la faiblesse de l'offre de transport collectif. Toute évolution des capacités financières, physiques ou cognitives des personnes va avoir une influence sur la capacité à être mobile. L'évolution du coût et des contraintes pesant sur l'usage de la voiture va également rendre la mobilité dans les espaces peu denses plus difficile.

#### **La mobilité de ces personnes est confrontée à une double contrainte :**

- **Obligation croissante de mobilité** : la pleine intégration dans la société passe par l'accès à l'emploi et nécessite donc d'être mobile, de plus en plus. L'exigence de mobilité croît et devient une norme. Les services et l'emploi se concentrent et l'habitat s'est éloigné<sup>32</sup>. Ce double mouvement nécessite donc des déplacements de plus en plus intenses, réalisables le plus souvent uniquement en voiture.
- **Impact croissant du coût de la mobilité pour certains ménages** : Les études sur les ménages vulnérables<sup>33</sup> montrent qu'environ 20 % des ménages consacrent plus de 20 % de leurs revenus à leurs déplacements. Ces ménages sont plus nombreux dans le périurbain et en deuxième couronne des agglomérations. Leurs budgets seraient fortement fragilisés par des hausses du prix des carburants. Pour autant ce sont précisément dans les territoires où le coût de la mobilité pèse le plus sur les ménages que les modes de transport alternatifs à la voiture individuelle sont les moins présents.

---

27 Orfeuël J.-P. « La mobilité, nouvelle question sociale ? ». SociologieS [En ligne], Dossiers, Frontières sociales, frontières culturelles, frontières techniques, mis en ligne le 27 décembre 2010. <http://journals.openedition.org/sociologies/3321>

28 « La mobilité des Français – Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008 ». La Revue du CGDD, MEDDTL / CGDD, décembre 2010.

29 Conseil général des Côtes d'Armor. « Les paradoxes de la mobilité en Côtes d'Armor ». Editions de l'Aube, 2009.

30 Duboudin Aurélie, Meunier Céline (Cabinets Inddigo et Mouvances). « Approche sociale de la mobilité dans les territoires peu denses des pays de la Loire ». DREAL Pays de Loire. Nantes. Septembre 2016.

31 L'accès à ces services par le biais des nouvelles technologies de l'information et de la communication n'est pas toujours réalisable ou reste encore embryonnaire ou quasi expérimentale. L'usage de ces technologies est par ailleurs très liée au niveau scolaire et à l'âge.

32 Observatoire des territoires. « Baromètre de la cohésion des territoires ». CGET. 2018.

33 Nicolas Jean-Pierre, Vanco Florian, Verry Damien, « Mobilité quotidienne et vulnérabilité des ménages », Revue d'Économie Régionale & Urbaine, 1/2012 (février), p. 19-44.

Lorsque les ressources sont limitées, la mobilité est remise en cause. Dès les années 1990, les impacts de la pauvreté sur la mobilité sont identifiés, en milieu urbain dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville dans un premier temps. Le rapport du Conseil National des transports en 1991<sup>34</sup> fait un lien direct entre la politique de transport et la lutte contre l'exclusion sociale. Le programme de recherche conjoint Predit - Puca : « *Déplacements et inégalités* » questionne, entre autres, les conséquences de la pauvreté sur la mobilité. L'intériorisation des contraintes de déplacements liées à la faiblesse des revenus est identifiée dans une étude sur la mobilité et la grande pauvreté<sup>35</sup>, elle conduit entre autres à une auto-limitation de la mobilité.

C'est en milieu rural que le lien entre la mobilité et les questions de pauvreté et de précarité apparaît le plus fort. Le rapport « *Pauvreté, précarité, solidarité en milieu rural* », de 2009, identifie la mobilité comme un des deux sujets majeurs en milieu rural. « **Les handicaps de mobilité ... concourent à la spirale de la précarisation**<sup>36</sup> » écrivent les auteurs. Lors de ses permanences d'accueil, le Secours Catholique a enquêté auprès des personnes rencontrées<sup>37</sup>. Ces dernières sont caractérisées par la faiblesse de leurs revenus. Parmi la population précaire de moins de 60 ans enquêtée, 4 personnes sur 10 ne disposent pas d'un véhicule. L'étude indique que le seuil à partir duquel la moitié des personnes sont en possession d'une voiture s'élève à 1000€, montant très proche du seuil de pauvreté à 60 % du revenu médian pour une personne seule. « La voiture est pratique, mais chère » et ses coûts fixes sont importants. Elle permet cependant de « ne pas dépendre » des autres ou « des transports collectifs qui nécessitent des correspondances ». L'organisation caritative indique qu'**en milieu rural le risque d'isolement dû à l'absence de mobilité est particulièrement élevé**. Ce constat recoupe celui d'Eric le Breton qui emploie le terme d'insulaires pour décrire la situation de ces personnes contraintes par le manque de moyens financiers aux seuls déplacements piétons sur un territoire très limité et qui, confrontées à la faiblesse des activités accessibles, souffrent d'isolement<sup>38</sup>.

Ce risque est parfois minoré par les solidarités locales qui compensent alors le non accès à l'automobile. Mais pour les ménages périurbains pauvres, une dépendance locale se substitue alors à la dépendance automobile<sup>39</sup>.

L'accès à l'emploi est particulièrement impacté par une faible automobilité. Dès les années 2000, les chercheurs<sup>40</sup>, les institutions en charge de l'habitat et les services de l'État<sup>41</sup> ont identifié le coût des déplacements liés à une domiciliation éloignée de l'emploi.

---

34 CNT, « *Transports urbains et exclusion sociale* ». 1991

35 Mignot D., Rosales-Montano S., Harzo C., Cholez C., Clerget M-P., et al.. « *Mobilité et grande pauvreté* », Rapport de recherche. Predit – Puca. 2001.

36 Berthod-Wurmser M. et al. « *Pauvreté, précarité, solidarité en milieu rural* ». Inspection générale des affaires sociales, Conseil général de l'agriculture, de l'alimentation et des espaces ruraux. Paris. 2009

37 Secours Catholique. « *La fracture mobilité - Rapport statistiques d'accueil 2014* ». Paris. 2015.

38 Le Breton E., « *Bouger pour s'en sortir* ». Paris: Armand Colin. 2005.

39 Dupuy G., Fol S., « La pauvreté périurbaine : dépendance locale ou dépendance automobile ? », *Espaces et sociétés*, vol. 108, no. 1, 2002, pp. 155-176.

40 Wenglenski S., « *Les Disparités socio-spatiales d'accessibilité au marché de l'emploi en Île-de-France* », Thèse Université Paris XII. 2003.

41 Direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France, ADIL 75. « *La prise en compte des dépenses de transports dans les projets d'accession* ». Paris. 2005.



Dans les espaces peu denses la localisation des emplois et l'habitat et la faiblesse de l'offre de transport collectif impose le recours à l'automobile pour accéder aux emplois. Sandrine Wenglenski a montré qu'en Ile-de-France, même avec l'automobile, les différences de localisation liées aux revenus créent un moindre accès au marché de l'emploi pour les revenus les plus modestes. Au moment de ses travaux, en moyenne et tous modes confondus, 83% des emplois des cadres franciliens sont accessibles à ces derniers en une heure tandis que le même indicateur s'élève à 69% pour les ouvriers. Les transports publics ne compensent pas la différence d'accessibilité à l'emploi entre les catégories socioprofessionnelles : pour les cadres, les transports collectifs permettent d'accéder aux 2/3 des emplois accessibles en voiture tandis que ce même rapport s'élève à 50 % pour les ouvriers. Malgré la croissance du polycentrisme et la création d'emplois dans les couronnes des agglomérations<sup>42</sup>, la place de la voiture progresse toujours dans le périurbain<sup>43</sup>.

Les personnes en insertion sociale ou professionnelle sont particulièrement affectés par les difficultés pesant sur la mobilité. Le cabinet Auxilia<sup>44</sup> rappelle qu'**une personne sur deux en insertion a refusé un travail suite à une difficulté de mobilité** ; ces dernières pourraient atteindre jusqu'à 20 % des personnes susceptibles d'être actives.

Enfin un dernier public est également très concerné par les difficultés de mobilité : les seniors, en particulier ceux des territoires ruraux et périurbains, sont confrontés à la démotorisation qui est souvent vécue comme un traumatisme<sup>45</sup>. Elle entraîne une extrême dépendance aux solidarités de proximité pour simplement faire ses provisions, pour les déplacements pour raisons de santé. Elle marque la fin d'une sociabilité qui s'affranchissait aisément des distances.

La progression de la mobilité automobile dans les zones peu denses interroge sur la dépendance des habitants de ces espaces à l'énergie carbonée. Elle soulève le problème de leur résilience face aux évolutions prévisibles du prix des carburants<sup>46</sup>.

En 2014, la fondation Nicolas Hulot et le réseau Action climat, avec l'appui de l'Ademe et du CGDD, recensent les difficultés et « *Les solutions de mobilité soutenable en milieu rural et périurbain*<sup>47</sup> ». Les contraintes à l'usage des énergies carbonées vont croître et entraîneront des difficultés économiques prévisibles pour de nombreux ménages à revenus modestes des espaces ruraux et périurbains. Ces tensions à venir nécessitent des mesures d'accompagnement pour faciliter la réduction de l'usage individuel de la voiture.

---

42 Chalonge L., Beaucire F., « Le desserrement des emplois au sein des aires urbaines. Dépendance, autonomie ou intégration ? ». *Les Annales de la recherche urbaine*, N°102. 2007.

43 Certu. « La mobilité urbaine en France - Principaux enseignements des années 2000-2010 ». Collection « Le point sur », n°23. 2012

44 Auxilia. « *Mobilité inclusive - Mobilité insertion, accès à l'emploi* ». Paris : Voiture & Co. 2013.

45 Caradec Vincent. « *Viellir après la retraite. Approche sociologique du vieillissement* ». Paris : Presses universitaires de France, 2004.

46 Paul-Dubois-Taine O., « *Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux* ». Centre d'analyse stratégique. Paris : Rapports et documents n°47. 2012.

47 Limousin L., Voisin D. « *Les solutions de mobilité soutenable en milieu rural et périurbain* ». Paris : Fondation Nicolas Hulot et Réseau action climat. 2014.

## C) Les dispositifs de politiques publiques existants

### Les réponses des politiques de mobilité en matière d'accompagnement et de mobilité en milieu périurbain et rural

Alors que le « **droit au transport** » a été inscrit dans la loi d'orientation des transports intérieurs en 1982, sa mise en œuvre s'avère difficile dans les zones périurbaines et rurales. Le droit au transport s'est notamment traduit dans les années 2000 par des dispositions sur la tarification sociale dans les transports collectifs urbains et la réglementation sur l'accessibilité des transports collectifs aux personnes à mobilité réduite. Les zones périurbaines et rurales peu desservies par les transports collectifs n'ont donc bénéficié que marginalement de ce « droit au transport ».

Lors des Assises de la mobilité, les réflexions sur la mobilité solidaire ont donc souligné le besoin de passer au concept de « **droit à la mobilité** » pour l'accès, dans tous les territoires, à tous types de services de mobilité (mobilités actives, partagées, à la demande ...).

Cependant **92 % des communes et communautés de communes situées essentiellement en territoires peu denses, ne se saisissent pas de la compétence « Transport / mobilité »** alors même que les enjeux sont importants sur ces territoires et que des solutions de mobilité pourraient être apportées. Pour répondre à ces difficultés, le projet de loi d'orientation des mobilités prévoit que l'ensemble du territoire devra être couvert par une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2021 (intercommunalité ou région) pour développer des services de mobilité adaptés sans forcément développer des transports collectifs.

Différents services s'inscrivent dans les cadres réglementaires existants (voir aussi l'annexe C : Les dispositifs juridiques existants).

**Le transport à la demande (TAD)** est une réponse aux besoins de mobilité des zones rurales ou périurbaines mais ce service ne peut être mis en œuvre que lorsqu'il y a une AOM sur le territoire. Le TAD se distingue des autres services de transports collectifs par le fait qu'il est déclenché par l'appel d'un usager. Il peut prendre des formes très différentes (taxi, mini-bus, autocar...). Les horaires peuvent être définis ou non, les passagers pris à leur domicile ou à un arrêt, la zone de desserte plus ou moins étendue. L'enjeu est d'apporter une solution souple et au meilleur coût, là où les transports collectifs sont inadaptés.

La gouvernance de la mobilité a été conçue pour les zones urbaines dans la perspective de mise en place d'un réseau de transports collectifs. A noter en matière d'accompagnement à la mobilité, que dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) sont chargées de mettre en place du « **conseil à la mobilité** » à l'intention de **publics spécifiques**, notamment les personnes handicapées et les personnes âgées (Art. L.1231-8 du code des transports). Les AOM de plus de 100 000 habitants doivent également intégrer les enjeux de cohésion sociale et d'accessibilité des transports aux personnes à mobilité réduite dans leurs plans de déplacements urbains et mettent en place un service d'information multimodale.

**Le plan de mobilité employeur** : Les entreprises peuvent apporter un accompagnement personnalisé pour une mobilité plus durable à leurs salariés dans le cadre des plans de mobilité d'employeur.

La loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte a rendu ces plans de mobilité obligatoires depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018 pour les entreprises regroupant au moins cent travailleurs sur un même site, dans le périmètre d'un plan de déplacement urbain. Certains territoires ruraux et périurbains appartiennent à des AOM soumises à PDU obligatoire. Des salariés travaillant sur ces territoires bénéficient donc des mesures prévues pour la réalisation des plans de mobilité employeurs.

**Les transports scolaires**, désormais de la compétence des régions, sont parfois ouverts aux autres usagers. Les conditions d'accès de ces personnes sont fixées dans la convention relative à ces transports, passée entre l'autorité organisatrice de la mobilité et l'exploitant. Les horaires et fréquences sont cependant étroitement liées aux rythmes des élèves, tandis que les destinations visent les établissements scolaires. Les objectifs premiers de ces transports ne facilitent pas leur usage par les personnes en emploi ou même les seniors.

**Le dispositif des aides et des services à la personne** : Afin de favoriser la mobilité des personnes âgées et à mobilité réduite, depuis 2010 l'utilisation du Chèque Emploi Service Universel « Prestations sociales » (préfinancé par les prestations sociales) est permise pour le règlement d'une course de taxi. Ce dispositif est peu utilisé.

De très nombreuses structures de « services à la personne »<sup>48</sup> proposent un service d'accompagnement pour des courses, des visites ou tout autres déplacements pour les personnes âgées. Ces organismes peuvent être des entreprises, des associations, des établissements publics. Ils peuvent proposer un accompagnement aux déplacements de leurs bénéficiaires en mode prestataire (après autorisation) ou mandataire (après agrément). Dans tous les cas, pour bénéficier de l'avantage fiscal, le particulier doit s'adresser à un organisme déclaré et cet accompagnement doit s'inscrire dans une offre globale incluant d'autres services effectués au domicile<sup>49</sup>.

**Le transport solidaire ou d'utilité sociale** : La loi du 29 décembre 2016 relative au transport public particulier de personnes (dite « loi Grandguillaume ») a créé une nouvelle catégorie de transport dénommée « transport d'utilité sociale » afin de sécuriser juridiquement l'activité des associations qui aident à la mobilité des personnes isolées géographiquement et qui disposent de ressources limitées. Ces associations font appel à leurs adhérents qui acceptent d'être chauffeurs bénévoles pour véhiculer ces personnes à un coût très inférieur à celui demandé par les taxis.

Les Assises de la Mobilité avaient souligné le besoin d'une collaboration plus étroite des AOM et des acteurs de la sphère sociale pour plus d'efficacité, une meilleure connaissance des personnes défavorisées, et un accompagnement de plus grande qualité dans une logique de guichet unique. Le projet de loi d'orientation des mobilités prévoit donc que les AOM aient une compétence élargie en matière sociale pour contribuer au financement des actions de mobilité solidaire, y compris d'accompagnement et d'aide individuels à la mobilité et une meilleure concertation des entreprises et des habitants avec un comité des partenaires.

---

48 Code du travail, Article D7231-1.

49 <https://www.entreprises.gouv.fr/services-a-la-personne/la-declaration-agrement-et-autorisation>

# 3. Les acteurs

Cette partie du rapport présente les acteurs qui réalisent l'accompagnement personnalisé.

Sept entretiens ont été réalisés dans le cadre de cette étude, avec :

- la directrice de l'agence de mobilité Nord-Isère ;
- l'animatrice de la politique écomobilité de la Région Auvergne-Rhône-Alpes ;
- la chargée de mission mobilités alternatives à la Région Bourgogne-Franche-Comté ;
- le délégué général de l'association Inter Parc Massif central (IPAMAC) ;
- la responsable de la plateforme de mobilité du Grand-Autunois-Morvan ;
- la chargée de mission mobilité à l'Agence Locale de l'Énergie de la Loire ;
- la chargée de mission mobilité au Parc Naturel Régional des Grands Causses ;

Notre approche n'est donc pas exhaustive, d'autres expérimentations et d'autres modes de mise en œuvre peuvent exister sur d'autres territoires que ceux enquêtés à l'occasion de cette étude, ou d'autres antérieures, et/ou relevés dans les rapports et ouvrages analysés.

## A) Les différents types d'acteurs et de relations contractuelles

Ce paragraphe aborde dans un premier temps, les caractéristiques des principaux acteurs de l'accompagnement personnalisé à la mobilité en milieu rural et périurbain et dans un second temps ceux qui parmi ceux-là ont récemment investi cette activité.

### 1- Une multiplicité d'acteurs au titre de plusieurs compétences

En territoire rural, périurbain ou même urbain, cinq catégories d'acteurs qui fournissent un accompagnement personnalisé se distinguent. Ils présentent les caractéristiques suivantes :

- **les collectivités territoriales et leurs groupements, au titre de leurs compétences** « Mobilité / Transport » (intercommunalités et régions) et « Insertion » (communes ou leurs groupements et départements).

De par leurs compétences « mobilité » et « insertion », les collectivités territoriales ont un rôle essentiel pour l'accompagnement personnalisé à la mobilité. Ce sont elles qui décident et financent la mise en place de structures qui proposent de l'accompagnement personnalisé de grande ampleur, comme une agence de mobilité, ou une plateforme de mobilité. Elles peuvent intervenir comme maître d'ouvrage et déléguer l'exécution de ces services à des entreprises ou à des associations, ou fournir elles-mêmes ces services en régie.

Leur principale difficulté pour ces services réside dans le manque de coordination de leurs actions au titre de leurs compétences mobilité/insertion ou entre collectivités sur un même territoire, même si des efforts sont réalisés. La directrice du service Insertion du Conseil départemental de la Savoie estime que le manque de coordination d'une part au sein d'une même structure, entre les personnes en charge du Transport et ceux de l'Insertion et d'autre part entre les collectivités, conduit à un « *épuisement financier et à un épuisement des énergies* ». « *Épuisement financier* » parce qu'il existe des juxtapositions de services de mobilité ou des services qui ne sont pas optimisés. Et « *épuisement d'énergie* » parce que les équipes se mobilisent fortement pour essayer d'améliorer la coordination des différents acteurs.

- **les structures créées et portées par les collectivités territoriales**, telles que les agences de mobilité, les centres communaux et intercommunaux d'action sociale (CCAS et CIAS), les structures du service public de l'emploi (PLIE, maisons de l'emploi, missions locales).

Ces organismes disposant de professionnels sont les chevilles ouvrières du dispositif d'accompagnement personnalisé. Elles sont en contact direct avec la population qui bénéficie des actions. Elles connaissent leurs publics, ce qui leur permet d'apporter leur expertise aux collectivités, de définir les plans d'actions. Pour les communes ou communautés de communes qui disposent de peu de moyens humains, ces structures sont une ressource en ingénierie.

Leur principale difficulté est la précarité de leur financement qui n'est pas garanti d'une année sur l'autre et la lourdeur des procédures pour les structures les plus petites. Une autre difficulté, partiellement liée au financement, est l'éventuel manque de reconnaissance, ou tout du moins, d'appui des élus locaux. Ces structures indiquent souvent leurs difficultés à montrer concrètement les effets de leurs actions, notamment aux collectivités qui les financent. Aussi, elles doivent consacrer du temps et de l'énergie pour régulièrement expliquer l'utilité de leurs actions, afin de conserver leurs financements.

- **Les structures indépendantes des collectivités territoriales**, mais soutenues par ces dernières, qui œuvrent dans le domaine de la mobilité inclusive ou de la protection de l'environnement.

Ces organismes sont généralement des associations (Ehoop, Solidarauto, Mob d'emploi, Mobilité 07-26, Wimoov, L'Etape-Emploi...), mais d'autres statuts sont parfois utilisés (le pôle mobilité du Havre est une société coopérative d'intérêt collectif SCIC). Les plus importantes de ces associations sont comparables aux précédentes en termes de moyens et de personnel. Les associations les plus petites développent souvent un seul service, un prêt de deux roues, un garage social, tandis que les plus importantes proposent souvent une plateforme de mobilité et plusieurs services. Les plus petites sont parfois prestataires des plus importantes ou des structures parapubliques précédentes. Leurs difficultés résident également dans la précarité de leur financement qui est encore plus accentuée, car leurs liens avec les collectivités sont moins étroits, même si elles en sont très dépendantes pour leurs financements. Elles sont encore plus dépendantes des contraintes citées précédemment.

- **Les associations indépendantes qui mettent en place des actions d'accompagnement quasi indépendamment du soutien financier des collectivités territoriales.**

Ces associations disposent d'une grande liberté. Composées de bénévoles, les plus importantes disposent d'un salarié et/ou d'un contrat aidé, elles constituent un élément primordial pour la solidarité au sein de l'espace rural et périurbain. Elles mettent par exemple en œuvre du transport d'utilité sociale qu'elles appellent souvent « transport solidaire » et apportent gratuitement, ou à faible coût pour les habitants, un accompagnement personnalisé pour faciliter la mobilité. La fragilité de leurs actions réside dans son caractère bénévole, qui tient simplement par la bonne volonté et le dynamisme des membres. Ces associations peuvent très difficilement répondre aux consultations des collectivités territoriales départementales ou régionales, car elles disposent rarement des ressources suffisantes pour gérer les demandes et les crédits.

- **Les entreprises :**

Dans le cadre de leurs plans de mobilité d'employeur les entreprises mettent en place des actions d'accompagnement à la mobilité durable de leurs salariés. Ces plans sont obligatoires dans certaines zones périurbaines et rurales couvertes par une AOM de plus de 100 000 habitants.

### **Focus sur le rôle des régions**

Les récentes évolutions législatives ont conféré aux régions de nouvelles compétences en matière de mobilité au titre desquelles les régions peuvent mettre en place des services d'accompagnement personnalisé .

- Depuis 2002, les régions sont des autorités organisatrices de transport <sup>50</sup>, en charge de l'organisation et du financement des services ferroviaires et routiers régionaux de voyageurs.

---

50 Loi solidarité et renouvellement urbain (SRU) du 13 décembre 2000

- Depuis 2017, les départements ont transféré leurs compétences aux régions en matière de transport interurbain et scolaire <sup>51</sup>.
- La loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014 confère aux régions le rôle de « chef de file de l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports ». A ce titre, les régions ont la charge d'élaborer d'ici 2019 un « *schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires* (SRADDET) », qui doit notamment permettre une meilleure coordination des services de transports publics et des services mobilité.
- Le projet de loi d'orientation des mobilités prévoit l'extension des compétences de la région à l'ensemble des services de mobilité d'intérêt régional (y compris covoiturage, autopartage, vélo ...) et à la compétence en matière de mobilité locale par délégation du bloc communal.

L'encadré n°2 présente les actions de deux régions en matière d'accompagnement personnalisé.

**Encadré n°2** – Illustration d'actions des régions Auvergne-Rhône-Alpes, et Bourgogne-Franche-Comté en faveur de mesures d'accompagnement personnalisé.

Depuis une dizaine d'années, la région Auvergne-Rhône-Alpes a investi le sujet de l'« écomobilité » qui comprend notamment des mesures d'accompagnement personnalisé.

