

## La mobilité inclusive et solidaire : vers une mobilité pour tous

Près de 7 millions de Français en âge de travailler sont concernés par des problèmes d'accès à la mobilité<sup>(1)</sup>. Pour les populations qui ont le plus de difficultés à se déplacer, souvent les plus fragiles, tout paraît plus loin, plus lent, plus cher. Les offres de mobilité sont distribuées de manière inégale créant des fractures sociales et territoriales. La capacité à se mouvoir n'est pas la même pour tous les citoyens. Certains sont maintenus dans leur précarité, leur isolement et l'exclusion. Un Français sur cinq (19%) déclare avoir renoncé à se rendre à un entretien d'embauche ou de recherche d'emploi faute de moyen pour se déplacer<sup>(2)</sup>.

### Mobilité inclusive<sup>(3)</sup> : de quoi parle-t-on ?

La mobilité accessible à tous, dite « inclusive », propose des solutions physiques et financières aux catégories de populations exclues d'un accès à la mobilité (personnes à faibles revenus, demandeurs d'emploi, travailleurs précaires, personnes âgées, personnes à mobilité réduite...). Elle repose sur une approche à la fois **globale**, sans discrimination de territoires ou de personnes, pour inclure le plus grand nombre et déployer des solutions les plus visibles et automatisées, et **segmentée**, près des besoins de chacun, par des solutions et un accompagnement individuels<sup>(4)</sup>.

### Les grands enjeux de la mobilité inclusive

*Comment améliorer les déplacements en milieu rural et périurbain, faciliter les déplacements des plus fragiles, garantir la possibilité de se déplacer pour accéder à l'emploi, la formation, la santé, à la culture et aux loisirs ?*

#### Être tous mobiles, un enjeu pour les plus fragiles

Une part importante de la population est fragilisée ou empêchée dans sa mobilité, que ce soit en raison d'une situation d'enclavement territorial comme de difficultés économiques, motrices, physiques, cognitives, sociales ou culturelles. Les personnes les plus fragiles ont souvent besoin d'aménagements ou d'accompagnements particuliers.

#### Être tous mobiles, un enjeu territorial

Dix-neuf millions de Français ne bénéficient pas d'autorité organisatrice constituée chargée de la politique de mobilité locale<sup>(3)</sup>. Malgré les efforts entrepris par les Régions, chefs de file de l'intermodalité, des zones blanches de la mobilité existent et ne se superposent pas aux limites administratives – souvent peu adaptées aux territoires qui s'organisent en bassins de mobilité.

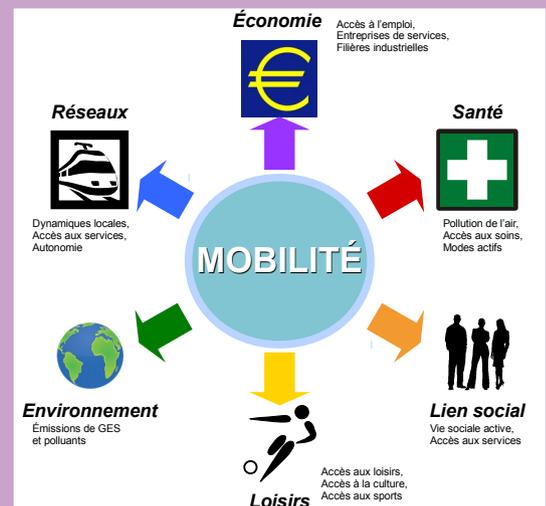
#### Être tous mobiles, un enjeu économique

Le coût de la non-mobilité est autant économique que social, le manque de mobilité accentuant les vulnérabilités. Au vu de l'augmentation de la population