La Région souhaite promouvoir sur les territoires ruraux et périurbains, les structures en capacité :

- d'apporter de l'expertise sur un territoire en matière de mobilité, notamment aux collectivités ;
- d'apporter de l'information sur la mobilité aux habitants ;
- de créer des services de mobilité.

Jusqu'à récemment, la région soutenait financièrement des projets qui répondaient à ces critères, comme ce fût le cas avec l'agence de mobilité Nord-Isère (cf. encadré n°6). Le financement apporté par la région à un projet était déterminé pour une période de quelques années, le temps qu'il se développe et que d'autres sources de financements soient mobilisées.

La région indique que les récentes évolutions législatives (loi NOTRe, loi MAPAM) lui ont conférées de nouvelles compétences en matière de mobilité, ce qui l'a incitée à moins financer des projets portant sur « *les nouvelles mobilités* » et à recentrer son action sur trois éléments :

- l'animation de réseau. La région a créé un réseau d'échanges réunissant des acteurs de la mobilité (collectivités, associations, entreprises, etc.) ;
- la réalisation d'actions en propre, comme la création depuis 2011 du Challenge Mobilité qui « *propose chaque année aux établissements d'organiser, en interne et le temps d'une journée, un défi collectif sur le thème de la mobilité* <sup>52</sup> » ;
- être un centre de ressource et d'expertise pour les porteurs de projets qui souhaitent développer des actions d'« écomobilité ».

La région Bourgogne-Franche-Comté subventionne les plateformes de mobilité qui réalisent au moins deux des trois services suivants : Information/orientation – Accompagnement/apprentissage à la mobilité – location de véhicules à bas coût.

La région consacre un budget de l'ordre de 350 k€ pour cette action. En outre, elle co-finance avec l'Ademe des projets de mobilité rurale qui peuvent inclure une partie d'accompagnement personnalisé, comme la création de service d'autostop organisé, d'autopartage, etc.

Parmi ces acteurs, certains ont récemment investi le champ de la mobilité, en proposant de l'accompagnement personnalisé pour faciliter la mobilité, au titre de la préservation de l'environnement et de la réduction des consommations d'énergie, de la lutte contre le réchauffement climatique et contre les pollutions de l'air.

51 Loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) du 7 août 2015

52 <https://challengemobilite.auvergnerhonealpes.eu/>

En particulier certaines Associations locales de l'énergie et du climat (ALEC) ont initié des dispositifs de covoiturage ou d'autostop organisé. Elles sont cofinancées par l'Ademe et les collectivités territoriales (des régions aux communes) et investissent le champ de la mobilité au titre de leur compétence.

## 2- Le statut des acteurs de l'accompagnement personnalisé oriente la mise en œuvre des actions (financements et bénéficiaires)

Sur un territoire donné, les structures qui réalisent de l'accompagnement personnalisé pour faciliter la mobilité interviennent de plusieurs manières. Pour les présenter, définissons tout d'abord sommairement les trois niveaux classiques d'implications :

- **le « maître d'ouvrage »** : il définit la politique générale des actions d'accompagnement personnalisé, il peut éventuellement aussi définir leur contenu. Lorsqu'il est une structure institutionnelle, il agit au titre de sa compétence en matière sociale, d'insertion, de mobilité ou de réduction des consommations d'énergie. Il est un important financeur des actions d'accompagnement, voir le seul. Il peut réaliser la maîtrise d'œuvre d'actions d'accompagnement personnalisé.
- **le « maître d'œuvre »** : il participe à la conception des actions d'accompagnement personnalisé et il a la responsabilité de leurs réalisations. Il dispose d'une plus ou moins grande possibilité d'être force de proposition auprès du maître d'ouvrage. Il peut réaliser la phase opérationnelle des actions d'accompagnement personnalisé ou la confier à un tiers ;
- **l'« opérateur »** : il réalise la mise en œuvre des actions d'accompagnement personnalisé. Ce peut être une association, une entreprise, une collectivité si elle réalise en régie l'action, ou encore d'autres formes de structures.

- **Le « prescripteur »** :

Un autre rôle essentiel existe pour l'accompagnement personnalisé destiné à un public en insertion sociale ou socioprofessionnelle, c'est celui du **prescripteur**. Les prescripteurs sont des personnes appartenant principalement aux structures publiques, para-publiques ou associatives liées à l'emploi, à l'insertion par l'activité économique et au social. Ce sont par exemple des travailleurs sociaux des départements, ceux des communes et EPCI dans les CCAS et CIAS, des agents de Pôle emploi, des personnes chargées de l'orientation dans les structures d'insertion par l'activité économique, des agents des services pénitentiaires, des agences d'intérim qui informent leur salarié de l'existence des aides mobilité du fonds d'action sociale du travail temporaire (FASTT)... Ces organismes mènent leurs activités pour un public spécifique et sur un territoire sur lequel ils ont compétence. Lors de leurs rencontres avec leurs publics, les prescripteurs peuvent proposer ou orienter le demandeur vers la plateforme de mobilité ou directement vers l'association qui va répondre à leur besoin de mobilité. Pour cela il faut que ce prescripteur identifie le besoin de mobilité et connaisse l'existence des solutions locales. Pour les opérateurs de services de mobilité, ces actions d'information des prescripteurs sont essentielles, puisque ces derniers vont, ou non, décider d'une orientation vers un accompagnement à la mobilité.

Les structures qui réalisent de l'accompagnement personnalisé peuvent tenir plusieurs des trois rôles décrits précédemment et parfois les trois à la fois dans le cas d'une association qui propose de son propre chef une aide ou un service qu'elle met en œuvre et réalise.

Le périmètre de compétence du maître d'œuvre est fortement influencé par le type de contrat qui le lie au maître d'ouvrage. Par exemple, la directrice du service Insertion du Conseil Départemental de la Savoie explique avoir soit recours à un marché public existant pour l'exécution d'une prestation calibrée, parfaitement définie ; soit à un appel d'offres de partenariat pour une prestation dont elle attend un « partenaire » qui pourra apporter son expertise et sa force de proposition. Les mêmes structures peuvent répondre aux marchés publics et aux appels à partenariat ou appels à projets.



La séparation des rôles de maître d'ouvrage et de maître d'œuvre, ainsi que leurs relations, peut être moins caractérisée qu'évoqué précédemment, comme l'illustrent les exemples suivants :

- dans le cas de la création par des collectivités d'une plateforme de mobilité ou d'une association telle qu'une agence de mobilité, en lui confiant une grande autonomie d'action. Celle-ci est encore renforcée si la structure dispose de plusieurs sources de financements (Collectivités locales, Europe, fondation etc) qui diluent sa dépendance à un maître d'ouvrage unique, lui donnant de la sorte une certaine liberté d'orienter ses actions vers ce qu'elle souhaite prioritairement entreprendre.
- Cas d'une action d'accompagnement menée par une association qui bénéficie d'une subvention d'une collectivité. Par exemple une association qui instaure un transport solidaire et qui bénéficie de subventions s'inscrit plutôt dans le cadre d'un partenariat que dans celui d'un rapport entre maître d'ouvrage et maître d'œuvre<sup>53</sup>.
- Quelques services de collectivités ont directement assuré la maîtrise d'œuvre de services de mobilité, en interne, donc « en régie », et en partenariat avec les opérateurs associatifs, mais sans création d'une entité spécifique. Les fonctions de maîtrise d'ouvrage et d'œuvre sont là aussi moins nettement séparées.

**Le choix de l'organisme maître d'œuvre est un choix stratégique.** En effet, selon son domaine d'activité, cet organisme va rechercher des financements qui seront centrés sur tel ou tel public. Indirectement, le public visé va donc déterminer en grande part les compétences et le domaine d'action du maître d'œuvre.

Le domaine de compétence de ce dernier lui fera privilégier certains financements plutôt que d'autres, mais surtout il sera cofinancé par ailleurs pour des actions dans ce domaine particulier. Et ces autres financeurs accepteront difficilement qu'une partie de son action ne vise pas les objectifs pour lesquels il est subventionné. Par exemple, les structures de l'insertion par l'activité économique ou des associations financées au titre de l'insertion par les conseils départementaux auront les plus grandes difficultés à faire admettre qu'elles peuvent également prendre en charge la mobilité de seniors sans difficulté autre que l'âge.

Inversement une agence de l'énergie et du climat (ALEC) aura des difficultés à justifier et à financer des services d'apprentissage d'une mobilité économe auprès d'un public en insertion, indépendamment de ses difficultés à travailler avec ces publics. Cette ALEC s'adresse à tous les publics et travailler avec un tout petit effectif de personnes en grande difficulté sera plus difficilement valorisable dans les bilans qu'elle se doit de rendre, d'une part. D'autre part, les structures de l'insertion par l'activité économique (IAE) disposent d'aides spécifiques qui prennent en compte le surcoût de l'accompagnement de ce public, aides que ne pourra obtenir une ALEC.

Le maître d'œuvre est la cheville ouvrière d'un projet, son choix par le maître d'ouvrage est donc un enjeu stratégique. Il est très lié aux financements mobilisés.

On peut regretter avec certains acteurs (cf. extraits de l'interview dans le chapitre précédent), l'étanchéité des financements et le cloisonnement d'actions qui moyennant quelques aménagements pédagogiques ou matériels, pourraient concerner des publics plus nombreux et variés.

---

53 Le financement par subvention est légitime quand, entre autres, le projet est d'intérêt général, l'association en a l'initiative et lorsque la collectivité ne demande pas de contrepartie directe à la subvention.

## B) Les plateformes et agences de mobilité

Les structures qui proposent de l'accompagnement personnalisé revêtent plusieurs formes. Néanmoins deux d'entre elles semblent présenter des atouts particulièrement intéressants pour mener à bien cette mission :

- l'agence/centrale de mobilité, elle s'adresse à l'ensemble de la population ;
- la plateforme de mobilité, elle s'adresse le plus souvent à des personnes en difficulté sociale ou en situation d'insertion socioprofessionnelle.

L'agence, la centrale et la plateforme de mobilité n'ont pas de définition officielle, et une confusion est parfois faite entre ces structures. Dans leurs formes actuelles, elles se distinguent pourtant aisément par leurs publics et leurs modes de recrutement.

Les agences et centrales de mobilité offrent des services à tous les publics, qui peuvent parfois être spécifiques, comme des scolaires, les salariés d'une entreprise, voire les jeunes d'un quartier prioritaire. Elles sont très peu nombreuses sur le territoire national, sans doute moins d'une dizaine si l'on écarte les conseillers en mobilité des AOM qui interviennent spécifiquement dans le cadre de l'animation des plans de mobilité en entreprise.

Les plateformes de mobilité proposent un accompagnement à la mobilité principalement à des personnes bénéficiaires d'un agrément, d'une prestation, d'un suivi particulier ou d'une mesure territoriale : IAE, volet insertion du RSA, jeunes sous main de justice, plus largement les salariés précaires et les personnes en recherche d'emploi, ou la population d'un quartier prioritaire, etc. Les plateformes de mobilité sont plus d'une centaine en France en 2018. Elles sont financées principalement par les budgets sociaux et emploi / développement ou insertion économique des collectivités.

Ces règles connaissent bien-sûr des exceptions : des plateformes de mobilité interviennent parfois auprès d'un public plus large, sous forme de vacances auprès d'un organisme de formation, auprès de seniors ou de personnes handicapées par exemple, tandis que les centrales peuvent organiser la visite d'un réseau de transport auprès de personnes en insertion ou être impliquées dans la création d'un atelier vélo pour les jeunes d'un quartier prioritaire. Ces porosités ne remettent pas en cause les différences actuelles (jusqu'en 2018-2019) entre les deux structures.

### 1- Les agences / centrales de mobilité

Le Cerema indique <sup>54</sup> qu'« une centrale ou agence de mobilité est l'un des outils du management de la mobilité sur un territoire. Elle permet d'accompagner les changements d'habitudes de déplacements, en offrant aux usagers des transports une information multimodale, ainsi que du conseil et des services à la mobilité. La centrale ou agence de mobilité peut également réaliser des animations locales, mettre en réseau les acteurs et opérateurs de services de mobilité du territoire. Elle peut aussi accompagner une collectivité territoriale dans sa politique de mobilité ».

Elles revêtent un caractère multiforme et multiservices. « On peut y délivrer de l'information multimodale, des services d'aide à l'insertion professionnelle, de la sensibilisation et du conseil en mobilité et y offrir un système de réservation et de billettique de services alternatifs à la voiture individuelle. L'agence de mobilité peut aussi aider à concevoir des plans de déplacements d'établissements (PDE), (...) »

---

54 Note de capitalisation écocité – Les agences de mobilité – octobre 2016

Les retours d'expériences de l'Agence de mobilité Nord-Isère et de la centrale de mobilité figurent dans les encadrés n°6 et n°7.

#### **Encadré n°6 – L'expérience de l'agence de Mobilité Nord-Isère**

L'agence de Mobilité Nord Isère<sup>55</sup>, située dans le département de l'Isère, a été créée en 2012 par trois structures porteuses de Contrats de Développement Durable de la Région Rhône-Alpes<sup>56</sup> (CDDRA), regroupant huit<sup>57</sup> communautés de communes et une communauté d'agglomération.

Suite au regroupement des intercommunalités, l'agence couvre désormais deux communautés de communes et une communauté d'agglomération qui comptent au total 109 communes et 250 000 habitants<sup>58</sup>. Ce vaste territoire présente l'avantage de couvrir, en totalité, des bassins de vie.

L'agence a un statut d'association. Ses statuts sont consultables sur son site Internet<sup>59</sup>.

L'agence s'adresse à l'ensemble de la population de son territoire :

- en réalisant des « *actions de sensibilisation, d'animation et d'accompagnement autour de la promotion du covoiturage, des modes doux et des transports en commun*<sup>60</sup> » ;
- en créant et proposant des services de mobilité, comme la mise en place d'un service d'autostop organisé, nommé Voiture à Partager (VAP), ou encore des cours pour apprendre à faire du vélo etc.

Pour cela, elle intervient sur l'espace public, en entreprise et dans les établissements scolaires.

En outre, elle réalise des missions de prestataire / conseil auprès des collectivités sur des études :

- d'aménagements, comme pour la réalisation d'un cheminement piéton ;
- d'organisations des services de transports, comme la réalisation d'une étude sur le regroupement de services de TAD.

L'étendue du champ d'intervention de l'agence lui permet d'agir sur différents leviers confortant la cohérence globale de ses actions.

Par exemple, sa politique en faveur de l'usage du vélo va comprendre :

- la réalisation d'un schéma directeur Vélo, en lien avec les collectivités ;
- la réalisation d'ateliers de remise en selle, à destination du grand public et des salariés ;
- le prêt de vélo ;
- l'aide à l'achat de vélo ;
- la réalisation d'animations autour du vélo, que ce soit pour tout public, ou en milieu scolaire ;
- la réalisation d'actions d'information et de sensibilisation sur l'écomobilité, incluant la pratique du vélo.

L'agence est propriétaire d'un parc de vélos, ce qui lui facilite la réalisation d'actions qui en nécessitent.

L'agence, localisée à La Tour du Pin compte quatre salariés et une vingtaine d'ambassadeurs, bénévoles, qui participent aux actions d'animation et de sensibilisation de la population.

Depuis 2015, l'agence a mis en place un plan d'action triennal, décliné en plans d'actions annuels votés par son assemblée générale. Celle-ci est constituée de 17 représentants des membres adhérents (les communautés de communes et d'agglomération, le Conseil de Développement, la Chambre de Commerce et de l'Industrie du Nord Isère et la chambre des Métiers et d'Artisanat de l'Isère, les entreprises regroupées dans le cadre de Plans de Mobilités, 1 à 3 associations). Depuis 2017, l'agence dispose avec chacune des trois collectivités membres de l'association, d'une convention de

55 <http://wordpress.mobilite-nord-isere.fr/>

56 l'ex-Région Rhône-Alpes définissait ces contrats comme « *un moyen d'intervention contractuel proposé aux territoires engagés dans un projet de développement local. Leur mise en œuvre reposait sur une démarche ascendante à l'initiative des acteurs locaux* »

57 l'une d'entre elle a quitté l'agence suite aux fusions des EPCI

58 Rapport d'activité 2016 de l'agence de Mobilité Nord Isère

59 <http://wordpress.mobilite-nord-isere.fr/wp-content/uploads/2016/04/Statuts-agence-de-Mobilite-nord-isere.pdf>

60 Rapport d'activité 2016 de l'agence de Mobilité Nord Isère

partenariat annuelle qui définit les actions attendues de l'agence.

En 2015, le budget de l'agence était de 252 000 € environ, provenant pour 60 % des EPCI membres, 21 % du département, 19 % de la région <sup>61</sup>. Suite à la fin des CDDRA, l'agence a revu son modèle économique, en cherchant de nouvelles sources de financement. Ainsi, le Fonds Européen de Développement Économique et Régional (FEDER) subventionne les actions relatives au covoiturage et à l'autostop organisé à hauteur de 43 300 € sur 3 ans <sup>62</sup>. Les collectivités qui sollicitent l'agence pour des études ou actions particulières apportent des financements complémentaires.

Le vaste champ d'actions de l'agence de Mobilité Nord Isère, ainsi que son implication auprès des collectivités (élus et techniciens) et de la population, fait qu'elle tient un rôle essentiel pour accompagner le développement d'une mobilité quotidienne la moins néfaste pour l'environnement. Cela consiste notamment à l'accompagnement au changement de comportement et, dans une moindre mesure, à répondre à un besoin de mobilité non satisfait.

Nota 2019. Fin 2018 l'agence a cessé son activité après 7 ans de services après le défaut d'un financeur et la décision des collectivités de proximité de ne pas compenser ce manque et d'arrêter leur prise en charge.

#### **Encadré n°7 – L'expérience de la centrale de mobilité ZAPT dans le pays d'Apt**

Cette centrale de mobilité opérationnelle depuis 2012 a pour objectif de favoriser la mobilité locale en pays d'Apt, en réunissant au sein d'une même plate-forme un large panel de solutions sur un territoire rural composé de petits villages plus ou moins éloignés d'une petite ville centre et souffrant d'une faible desserte en transports collectifs.

ZAPT comporte un guichet d'information à la gare routière d'Apt, une conseillère en mobilité et un espace d'accueil du public « *ZAPT Mobilité* » avec accès Internet pour la consultation des horaires de cars, réservation d'un covoiturage et salle d'attente accessible aux PMR. Le covoiturage a connu un rapide développement sur le territoire grâce à la centrale, qui par ailleurs a mis en place un service de prêt/location de cyclomoteurs et vélos à assistance électrique à tarif social.

ZAPT a bénéficié d'une large campagne d'information pour son lancement et fait l'objet d'opérations régulières de sensibilisation via divers relais comme la maison de l'emploi, la mission jeune...

Outre les subventions du Feder et de fondations privées au lancement de la centrale, la région PACA et le conseil départemental du Vaucluse ont participé au financement. Aujourd'hui, le conseil départemental du Vaucluse continue à subventionner la centrale malgré l'arrêt du financement de la région PACA.

61 <http://www.lecourrierliberte.fr/nordisere---agence-de-mobilite--des-solutions-pour-des-deplacements-plus-respectueux-de-lenvironnement.html?cat=7789>

62 <http://www.lecourrierliberte.fr/nordisere---agence-de-mobilite--des-solutions-pour-des-deplacements-plus-respectueux-de-lenvironnement.html?cat=7789>

## 2- Les plateformes de mobilité

Les premières plateformes de mobilité sociale sont nées au début des années 2000 pour apporter des réponses plus globales et adaptées aux besoins de déplacements des personnes en recherche d'emploi ou accédant à des emplois précaires, souvent excentrés, à horaires variables et décalés <sup>63</sup>.

Le Commissariat Général à l'Égalité des Territoires (CGET) a présenté le fonctionnement des plateformes de mobilité dans sa publication « *en bref* » (n°16, mars 2016). Les principaux éléments de ce document figurent dans l'encadré n°8. Le retour d'expérience de la plateforme de mobilité du Grand Autunois Morvan figure dans l'encadré n°9.

Les bénéficiaires des services des plateformes disposent le plus souvent d'une prescription d'un service social ou d'insertion professionnelle. L'une des clés de réussite des plateformes de mobilité est de travailler en étroite relation avec les organismes sociaux qui suivent leurs publics. **L'information et la sensibilisation de ces prescripteurs sont essentielles.**

### Encadré n°8 – Objectifs des plateformes de mobilité pour le CGET <sup>64</sup>

*« Les plateformes de mobilité sont des structures proposant aux personnes ayant des difficultés de déplacements d'ordres physique, économique, cognitif ou culturel, des actions d'information et d'accompagnement individuel leur permettant de devenir autonomes. Ces structures sont couplées à une offre de services de transport, contribuant ainsi fortement à l'amélioration de la « motilité » des personnes et de leur « employabilité ».*

*Les besoins des habitants sont appréhendés dans leur globalité, en intégrant l'ensemble de la chaîne de déplacements, pour organiser de manière optimale les différents modes de transport et services à la mobilité ainsi que les actions d'accompagnement : information, diagnostic mobilité, formation à la mobilité, auto-école sociale, vélo-école, prêt de véhicules, location à bas prix, garage solidaire, transport micro-collectif, auto-partage...*

*Les plateformes peuvent soit mettre en place elles-mêmes ces services, soit coordonner plusieurs acteurs de la mobilité intervenant sur un même territoire, soit opter pour un fonctionnement mixte. Elles peuvent également se constituer sous la forme de société coopérative d'intérêt collectif (Scic). Il n'existe pas à ce jour de statut juridique particulier, ni de réglementation spécifique à cette activité.*

*Le portage des plateformes de mobilité peut être exercé par :*

- des associations seules ou en collectif qui appartiennent le plus souvent au champ de l'économie sociale et solidaire (ESS) ;*
- des services des collectivités territoriales et de leurs groupements (départements, agglomérations, communes, autorités organisatrices de la mobilité, centres communaux d'action sociale...);*
- des structures du service public de l'emploi et de l'insertion telles que les agences de Pôle emploi, les maisons de l'emploi, les plans locaux pour l'insertion et l'emploi, les missions locales ;*
- des structures de l'insertion par l'activité économique (IAE) telles que les associations intermédiaires, les régies de quartier, les entreprises d'insertion ;*
- des structures sociales .*

*Les actions proposées, les territoires couverts et les publics accueillis (personnes en recherche*

63 La plateforme de Saint Nazaire existe en 2003 et l'appel à projets « Quartiers vers l'emploi » a financé 23 plateformes de mobilité entre 2009 et 2011. En 2011, la Fédération des Associations de la Route pour l'Éducation (Fare) met en place un dispositif d'essaimage pour aider des porteurs de projets à créer une plateforme. En septembre 2015, le comité interministériel aux ruralités prévoit d'aider 100 plateformes de mobilité dans les bourgs centres par le biais du fond de soutien à l'investissement local (FSIL).

64 <http://www.cget.gouv.fr/ressources/publications/en-bref-16-plateformes-de-mobilite-un-levier-pour-faciliter-l-acces-a-l-emploi-et-l-insertion-sociale>

*d'emploi, en retour à l'emploi, en insertion, personnes âgées...) dépendent largement du mode de pilotage retenu et des sources de financement mobilisées.*

*Les plateformes de mobilité ont été créées par le monde associatif au cours des années 2000 pour répondre aux besoins des personnes rencontrant des difficultés de déplacement et ne trouvant pas de solution dans l'offre de transport public existante. (...) En zone rurale, les premières plateformes se sont implantées au cours des cinq dernières années [soit depuis 2010 environ] à l'initiative de collectivités territoriales et d'opérateurs tels que Pôle emploi.*

*Ces premières expériences apparaissent prometteuses tant en termes de nouvelles solutions de mobilité (covoiturage, auto-stop organisé, minibus combinant transport au bourg-centre et livraison de commandes etc.) que d'accompagnement personnalisé des bénéficiaires (60 % des personnes accompagnées par les plateformes rurales décrochent un emploi). D'où la volonté du Gouvernement d'appuyer le développement de ces plateformes »*

#### **Encadré n°9 – L'expérience de la plateforme de mobilité de la communauté de communes du Grand Autunois Morvan (CCGAM)**

La plateforme de mobilité CCGAM a été créée en 2009, à l'initiative du Conseil Général de la Saône-et-Loire (la Maison des solidarités) et du syndicat mixte du Pays de l'Autunois Morvan <sup>65</sup>. Ce dernier était également en charge du Plan Local pour l'Insertion et l'Emploi (PLIE).

À ses débuts, l'activité de la plateforme était réalisée par une association du secteur de l'économie sociale et solidaire, puis elle a été assurée par le Pays de l'Autunois Morvan, en étant rattachée à la direction de l'Insertion.

En 2017, la communauté de communes du Grand Autunois Morvan a été créée, réunissant les communes qui composaient déjà le syndicat mixte, plus une dizaine d'autres communes. À cette date, la communauté de communes a repris de pilotage et le portage de la plateforme de mobilité.

La plateforme explique que la part importante de son financement par le Fonds Social Européen (FSE) représente « *un risque* », car il est conditionné à la réalisation d'objectifs (retour et maintien de personnes à l'emploi). S'ils ne sont pas atteints, les subventions ne sont pas perçues. Avec ce financeur, la plateforme dispose de très peu de marge de manœuvre, car le FSE est déterminé sur l'apport des autres co-financeurs. Par exemple, si le conseil départemental augmente sa participation, le FSE baissera la sienne.

Les subventions versées par l'Europe et le conseil départemental sont prévues pour accompagner 70 personnes environ.

La précarité de la plateforme a aussi été révélée par l'arrêt prévu pour 2018 des contrats aidés. La responsable de la plateforme a dû fortement se mobiliser pour convaincre les élus et le Directeur général de la CCGAM, ainsi que les élus du département de Saône-et-Loire, de « *sauver* » le poste de la personne embauchée en contrat aidé. Pour cela, la plateforme leur a demandé d'augmenter le montant de leur financement afin que le poste soit transformé en contrat classique d'adjoint administratif.

La diversité des plateformes de mobilité est également présente sur les territoires périurbains et ruraux, comme l'illustre les quelques exemples qui suivent dans les encadrés n°10 et 11. Les difficultés semblent être également les mêmes, à savoir la précarité financière des plateformes, ce qui interroge toujours sur leur pérennité. Pour tenter d'y remédier, certaines élargissent d'une part leurs activités de base et d'autre part leurs bénéficiaires.

---

65 Le syndicat mixte comptait quelques communautés de communes, pour un total d'une quarantaine de communes environ

**Encadré n°10** – Texte provenant du site Internet du Portail du développement de l'économie sociale et solidaire AVISE <sup>66</sup>

La plateforme de mobilité du Conseil général de l'Hérault

« La plateforme est animée par l'association « Passerelles SCOP » et portée par le Conseil général de l'Hérault qui est le principal financeur. La plateforme accueille et accompagne des personnes en situation de fragilité sur prescription d'organismes conventionnés dans le cadre du Programme Départemental d'Insertion, mais aussi le Pôle emploi ou les Missions Locales Jeunes. Pour les autres publics, les prestations s'effectuent sur devis.

La plateforme a trois principaux axes d'intervention : la préparation au permis de conduire, la mise à disposition de véhicules et l'allocation de microcrédit pour acheter ou réparer un véhicule.

L'offre de services de la plateforme « Bougeons en pays Cœur d'Hérault », telle que présentée par son coordinateur, Pierre-Yves Gauci, est simple. Il s'agit de répondre aux besoins de mobilité des habitants de ce territoire rural. Et « compte tenu du nombre d'orientations que nous accueillons par an, 400 environ, nous pouvons dire que la plateforme répond à un réel besoin » assure Pierre-Yves Gauci.

**Encadré n°11** – Texte provenant du site Internet du Portail du développement de l'économie sociale et solidaire AVISE <sup>67</sup> et actualisé pour l'étude

La plateforme de mobilité dans les Bouches du Rhône

« L'association Transport Mobilité Solidarité (TMS) développe depuis 1997 un dispositif de plateforme sociale de mobilité. TMS se donne pour mission de mettre en œuvre des actions d'information, de formation et d'accompagnement de publics en difficulté sociales et de mobilité, avec des objectifs de lutte contre l'isolement rural, de création de liens avec le milieu urbain, de facilitation de l'accès aux transports, à la mobilité et à des actions de proximité. Les cibles de son action sont surtout les domaines de la santé, de la formation et de l'emploi. (...) TMS intervient désormais sur 52% du territoire du département. (...)

En complément, TMS développe depuis 2008 des prestations de transport et est inscrit pour ce faire au registre des transporteurs. Ces prestations permettaient à TMS de générer un chiffre d'affaires couvrant près de 30% de son budget global qui s'élève à environ 1,3 M€. Tant que cette barre des 30% n'était pas atteinte, l'association restait à but non lucratif et n'était pas contrainte de mettre en place une double comptabilité. En 2018, l'activité de transport est dévolue à une société dont l'actionnaire unique est l'association, cette société abrite l'entreprise d'insertion qui réalise le transport.

Ses prestations portent sur des conventions avec des chantiers d'insertion (déplacement des salariés), des CCAS (déplacement de personnes âgées vers les loisirs ou des foyers 3<sup>e</sup> âge), des ESAT (déplacement de personnes handicapées), des services de navettes vers des entreprises et depuis peu le service d'accueil de jour de l'hôpital de Salons de Provence, dans le cadre d'un appel d'offres.

En dehors de ce dernier exemple, les prestations sont effectuées par le biais de marchés publics directs ou indirects (en sous-traitance des transporteurs délégataires), provenant des différentes Autorités organisatrices de la mobilité du territoire.

Sur certains territoires, TMS réalise même du transport individuel, sur orientation des CCAS (critères de ressources), notamment pour déplacer des personnes âgées vers un médecin spécialiste

66 <http://www.avise.org/actualites/bougeons-en-coeur-dherault-les-specificites-dune-plateforme-en-milieu-rural>

67 [http://www.avise.org/sites/default/files/atoms/files/rapport\\_complet\\_mobilite\\_inclusive\\_2013.pdf](http://www.avise.org/sites/default/files/atoms/files/rapport_complet_mobilite_inclusive_2013.pdf)



*ou pour faire des achats. Une situation rare, très liée donc à cet ancrage territorial particulier. TMS gèrait ainsi un parc de 90 véhicules et dédie une équipe de 11 accompagnateurs – chauffeurs à cette activité, qui devrait continuer à se développer.*

*Ce développement pose désormais des questions statutaires à l'association, qui devra s'adapter. Une réflexion qui s'accompagnera d'un objectif de pérennisation de la structure, car malgré cet autofinancement important, TMS rencontre régulièrement des difficultés financières.*

*Des difficultés liées d'une part à la diminution des aides pour contrats aidés, dont la plupart ont été pérennisés en contrats classiques, sans que l'activité ne génère d'elle-même des ressources nouvelles ; et d'autre part à des problèmes de trésorerie récurrents, au même titre que la plupart des plateformes sociales de mobilité, liés à un recours important aux financements du FSE.*

*Sans le soutien de plusieurs communautés d'agglomération et de son partenaire bancaire, TMS aurait probablement dû fermer ses activités il y a peu.*

*Le changement de statut de l'activité économique de transport, permettra à TMS d'augmenter la part « commerciale » de ses activités, à hauteur de 50 à 60% par exemple. Ce volume d'activités nécessitera cependant de rechercher de nouveaux marchés, sur des territoires en zones blanches, très mal desservis par les transports publics, ou en direction de publics spécifiques autres que les publics en insertion : salariés intérimaires, maisons de retraites etc. »*

Certaines plateformes de mobilité ont pu trouver des **financements importants dans le cadre des programmes « précarité énergétique » des certificats d'économies d'énergie (CEE)** <sup>68</sup>. Il s'agit de financements des vendeurs d'énergie appelés les "obligés" (électricité, gaz, GPL, chaleur et froid, fioul domestique et carburants pour automobiles) pour la réduction de la consommation d'énergie. Des programmes spécifiques sont destinés aux actions de sensibilisation et d'accompagnement des ménages en situation de précarité énergétique. Par exemple Wimoov a signé une convention de programme CEE pour accompagner 9000 personnes en difficulté vers des solutions de mobilité durable, pour un montant de 2,2 millions d'euros pour la période 2017-2018.

## **C) Les structures de conseil en énergie et de protection de l'environnement**

L'engagement des communes et EPCI pour lutter contre le réchauffement climatique s'incarne dans différents outils et dispositifs, que ce soit dans des outils de planification, tel le plan climat air énergie territorial (PCAET), obligatoire pour les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre de plus de 20 000 habitants existants au 1<sup>er</sup> janvier 2017, les « agendas 21 », ou encore des démarches du type des « Territoires à énergie positive » (TEPOS <sup>69</sup> ou TEPCV <sup>70</sup>) financés par les certificats d'économies d'énergie (CEE).

L'implication des collectivités locales pour la réduction de la consommation d'énergie et de la pollution de l'air a ainsi conduit de nouveaux acteurs à investir la thématique de la mobilité qui offre un fort potentiel d'actions, les transports représentant 33 % de la consommation d'énergie finale en France en 2015, en croissance depuis 1990. Ces acteurs sont les Agences locales de l'énergie et du climat (ALEC) et les Parcs Naturels Régionaux (PNR). Ils peuvent s'adresser à un public désireux de réduire leurs consommations d'énergie. Ce qui donne une nouvelle approche de la mobilité et potentiellement un nouveau public.

68 <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/programmes-daccompagnement#e6>

69 La reconnaissance du statut de Territoire à Énergie POSitive est accordée aux collectivités qui s'engagent dans un objectif d'équilibre entre leurs dépenses en énergie et leurs productions d'énergie renouvelables locales. La démarche s'inscrit dans une approche planifiée de développement global et s'exprime à travers des réalisations concrètes.

70 L'appel à projets « Territoire à Énergie Positive pour la Croissance Verte » distingue les territoires qui se sont engagés à réduire leurs besoins en énergie. Lancé fin 2014 par le ministère de la Transition écologique et solidaire, il concerne environ 500 collectivités.



## 1- Les agences locales de l'énergie et du climat (ALEC)

Les premières agences locales de l'énergie (ALEC) ont été créées dans les années 1990, sous l'impulsion d'un dispositif de soutien lancé par la Commission européenne. 17 agences locales de l'énergie ont ainsi été créées, en partenariat avec l'Ademe et les collectivités locales. Malgré la fin des aides communautaires, de nouvelles agences locales de l'énergie continuent de se créer <sup>71</sup>.

### Encadré n°3 – Définition d'une ALEC -Texte issu du site de la fédération des ALEC <sup>72</sup>

Un agence locale de l'énergie et du climat est présidée par **un élu**. C'est un organisme d'animation territoriale qui conduit des activités d'intérêt général afin de favoriser au niveau local la mise en œuvre de la transition énergétique et la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Grâce à son statut d'**association** « loi 1901 », l'ALEC regroupe en son sein des partenaires, acteurs, décideurs que sont les collectivités territoriales, les chambres consulaires, les associations de consommateurs ou de protection de l'environnement, les fédérations de professionnels, les producteurs et distributeurs d'énergie, les bailleurs sociaux.

Conformément à la définition européenne, une ALEC est « *une organisation indépendante, autonome, à but non lucratif, créée à l'initiative des collectivités locales et de leur groupement, qui bénéficie du soutien des pouvoirs publics locaux pour fournir des informations, des conseils et une assistance technique aux utilisateurs d'énergie (pouvoirs publics, citoyens, entreprises, etc.) et contribuer au développement des marchés d'énergies locales durables. Ces agences peuvent prendre la forme d'association à laquelle peut adhérer toute personne publique ou privée présente sur le territoire de son action.* »

Pour la fédération des agences locales de maîtrise de l'énergie et du climat (FLAME), les ALEC s'adressent principalement au grand public, qu'elles rencontrent grâce à l'animation d'une mission d'Espace INFO>ENERGIE (EIE) qu'elles réalisent généralement. L'Ademe et des collectivités territoriales (conseil régional, conseil départemental, agglomérations, communes) les financent pour la réalisation de cette mission.

Les Espaces Info Énergie (EIE) ont été créés par l'Ademe en 2001, avec pour objectif de sensibiliser, informer et accompagner gratuitement la population pour tendre vers une sobriété énergétique. À l'origine, les actions des EIE concernaient principalement les économies d'énergie dans l'habitat, ce qui reste d'ailleurs toujours leur principale action.

L'encadré n°4 présente l'expérience de l'ALEC de la Loire en matière de mobilité

### Encadré n°4 – L'expérience de l'ALEC de la Loire

L'ALEC de la Loire a repris, depuis avril 2016, des actions d'accompagnement personnalisé pour faciliter la mobilité qui étaient auparavant menées par la Maison de la Mobilité du Pilat. L'historique est le suivant :

Dans les années 2000, la Maison de la Mobilité du Pilat (MOPI) est née d'un partenariat entre le PNR du Pilat et une association (Pillatitude). Elle fonctionnait avec une puis deux chargées de mission mobilité, embauchées en contrat à durée déterminée par le PNR du Pilat <sup>73</sup>. Ce dernier n'ayant pas de compétence en matière de mobilité, il lui devenait de plus en plus compliqué de poursuivre son activité avec ce fonctionnement. Il a donc souhaité que le département de la Loire reprenne à son compte la Maison de la Mobilité, mais en vain. Après 6 ans de ce fonctionnement, son évolution était inéluctable. Les changements organisationnels du domaine des transports ont

71 <http://www.federation-flame.org/wp-content/uploads/2013/05/vademecum-flame.pdf>

72 <http://www.federation-flame.org/les-alec-en-france/quest-ce-quune-alec/>

73 le PNR du Pilat compte 40 agents environ

constitué une opportunité pour cela. La MOPI ne pouvait plus être une structure sans lien direct avec une AOM. Au même moment, Saint-Étienne Métropole était entré dans le dispositif des TEPOS avec un volet spécifique sur la mobilité, ce qui a permis au PNR du Pilat, de la solliciter pour participer au financement des 2 postes de chargés de missions mobilités. Mais la métropole ne souhaitant pas porter le dispositif, il fallait trouver une structure qui puisse le faire. L'ALEC de la Loire présentait le profil adéquat pour faire le lien entre Saint-Étienne Métropole et le PNR du Pilat.

L'ALEC de la Loire assure une forme « *d'ingénierie décentralisée* » pour les collectivités. Dans le cadre de ses activités pour la transition énergétique, elle possède un rapport privilégié avec les entreprises et les collectivités locales. Il est apparu logique que l'ALEC de la Loire s'investisse sur la mobilité, notamment au regard des actions d'économies d'énergies qu'elle mène auprès des entreprises. L'ALEC de la Loire a élargi son public au-delà des collectivités et des entreprises, pour s'adresser à l'ensemble de la population. Ainsi, l'ALEC de la Loire a repris les activités de la MOPI en avril 2016. Une convention entre l'ALEC de la Loire, le PNR du Pilat et Saint-Étienne Métropole a été signée en janvier 2017 <sup>74</sup>.

## 2- Les parcs naturels régionaux

Le décret instituant les Parcs naturels régionaux date de 1967. Leurs missions sont « *d'asseoir un développement économique et social du territoire, tout en préservant et valorisant le patrimoine naturel, culturel et paysager* <sup>75</sup> ».

Il existe, en 2017, 51 parcs qui s'étendent sur 15 % de la superficie de la France et regroupent 6 % de la population <sup>76</sup>. Les PNR sont généralement présents sur des territoires ruraux et périurbains où il n'y a pas de structure proposant de l'accompagnement personnalisé pour faciliter la mobilité. Ils apportent de l'ingénierie aux communes et communautés de communes qui n'en disposent pas beaucoup. Ils ont la capacité d'entreprendre des actions nouvelles, mais sont limités par l'absence de compétence en matière de mobilité. Ils font émerger des actions de mobilité afin que les collectivités dotées de cette compétence puissent se les approprier.

L'implication des PNR dans le domaine de la mobilité repose sur leurs objectifs d'actions.

L'engagement croissant des PNR sur des actions d'accompagnement personnalisé sur la mobilité est principalement dû à leur engagement pour la réduction des consommations d'énergies et la préservation de l'environnement. Certains parcs ont pu s'engager très tôt sur des actions de mobilité, avant l'émergence généralisée de ces priorités, comme ce fût le cas pour le PNR du Pilat (cf. expérience de l'ALEC de la Loire, encadré n°4). Cela est dû à des contextes locaux et à des volontés individuelles.

L'encadré n°5 présente l'expérience du PNR des Grands Causses en matière de mobilité.

### **Encadré n°5 – L'expérience du PNR des Grands Causses**

En 2009, le PNR des Grands Causses a adopté un Plan Climat Énergie Territoire (PCET) qui ambitionne l'équilibre énergétique à horizon 2030. De plus, en 2015, le parc a été lauréat de l'appel à initiative « *Territoire à Énergie Positive pour la Croissance Verte* » (TEPCV). De là découle l'engagement du parc sur des actions d'accompagnement personnalisé pour encourager une mobilité moins consommatrice d'énergie, car en 2014, une étude a montré que les déplacements représentaient 43 % de la consommation d'énergie sur le territoire du PNR des Grands Causses, ce qui est supérieur de 13 points à la moyenne nationale.

74 En consultant la convention la signature date de janvier 2017, mais la convention concerne l'année 2016

75 <http://www.parcs-naturels-regionaux.fr/article/quest-ce-quun-parc-naturel-regional-definition>

76 [https://fr.wikipedia.org/wiki/Parc\\_naturel\\_r%C3%A9gional\\_de\\_France](https://fr.wikipedia.org/wiki/Parc_naturel_r%C3%A9gional_de_France)

# 4. Types d'actions et expériences d'accompagnement personnalisé

Pour faire face aux enjeux de l'accompagnement personnalisé pour faciliter la mobilité dans les territoires, les différents acteurs ont à leur disposition un ensemble d'actions :

- aides immatérielles : diagnostic mobilité, information et sensibilisation, formation.
- aides matérielles : prêt, vente et réparation de tous types de 2 roues ou de véhicules, transport micro-collectif, etc.
- aides financières : accès aux tarifications solidaires, micro-crédit, etc.

En théorie, les acteurs des territoires ont à disposition un ensemble de services dans lequel ils choisissent ceux qui répondent aux besoins des publics. Dans la réalité, ces services sont mis en œuvre le plus souvent par des structures associatives, dont la présence est pour partie liée à la densité de population. Moins le territoire est densément peuplé, moins les ressources financières et en ingénierie seront fortes et donc moins le nombre et la diversité des actions seront importants.

Il existe bien-sûr des particularités locales, certains territoires ruraux ont une tradition de solidarité ou une sensibilité particulière qui peut avoir favorisé la création de services de mobilité.

Dans tous les territoires, urbains, périurbains ou ruraux, les actions d'accompagnement à la mobilité s'adressent principalement à des personnes bénéficiaires d'une prestation, d'une aide sociale, d'un agrément au titre de l'insertion par l'activité économique, ou qui connaissent des difficultés pour accéder ou conserver un emploi. Les services des collectivités et les organismes chargés d'accompagner ces personnes ont intégré la nécessité de financer des aides à la mobilité pour leurs publics bénéficiaires. Ces actions sont très nombreuses et se comptent par centaines en métropole. Les actions peuvent être spécifiques et ne concerner qu'un type d'aide, ou alors s'inscrire dans un dispositif plus élaboré, comme une plateforme de mobilité qui propose ou coordonne plusieurs actions et donc plusieurs types d'accompagnements.

Les actions d'accompagnement pour tous publics sont moins nombreuses, faute de financements dédiés. Jusqu'alors les AOM ne disposaient pas de cette compétence et pouvaient essentiellement soutenir les plans de mobilité d'entreprises. Les collectivités ont été très rares (moins d'une dizaine en métropole) à soutenir des actions d'accompagnement à visée globale pour tout public telles les agences ou centrales de mobilité proposant un accompagnement individualisé. Elles organisent principalement des services d'accompagnement centrés sur l'usage du vélo.

Toutes les actions existantes ne pourront être exposées dans ce rapport. Les principales font toutefois l'objet d'une description et de témoignages.

Si certaines actions s'adressent à l'ensemble du public, les plus nombreuses sont destinées aux publics en recherche d'emploi ou bénéficiaires d'une prestation sociale ou socio-professionnelle. Dans les présentations qui vont suivre, le public concerné sera précisé pour chacune des mesures, dans les premières lignes des exposés.

## A) Les aides immatérielles (diagnostic, information, formation)

Dans ce paragraphe relatif aux aides immatérielles, seront évoqués :

- les diagnostics de mobilité
- le marketing individualisé ;
- l'apprentissage de la mobilité à travers les cours de vélo et l'aide au passage du permis de conduire
- les actions d'animation, d'information et de sensibilisation.

### 1- Les diagnostics de mobilité / bilan de compétences mobilité

Le diagnostic de mobilité est actuellement surtout proposé aux personnes bénéficiaires d'une aide. Il permet :

- d'évaluer les compétences réelles des personnes à utiliser l'ensemble des modes de transport disponibles et d'identifier les freins existants,
- de définir les besoins du demandeur en fonction de son projet,
- et enfin d'établir et de valider un programme d'actions destinées à améliorer les capacités de mobilité dans l'objectif annoncé.

Les freins peuvent être d'ordre cognitif, matériel ou financier. En fonction des ressources locales, des actions appropriées vont être proposées pour répondre aux différents besoins identifiés.

Les diagnostics de mobilité sont réalisés au sein des plateformes de mobilité et sont un préalable quasi systématique aux mesures d'accompagnement personnalisé proposées par ces structures.

Le diagnostic de mobilité n'est pas normalisé, sa réalisation peut prendre des formes assez diverses. L'association Mobilité 07-26 et la plateforme de Grenoble ont longtemps proposé la réalisation d'un bilan de compétence mobilité en 4 modules de 3 heures. Désormais ce bilan se déroule sur une seule séance d'une durée d'environ 3h. Ce dernier format est le plus courant.

### 2- Le marketing individualisé

Le marketing individualisé est une démarche de management de la mobilité destinée à obtenir un changement des pratiques de mobilité avec un transfert modal pérenne de la voiture particulière vers les autres modes de déplacement plus respectueux de l'environnement et moins coûteux. Elle s'adresse à l'ensemble du public et plus particulièrement aux personnes souhaitant changer de mode de déplacements.

On le qualifie comme « *une offre gratuite et à domicile, d'information et de conseils personnalisés en mobilité auprès de ménages utilisateurs potentiels des autres modes de déplacement que la voiture individuelle : Il s'agit :*

- *d'établir un dialogue par des contacts directs et un processus progressif de communication ;*
- *d'analyser les trajets quotidiens des personnes contactées ;*
- *de les convaincre de l'intérêt d'un changement de mode de transport ;*
- *de suivre et d'analyser les changements de comportement des personnes contactées. »*<sup>77</sup>

Cette technique a montré son efficacité dans plusieurs villes de différents pays, où il existe des modes de transports alternatifs, compétitifs par rapport à la voiture.

---

<sup>77</sup> Certu. « *Management de la mobilité par le marketing individualisé* ». Lyon : Certu. 2002.

En France, dans les territoires ruraux, aucune expérimentation de cette nature n'a été identifiée. Dans les territoires périurbains, ces expérimentations sont très rares, puisque seulement trois exemples ont été rencontrés, réalisées dans le cadre d'études ou de recherches, ce qui leur confère un caractère ponctuel et éphémère. Il s'agit des expérimentations lancées par :

- le conseil régional de Picardie en 2012 <sup>78</sup> ;
- l'État, l'ex-Région Rhône-Alpes, Saint-Étienne Métropole et les établissements publics locaux EPORA <sup>79</sup> et EPA <sup>80</sup> de Saint-Étienne, en 2008 dans le cadre d'un programme de coopération Franco-Allemande « Bahn.ville 2 » <sup>81</sup> ;
- l'UMR CNRS-CITERES de l'Université de Tours, en partenariat avec le parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine, en 2013, dans le cadre du projet de recherche MOUR (Mobilité et urbanisme rural).

#### **Les exemples de mise en œuvre par la Région Picardie et le projet « Bahn.ville 2 »**

L'expérience menée par la Région Picardie et le projet « Bahn.ville 2 » étaient relativement proches, tant sur la méthode que sur les objectifs.

La méthode consiste à sélectionner des personnes volontaires pour réaliser leurs déplacements en train, plutôt qu'en voiture, pendant un mois. Des entretiens sont réalisés avec les volontaires, avant et après, la période d'essai et même au cours de la période d'essai pour l'expérimentation menée en Picardie.

L'expérimentation lancée par la région Picardie portait sur 150 volontaires. Les origines et les destinations des déplacements réalisés par les volontaires ne sont pas précisées. Quant à l'expérimentation réalisée dans le cadre du projet de « Bahn.ville 2 », elle portait sur 22 volontaires qui réalisaient des déplacements sur l'axe Saint-Étienne / Firminy. <sup>82</sup>

Les objectifs de ces deux expérimentations sont de deux ordres :

- premièrement, faire connaître par la pratique un mode de déplacement alternatif à des personnes qui se déplacent quotidiennement en voiture et amener durablement de nouveaux usagers au train ;
- deuxièmement, capitaliser de la connaissance sur les freins et les leviers à l'utilisation du train.

Pour ces deux expérimentations, les résultats sont extrêmement positifs, puisque 3/4 mois après la période d'essai, le report modal était respectivement de 40% et 27% pour l'expérimentation réalisée en Picardie et celle du projet Bahn.ville 2. À noter que les volontaires qui ont participé à ces expérimentations ont été sélectionnés sur leur potentiel à changer de mode de déplacement, c'est-à-dire par rapport à leur volonté déclarée de changement et à la possibilité de le faire en utilisant le train. L'expérimentation lancée par la Région Picardie avait recueilli 675 candidats.

#### **L'exemple de mise en œuvre en milieu rural : Pays d'Azay-le-Rideau, en Indre-et-Loire**

La troisième expérimentation est présentée plus en détail. C'est une variante de marketing individualisé qui a été mise en œuvre sur des territoires ruraux et périurbains, où les modes alternatifs à la voiture sont nettement moins nombreux que dans les zones densément peuplées. Cette expérimentation menée par l'UMR CNRS-CITERES de l'Université de Tours, en partenariat avec le Parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine, a été lauréate d'un appel à projet de recherche lancée par la Région Centre, cofinancé par elle-même et l'Ademe.

---

78 <https://6-t.co/allez-vous-prendre-le-train-experimentation-dun-dispositif-dincitation-au-changement-de-comportement/>

79 (EPORA) Établissement public foncier de l'Ouest Rhône-Alpes

80 (EPA) Établissement public d'aménagement

81 <http://www.bahn-ville2.fr/spip.php?article39>

82 Cette commune située à une douzaine de kilomètres de Saint-Étienne compose l'unité urbaine de l'agglomération Stéphanoise. Aussi, notre étude concernant les territoires ruraux et périurbains, la présentation de cette expérimentation est discutable, mais elle a été retenue, car elle pourrait être étendue au territoire de toute une Région, comme l'a fait la Picardie.

La méthode et les principaux enseignements de la démarche <sup>83</sup> sont résumés ci-dessous.

### ***La méthode d'expérimentation d'accompagnement individualisé***

La méthode utilisée pour l'expérimentation comprend 6 étapes :

1. entretiens avec plusieurs dizaines de ménages qui permettent d'aborder leurs pratiques générales de mobilité et procéder à une première sensibilisation sur la mobilité. De manière générale sont évoqués les différents modes de transport ou organisations des déplacements qui peuvent permettre de limiter l'utilisation de la voiture en milieu rural.  
Les ménages retenus pour la suite de l'expérimentation sont volontaires et affichent un certain intérêt pour la démarche.
2. les ménages remplissent un « carnet de pratiques » qui recense de manière exhaustive les déplacements du ménage pendant une semaine.
3. les ménages sont informés et sensibilisés sur les conséquences de leurs déplacements avec des bilans chiffrés sur des données temporelles, financières, environnementales et physiques, extrapolées sur un an, à partir des données de la semaine recueillie.
4. les ménages reçoivent des propositions alternatives de mobilité plus vertueuses pour l'environnement, leur budget, leur santé.
5. les avantages des solutions alternatives sont présentés aux ménages avec des bilans chiffrés.
6. les ménages s'engagent à tester certaines solutions alternatives qui leur ont été proposées pendant 1 mois. Les alternatives portent sur :
  - le changement de mode (proposition de report modal vers du covoiturage, le TER ou des modes actifs, comme le vélo ou marche ;
  - la réduction du nombre de déplacements (télétravail, optimisation des déplacements) ;
  - la réduction des distances de déplacement (optimisation des déplacements).

Les propositions de report modal constituent la majorité des alternatives proposées aux participants et dans une moindre mesure, l'optimisation des déplacements et de la relocalisation de certaines activités.

### ***L'application de la méthode d'expérimentation d'accompagnement individualisé***

19 ménages, soit 28 personnes, ont participé à l'expérimentation. Ces ménages habitent dans des communes rurales polarisées, situées sur la Communauté de communes du Pays d'Azay-le-Rideau, en Indre-et-Loire.

L'accompagnement des ménages s'est déroulé avec des échanges collectifs et individuels :

- collectifs, aux cours de deux réunions réunissant tous les participants : la première pour le lancement de l'expérimentation et la deuxième pour la remise des solutions alternatives de mobilité ;
- individuels, lors d'échanges téléphoniques et par mail (ils ont également été joints une ultime fois, en 2015, soit 1,5 an après l'expérience).

### ***Les principaux enseignements de l'expérimentation d'accompagnement individualisé***

L'étude est riche d'enseignements, même si elle porte sur un échantillon restreint de ménages et que le suivi des pratiques de mobilité, réalisé un an et demi après le démarrage, ne concerne qu'une partie de l'échantillon initial.

L'auteur de l'étude relève plusieurs freins au changement :

- le changement d'habitudes augmente la charge mentale ;

---

83 Une fiche synthétique du projet figure dans les annexes du document réalisé par le Cerema, intitulé « *Le plan de mobilité rurale* »

- le report modal vers le covoiturage ou le train demande plus de préparation et plus d'organisation que l'usage de sa voiture en solo, ce qui peut se mettre en place pour des trajets quotidiens réguliers, mais plus difficilement pour des trajets non prévus, occasionnels.
- l'organisation collective de la mobilité va à l'encontre de l'organisation individuelle qui est la norme depuis la démocratisation de la voiture ;
- le report modal peut nécessiter une réorganisation globale des activités ;
- les parents ne veulent pas imposer à leurs enfants, des changements de mode de déplacements, de crainte de perturber leurs habitudes ;
- le confort de la voiture peut être privilégié à l'effort physique que demandent certains modes de déplacements.

Concernant le covoiturage, les ménages évoquent systématiquement la difficulté de trouver un covoitureur.

Trois phases d'accompagnement primordiales sont relevées :

- « conscientiser » les individus sur les conséquences de leurs pratiques (l'auteur fait un lien direct entre l'évolution du niveau de sensibilité des ménages aux enjeux de la mobilité quotidienne et les changements de comportements) ;
- motiver les individus au changement en leur montrant que des pratiques alternatives sont possibles et en mettant en évidence les gains permis par une évolution des comportements ;
- aider au « passage à l'acte » en proposant un test des alternatives.

L'accompagnement personnalisé permet de surmonter des freins ou de créer une motivation au changement. Mais d'importants freins subsistent, comme en atteste le refus des 2/3 des propositions de changement de modes de déplacement qui étaient faites aux participants de la démarche. Ce taux de refus est d'autant plus significatif que les ménages étaient volontaires pour participer à cette expérimentation, ce qui laisse supposer une certaine ouverture au changement.

L'étude montre que des actions relativement simples peuvent avoir des conséquences sur les changements de comportement en matière de pratique de déplacement :

- une simple discussion d'ordre général, a permis de sensibiliser des personnes à des solutions alternatives de déplacements, « *qu'elles ne connaissaient pas, qu'elles n'avaient jamais pensé à mettre en œuvre ou hésitaient à adopter* ».
- le calcul des coûts, tel que figurant en annexe B, montrant les gains financiers et environnementaux, apportés par une solution alternative de mobilité.

Les résultats de l'étude ne permettent pas d'afficher un pourcentage de report modal vers tel ou tel mode de déplacement. Mais l'auteure estime que le protocole d'accompagnement personnalisé dont ont bénéficié les ménages a entraîné des changements de comportement de certains participants en matière de mobilité. Cela a permis de réduire la pratique de l'autosolisme au profit du covoiturage, du train et des modes actifs.

### **3- L'apprentissage théorique et pratique de la mobilité**

L'apprentissage théorique à la mobilité consiste pour le bénéficiaire, d'une part à apprendre à repérer l'existence et le fonctionnement des différents modes de déplacements possibles sur un territoire et d'autre part à apprendre à planifier son déplacement en utilisant si besoin les différents modes de déplacements. Il s'agit donc d'augmenter les possibilités de choix des personnes.



L'apprentissage pratique de la mobilité consiste pour le bénéficiaire à utiliser divers modes de déplacement tels les transports collectifs, le vélo, sur le terrain pour en découvrir les potentialités. Souvent la pratique du vélo est enseignée, soit directement pour l'utiliser, soit comme moyen de découvrir les règles de la circulation. Cet usage, associé à l'apprentissage du code de la route, permet de préparer à moindre coût les personnes à l'apprentissage du permis de conduire. Certaines associations ont créé ou s'appuient sur une auto-école sociale qui prépare ensuite ces bénéficiaires au permis de conduire.

### **a) Les cours de vélo**

Les cours de vélo, ou vélo-école, destinés à tous les adultes, permettent aux bénéficiaires d'acquérir un niveau de pratique suffisant pour réaliser leurs déplacements du quotidien en vélo. Les enseignements portent principalement sur les règles de sécurité et l'apprentissage du maniement du vélo.

Contrairement aux villes où il est assez courant pour les habitants de pouvoir bénéficier de cours de vélo, les possibilités demeurent assez peu nombreuses en milieu rural ou périurbain, d'autant que la demande ne semble pas importante.

Les cours d'apprentissage du vélo sont également très utilisés par les services d'accompagnement à la mobilité des personnes bénéficiaires d'un appui social ou d'une aide pour le retour à l'emploi.

Ils facilitent la découverte du vélo pour les déplacements quotidiens et permettent également l'apprentissage du code de la route avec une mise en situation pour un coût limité.

Il permet de très nombreux apprentissages tels l'identification et la lecture de la signalisation, l'orientation dans l'espace et le repérage dans un environnement autre que celui du piéton ou des transports collectifs et, bien sur, la découverte et la mise en pratique des règles du code de la route.

#### **Les objectifs :**

Avec cette aide, les pouvoirs publics espèrent :

- permettre l'utilisation d'un mode de déplacement respectueux de l'environnement, peu coûteux et bon pour la santé ;
- accroître la capacité de déplacement des individus et ainsi les rendre plus autonomes ;
- lutter contre l'isolement social des individus.

#### **La gouvernance (porteurs, partenaires) :**

Les structures proposant cette aide sont multiples :

- des autorités organisatrices de la mobilité, en partenariat avec les associations ;
- des structures portées par les collectivités, du type agence de mobilité ;
- des associations indépendantes trouvant d'autres sources de financement que les collectivités.

Donner des cours de vélo nécessite d'avoir une pratique aguerrie des déplacements à vélo. Les associations de vélo disposent de cette compétence, ce qui les place dans une situation privilégiée pour réaliser des vélos-écoles que ce soit pour les enfants, les adolescents, les adultes, ou les seniors. Les agences de mobilité disposent aussi de ces compétences.

Les collectivités peuvent faciliter l'organisation d'une vélo-école en mettant à disposition un lieu pour la réalisation des cours, mais aussi des vélos et subventionner les associations à l'œuvre.

### **Les exemples de mise en œuvre**

L'association « Fées du Sport » a créé en 2010 une « école de vélo » destinée aux femmes des quartiers prioritaires de l'agglomération agenaise au titre de la politique de la ville, puis a étendu une première fois son action, en 2012, à la population senior et une deuxième fois, en 2016, aux femmes isolées habitant des communes rurales. D'après l'association, la demande d'apprentissage du vélo dans les zones rurales est également présente. Pour cela, une vélo-école itinérante et rurale a été créée, avec la mise en place d'un financement participatif qui a permis de récolter plus de 7 000 €, ce qui a notamment permis à l'association d'acheter une remorque, des vélos pliants et du matériel de sécurité routière et pédagogique. La première étape s'est déroulée dans la commune de Nerac. La ville de Nerac participe à l'action en mettant à disposition une cour d'école les mercredis après-midi.

L'agence de mobilité Nord-Isère réalise des ateliers de « remise en selle ». Initialement, ils étaient destinés aux salariés puis ils ont été proposés à l'ensemble des habitants du territoire.

### **Quelques éléments d'appréciation**

En 2017, l'association « Fées du sport » indiquait avoir formé plus de 200 personnes depuis la création de la vélo-école itinérante et rurale <sup>84</sup> (en 2012).

Dans le cadre de l'expérience de l'agence de mobilité Nord-Isère, pour la première année, 11 particuliers ont participé aux deux sessions de « remise en selle ». Les participants ont exprimé leur satisfaction <sup>85</sup>.

### **b) L'accès au permis de conduire avec les auto-écoles associatives**

Comme cela est évoqué dans la première partie du rapport, dans les territoires où la desserte en transport collectif est peu présente ou peu pertinente pour rejoindre un emploi, la voiture demeure le mode de transport privilégié. Ainsi, obtenir le permis de conduire augmente considérablement les capacités de mobilité des titulaires du permis.

Pour les personnes en insertion sociale et professionnelle, pour les jeunes sans emploi, le permis est souvent le seul diplôme. Les employeurs le demandent souvent, même lorsqu'il n'est pas nécessaire, car il atteste d'une intégration sociale et professionnelle de base. Posséder le permis nécessite la compréhension d'instructions écrites déjà complexes et le respect de certaines règles de vie collective. Pour les personnes à faible niveau de qualification en particulier, avoir le permis est un atout important pour l'accès à l'emploi, indépendant de l'accroissement des capacités de mobilité et de disponibilité qu'il procure.

Les associations chargées de l'accompagnement des personnes en insertion sociale ou socio-professionnelle ont depuis très longtemps saisi l'importance de l'obtention du permis de conduire. Elles ont créé des auto-écoles associatives dont la spécificité est reconnue depuis juin 1999 par le code de la route (Art R213-7 à R213-9 du code de la route) qui encadre l'activité des auto-écoles. Ces auto-écoles associatives (sociales, solidaires, etc.) doivent répondre aux mêmes critères de compétences et de locaux que les auto-écoles ordinaires mais ne peuvent accueillir que des personnes en situation d'insertion sociale ou professionnelle.

En 2019, la Direction de la sécurité routière (DSR) recense 294 auto-écoles sociales sur l'ensemble du territoire national.

L'équilibre budgétaire de l'activité des auto-écoles associatives est assuré par des subventions délivrées en réponse à des appels à projets ou liées à des prises en charge régulières de publics bénéficiaires (cf. le § 4-C-2 « Les aides financières au permis »). Ces aides varient selon les publics, car les financeurs interviennent pour des montants différents, au titre de leurs compétences. Les demandes excèdent largement le montant des différentes aides au permis.

---

<sup>84</sup> <http://www.ladepeche.fr/article/2017/03/23/2541582-cite-albret-mise-deux-roues-feminin.html>

<sup>85</sup> rapport d'activité 2016 de l'agence de Mobilité Nord Isère

La demande d'aide pour passer le permis est la principale motivation des personnes qui viennent dans une plateforme de mobilité ou qui s'adressent à un prescripteur. Dans de très nombreux cas les demandeurs ignorent ou nient leurs difficultés ou habitudes et limites en termes de mobilité. Ils arrivent ayant déjà une solution : l'obtention du permis de conduire. Cette très forte motivation est utilisée pour inscrire les personnes dans un parcours d'apprentissage lors duquel elles vont découvrir différents modes de déplacements, recevoir des enseignements sur la maîtrise de leur budget, sur le code de la rue..., si besoin avoir des cours de français et bien sûr des cours de code appropriés. Ensuite, si leurs capacités et leur motivation le permettent, des cours de conduite. Ces apports leur permettront de passer le permis ou sinon de découvrir qu'un autre mode de transport existe et répond tout de même parfois à leur besoin.

Les permis ne sont pas gratuits pour les demandeurs, en fonction des subventions reçues, de leur situation et de leurs revenus, leurs coûts s'échelonnent entre 250 et 600€ et parfois plus. Malgré ce coût modéré, très souvent les permis sont obtenus avec un nombre d'heures de conduite bien supérieur à ce qui est proposé dans une auto-école traditionnelle. Souvent le bénéficiaire de la formation aura besoin du double ou du triple du nombre d'heures nécessaires au candidat ordinaire.

#### **4- L'animation, l'information, la sensibilisation**

Le rapport <sup>86</sup> de la Fondation Nicolas Hulot et du Réseau Action Climat souligne l'importance de l'animation et de la communication pour dynamiser la pratique du covoiturage dans l'ensemble de la population. Il l'illustre avec le constat fait par le département des Deux-Sèvres qui estime que la plus forte utilisation des dispositifs de covoiturage dans les départements bretons et de Loire-Atlantique, est due à un plus grand nombre d'animations réalisées sur ces territoires.

L'Ademe estime <sup>87</sup> que les territoires où les « *actions de covoiturage fonctionnent le mieux consacrent plus de 75 % du budget de leur politique de covoiturage à l'animation et à la communication* ». Ces actions d'animation et de communication doivent être fréquentes, pour sans cesse maintenir l'intérêt de la population à la pratique du covoiturage.

Les actions d'animation, d'information et de sensibilisation sur les modes de déplacements alternatifs à l'autosolisme revêtent de multiples formes, qui dépendent de quatre paramètres : de quoi parle-t-on ? à qui ? dans quel cadre ? et dans quel lieu ? :

- le sujet (de quoi parle-t-on ?) peut-être vaste, comme lorsqu'il concerne l'ensemble des modes alternatifs, mais peut aussi être spécifique à un mode de déplacement unique, comme lorsqu'il concerne le lancement d'un service d'autostop organisé sur une commune ;
- le public (à qui parle-t-on ?) peut aller de l'ensemble de la population d'un territoire, jusqu'à un public spécifique, comme des salariés d'une entreprise ;
- l'événement (dans quel cadre?) peut s'inscrire dans une manifestation grand public, à un événement spécifique sur la mobilité ;
- le lieu peut être public ou privé.

Les quatre paramètres évoqués précédemment peuvent se combiner et ainsi donner lieu à de nombreuses configurations pour la réalisation d'actions d'animation, d'information et de sensibilisation du public.

Dans les exemples qui suivent, ces actions se déroulent :

1. lors d'événements grand public, qui ne sont pas uniquement dédiés à la mobilité, comme lors de marchés, de fêtes thématiques locales, sur des produits régionaux ou sur des modes de consommations ;

---

<sup>86</sup> « *Les solutions de mobilité soutenable en milieu rural et périurbain* ». Paris : Fondation Nicolas Hulot et Réseau action climat. 2014

<sup>87</sup> Développement du covoiturage régulier de courte et moyenne distance – Guide méthodologique, septembre 2017

2. lors d'événements destinés à un public particulier, spécialement dédiés à la mobilité, comme les interventions en entreprises dans le cadre de la réalisation de plan de déplacement ou bien les opérations ponctuelles d'animation en gare SNCF, ou encore la « *Semaine européenne de la mobilité* » ou le « *Challenge Mobilité de la Région Auvergne Rhône-Alpes* »

### **Les objectifs**

En faisant des actions de communication en faveur des modes de déplacements alternatifs à la voiture, on vise à :

- convaincre la population d'adopter des modes de déplacements du quotidien plus respectueux de l'environnement, moins coûteux ou bénéfiques pour la santé ;
- informer la population sur des modes de déplacements alternatifs à l'autosolisme et les services et modes doux (vélo-école et atelier vélo associatif, pédibus dans les écoles...), existant sur leur territoire et leurs modalités d'utilisation ;
- effectuer des inscriptions à des services de covoiturage et d'auto-stop organisés, former des équipes de covoiturage ;
- proposer aux emménagés récents des billets découvertes du réseau de transport.

### **La gouvernance**

Les acteurs qui réalisent des actions de communication en faveur de modes de déplacements alternatifs à l'autosolisme sont multiples, que ce soient des collectivités, des structures du type agence de mobilité, des associations indépendantes ou des entreprises.

Les formes de partenariats entre ces acteurs qui interviennent dans ce champ d'action sont variées.

### **Les exemples de mise en œuvre**

Sept expériences de mise en œuvre sont présentées:

#### ***1- L'expérience du parc naturel régional du Massif des Bauges en matière d'événements grand public.***

Le Parc naturel régional du Massif des Bauges a défini un programme d'actions intitulé Mobilité durable en Bauges « *Baugez-vous !* », destiné à trouver et tester des solutions de mobilité spécifique au territoire des Bauges et à des publics cibles.

Le PNR du Massif des Bauges encourage ainsi le covoiturage, en réalisant de l'animation et en diffusant de l'information sur le covoiturage, dont l'existence des sites dédiés de Savoie et Haute Savoie.

Pour cela, il a participé, avec la collaboration de l'agence de Mobilité Savoie Mont-Blanc et l'association Prioriterre<sup>88</sup>, à des manifestations grand public.

Le parc a réalisé des outils de communication et de sensibilisation au covoiturage pour intervenir dans les manifestations importantes du territoire :

- site web [www.baugez-vous.fr](http://www.baugez-vous.fr) et affiche de covoiturage ;
- banderoles, oriflammes, autocollants, disques de stationnement et ballons de baudruche avec le slogan « *Baugez-vous !* ».

En un peu plus d'un an, le PNR des Bauges a participé à 9 manifestations grand public et a rencontré près de 400 personnes.

Concernant les enseignements pratiques de ces manifestations, le PNR des Bauges estime que :

- « *le nombre de contacts n'est pas forcément proportionnel à la taille de la manifestation. Il vaut mieux une manifestation de moyenne importance mais avec une bonne visibilité (nombre d'exposants réduits, emplacement visible) qu'être dilué dans une masse d'exposants.* » ;
- les outils de communications, tels que banderoles, oriflammes, sont essentiels pour d'attirer le public ;

---

<sup>88</sup> L'association Prioriterre menait des actions économie d'énergie, elle a cessé toute activité au printemps 2017

- la réalisation d'un quiz avec lots à gagner permet de faciliter les contacts avec le public.

L'évaluation présentée par le PNR des Bauges de ses actions est la suivante :

« L'évaluation a été conduite par deux méthodes différentes :

1. interrogation du site de covoiturage de Haute-Savoie pour obtenir le nombre de trajets enregistrés entre le début et la fin de l'action (septembre 2014 et septembre 2015) ;
2. enquête auprès des contacts par formulaire internet en Savoie.

Les résultats présentés sont corroborés par les deux méthodes :

- augmentation de 10% de la pratique de covoiturage, en comparaison avec les territoires départementaux (+30% en valeur absolue) ;
- nombre de trajets moyens économisés par covoitureur : 50 trajets /an ;
- nombre de tonnes de CO2 économisés : 26 T/an ».

## **2- L'expérience de l'agence de Mobilité Nord-Isère en matière d'événements grand public.**

L'agence de Mobilité Nord-Isère tient des points d'information dans différents lieux de son territoire, lors des **événements grand public** organisés par les collectivités (forum de l'emploi etc). Les collectivités sollicitent l'agence pour qu'elle assure ces animations sur la mobilité.

Lors du déploiement du réseau « d'auto-stop organisé (Voiture à Partager), l'agence de mobilité investit les marchés locaux pour présenter son fonctionnement aux habitants et échanger avec eux ».

L'agence réalise également des animations sur **les marchés** situés sur son territoire de compétence pour sensibiliser la population aux modes de déplacements alternatifs à l'autosolisme.

## **3- L'expérience de l'ALEC de la Loire (Agence Locale de l'Énergie et du Climat en matière événements grand public.**

L'ALEC de la Loire réalise des **animations grand public lors de manifestations** nationales ou de grands événements sur son territoire.

L'ALEC de la Loire estime que le public apprécie de pouvoir « tester quelque chose » et qu'il faut chercher à « susciter de l'envie », par exemple :

- sensibiliser le public à la pratique du vélo à assistance électrique et aux économies d'énergie en proposant des essais de ce type de vélo ;
- sensibiliser le public à l'éco-conduite et aux économies d'énergie avec l'utilisation d'un simulateur de conduite.

L'ALEC de la Loire précise aussi que le public apprécie également de s'informer sur des sujets assez complexes, mais dans ce cas, il faut un orateur qui connaît parfaitement son sujet et qui sait parler à un auditoire, en étant suffisamment accessible et captivant. L'ALEC de la Loire fait part d'une expérience réussie avec l'organisation d'une **conférence**, dans le Pilat, pour parler du pic pétrolier.

L'ALEC de la Loire indique que les « **conférences gesticulées** » sont aussi un bon moyen de communication. Elles allient un savoir universitaire aux expériences vécues. Elle avait organisé une conférence de ce type sur la mobilité qui a particulièrement plu au public qui apprécie ces spectacles divertissants et instructifs.

## **4- L'expérience de Montfort communauté et l'association Covoiturage+ en matière d'événement pour un public spécifique.**

Montfort communauté est membre de l'association Covoiturage+<sup>89</sup> depuis 2009. Celle-ci œuvre pour le covoiturage de proximité dans le département de l'Ille-et-Vilaine et anime les services Ehop Covoiturage entre salariés pour aller au travail et Ehop Solidaires qui est un service de covoiturage pour l'insertion professionnelle. L'association est composée de bénévoles et de salariés.

---

<sup>89</sup> l'association Covoiturage +, est soutenue par le Département d'Iles et Vilaine, la Région Bretagne et Rennes métropole. (<http://www.ouest-france.fr/bretagne/rennes-35000/arnaud-conducteur-solidaire-pour-lemploi-3374298>)

Montfort communauté a organisé un événement appelé « *café covoit'* », devant la gare SNCF pour sensibiliser les usagers du train à d'autres modes de rabattement que la voiture individuelle<sup>90</sup>. La population pouvait rencontrer des représentants de diverses structures qui offrent des services de mobilité : agents de la SNCF, adhérents d'une association qui propose du covoiturage (Covoiturage+), agent du réseau départemental d'Ille-et-Vilaine (réseau Illenoo), agents de la mairie de Montfort qui propose sa « *navett'o centre* », des agents de Montfort communauté. Des essais de vélo à assistance électrique étaient également proposés.

Plus d'une centaine de personnes ont été rencontrées entre 16h30 et 19h<sup>91</sup>.

#### **5- L'expérience de la Communauté de communes au Pays de la Roche aux Fées avec l'association Covoiturage+ et des entreprises en matière d'événement pour un public spécifique .**

L'association Covoiturage+ organise des « *speed meeting* » en entreprises, à destination des salariés, pour répondre à leurs interrogations et lever les freins liés au covoiturage, ainsi que pour faciliter les appariements.

La Communauté de Communes au Pays de la Roche aux Fées (CCPRF), Covoiturage+, des entreprises volontaires et un restaurateur ambulant ont organisé un « *speed meeting* ». Pour l'organisation, Covoiturage+ dispose d'un stand et de supports de communication. La CCPRF a pris à sa charge l'organisation et le coût de la partie restauration et de la communication (impression des flyers et affiches). Quant aux entreprises, elles assurent la diffusion d'informations auprès de leurs salariés.

#### **6- L'expérience du réseau de Transport Urbain de Toulouse (Tisséo) en matière d'événement pour un public spécifique .**

Le réseau de Transport Urbain de Toulouse (Tisséo) organise des « *Speed Dating* » dédiés au covoiturage, sur l'agglomération toulousaine. Le but de ces événements, explique la conseillère mobilité chez Tisséo, « *est de mettre en avant les avantages du covoiturage. Il y a des garanties de retour (assuré par Tisséo) en cas de problème, l'inscription est gratuite et surtout, il y a la dimension humaine de cette pratique. Nous créons des relations sur le long terme* ».

La confiance étant capitale pour qu'un équipage de covoiturage se forme, Tisséo permet aux salariés qui le souhaitent de chercher un covoitureur dans un « *cercle de confiance* » défini par son entreprise ou de sa zone d'activités. Par exemple, les cliniques de Toulouse ont signé une convention avec Tisséo pour offrir cette option aux salariés<sup>92</sup>.

Tisséo a également réalisé ce type d'animation en partenariat avec l'association Rézo Pouce, qui est un réseau d'autostop organisé et la Communauté de Communes du Frontonnais, territoire périurbain de l'agglomération de Toulouse.

#### **7- L'expérience de l'agence de Mobilité Nord Isère en matière d'événement pour un public spécifique**

L'agence réalise des **animations sur la mobilité au sein des entreprises**, pour les salariés. Elle propose aux salariés de répondre à un questionnaire, via leur entreprise. L'une des questions posées est « *Souhaitez-vous faire du covoiturage ?* ». Si un salarié répond « *oui* », alors il lui est communiqué un lien vers un site Internet lui permettant d'accéder à un espace privé où il peut indiquer sur une carte l'origine et la destination de son trajet domicile / travail. L'exploitation des données permet à l'agence de mettre en relation de possibles covoitureurs. L'agence indique que le relationnel est très important pour la formation d'équipages. Elle souligne que la fréquentation des salariés à ces animations est très variable, même avec une organisation identique.

---

90 <http://www.ouest-france.fr/bretagne/montfort-sur-meu-35160/plus-dune-centaine-de-personnes-au-cafe-covoita-la-gare-2910408>

91 <https://www.ouest-france.fr/bretagne/montfort-sur-meu-35160/plus-dune-centaine-de-personnes-au-cafe-covoita-la-gare-2910408>

92 « *Les solutions de mobilité soutenable en milieu rural et périurbain* ». Paris : Fondation Nicolas Hulot et Réseau action climat. 2014

## B) Les aides matérielles

Dans les territoires ruraux et périurbains, les aides matérielles identifiées sont :

- la location de vélo et de vélo à assistance électrique ;
- le prêt de vélo à assistance électrique ;
- la location de 2 roues motorisés ;
- les garages associatifs et solidaires ;
- le transport d'utilité sociale.

### 1- La location de vélo et de vélo à assistance électrique

Dans les territoires urbains, de nombreuses communes ou intercommunalités (AOM) proposent déjà un service de location de vélo à l'ensemble de leur population. Elles sont nettement moins nombreuses à offrir ce service dans les territoires ruraux et périurbains, mais un développement est en cours.

#### Les objectifs

Avec cette aide, les pouvoirs publics espèrent :

- proposer un service de mobilité complémentaire aux réseaux de transports collectifs, quand ils existent ;
- permettre l'essai d'un vélo avant, éventuellement, d'en acheter un ;
- encourager la pratique d'un mode de déplacement peu coûteux, respectueux de l'environnement et bon pour la santé.

#### La gouvernance

Deux types d'acteurs proposent cette aide :

- des autorités organisatrices de la mobilité ;
- des communes ou leurs groupements qui ne disposent pas de la compétence « Mobilité ».

Ces collectivités assurent le financement de ce service, qui comprend l'achat des vélos, les frais de communication et les charges des personnels affectés à la réalisation de ce service.

Le prix d'achat d'un vélo à assistance électrique pour les collectivités varie en fonction de la qualité du vélo et de la quantité achetée. Il s'échelonne de 1 000 € environ jusqu'à près de 2 500€.

Le plus souvent, ce service est directement réalisé en régie, par les agents des collectivités. Mais d'autres formes d'organisations sont possibles. Par exemple, le syndicat des transports de l'agglomération Côte Basque-Adour a confié la réalisation de ce service à l'exploitant du réseau de transport urbain, Keolis Côte Basque-Adour. La réalisation de ce service peut également être confiée à une association.

#### Les exemples de mise en œuvre

Les collectivités proposent à la location plusieurs types de vélos : classiques, à assistance électrique, pliables, pour enfants. La composition du parc de vélos, que proposent les collectivités, dépend du relief et des distances à parcourir. Le syndicat Toutenbus (Aubenas), le Pays de Chateaugiron et la communauté de communes du Val d'Ille Aubigné possèdent ainsi uniquement des vélos à assistance électrique.

Ce service s'adresse généralement aux personnes habitant ou travaillant sur le périmètre de la structure qui le finance. Le syndicat Toutenbus le propose non seulement aux personnes privées, mais également aux collectivités, associations, entreprises. La communauté de communes du Val d'Ille-Aubigné loue en priorité aux personnes qui utilisent les vélos pour leurs trajets domicile-travail (ce qui inclut les personnes en recherche d'emploi, en stage ou en insertion) et sous réserve de disponibilités, à d'autres personnes (notamment des personnes à la retraite).

Les durées de location proposées sont variables d'une collectivité à l'autre, certaines proposent une durée minimum d'une journée (Bourg-en-Bresse), mais généralement cette durée est plus longue : un mois (Fougères), voire un trimestre (Aubenas). Pour permettre la rotation du parc de vélos, des collectivités limitent la durée de location à 6 mois ou 1 an.

Le prix d'une location à l'année pour un vélo classique est d'environ 160 € (Bourg-en-Bresse) et pour un vélo à assistance électrique il varie de 260 € environ hors assurance (Val d'Ille-Aubigné) à 330 € environ (avec une assurance) (Aubenas, communauté de communes du Pays de Châteaugiron). Ce prix comprend l'entretien régulier du vélo par des professionnels. Le montant de la location est éligible à la prise en charge de 50 % par l'employeur.

Certaines gammes tarifaires comprennent des tarifs spécifiques. Ainsi, la communauté de communes du Val d'Ille-Aubigné a prévu une réduction de 50% pour les personnes en recherche d'emploi. Ou encore, le syndicat des transports de l'agglomération Côte Basque-Adour propose un tarif « tout public », « abonnée Chronobus » (nom commercial réseau de transport collectif urbain) et « entreprise / administration ».

Le syndicat ToutenBus avait observé que la crainte du vol était un frein à la location. Il a donc intégré dans son offre une assurance (5 €/mois), ce qui permet de lever cette appréhension de l'utilisateur mais également de limiter la caution à 50 €.

Le montant de la caution est aussi souvent un frein à la location. Aussi, des collectivités ne l'encaissent pas.

Enfin, certaines collectivités ont prévu la cession ou la vente à un prix avantageux du vélo loué. Ainsi, à Fougères, après quatre ans consécutifs de location, le vélo à assistance électrique est cédé à son utilisateur. Et la communauté de commune du Pays de Châteaugiron offre la possibilité, au terme de 2 ans de location ininterrompue, d'acquérir le vélo à assistance électrique au prix de 500 €, sous réserve de disponibilité à la vente.

### **Quelques éléments d'appréciation de l'aide**

Dès son ouverture, c'est un service qui est généralement bien reçu par la population.

A Aubenas, la vingtaine de vélo à assistance électrique a été réservée avant que le syndicat n'ait lancé sa campagne de communication. Face à la forte demande, le syndicat ToutenBus et la ville de Fougères ont augmenté leur parc de vélos. Les retours des usagers sont très positifs.

Les personnes qui utilisent un service de location de vélo sont diverses, comme le souligne le président du syndicat ToutenBus : *« les profils d'usagers sont très variés : personnes seniors qui souhaitent pratiquer une activité physique en forçant moins, personnes qui n'ont pas de moyens de déplacements, personnes qui souhaitent aller au travail de façon plus écologique et surtout plus économique, personnes qui souhaitent essayer avant d'acheter un vélo à assistance électrique ... il n'y a pas de profil type ni d'âge particulier mais la plupart des locataires ont entre 30 et 70 ans »*<sup>93</sup>. La communauté de communes d'Ille précise qu' *« environ 80% des vélos à assistance électrique sont loués pour parcourir des distances longues de 5 à 10 km généralement et des trajets domicile-travail pour 80% des utilisateurs »*<sup>94</sup>.

Le chargé des équipements de la ville de Fougères estime que *« Les vélos électriques sont également un facteur de convivialité : ceux qui se croisent ont l'impression de faire partie d'une même communauté »*<sup>95</sup>. Cet esprit peut être entretenu, amplifié et permettre la promotion du service et du vélo grâce à Internet, comme le blog dédié au vélo de la communauté de communes du Val d'Ille-Aubigné.

La mise en œuvre de ce service s'inscrit généralement dans le développement global des politiques en faveur de la pratique du vélo. Par exemple, le syndicat Toutenbus a installé des arceaux sur son territoire, notamment à la gare routière pour permettre le stationnement sécurisé des vélos.

93 <http://www.polenergie.org/service-de-location-de-vae-retour-sur-un-service-innovant/>

94 « *Les solutions de mobilité soutenable en milieu rural et périurbain* ». Paris : Fondation Nicolas Hulot et Réseau action climat. 2014

95 Service Public Territorial n°7, de mars 2013



## 2- Le prêt de vélo à assistance électrique

Ce service consiste à fournir pour une période de 1 à 10 jours, non renouvelable, un vélo à assistance électrique et éventuellement des équipements (gilet fluorescent, casque, anti-vol, etc.), contre un chèque de caution. Il s'adresse principalement à l'ensemble des personnes intéressées par l'achat futur d'un VAE.

### Les objectifs

Avec cette aide, les pouvoirs publics espèrent :

- permettre l'essai d'un vélo avant, éventuellement, d'en acheter un ;
- sensibiliser les utilisateurs à des comportements plus respectueux de l'environnement ;
- encourager la pratique d'un mode de déplacement respectueux de l'environnement.

### La gouvernance

Les organismes qui proposent cette aide sont généralement des structures du type agence de mobilité ou parc naturel régional (PNR). Elles œuvrent dans le champ de la mobilité ou des réductions de consommation d'énergie.

Les structures qui proposent le prêt de vélo assurent généralement le financement de ce service, qui comprend l'achat des vélos, les frais de communication et généralement les charges des personnels affectés à ce service. Néanmoins, ce n'est pas le cas pour le PNR du Gâtinais français, labellisé « territoire à énergie positive », qui s'est associé à ERDF pour lutter contre le changement climatique par le biais d'une convention. Dans ce cadre, ERDF a mis à disposition du PNR un vélo à assistance électrique afin de sensibiliser le grand public aux avantages de ce mode de locomotion <sup>96</sup>.

Comme évoqué précédemment, le prix d'achat d'un vélo à assistance électrique s'échelonne de 1 000 € environ jusqu'à près de 2 500€.

Dans l'expérience du PNR des Grands Causses, les communes situées sur le territoire du PNR des Grands Causses peuvent demander au PNR qu'un vélo à assistance électrique leur soit confié afin de proposer ce service de prêt à leurs administrés. C'est ainsi que l'opération a également été conduite dans trois communes rurales, pendant quelques semaines, notamment sur la commune de Vabres-l'Abbaye.

La communauté de communes de Saint-Affrique et les trois communes qui ont proposé le service de prêt, participent à l'opération en prenant en charge le fonctionnement du service (réservation, remise du vélo etc).

### Les exemples de mise en œuvre

Depuis avril 2016, le PNR des Grands Causses propose de prêter gratuitement un vélo à assistance électrique pour une durée d'une semaine, contre un chèque de caution. Chaque habitant ne peut bénéficier que d'une seule semaine de prêt. Pour cela, le PNR des Grands Causses a acheté 6 vélos à assistance électrique. 4 sont localisés dans les locaux du PNR à Millau et 2 à Saint-Affrique. Les personnes qui souhaitent bénéficier de l'offre contactent le PNR ou la mairie de Saint-Affrique.

Ce prêt permet aux bénéficiaires d'effectuer un test avant un éventuel achat. Le PNR des Grands Causses remet à l'issue de la semaine de prêt un bon de réduction d'une valeur de 200€, valable pour l'achat d'un vélo à assistance électrique chez deux vélocistes partenaires du PNR.

La municipalité de Venelles, appartenant au Pays d'Aix/Metropole d'Aix-Marseille Provence, prête gratuitement l'un de ses 3 vélos à assistance électrique pour 48h à 1 semaine <sup>97</sup>, moyennant une caution de 1800€. La commune offre gratuitement la possibilité d'accéder à un arbre solaire pour recharger la batterie de son vélo à assistance électrique.

---

96 [https://www.iledefrance.fr/sites/default/files/brochure\\_idfpnr\\_web\\_0.pdf](https://www.iledefrance.fr/sites/default/files/brochure_idfpnr_web_0.pdf)

97 <http://www.venelles.fr/vivre-a-venelles/environnement/eco-mobilite/>

Dans le cadre de son plan d'action mobilité, le PNR du Gâtinais français propose aux habitants, aux élus et aux agents des collectivités de son territoire, de tester gratuitement, pendant une semaine maximum, un vélo à assistance électrique<sup>98</sup>. Les personnes intéressées par l'offre doivent s'adresser au PNR et retirer le vélo et ses équipements dans un local du PNR.

Pour promouvoir ce service, le PNR des Grands Causses a fait connaître ce service auprès de la population par une campagne de communication, comprenant : des affichages de posters aux arrêts de bus, des distributions de flyers et des messages sur son compte Facebook.

### **Quelques éléments d'appréciation**

Le PNR des Grands Causses indique que l'opération est un succès puisque les vélos à assistance électrique sont presque tous loués en permanence et que le retour du public sur ce service de prêt est très positif. Au lancement de l'opération, il fallait compter une attente de 2 mois et demi pour obtenir un prêt de vélo à assistance électrique. Part ailleurs, depuis le lancement de l'opération, une dizaine de personnes ont acheté un vélo à assistance électrique après la semaine de prêt.

## **3- La mise à disposition de 2 roues motorisés et de véhicules**

Les véhicules mis à disposition sont des scooters, des voiturettes et des voitures. Le service peut s'adresser au grand public, c'est le cas de l'autopartage ou de la location de véhicules. Mais ce service n'est alors pas à proprement parlé un accompagnement. L'autopartage ne sera donc pas décrit dans cette étude, cependant un ouvrage récent du Cerema apporte toutes les informations nécessaires à sa compréhension<sup>99</sup>.

Par contre, pour les bénéficiaires d'une aide ou d'un accompagnement à l'emploi, ces services sont très nombreux, ce sont les plus anciens. Parfois il s'agit explicitement de location, parfois le terme prêt est employé, mais dans ce cas une participation est demandée. Le bénéficiaire de l'aide participe aux coûts du service, mais nettement en-dessous de son prix de revient.

### **L'objectif**

- permettre aux bénéficiaires d'avoir un mode de transport pour réaliser leurs déplacements domicile /travail (formation).
- entretenir une relation avec un bénéficiaire par le biais d'obligations régulières de contrôle du véhicule et de règlements hebdomadaires.

### **Les exemples de mise en œuvre**

Deux exemples de mise en œuvre sont présentés :

1 – **La plateforme de mobilité du Grand Autunois Morvan** propose à un public en insertion professionnelle un service de **mise à disposition de scooters et de voitures**.

Les bénéficiaires doivent être orientés par un référent du secteur social ou du secteur de l'emploi et de la formation afin de pouvoir bénéficier de ce service. La plateforme n'est pas propriétaire des véhicules, si bien qu'elle a recours à un prestataire extérieur pour lui en fournir (en le choisissant avec un appel d'offres). La plateforme a travaillé avec plusieurs prestataires et elle souligne l'importance de la proximité géographique, afin de pouvoir mettre rapidement à disposition les véhicules.

Les bénéficiaires du service de mise à disposition de voitures payent 5 € par jour et doivent laisser une caution. S'ils ne disposent pas de son montant, une association peut se porter caution pour les bénéficiaires. Ainsi, la plateforme assure un rôle de coordination pour ses bénéficiaires, entre leur référent, l'entreprise qui loue les véhicules et l'association qui se porte caution.

---

98 <http://www.levaudoue.fr/pages/infos-pratiques/p-n-r-g-f/actus/pre-velo-electrique.html#4wMlyZ39igqeelHS.99>

99 Cerema. *Autopartage et territoires*. Lyon : Cerema. 2018.

Le coût payé par la plateforme pour la location des 5 scooters est fixe et s'élève à 11 800 € par an (frais d'entretiens compris). Pour la location des voitures, le prix payé par la plateforme n'est pas fixe et dépend du nombre de jours de location effectué.

L'entreprise de location de véhicules fournit à la plateforme :

- 5 scooters qui sont en permanence à disposition de la plateforme, qu'ils soient réservés ou pas ;
- le nombre de voitures que demande la plateforme. Ce nombre varie en cours d'année, notamment en fonction du budget de la plateforme.

Par ailleurs, la plateforme de mobilité estime que face aux prises de risques des jeunes avec l'alcool, les drogues et les comportements déviants, la prévention routière est primordiale, d'autant que le département de Saône-et-Loire possède de mauvais chiffres dans ce domaine.

2 – Les **départements de la Savoie, Haute-Savoie et de l'Isère** proposent sur leur territoire la **mise à disposition de voitures et de scooters** à un public en insertion professionnelle. Suivant les départements, d'autres services sont associés, comme un transport micro-collectif (sorte de transport à la demande réservé aux seuls adhérents de la structure), une auto-école associative, une plate-forme de mobilité. Ces trois départements ont confié la réalisation de ces services à l'association Mobil'Emploi.

Concernant la mise à disposition de véhicule, les conditions générales édictées par l'association stipulent que « *La location s'entend uniquement pour les jours travaillés ou en formation dans un parcours d'insertion (le preneur n'a pas l'autorisation d'utiliser le véhicule en dehors des trajets domicile / travail fixés avec le conseiller mobilité* » de l'association).

Les tarifs pour les bénéficiaires sont :

- 2 € d'adhésion à l'association ;
- 13 € de frais de dossier ;
- 6 € par jour de mise à disposition d'une voiture ;
- 3,5 € par jour de mise à disposition d'un scooter ;
- 1,75 € par jour de mise à disposition d'un vélo à assistance électrique.

Il est demandé un dépôt de garantie : 380 € pour un deux-roues et 400 € pour une voiture (chèque non encaissé, espèces ou virement).

La directrice du service Insertion du Conseil Départemental de Savoie estime que les besoins de mobilité du public en insertion socioprofessionnelle, sont nettement plus complexes que l'absence du permis de conduire ou d'une voiture. Elle estime que l'accompagnement personnalisé est essentiel et demande aux associations d'être actives sur ce point. C'est-à-dire qu'elles soient en contact avec les travailleurs socioprofessionnels qui suivent les personnes aidées afin de constituer une équipe d'accompagnement homogène, qui échange de l'information pour accompagner les bénéficiaires.

### Quelques éléments d'appréciation de l'aide

La plateforme de mobilité du Grand Autunois Morvan indique que les demandes de location de scooters sont fluctuantes. Sur une année, il y a entre 10 et 20 bénéficiaires, ce qui a représenté en 2016, 1 300 jours de location. Le public qui loue les scooters est principalement composé de personnes sans permis de conduire ou auxquelles il a été retiré.

Les demandes de locations de voitures sont toujours supérieures à ce que la plateforme peut financer. Le nombre de bénéficiaires du service de mise à disposition de voiture est :

- 2010 : 8 personnes (prestataire qui fournissait les voitures peu réactif aux demandes)
- 2015 : 17 personnes (année de changement du prestataire par un plus réactif)
- 2016 : 50 à 60 personnes
- 2017 : 50 à 60 personnes

## **4- Le garage solidaire**

En milieu urbain, malgré la présence des réseaux de transport collectif, l'accès aux emplois passe très souvent par l'usage de l'automobile. Les salariés postés ou à horaires décalés, ceux dont les emplois sont excentrés, bénéficient difficilement des dessertes des transports collectifs. Pour les salariés à faible revenu, a fortiori pour les demandeurs d'emploi à faible niveau de qualification, l'acquisition, l'entretien ou la location d'une voiture présente un obstacle financier conséquent.

Pour rendre possible l'accès à l'automobilité de ces personnes, les garages associatifs solidaires proposent des ventes de voiture, des réparations et parfois des locations à des tarifs modérés.

Ces garages peuvent prendre plusieurs formes :

- les plus connus sont associatifs et abritent souvent une entreprise d'insertion qui va requalifier des personnes éloignées de l'emploi sous la responsabilité d'un mécanicien qualifié.
- Des garages ordinaires peuvent également offrir des prestations de réparation à tarif réduit aux personnes à ressources modestes. Certains garages d'un des grands constructeurs nationaux offrent ce service.

Les garages solidaires sont en général des associations autonomes, mais leurs actions s'inscrivent dans un réseau formé par les différents prescripteurs. Ils répondent également aux éventuelles sollicitations d'une plateforme de mobilité.

En milieu peu dense, les réseaux de transport collectif sont beaucoup moins nombreux et l'usage de la voiture est d'autant plus nécessaire. Les garages présents en milieu urbain ont donc essaimé et surtout ouvert leur aire de recrutement pour pouvoir répondre aux besoins des populations non urbaines.

Selon les garages, les différents services sont tous présents ou au contraire, seuls l'un ou l'autre existe. À l'origine il s'agit de proposer des réparations à des prix très modérés à des personnes à revenus faibles ou modestes.

Selon les garages, les réparations sont réservées aux seuls bénéficiaires d'une prestation sociale comme le RSA ou avec un quotient familial très bas (par exemple un quotient CAF inférieur à 706€ pour le garage solidaire d'Angers, de 1000€ à Grenoble). Parfois les demandeurs doivent être envoyés par des prescripteurs sociaux ou de l'emploi.

Certains garages appliquent des tarifs horaires différenciés selon les revenus et selon les demandeurs, les réparations pour tout public sont alors effectuées à un tarif ordinaire.

Les locations de voiture obéissent aux mêmes critères que les réparations, un partenariat avec le fond d'action sociale du travail temporaire (FASTT) est souvent mentionné. Cet organisme participe aux coûts de location pour les salariés à faibles revenus du travail temporaire. La location d'une voiture s'élève ainsi à 5€/jour, en dépannage pour une durée de quelques mois.

Par contre les ventes de voitures révisées s'adressent le plus souvent au seul public à revenus modestes. Les voitures sont généralement vendues entre 1500 et moins de 3000€. Elles proviennent de dons de particuliers, d'entreprises ou de collectivités. Elles ont souvent entre 13 et 20 ans et ont parcouru plus de 150 000 km. Elles sont en bon état de fonctionnement avec un contrôle technique validé et d'apparence très correcte. Les garages recherchent activement les dons de particuliers qui sont les principaux pourvoyeurs de véhicules.

## **5- Le transport d'utilité sociale**

Le transport d'utilité sociale (cf art L.3133-1 du code des transports) est le plus souvent décrit par les organismes qui l'ont pensé et structuré comme du transport solidaire (Familles rurales) ou de l'accompagnement à la mobilité (Mutualité sociale agricole -MSA-). Il est organisé par **des associations** pour leurs adhérents. Souvent de jeunes retraités assurent les déplacements de personnes plus âgées, ou également en recherche d'emploi et sans moyen de transport,

Ces associations sont souvent soutenues par les collectivités de proximité par des subventions parfois modestes, 2000 / 3000€ afin de couvrir des frais de secrétariat, et le prêt de locaux par exemple. Des projets plus importants peuvent disposer d'un contrat aidé et sollicitent des soutiens plus larges, auprès du département, de la Caisse d'Assurance Retraite et de Santé au Travail (CARSAT), etc.

Dans la quasi-totalité des départements de la façade ouest de la France métropolitaine, les caisses départementales de la MSA coordonnent et souvent initient de très nombreux services, souvent avec l'aide des associations Familles Rurales. Dans le reste du pays les initiatives sont beaucoup plus isolées. Ce service repose sur des adhérents qui donnent de leur temps et utilisent bénévolement leur véhicule pour permettre à d'autres adhérents, d'effectuer un déplacement de proximité en bénéficiant d'un accompagnement. L'action est restreinte aux personnes à revenus modestes ou isolées géographiquement..

Une participation aux frais est souvent demandée à la personne accompagnée. Elle peut être directement réglée par la personne transportée au conducteur, ou versée à l'association qui ensuite indemnise le conducteur de l'utilisation du véhicule. L'indemnisation proposée aux conducteurs couvre uniquement les frais d'usure et d'usage du véhicule (0,25 à 0,35 € /km environ) et ces tarifs sont toujours inférieurs au barème kilométrique utilisé par les services fiscaux.

Les véhicules utilisés sont généralement ceux des bénévoles. Ils sont rarement la propriété de l'association ou encore de collectivités partenaires.

### **Les objectifs**

La mise en œuvre d'un transport d'utilité sociale poursuit les objectifs suivants :

- proposer un service d'accompagnement et de transport pour répondre au besoin jusque-là non satisfait (absence de moyen de transport, personnes non solvables pour le taxi) ;
- créer du lien social.

### **Exemples de mise en œuvre**

En Loire Atlantique et en Vendée de très nombreuses associations permettent les déplacements des personnes sans moyen de transport.

Dans le département de Loire-Atlantique les associations se sont regroupées dans une fédération qui compte une vingtaine d'associations et plus de 700 bénévoles. Par exemple Solidarité Transport compte 70 bénévoles, 250 bénéficiaires qui ont effectué 917 accompagnements et parcourus plus de 34 000 km. Plus de 70 % des déplacements ont lieu pour des raisons de santé, visites chez le médecin, dans un cabinet infirmier. Entre 15 et 20 % des déplacements ont un objectif social, déplacement au CCAS, dans une banque alimentaire, etc. Retz'Chauffeurs compte 140 bénévoles qui ont réalisé plus de 3000 accompagnements en 2017.

L'association Culture et Solidarité dans le Sundgau a lancé un service de transport solidaire en 2013 sur trois villages situées au sud de Mulhouse. L'association compte 170 membres, dont 48 chauffeurs volontaires qui utilisent leur voiture personnelle pour réaliser les trajets sur un périmètre de déplacement d'une trentaine de kilomètres maximum. Les réservations doivent être réalisées, par téléphone, auprès de l'association, 48h avant le déplacement. Ce service est gratuit pour les utilisateurs. Le service fonctionne en semaine et le samedi matin mais pas durant les mois de juillet et août. Les conducteurs sont pour les 4/5<sup>èmes</sup> des personnes retraitées.

En 2014, l'association a assuré 174 voyages pour une vingtaine d'utilisateurs réguliers. Le profil des usagers, qui étaient au lancement du service principalement des personnes âgées, tend à se diversifier. Ce service solidaire contribue à créer du lien social car des bénéficiaires rendent en retour des services en guise de remerciement.

Les clés de réussite avancées sont le caractère local de l'association Culture et Solidarité, la forte implication de ses adhérents et la capacité de communiquer, notamment avec l'appui des médias locaux et des collectivités locales.

## C) Les aides financières

Les aides financières permettent d'accompagner les bénéficiaires d'un suivi social ou social et professionnel, de multiples manières, comme obtenir gratuitement des titres de transports, des bons d'achats de carburants, etc.

Nous aborderons dans ce paragraphe, l'aide à l'achat d'un vélo électrique, l'aide pour le financement du permis de conduire, le micro-crédit et les aides apportées par les tarifications sociale et solidaire.

### 1- L'aide à l'achat d'un vélo à assistance électrique

Cette partie traite des aides financières pour tout public, proposées par les collectivités locales pour l'achat ou l'utilisation de vélo à assistance électrique. Des aides similaires sont accordées par l'État pour l'achat de « *voiture propre* » ou pour l'achat d'un vélo à assistance électrique. Elles sont sommairement présentées dans l'encadré n°12.

Jusqu'au 31 janvier 2018, les aides à l'achat accordées par l'État et une collectivité n'étaient pas cumulables. À partir de cette date, l'aide de l'État est accordée sous condition de non-imposition du bénéficiaire et de subvention de la collectivité locale.

De très nombreuses collectivités encouragent l'usage du vélo en participant financièrement à l'achat de vélo à assistance électrique. Ces aides sont proposées par des communes ou leurs groupements (communauté de communes et communauté d'agglomération).

Leur octroi par les collectivités est parfois l'occasion d'un accompagnement personnalisé.

#### Les objectifs

En subventionnant l'achat de vélos à assistance électrique, la puissance publique cherche à :

- étendre les aides destinées à l'achat de vélo à assistance électrique de l'État ;
- faciliter un mode de déplacement respectueux de l'environnement, économique et bon pour la santé ;
- permettre le rabattement en gare TER à vélo.

#### Les exemples de mise en œuvre

Certaines collectivités proposent une aide à l'achat moins avantageuse que celle de l'État, avec un pourcentage d'aide inférieur ou égal à 20% et une subvention plafonnée à un montant inférieur à 200 €.

D'autres au contraire accordent une subvention pour l'achat d'un vélo à assistance électrique nettement supérieure à celle proposée par l'État :

- la ville de Mende propose une aide de 40%, plafonnée à un montant de 400 € ;

- la Collectivité Territoriale de Corse propose une aide de 50%, plafonnée à 500 € (le bénéficiaire doit notamment s'engager à utiliser le vélo à assistance électrique comme moyen de locomotion utilitaire prioritairement sur l'usage dit de promenade <sup>100</sup>).
- la communauté de communes de la Plaine de l'Ain propose une aide de 30%, plafonnée à un montant de 500 € (le bénéficiaire doit notamment posséder un abonnement SNCF et justifier de son utilisation quotidiennement <sup>101</sup>).

Dans certains cas, des cumuls d'aides sont possibles : les habitants de la commune de Venelles peuvent cumuler pour l'achat d'un vélo à assistance électrique, les subventions de la municipalité (150 €) et du Pays d'Aix (25% du coût, plafonnées à 250 €).

Le versement de l'aide à l'achat du vélo à assistance électrique peut être en outre conditionné par quelques règles qui diffèrent d'une collectivité à l'autre, comme la limitation de l'aide au foyer, à la personne, dans le temps, ou encore à l'interdiction de revendre le vélo pendant un certain temps.

L'Ademe <sup>102</sup> indique que « plusieurs collectivités subventionnent les vélos pliants, notamment les régions pour limiter l'embarquement des vélos classiques à bord des TER. Dans ce cas, la subvention est souvent conditionnée à la possession d'un abonnement TER ». Par exemple, la Région Pays de la Loire propose une aide de 50% du prix d'achat d'un vélo pliant, plafonnée à 200 € <sup>103</sup> (le bénéficiaire doit avoir un abonnement mensuel ou annuel de « travail », ou « étudiants-élèves-apprentis » depuis au moins six mois).

#### **L'agence de mobilité Nord Isère**

L'agence de Mobilité Nord Isère propose d'aider financièrement les particuliers à acheter un vélo à assistance électrique pour développer son utilisation lors des trajets du quotidien. Cette aide comprend la prise en charge de 25% du prix d'achat du vélo à assistance électrique, dans la limite de 250 €.

Le demandeur doit satisfaire aux conditions suivantes pour bénéficier de l'aide de l'agence :

- résider sur le territoire de compétence de l'agence ;
- utiliser le vélo pour ses déplacements quotidiens ;
- avoir un emploi (l'agence précise que l'objectif de ce dispositif est bien d'encourager les actifs à se déplacer à vélo à assistance électrique pour leurs trajets quotidiens et pas d'encourager la promenade du dimanche) ;
- participer au programme coopératif de l'agence (voir ci après le programme « Bicy-coop ») ;
- acheter le vélo à assistance électrique chez l'un des 6 vélocistes partenaires de l'opération situés sur le territoire de l'agence.

En plus de cette aide de 25%, l'agence propose aux demandeurs de réaliser un achat groupé pour bénéficier d'une réduction commerciale de la part des vélocistes. Chaque acheteur a la possibilité de choisir le modèle de vélo qu'il souhaite. Cependant, cette formule d'achat groupé ne fonctionne pas bien car les futurs acquéreurs d'un vélo à assistance électrique souhaite avoir rapidement leur vélo et ne pas attendre que les 5 pré-commandes nécessaires au déclenchement de la commande soient atteintes.

L'agence estime que la communication pour cette double offre, concernant **l'aide à l'achat de 25% et la réduction commerciale**, n'est pas facile à réaliser et qu'elle peut paraître compliquée à comprendre pour la population. Comme personne n'a été intéressé par l'achat groupé en 2017, l'agence pense peut-être arrêter d'en faire la promotion afin de concentrer sa communication sur les 25% d'aide à l'achat. Pour information, 7 vélos ont été achetés en achat groupé en 2016.

100[http://www.aue.corsica/Aide-a-l-achat-des-Velos-a-Assistance-Electrique\\_a205.html](http://www.aue.corsica/Aide-a-l-achat-des-Velos-a-Assistance-Electrique_a205.html)

101<http://www.cc-plainedelain.fr/fr/se-deplacer-a-velo.html>

102[http://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/cahier-aide-a-achat-services\\_velos\\_ademe.pdf](http://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/cahier-aide-a-achat-services_velos_ademe.pdf)

103<http://www.paysdelaloire.fr/services-en-ligne/aides-regionales/aides-regionales-themes/transports-et-deplacements/actu-detaillee/n/subvention-a-lachat-dun-velo-pliant-pour-les-abonnes-ter-annuels-de-travail-ou-etudiants/>

L'agence ne veut pas être juste un guichet pour distribuer des aides. Aussi, elle applique un **programme participatif** pour impliquer les bénéficiaires de l'aide dans la promotion du vélo. Ce programme comprend deux étapes :

- La première étape consiste en un entretien d'une vingtaine de minutes entre une personne de l'agence et le demandeur de l'aide. Il s'agit d'une part de connaître l'utilisation que fera le demandeur du vélo à assistance électrique et ainsi de s'assurer que ce dernier soit utilisé pour réaliser des déplacements du quotidien et pas uniquement destiné à une activité de loisir. Dans les faits, l'agence ne refuse pas d'aide, sauf cas extrêmes. Il s'agit d'autre part de présenter le programme participatif « *Bicy-coop*<sup>104</sup> » et d'obtenir l'accord du demandeur pour sa participation.
- La seconde étape consiste à participer à des « *apéro-vélo* ». L'agence réunit les bénéficiaires pour qu'ils participent à deux apéro-vélo regroupant une dizaine de personnes. Ces moments sont l'occasion d'échanger entre cyclistes sur leurs pratiques du vélo<sup>105</sup> avec les membres de l'agence.

### **Quelques éléments quantitatifs d'appréciation de l'aide**

La Ville de Mende indique<sup>106</sup> que depuis 2010, plusieurs dizaines de vélo ont été cofinancés, dont 20 en 2013.

L'agence de mobilité Nord Isère indique qu'au cours des 8 premiers mois de 2017, elle a aidé 25 personnes à acheter un vélo à assistance électrique.

L'agence de l'urbanisme et de l'énergie de la Corse, en charge du suivi et de la mise en œuvre de la politique énergétique régionale, dresse le bilan de l'aide accordée par la Collectivité Territoriale de Corse pour l'achat d'un vélo à assistance électrique, sachant qu'elle s'adresse aux particuliers et aux personnes morales. Ce bilan porte sur les trois premiers mois de 2016 :

- 141 bénéficiaires sur trois mois, dont 66% encouragés à changer de mode de déplacement ;
- le lieu de résidence des bénéficiaires est : 40% rural, 38 % périurbain et 22% urbain ;
- l'âge des bénéficiaires est situé entre 22 et 85 ans, avec une moyenne de 54 ans ;
- les utilisations prévues sont l'accès aux loisirs et services ; domicile/travail, promenade, courses, visites ;
- les bénéficiaires appartiennent aux catégories socioprofessionnelles : employés ; retraités ; cadres, professions libérales ; artisans ; commerçants ; sans activité.

Pour l'Ademe, « *les aides à l'achat semblent être d'autant plus efficaces auprès de la population qu'elles fonctionnent par campagne (6 mois par exemple) et non par une instauration définitive sans relance de la communication. Autrement dit, des campagnes de 6 mois renouvelables plusieurs fois avec prise en compte de la communication sont plus efficaces*<sup>107</sup> ».

L'Ademe a conduit, en 2016, une étude<sup>108</sup> qui apporte des éléments d'appréciation sur les aides à l'achat de vélo à assistance électrique. Cette étude concerne l'ensemble du territoire métropolitain, mais certaines conclusions doivent avoir un caractère commun aux territoires urbains, périurbains et ruraux, dont voici la liste :

- « *Pour les CSP supérieures, une aide d'un montant de 250 € semble largement suffisante pour inciter à l'achat, mais insuffisante pour les ménages à faibles revenus ;*
- *L'aide à l'achat bénéficie aujourd'hui spécifiquement à des ménages multimotorisés et situés dans des tranches de revenus supérieures à la moyenne nationale ;*
- *L'aide permet de déclencher l'achat du vélo (dans 31 % des cas) ou d'accroître la qualité du vélo acheté (pour 42 % des bénéficiaires) ;*
- *La mise en place de ce type de soutien financier implique en amont une mobilisation du réseau de revendeurs locaux ;*

104correspondant à bicyclette-coopérateur

105 <http://wordpress.mobilité-nord-isere.fr/blog/2017/06/20/cloture-de-1ere-session-programme-bicy-cooperateur/>

106 <https://www.mendeavelo.com/vae/>

107 [http://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/cahier-aide-a-achat-services\\_velos\\_ademe.pdf](http://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/cahier-aide-a-achat-services_velos_ademe.pdf)

108 [http://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/cahier-aide-a-achat-services\\_velos\\_ademe.pdf](http://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/cahier-aide-a-achat-services_velos_ademe.pdf)



- La plupart des achats se font chez des vélocistes, ce qui participe à l'économie locale ;
- Parallèlement, on constate que les ménages équipés de 2 voitures ont tendance à revendre le second véhicule suite à l'adoption du vélo à assistance électrique (peut-être pas généralisable aux territoires périurbains et ruraux) ».

#### Encadré n°12 – L'aide de l'État pour l'achat d'un vélo électrique

L'État propose régulièrement des aides financières pour l'achat de voitures électriques ou hybrides, comme avec le bonus écologique. Depuis 2017, l'État étend le versement de subventions à l'achat d'un vélo à assistance électrique, pour la période du 19 février 2017 jusqu'au 31 janvier 2018. Le décret n° 2017-196 du 16 février 2017 relatif aux aides à l'achat ou à la location des véhicules peu polluants précise que ce dernier crée « une aide analogue au « *bonus écologique* » d'un montant de 200 € pour l'acquisition de cycles à pédalage assisté qui n'utilisent pas de batterie au plomb et pour l'acquisition ou la location de véhicules à moteur à deux ou trois roues et de quadricycles à moteur électrique d'une puissance maximale nette du moteur inférieure à 3kW et n'utilisant pas de batterie au plomb ». L'aide peut être attribuée à toute personne physique majeure justifiant d'un domicile en France ou morale justifiant d'un établissement en France, y comprises les collectivités ou les associations, ayant acquis un vélo à assistance électrique depuis le 19 février 2017. Les collectivités et associations peuvent bénéficier de cette prime sans limitation du nombre de vélos acquis <sup>109</sup>.

La demande de l'aide d'achat s'effectue depuis le site internet de l'agence de services et de paiement <sup>110</sup>. Ce téléservice dédié est en ligne, depuis le 1<sup>er</sup> mars 2017.

L'évolution de l'aide à l'acquisition des véhicules neufs (bonus) pour 2018 est la suivante <sup>111</sup> :

	2017	2018
Bonus pour les véhicules électriques neufs	6000 €	6000 €
Bonus pour les véhicules hybrides rechargeables neufs	1000 €	0 €
Bonus pour les deux ou trois roues à moteur électriques et les quadricycles à moteur électrique, d'une puissance supérieure ou égale à 3kW	1000 €	900 €
Bonus pour les vélos à assistance électrique, les deux ou trois roues à moteur électriques et les quadricycles à moteur électrique d'une puissance inférieure à 3kW d'un montant de 200 €	200 € jusqu'au 31/01/18	200 € max à partir du 1/02/2018 sous conditions

Le ministère de la Transition écologique et solidaire indique qu'au cours des 7 premiers mois de l'existence de l'aide, il a reçu 150 000 demandes et en prévoit 100 000 supplémentaires d'ici la fin du dispositif dans sa version initiale, fixé au 31 janvier 2018, ce qui représente une dépense de 50 millions d'euros pour l'État <sup>112</sup>.

Le ministère de la Transition écologique et solidaire considère que la filière des vélos à assistance électrique a démarré grâce à l'impulsion donnée par de cette aide <sup>113</sup>

Ce dispositif d'aide aurait augmenté les ventes de vélo à assistance électrique de 15 à 20% <sup>114</sup>.

L'association Départements et Régions cyclables indique <sup>115</sup> que « *les quelques données que l'on*

109 <https://www.departements-regions-cyclables.org/actualite/2017/03/14/coup-de-pouce-aux-velos-a-assistance-electrique-gouvernement/>

110 <https://portail-bonusvelo.asp-public.fr/dvlec/app.php>

111 Dossier de presse projet de loi de finances 2018 du ministère de la Transition écologique et solidaire, du 27/09/2017

112 [http://www.lemonde.fr/economie-francaise/article/2017/09/28/fin-de-la-prime-a-l-achat-pour-l-achat-d-un-velo-electrique\\_5192706\\_1656968.html](http://www.lemonde.fr/economie-francaise/article/2017/09/28/fin-de-la-prime-a-l-achat-pour-l-achat-d-un-velo-electrique_5192706_1656968.html)

113 Dossier de presse projet de loi de finances 2018 du ministère de la Transition écologique et solidaire, du 27/09/2017

114 [http://www.lemonde.fr/economie-francaise/article/2017/09/28/fin-de-la-prime-a-l-achat-pour-l-achat-d-un-velo-electrique\\_5192706\\_1656968.html](http://www.lemonde.fr/economie-francaise/article/2017/09/28/fin-de-la-prime-a-l-achat-pour-l-achat-d-un-velo-electrique_5192706_1656968.html)

115 <https://www.departements-regions-cyclables.org/actualite/2017/03/14/coup-de-pouce-aux-velos-a-assistance-electrique-gouvernement/>

*possède sur les bénéficiaires des aides délivrées par certaines collectivités montrent que les vélos à assistance électrique remplacent, pour une part non négligeable, une voiture ; souvent une seconde ou une troisième voiture du ménage. L'étude de l'Ademe sur l'évaluation des services, publiée en septembre 2016, met en évidence que la mise à disposition d'un vélo à assistance électrique (location ou aide à l'achat) a un impact fort sur la démotorisation : près de 50% des déplacements faits à vélo se substituent à la voiture. Pour avoir plus de visibilité sur les impacts de l'aide à l'acquisition d'un vélo à assistance électrique et le profil des demandeurs, la Direction générale de l'énergie et du climat, la Cidmuv et le Cerema ont mis en place, en accord avec l'agence de Services et de Paiement (ASP), un questionnaire destiné aux bénéficiaires de ce bonus de l'État. »*

## **2- Les aides financières au permis de conduire**

De nombreuses modalités d'aides au financement du permis de conduire existent pour les personnes disposant de faibles ressources et inscrites dans un projet professionnel ; leurs montants sont variables. Le nombre de personnes aidées est cependant peu élevé par rapport aux demandes, car les formations sont très coûteuses. Ces aides multiples et de montants différents selon les territoires et les structures. Elles sont principalement délivrées par les collectivités locales, par Pôle Emploi, l'Associations de gestion du fonds pour l'insertion professionnelle des personnes handicapées (Agefiph), l'État via les Dirrecte, le fond d'aide au travail temporaire (Fastt), etc.

La loi du 27 janvier 2017 relative à l'égalité et à la citoyenneté, dont les dispositions sont entrées en vigueur le 15 mars 2017, offre la possibilité de financer la préparation du permis de conduire par le compte personnel de formation. Cela concerne la préparation à l'épreuve théorique du code de la route et l'épreuve pratique du permis de conduire (permis B).

### **Un exemple de mise en œuvre**

Le CCAS de la ville de Tartas, située dans le département des Landes, propose à ses résidents disposant d'un coefficient familial inférieur à 1200 €, une bourse au permis de conduire en échange de 35 heures de bénévolat dans une association locale pour réaliser un projet à caractère humanitaire ou social. Le montant de l'aide est compris entre 250 et 400 €.

## **3- Le microcrédit**

France-microcrédit indique que « *le microcrédit personnel s'adresse aux particuliers majeurs (ou mineurs émancipés) qui ont des difficultés à obtenir un crédit bancaire classique et qui disposent d'une capacité de remboursement qui devra être jugée suffisante par l'accompagnant et la banque. (revenus faibles ou irréguliers...)*<sup>116</sup> ». En termes de mobilité, le microcrédit peut concerner le financement de l'achat ou de la réparation d'un véhicule, ou encore le permis de conduire. Dans ce domaine il concerne donc les bénéficiaires d'une prestation d'aide ou d'un suivi.

---

116 <https://www.france-microcredit.org/>

### Un exemple de mise en œuvre

La plateforme de mobilité du Grand Autunois Morvan, en partenariat avec l'association Parcours Confiance<sup>117</sup>, accompagne des bénéficiaires à déposer un dossier de demande de micro-crédit auprès d'un établissement bancaire partenaire. La plateforme fournit une assistance pour aider les personnes à constituer leur dossier du début jusqu'à la fin. La plateforme étudie de manière approfondie les capacités financières des demandeurs pour être certain qu'ils ne se mettent pas dans une situation périlleuse. Quand le demandeur veut acheter un véhicule, la plateforme vérifie aussi la pertinence de l'achat car fréquemment le public serait prêt à acheter des véhicules défectueux.

La plateforme consacre 3 heures environ par personne pour la constitution d'un dossier. Elle accompagne 40 à 45 personnes par an. 50 % d'entre eux obtiennent un micro-crédit. Le taux proposé par la banque partenaire (Caisse d'Épargne) est de 0,75 %. Le montant total des micro-crédits accordés par la Caisse d'Épargne, pour 2016, était de 37 000 euros.

Les demandes de micro-crédits concernent la réparation ou l'achat de véhicule, l'apprentissage de la conduite (permis de conduire).

La plateforme de mobilité du Grand Autunois Morvan inscrit son action dans la recherche d'une solution durable de mobilité pour ses bénéficiaires, c'est-à-dire qu'ils soient autonomes, notamment dans la prise en charge de leurs dépenses de déplacement. Pour la plateforme, le micro-crédit est l'un des moyens de permettre aux bénéficiaires d'atteindre ce but.

## **4- La tarification sociale et solidaire des réseaux de transport**

Les gammes tarifaires des réseaux de transports publics disposent de tarifs spécifiques pour les usagers les plus fragiles, soit en fonction :

- de leur âge (jeunes, senior)
- de leur statut (RSA, demandeur d'emploi, étudiant, scolaire etc) :
- de leurs ressources :

L'article 123 de la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 (article L.1113-1 du code des transports) relative à la solidarité et au renouvellement urbains impose aux AOM de proposer une réduction tarifaire d'au moins 50% aux personnes (ainsi qu'à leurs ayants-droit) dont les ressources sont inférieures ou égales au seuil ouvrant droit à la Couverture Maladie Universelle Complémentaire (734€/mois pour une personne seule en 2018, 1542€/mois pour 4 personnes).

L'article 13 de la loi n°2008-1249 du 1<sup>er</sup> décembre 2008, généralisant le revenu de solidarité active et réformant les politiques d'insertion, demande aux AOT/AOM de prendre en compte le revenu du foyer pour l'attribution d'aide ou le tarif applicable.

C'est en 1996 que les premières AOM ont instauré une tarification suivant le coefficient familial. En 2017, une trentaine d'entre elles l'appliquent, dont quelques-unes sont situées dans des territoires périurbains, comme l'agglomération du Pays Voironnais. La grille tarifaire des abonnements mensuels et annuels de ce réseau est entièrement présentée suivant le coefficient familial de l'utilisateur<sup>118</sup>.

Un accompagnement peut être nécessaire pour accomplir les démarches afin que les personnes ayant droit à ces tarifs puissent effectivement en bénéficier.

---

117 <https://parcoursconfiance.wordpress.com/parcours-confiance/vous-etes-un-particulier/>

118 <http://www.paysvoironnais.com/les-tarifs/titres-de-transport-619.html>

# 5. Les enseignements

## 1- Peu de services d'accompagnement personnalisé « tous publics » mais de nombreuses actions pour des publics en insertion ou en retour à l'emploi

En considérant que l'accompagnement personnalisé pour faciliter la mobilité comprend au moins trois actions :

- la réalisation d'un diagnostic personnel de mobilité, pour *a minima* identifier les déplacements d'un individu ou ses besoins de déplacements non satisfaits ;
- la recherche de solutions personnalisées de mobilité plus respectueuses de l'environnement, pour les déplacements identifiés, ou la recherche de solutions de mobilité répondant aux besoins non satisfaits ;
- le dialogue pour faire évoluer les pratiques de mobilités des personnes accompagnées.

Nous n'avons identifié que trois expériences d'accompagnement personnalisé s'adressant à tous les publics, dont l'expérimentation la plus complète est celle réalisée dans le cadre du projet de recherche MOUR.

Par contre, cette forme d'accompagnement personnalisé existe beaucoup plus pour des publics particuliers, à savoir :

- les personnes en situation de précarité ;
- les salariés d'entreprises engagées dans la réalisation de plan de mobilité.

Pour les personnes en situation de précarité, cet accompagnement peut être réalisé au sein **des plateformes de mobilité** ou par **des structures en charge d'un suivi réalisé en général dans le cadre de l'insertion sociale ou du retour à l'emploi**. Au cours de cette étude, le fonctionnement des plateformes de mobilité en milieu rural et périurbain a été approché par le biais de l'exemple du territoire de l'Autunois Morvan. Ces structures ont cependant montré leur efficacité dans le cadre de la politique de la ville et pour l'insertion sociale et professionnelle. À ce titre, en 2016, « *le Président de la République avait décidé de créer dans les Bourgs centres, 100 plateformes de mobilité financées par le fonds de soutien à l'investissement public local* <sup>119</sup> ». Néanmoins, les plateformes de mobilité présentent des faiblesses, comme mentionné dans l'encadré n°7 : « *les actions proposées, les territoires couverts et les publics accueillis (...) dépendent largement du mode de pilotage retenu et des sources de financement mobilisées* ». De fait, cela ne permet pas d'offrir un accompagnement standard, au bénéfice du nombre de personnes qui en auraient besoin.

L'existence de mesures d'accompagnement personnalisé pour faciliter la mobilité de personnes en situation de précarité, vivant dans les territoires ruraux ou périurbains, ne signifie pas que ces mesures soient suffisantes pour répondre au besoin de la population. À ce titre, la directrice du service Insertion du conseil départemental de la Savoie estime que « *les acteurs de l'insertion sont peu nombreux dans le département de la Savoie et qu'ils exercent principalement en milieu urbain. Ces derniers ne souhaitent pas mener des actions dans les territoires ruraux car cela leur paraît trop compliqué et financièrement impossible* ».

Dans sa thèse <sup>120</sup> Cécile Ferré explique même que ces aides provoquent une nouvelle discrimination, car une infime partie des ayants droits ont recours à ces services de mobilité. En 2009, dans l'agglomération de Lyon, 700 personnes ont bénéficié d'une aide à la mobilité sur 90 000 ayants droits potentiels, ceci dans une métropole pourvue d'une plateforme disposant de compétences reconnues et aidée par de nombreuses associations opérateurs.

---

119 Courrier du 01/09/2016, du CGET aux Préfets Délégués pour l'Égalité des Chances et les sous-préfets chargés de la Politique de la Ville - [http://www.cget.gouv.fr/sites/cget.gouv.fr/files/atoms/files/aide\\_complementaire\\_plateformes\\_mobilite\\_programme\\_147\\_du\\_1\\_setembre\\_2016.pdf](http://www.cget.gouv.fr/sites/cget.gouv.fr/files/atoms/files/aide_complementaire_plateformes_mobilite_programme_147_du_1_setembre_2016.pdf)

120 Cécile Ferré. « *Concilier accès à la mobilité pour tous et mobilité durable. La prise en compte des inégalités d'accès à la mobilité dans les politiques urbaines de l'agglomération lyonnaise.* » Géographie. Université Lumière - Lyon II, 2011.

Pour les salariés d'entreprises, cet accompagnement peut être réalisé par les structures qui apportent du conseil en mobilité, telles que des bureaux d'études ou des associations. Ces dernières peuvent être des émanations des collectivités ou pas. Elles œuvrent généralement dans le domaine de la mobilité ou dans celui de la maîtrise des consommations d'énergie.

**Les obstacles à la mise en place d'un accompagnement personnalisé**, tout public, pour faciliter la mobilité en milieu rural et périurbain sont de trois ordres :

- **le manque d'alternatives à l'autosolisme.** En effet, sur ces territoires l'offre de transport public est moins présente que dans les zones plus densément peuplées et les flux de déplacement en voiture sont moins nombreux ce qui rend plus compliqué le développement des différentes formes de covoiturage. Naturellement, ce propos est à nuancer en fonction de la nature des territoires car dans le périurbain, les alternatives à l'autosolisme sont plus nombreuses que dans des espaces très ruraux. Et ce propos n'est pas définitif car de nouvelles manières de se déplacer émergent ou sont réinventées, comme l'autostop organisé, montrant que d'autres solutions de mobilité à l'autosolisme sont possibles y compris dans des territoires peu denses.
- l'accompagnement personnalisé nécessite de **mobiliser des moyens humains relativement importants** au regard du nombre de personnes aidées. Les collectivités fonctionnant avec des budgets restreints peuvent craindre d'engager ce type de dépenses qui ne sont pas forcément jugées prioritaires. Il est plus simple pour les collectivités de mobiliser des moyens financiers pour offrir à leur population un service de transport, comme du TAD, que de proposer un service d'accompagnement à la mobilité.
- **les effets produits par l'accompagnement personnalisé** pour faciliter la mobilité présentent **l'inconvénient de ne pas être immédiats et d'être difficilement quantifiables**, ce qui n'est pas forcément le plus attrayant pour des décideurs qui, souvent, pensent et agissent à court terme et qui préfèrent, probablement, bénéficier d'une meilleure visibilité pour leurs actions.

### ***Les actions d'accompagnement personnalisé pour tout public qui semblent connaître le plus de succès***

En élargissant le spectre des actions d'accompagnement personnalisé pour faciliter la mobilité à tous les publics, comme nous l'avons vu, il apparaît que :

- **la location et le prêt de vélo à assistance électrique** se développent de plus en plus. Ces services vélos sont généralement proposés par les collectivités ou des structures qui dépendent d'elles ;
- **les aides financières accordées par les collectivités pour l'achat de vélo à assistance électrique** se multiplient. ;
- **les opérations ponctuelles d'animation, d'information et de sensibilisation du public** prennent de multiples formes pour s'adapter aux contextes et aux publics cibles. Elles permettent de sensibiliser un très large public, mais les effets sur la mobilité des personnes rencontrées sont difficilement évaluables.

## 2- Peu d'évaluations solides des actions d'accompagnement

Les structures qui réalisent de l'accompagnement personnalisé pour faciliter la mobilité réalisent des bilans quantitatifs de leurs actions, permettant notamment de savoir combien de personnes ont été rencontrées ou aidées. Par contre, il n'existe pas d'évaluation, dans le temps, des effets des actions d'accompagnement personnalisé sur les pratiques de mobilité réellement mises en place.

Il convient de distinguer l'accompagnement personnalisé pour faciliter la mobilité qui s'adresse à des personnes en situation d'insertion socioprofessionnelle ou de précarité et celui qui s'adresse à tous les publics, même s'il existe des éléments communs entre ces deux cas.

### a) Pour un public spécifique

Pour l'accompagnement s'adressant aux personnes en situation d'insertion socioprofessionnelle ou en situation de précarité, le suivi, durant trois ans des projets lauréats de l'appel à projets « *des quartiers vers l'emploi* <sup>121</sup> » lancé en 2009 par le ministère de la Cohésion des territoires <sup>122</sup> et le ministère de la Transition écologique et solidaire <sup>123</sup>, a montré qu'il n'existe pas de méthode d'évaluation simple qui permette de caractériser l'impact d'une action ou d'un dispositif d'accompagnement personnalisé pour faciliter la mobilité.

Cela peut s'expliquer, en partie, parce que les modes de fonctionnement des structures chargées de l'accompagnement à la mobilité sont différents, répondant à divers objectifs, pour des publics différents. Ainsi, certaines structures choisissent de fournir un service de mobilité à un public disposant déjà des « capacités » nécessaires pour en bénéficier immédiatement, tandis que d'autres structures qui s'adressent aux personnes les plus en difficulté. Dans ce dernier cas, la durée de l'accompagnement est plus long et l'apprentissage de la mobilité n'est souvent qu'un support pour permettre aux bénéficiaires d'accroître leur insertion sociale.

Certaines plateformes de mobilité ont essayé de quantifier le gain de mobilité de leurs bénéficiaires entre leur entrée et leur sortie du dispositif d'accompagnement. Mais ces indicateurs prennent mal en compte les acquis antérieurs des bénéficiaires, le moment de leur histoire personnelle pendant laquelle ils bénéficient de l'accompagnement (viennent-ils de subir une série d'échecs ou sont-ils en phase de reconstruction de leur propre image), ni enfin, si l'indicateur fait un lien avec le retour à l'emploi, le contexte économique global du territoire.

Ces difficultés des évaluations des actions d'accompagnement personnalisé pour des publics bénéficiaires sont principalement dues à l'absence de moyens spécifiquement accordés aux associations pour le suivi des personnes et les évaluations, et à la grande difficulté d'avoir un suivi des bénéficiaires une fois leur accompagnement terminé.

Cependant pour des enjeux très proches, mais avec des moyens spécifiques et appropriés (panel, population test et groupe témoin,...), Yannick L'Horty et les chercheurs réunis autour du laboratoire TEPP - CNRS évaluent très régulièrement au moyen de méthodes quantitatives et qualitatives, différentes politiques publiques mêlant mobilité et retour à l'emploi pour les jeunes <sup>124</sup>. Des résultats indiquent que les aides à la mobilité n'auraient pas d'effet significatif sur la mobilité des jeunes présents dans les dispositifs étudiés. Par contre, si (et seulement si) ces aides sont intenses, elles auraient un effet mesurable positif sur l'obtention d'un diplôme, d'un emploi à temps plein et sur l'amélioration du salaire. Les effets des aides peu intenses seraient par contre négatifs, c'est-à-dire que la situation des jeunes serait significativement plus mauvaise après les actions qu'avant. Cette importance de l'intensité des actions d'accompagnement est identifiée dans d'autres recherches, mentionnées par les auteurs.

---

121 <http://www.ville.gouv.fr/?Appel-a-projets-Des-quartiers-vers>

122 À l'époque ministère de la ville

123 À l'époque ministère de l'Écologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement

124 Anne D., Le Gallo J., L'Horty Y. « Faciliter la mobilité quotidienne des jeunes éloignés de l'emploi : une évaluation expérimentale ». Rapport de recherche TEPP - CNRS n° 2018-02. 2018. et bibliographie

## b) Pour tout public

Les structures qui proposent de l'accompagnement s'adressant à tous les publics comptabilisent principalement d'une part les actions qu'elles réalisent et d'autre part le nombre de bénéficiaires quand il s'agit de fournir un service, tel que la location d'un vélo et le nombre de personnes rencontrées quand il s'agit d'animation, de sensibilisation.

Les principales actions d'accompagnement que nous avons identifiées dans le cadre de cette étude sont l'animation, la sensibilisation et la communication. Leur réalisation, sous de multiples formats, permet de s'adresser à plusieurs profils de population, avec des messages pouvant être soit génériques soit ciblés sur un mode de déplacement particulier.

Les services relatifs au vélo à assistance électrique, que nous avons assimilés à de l'accompagnement personnalisé, sont en voie de développement hors des grandes et moyennes agglomérations et ils connaissent un vif succès, aussi bien pour la location que le prêt. Ces services vélos sont principalement mis en œuvre sur les communes centres des EPCI et nettement moins au sein des territoires très ruraux.

Mais les bilans chiffrés de la réalisation des actions d'accompagnement personnalisé ne permettent pas d'évaluer les effets de ces actions sur la mobilité des bénéficiaires et des personnes rencontrées. Les actions évoquées dans la deuxième partie du rapport doivent provoquer, pour la plupart, un changement de comportement individuel. Or ce processus, propre à chaque individu, est généralement relativement long. De plus, il est complexe à comprendre, ce qui rend difficile l'évaluation des impacts des actions d'accompagnement telles des animations et des opérations de sensibilisation ponctuelles destinées au grand public.

Alain Jean, Président fondateur de Rézo Pouce observe <sup>125</sup> qu'actuellement les citoyens s'ouvrent au changement de comportement, dans le domaine de la mobilité ou dans d'autres domaines, ce qui est également confirmé par les personnes rencontrées dans le cadre de cette étude. Pour lui, il est très important d'adopter une communication spécifique, alimentée par les travaux de recherche, pour inciter les changements de comportement. Cette communication pourrait être au niveau national, régional, ou local. Il précise que la tâche est lourde et difficile mais qu'elle doit relever de tous les porteurs de solutions de mobilité qui demandent un changement de comportement.

L'INRETS s'était intéressée, en son temps, au changement de comportement et avait publié un rapport de recherche, intitulé « *changer les comportements de mobilité* <sup>126</sup> » (Anaïs Rocci, 2009). Ce document permet de comprendre des éléments essentiels sur le changement de comportement. Quelques-uns d'entre eux figurent dans l'encadré n°13.

**Encadré n°13** – Texte provenant du rapport « *changer les comportements de mobilité* » (Anaïs Rocci, 2009)

*Plusieurs recherches montrent l'importance du rôle de l'information dans les changements de comportements. Si l'information ne suffit pas à elle seule, elle est un facteur crucial dans le processus, notamment lorsqu'elle est bien ciblée.*

*Les changements de pratiques se heurtent à la force des habitudes et à une déformation de la perception des modes de transports liées au manque d'expérience.*

*Les usagers n'ont souvent pas connaissance de l'existence ou du fonctionnement de toutes les alternatives possibles, ce qui représente un frein essentiel au changement.*

*(SocialData, 2004 ; Brög et al., 2002)*

<sup>125</sup>Paroles prononcées lors de la webconférence organisée par le Cerema, le 6/06/2017, sur les liens entre les collectivités et les porteurs d'initiatives de mobilité issus de la société civile

<sup>126</sup>Rocci A. « *Changer les comportements de mobilité - Exploration d'outils de management de la mobilité : les programmes d'incitation au changement de comportement volontaire* ». Convention INRETS / MEEEDAT-DGITM. Paris. 2009.



*Même si les individus ont conscience de la détérioration de l'environnement et se disent favorables au changement, ils n'adopteront pas forcément un comportement dans ce sens (Tertoolen, 1998 ; Kaiser et al., 1999 ; Golovchenko et al., 2003 ; Draetta, 2003)*

*Même si l'attitude montre que la personne sait qu'il est préférable de réduire l'usage de la voiture, si elle ne sait pas comment faire pour changer, elle ne changera pas. Il est donc nécessaire de fournir une information sur pourquoi et comment réduire l'usage de la voiture E. Ampt (2003)*

*La décision de changement doit découler d'une volonté individuelle d'atteindre un but personnel. Les individus sont différents et n'auront pas les mêmes motivations. Parfois l'argent peut motiver, parfois l'information, parfois les attitudes, les valeurs collectives, etc. Si pour certains le gain en argent apparaît une valeur importante, pour d'autres ce sera un gain en temps, un bénéfice pour la santé, pour l'environnement, pour la famille, un gain en indépendance, etc. En l'occurrence, l'argent n'apparaît pas une valeur importante pour tout le monde, entre autre parce que les usagers n'ont pas toujours conscience des coûts des transports. E. Ampt (2003, 2006)*

*Le changement dépend aussi de facteurs psychologiques, sociaux et factoriels (E. Ampt). (...) Les programmes d'incitation au changement de comportements volontaire (VTBC en anglais) doivent donc bien considérer l'importance que les participants accordent à certaines valeurs et s'y appuyer pour les motiver. A travers ces programmes l'idée est donc d'amener les participants à choisir leurs propres raisons de changer et leurs propres façons de changer.*

*Le changement de comportement s'observe dans la durée. Il nécessite un temps de compréhension, de réflexion, d'intégration, d'acceptation, d'adaptation et d'adoption. Ainsi que le montrent les différentes théories sur le changement de comportement, il s'agit d'un processus qui évolue par étapes et plus précisément par cycles. Chaque cycle implique un mode d'adoption, de stagnation, de retour en arrière et de réadaptation (...)*

Ces quelques éléments montrent **trois points essentiels** :

- d'une part l' « **importance du rôle de l'information** » car les gens « n'ont souvent pas connaissance de l'existence ou du fonctionnement de toutes les alternatives possibles » pour réaliser leurs déplacements ;
- et d'autre part que « **la décision de changement [de comportement] doit découler d'une volonté individuelle d'atteindre un but personnel** » et que « les individus sont différents et n'auront pas les mêmes motivations » pour changer de comportement ;
- et enfin que le « **changement de comportement s'observe dans la durée** ».

Nous pouvons penser que les actions d'animation, de sensibilisation et de communication, évoquées dans la deuxième partie du rapport, répondent au premier point, celui de l'information. Par contre, le deuxième point, celui concernant les motivations spécifiques des personnes pour changer de comportement n'est pas traité, car les messages délivrés sont plutôt génériques, chacun retenant, éventuellement, ce qui le sensibilise le plus. Pour transmettre une information plus ciblée, répondant aux motivations des gens, le travail d'accompagnement nécessiterait un temps de rencontre et un suivi beaucoup plus long et une plus forte implication de la population, comme dans l'expérimentation menée par l'UMR CNRS-CITERES de l'Université de Tours, en partenariat avec le Parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine (cf. § 4A2 Le marketing individualisé).

Enfin, le troisième point, celui relatif au besoin de temps pour le changement de comportement, il nous indique que les actions d'accompagnement doivent s'inscrire dans la durée avant qu'elles ne produisent des effets. Ce point est essentiel pour les structures qui délivrent de l'accompagnement personnalisé, car elles indiquent souvent leurs difficultés de montrer concrètement les effets de leurs actions, notamment aux collectivités qui les financent.

### **3- Plusieurs types d'acteurs proposent de l'accompagnement personnalisé via des structures souvent financièrement fragiles**

Les acteurs qui proposent de l'accompagnement personnalisé sont multiples et agissent au titre de plusieurs compétences, emploi, action sociale, mais aussi développement local ou économique, économie d'énergie, etc. Leur implication résulte de l'organisation des acteurs locaux qui présente des spécificités propres à chaque territoire. Dans les territoires peu denses la première difficulté est liée au très faible nombre, voire à l'absence de ces acteurs.

Les acteurs impliqués dans l'accompagnement personnalisé, et particulièrement ceux qui le financent, déterminent les publics qui bénéficient d'un accompagnement personnalisé. Les budgets sociaux ou liés à l'insertion par l'activité économique sont principalement mobilisés par les collectivités territoriales.

Lorsque les collectivités confient la mise en œuvre d'actions d'accompagnement personnalisé à des structures en situation de maîtrise d'œuvre, le choix du type de structure ainsi que la nature contractuelle qui les lie, influencent très fortement les publics rencontrés et les services proposés. Ce choix est lié aux financements mobilisés.

Les structures qui proposent des actions d'accompagnement personnalisé sont souvent dans des situations précaires, qui s'illustrent par des difficultés de financement souvent associées à un manque de pérennité des financements. Aussi, les associations, incluant les plateformes ou même les agences de mobilité, doivent consacrer une part significative de leur temps à apporter des éléments de justification de leurs actions et résultats et à solliciter de nouveaux financements afin de renouveler souvent pour une seule année leurs subventions.

À noter que les programmes de certificats d'économie d'énergie (CEE) ont représenté une source de financement importante pour les plateformes de mobilité (Wimooov notamment).

Les acteurs disposant de compétences en matière de mobilité (AOM, régions) n'ont, semblent-ils, pas encore intégré l'accompagnement personnalisé comme un outil de leur politique de mobilité. Cela explique en partie les faibles moyens qu'ils déploient pour cette activité, au regard de leur budget transport.

Enfin, l'absence d'une coordination efficace des maîtres d'ouvrage / financeurs qui interviennent dans le champ de l'accompagnement personnalisé est aussi un frein important au développement de cette activité. Cela est principalement le cas dans des secteurs ruraux et périurbains, où il n'existe pas, ou très peu, d'acteurs en capacité de déployer seuls, les moyens nécessaires pour réaliser de l'accompagnement personnalisé comprenant une palette de services.

Deux nouveaux acteurs ont émergé dans le champ de l'accompagnement à la mobilité. Les PNR et les ALEC interviennent au titre du développement local et de la maîtrise des consommations d'énergie. Si ces structures peuvent aussi parfois connaître une certaine précarité, c'est surtout l'absence de légitimité en matière de mobilité qui freine le développement de leurs actions.

Le projet de loi d'orientation des mobilités tel que déposé au Parlement en novembre 2018 apporte des réponses aux besoins de mobilité inclusive « pour tous et partout » :

- l'ensemble du territoire devrait être couvert par une AOM d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2021 (intercommunalité ou région) pour développer des services de mobilité adaptés, y compris dans les zones rurales ;
- les AOM auraient une compétence élargie en matière sociale et pourraient contribuer au financement des actions de mobilité solidaire, y compris d'accompagnement social d'aide individuelles à la mobilité ;
- et une meilleure collaboration des AOM avec les acteurs sociaux et économiques avec la création d'un « comité des partenaires » consultatif pour la définition des politiques de mobilité.

#### **4- Des solutions de mobilité d'abord liées à l'existence et aux compétences d'une ingénierie locale à soutenir et souvent à créer**

Des réponses aux difficultés de mobilité des personnes précaires ont été expérimentées depuis de longues années dans les territoires urbains et plus particulièrement dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville. Ces expériences peuvent nourrir les démarches initiées dans les espaces peu denses.

Les travaux menés par le Cerema autour des trois appels à projets centrés sur la mobilité et les transports dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville, initiés par le CGET et la DGITM en 1996, 2002 et 2009<sup>127</sup> fournissent des enseignements qui répondent également aux problématiques des territoires moins denses.

Les actions développées pour les personnes en insertion à l'emploi dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville sont celles que l'on observe partout, y compris dans les territoires peu denses.

Avec le recul, il apparaît que l'existence d'un service et des actions favorisant la mobilité dépend au moins autant de la présence sur un territoire des ressources associatives locales, des compétences et de l'ingénierie nécessaires à leur mise en œuvre, que des besoins spécifiques de la population. À caractéristiques économiques et socioprofessionnelles et à contextes territoriaux identiques, les besoins sont souvent proches et n'expliquent pas les différences d'offres d'actions de mobilité observées entre les territoires.

La dépendance entre les ressources locales en ingénierie et les propositions d'actions, implique pour les territoires peu denses, où les ressources sont rares, une plus forte exposition à cette limite.

La création des services repose beaucoup plus sur des capacités à comprendre les enjeux des territoires, à animer et mettre des acteurs en relation, à mobiliser des collectivités et des financements que sur une expertise pointue dans le seul domaine du transport. Les réponses à apporter ne doivent pas se focaliser uniquement sur l'aspect matériel des actions mais au contraire favoriser la création de ressources endogènes en ingénierie du développement territorial local et social.

---

127 « Transports publics et intégration urbaine » lancé en 1996, « Mobilité urbaine pour tous » en 2002 et « Des quartiers vers l'emploi : une nouvelle mobilité » en 2009.

# Bibliographie

Anne D., Le Gallo J., L'Horty Y. « Evaluation sociologique et statistique des actions innovantes pour la mobilité et l'accompagnement des jeunes vers l'emploi (ESSAIMAJE) - rapport d'évaluation ». INJEP - FEJ. Laboratoire TEPP - CNRS. 2017.

Anne D., Le Gallo J., L'Horty Y. « Faciliter la mobilité quotidienne des jeunes éloignés de l'emploi : une évaluation expérimentale ». Rapport de recherche TEPP - CNRS n° 2018-02. 2018.

Auxilia. « Mobilité inclusive - Mobilité insertion, accès à l'emploi ». Paris : Voiture & Co. 2013.

Auxilia. « Mobilité des seniors en France ». Paris : Laboratoire de la mobilité inclusive. 2014.

Berthod-Wurmser M. et al. « Pauvreté, précarité, solidarité en milieu rural ». Inspection générale des affaires sociales, Conseil général de l'agriculture, de l'alimentation et des espaces ruraux. Paris. 2009

Certu, « Management de la mobilité par le marketing individualisé ». Lyon : Certu. 2002.

CGET. « Emploi et territoires – Rapport de l'Observatoire des territoires 2016 ». Paris : CGET. 2017.

Couderc Xavier, « Les difficultés de mobilité de la France d'en bas », revue *Transport* n°490, 2015.

Duboudin Aurélie, Meunier Céline (Cabinets Inddigo et Mouvances). « Approche sociale de la mobilité dans les territoires peu denses des pays de la Loire ». DREAL Pays de Loire. Nantes. Septembre 2016.

Dupuy Gabriel, « La dépendance à l'égard de l'automobile ». Paris, Predit, La Documentation Française, collection « Le point sur », 2006.

Dupuy Gabriel, Fol Sylvie, « La pauvreté périurbaine : dépendance locale ou dépendance automobile ? », *Espaces et sociétés*, vol. 108, no. 1, 2002, pp. 155-176.

Éric Le Breton, « L'espace social des mobilités périurbaines », *Sociologies* [En ligne], Dossiers, Où en est le pavillonnaire ?, mis en ligne le 21 février 2017, consulté le 20 mars 2018. URL : <http://journals.openedition.org/sociologies/5917>

Féré Cécile. « Concilier accès à la mobilité pour tous et mobilité durable. La prise en compte des inégalités d'accès à la mobilité dans les politiques urbaines de l'agglomération lyonnaise ». Thèse de géographie. Université Lumière - Lyon II, 2011.

Fol Sylvie. « *La mobilité des pauvres* ». Paris : Belin. 2009.

CGET. « Plateformes de mobilité : un levier pour faciliter l'accès à l'emploi ». <http://www.cget.gouv.fr/ressources/publications/en-bref-16-plateformes-de-mobilite-un-levier-pour-faciliter-l-acces-a-l-emploi-et-l-insertion-sociale>

Huyghe Marie. « Habiter les territoires ruraux. Comprendre les dynamiques spatiales et sociales à l'oeuvre, évaluer les perspectives d'évolution des pratiques de mobilité des ménages » Thèse en aménagement et urbanisme. Université de Tours. 2015.

L'Horty Y., Duguet E., Petit P., Rouland B. Tao Y. « Faut-il subventionner le permis de conduire des jeunes en difficulté d'insertion – Evaluation de l'expérimentation 10 000 permis pour réussir ». Rapport de recherche TEPP - CNRS n° 2013-02. 2013.

La mobilité des Français – Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008 ». La Revue du CGDD, MEDDTL / CGDD, décembre 2010.

- Le Breton Eric. « *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale* ». Paris : Armand Colin. 2005.
- Limousin L., Voisin D. « Les solutions de mobilité soutenable en milieu rural et périurbain ». Paris : Fondation Nicolas Hulot et Réseau action climat. 2014.
- Mignot D., Rosales-Montano S., Harzo C., Cholez C., Clerget M-P., et al.. « Mobilité et grande pauvreté », Rapport de recherche. Predit – Puca. 2001.
- « Mobilité et exclusion ». Urbanisme. n°347, mars-avril 2006.
- Orfeuil Jean-Pierre « Les difficultés de mobilité de la France d'en bas » transport 490 2015.
- Orfeuil Jean-Pierre (dir.). « *Transports pauvretés exclusions – Pouvoir bouger pour s'en sortir* ». La Tour d'Aigues : Ed de l'Aube. 2004.
- Orfeuil Jean-Pierre et Ripoll Fabrice. « *Accès et mobilités – Les nouvelles inégalités* ». CH-Gollion : Infolio, collection Archigraphy – Futurs Urbains. 2015.
- Orfeuil Jean-Pierre. « La mobilité, nouvelle question sociale ? ». SociologieS [En ligne], Dossiers, Frontières sociales, frontières culturelles, frontières techniques, mis en ligne le 27 décembre 2010. <http://journals.openedition.org/sociologies/3321>
- Paul-Dubois-Taine Olivier. « *Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux* ». Centre d'analyse stratégique. Paris : Rapports et documents n°47. 2012.
- Rocci Anais. « Changer les comportements de mobilité - Exploration d'outils de management de le mobilité : les programmes d'incitation au changement de comportement volontaire ». Convention INRETS / MEEDDAT-DGITM. Paris. 2009.
- Secours Catholique. « La fracture mobilité - Rapport statistiques d'accueil 2014 ». Paris. 2015.
- Wenglenski Sandrine, « Les Disparités socio-spatiales d'accessibilité au marché de l'emploi en Île-de-France ». Thèse Université Paris XII. 2003.

# Liste des abréviations

ML	Mission locale
PLIE	Plan local pour l'insertion et l'emploi
MDE	Maison de l'emploi
EPCI	Etablissement public de coopération intercommunale
AOM	Autorité organisatrice de la mobilité
FASST	Fond d'action social du travail temporaire
SDMP	Stratégie de développement de la mobilité propre

# Table des matières

<b>1. DÉFINITIONS.....</b>	<b>5</b>
A) Les espaces périurbains et ruraux.....	6
B) La notion d'accompagnement personnalisé.....	9
<b>2. CONTEXTE ET ENJEUX.....</b>	<b>11</b>
A) Les pratiques de mobilité dans les espaces périurbains et ruraux. .	12
B) Les difficultés de mobilité dans les espaces peu denses.....	14
C) Les dispositifs de politiques publiques existants.....	18
<b>3. LES ACTEURS.....</b>	<b>20</b>
A) Les différents types d'acteurs et de relations contractuelles.....	21
1- Une multiplicité d'acteurs au titre de plusieurs compétences.....	21
2- Le statut des acteurs de l'accompagnement personnalisé oriente la mise en œuvre des actions (financements et bénéficiaires).....	24
B) Les plateformes et agences de mobilité.....	26
1- Les agences / centrales de mobilité.....	26
2- Les plateformes de mobilité.....	29
C) Les structures de conseil en énergie et de protection de l'environnement.....	32
1- Les agences locales de l'énergie et du climat (ALEC).....	33
2- Les parcs naturels régionaux.....	34
<b>4. TYPES D' ACTIONS ET EXPÉRIENCES D' ACCOMPAGNEMENT PERSONNALISÉ.....</b>	<b>35</b>
A) Les aides immatérielles (diagnostic, information, formation).....	37
1- Les diagnostics de mobilité / bilan de compétences mobilité.....	37
2- Le marketing individualisé.....	37
3- L'apprentissage théorique et pratique de la mobilité.....	40
a) <i>Les cours de vélo.....</i>	<i>41</i>
b) <i>L'accès au permis de conduire avec les auto-écoles associatives.....</i>	<i>42</i>
4- L'animation, l'information, la sensibilisation.....	43
B) Les aides matérielles.....	47
1- La location de vélo et de vélo à assistance électrique.....	47
2- Le prêt de vélo à assistance électrique.....	49
3- La mise à disposition de 2 roues motorisés et de véhicules.....	50
4- Le garage solidaire.....	52
5- Le transport d'utilité sociale.....	53
C) Les aides financières.....	54

1- L'aide à l'achat d'un vélo à assistance électrique.....	54
2- Les aides financières au permis de conduire.....	58
3- Le microcrédit.....	58
4- La tarification sociale et solidaire des réseaux de transport.....	59
<b>5. LES ENSEIGNEMENTS.....</b>	<b>60</b>
1- Peu de services d'accompagnement personnalisé « tous publics » mais de nombreuses actions pour des publics en insertion ou en retour à l'emploi.....	61
2- Peu d'évaluations solides des actions d'accompagnement.....	63
a) <i>Pour un public spécifique</i> .....	63
b) <i>Pour tout public</i> .....	64
3- Plusieurs types d'acteurs proposent de l'accompagnement personnalisé via des structures souvent financièrement fragiles.....	66
4- Des solutions de mobilité d'abord liées à l'existence et aux compétences d'une ingénierie locale à soutenir et souvent à créer.....	67
<b>BIBLIOGRAPHIE.....</b>	<b>68</b>
<b>LISTE DES ABRÉVIATIONS.....</b>	<b>70</b>
<b>TABLE DES MATIÈRES.....</b>	<b>71</b>
<b>ANNEXES.....</b>	<b>73</b>
1- Annexe A - Carte des AOM soumises à PDU obligatoires.....	73
2- Annexe B - Exemple de programme de transport personnalisé.....	74
3- Annexe C - Les dispositifs juridiques existants.....	75
a) <i>Le droit au transport</i> .....	75
b) <i>Le plan de déplacement urbain, le service d'information multimodale et le conseil en mobilité</i> .....	75
c) <i>Le plan de mobilité employeur</i> .....	76
d) <i>Le plan de mobilité rurale</i> .....	76

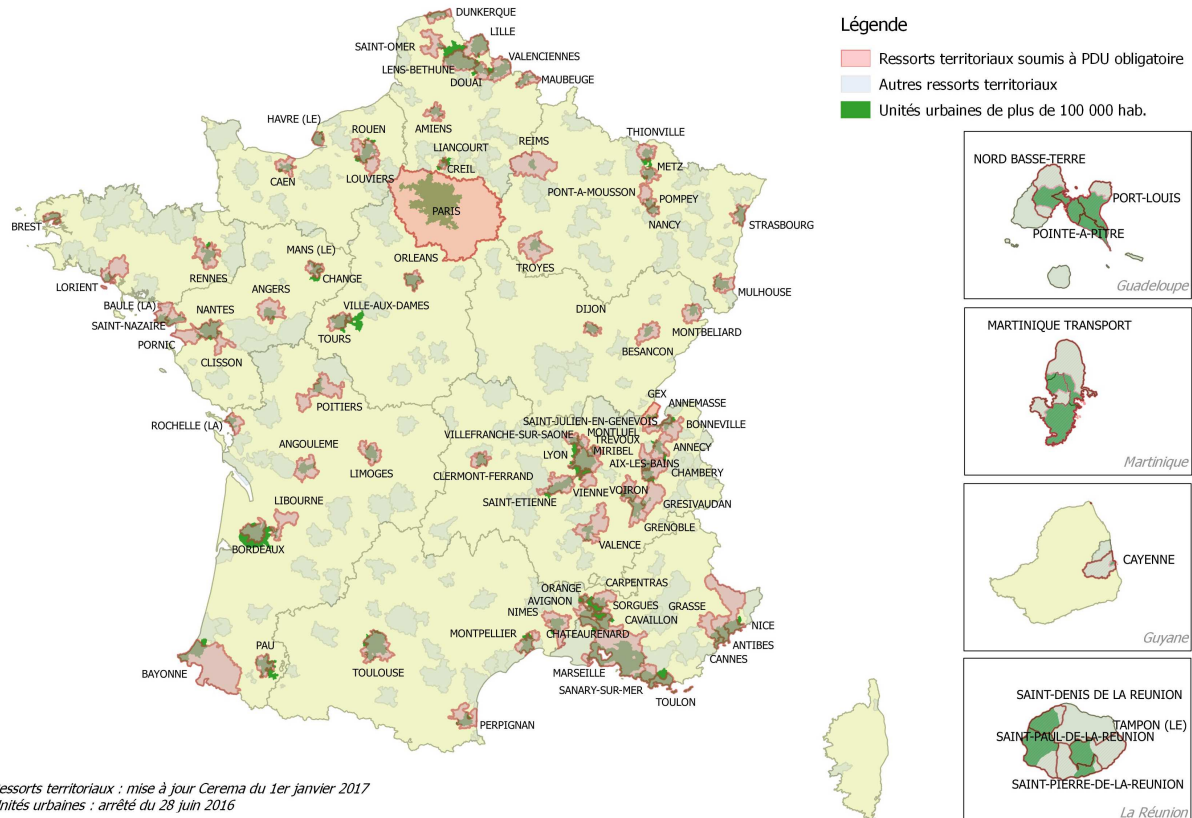


# Annexes

## 1- Annexe A - Carte des AOM soumises à PDU obligatoires



### Ressorts territoriaux soumis à PDU obligatoire au 1er janvier 2017



## 2- Annexe B - Exemple de programme de transport personnalisé



>>>> *Changement de mode de transport (Pierre et Christine)*

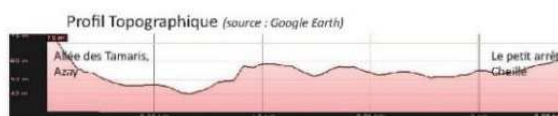
Privilégier le vélo

Trajets concernés :

Trajets en direction du terrain d'apiculture.

Détails concrets :

A vélo, ce trajet de 3,6km dure moins de 15 minutes (le vélo permet de prendre des raccourcis dans Azay-le-Rideau) - hormis une côte dans Azay, le trajet s'effectue facilement.



Gains : € ++    CO<sub>2</sub> +++

Par semaine	Coût	Temps	Emissions CO <sub>2</sub>
Actuel	14 €	1h40	6,5 kg
Alternatif	0	3h20	0 kg
Gain	14 €	-1h40	6,5 kg

**À savoir...**

Activité sportive complète, le vélo est bon pour le corps, le cœur, le sommeil et le moral!

Source :Huyghe M. « Habiter les territoires ruraux. Comprendre les dynamiques spatiales et sociales à l'œuvre, évaluer les perspectives d'évolution des pratiques de mobilité des ménages ». Thèse en aménagement de l'espace et urbanisme. Tours : Université François Rabelais. 2015.

### 3- Annexe C - Les dispositifs juridiques existants

Les éléments législatifs relatifs à la mobilité, concernant les territoires ruraux et périurbains, sont le droit au transport, les plans de déplacements urbains (PDU) et les plans de mobilité. Ces deux derniers ne s'appliquent que sur une partie des territoires étudiés.

#### a) Le droit au transport

Comme sur le reste du territoire national, les espaces ruraux et périurbains sont concernés par le droit au transport, tel que défini dans la loi. L'article L111-2 du code des transports précise ainsi : « *la mise en œuvre progressive du droit au transport permet à l'usager de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité, de prix et de coût pour la collectivité, notamment, par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public* ». Mais, encore plus que dans les autres types de territoires, la mise en œuvre de ce droit au transport, est compliquée à réaliser. En effet, dans les zones peu denses, cette équation paraît très compliquée à trouver, avec les formes actuelles de transport ouvert au public. La création, par les collectivités locales, d'offres de transports régulières, ou à la demande, suivant les organisations classiquement mises en œuvre ne sont en effet pas des solutions viables, d'un point de vue économique lorsque la densité de population est faible.

#### b) Le plan de déplacement urbain, le service d'information multimodale et le conseil en mobilité

Le code des Transports (art.1214-3) dispose que « *l'établissement d'un plan de déplacements urbains est obligatoire dans les ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants* ».

En outre, le code des Transports (Art.L1231-8) prévoit d'autres obligations pour les AOM regroupant plus de 100 000 habitants et notamment :

- l'instauration « *d'un service d'information, consacré à l'ensemble des modes de transports et à leur combinaison, à l'intention des usagers, en concertation avec l'État, les collectivités territoriales ou leurs groupements et les entreprises publiques ou privées de transports* », c'est-à-dire, un service d'information multimodale.
- la mise en place d'un « *service de conseil en mobilité à l'intention des employeurs et des gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants, ainsi qu'à l'intention de publics spécifiques, notamment les personnes handicapées et les personnes âgées* »

Sur les 86 autorités organisatrices de la mobilité (AOM) concernées par ces obligations en juin 2017, une part significative de leurs ressorts territoriaux couvrent des territoires ruraux et périurbains (cf. carte mentionnant le statut des AOM au regard de l'obligation de réaliser un plan de déplacements urbains en annexe A). Sur ces territoires, la mobilité est donc un sujet qui devrait faire l'objet de réflexions conduites par les AOM.

### c) Le plan de mobilité employeur

La Loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte impose, dans le périmètre d'un plan de déplacement urbain, que les entreprises regroupant au moins cent travailleurs sur un même site réalisent un plan de mobilité, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018.

Le texte de loi dispose que :

- « le plan de mobilité évalue l'offre de transport existante et projetée, analyse les déplacements entre le domicile et le travail et les déplacements professionnels, comprend un programme d'actions adapté à la situation de l'établissement, un plan de financement et un calendrier de réalisation des actions et précise les modalités de son suivi et de ses mises à jour »
- « le programme d'actions peut notamment comporter des mesures relatives à la promotion des moyens et usages de transports alternatifs à la voiture individuelle, à l'utilisation des transports en commun, au covoiturage et à l'auto-partage, à la marche et à l'usage du vélo, à l'organisation du travail, au télétravail et à la flexibilité des horaires, (...) »

Comme évoqué précédemment, certains territoires ruraux et périurbains appartiennent à des AOM soumises à PDU obligatoire. Des salariés travaillant sur ces territoires bénéficient donc des mesures prévues pour la réalisation des plans de mobilité.

### d) Le plan de mobilité rurale

Un outil de planification de la mobilité spécifique « **le plan de mobilité rurale** » (PMRu) a été créé par l'article 14 de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte précitée (article L. 1213-3-2 du code des transports), adoptée le 18 août 2015. Cette démarche volontaire a pour objet d'offrir des alternatives à la voiture individuelle et de veiller à la complémentarité entre les transports collectifs, les usages partagés des véhicules et les modes de déplacement non motorisés.

Le Cerema a publié, en novembre 2016, un guide technique à son sujet, à destination des collectivités. Ce document précise que le plan de mobilité rurale est « *un outil supplémentaire des politiques de déplacements, il vise à proposer sur ces territoires [ruraux] une approche globale des déplacements en agissant sur la longueur des déplacements et sur le mode de déplacement utilisé. En cherchant à équilibrer et à concilier les différents modes de déplacements, il participe à un meilleur cadre de vie et favorise ainsi l'attractivité de ces territoires* ».

Le guide technique du Cerema fait référence à l'article 55 de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, qui crée l'article L. 1213-3-4 du code des transports, ainsi rédigé :

– Art. L. 1213-3-4.-Le schéma régional de l'intermodalité peut être complété par des plans de mobilité rurale afin de prendre en compte les spécificités des territoires à faible densité démographique et d'y améliorer la mise en œuvre du droit au transport, au sens du chapitre I<sup>er</sup> du titre Ier du livre Ier de la présente partie, notamment en veillant à la complémentarité entre les transports collectifs, les usages partagés des véhicules terrestres à moteur et les modes de déplacement terrestres non motorisés

– (...) ». »



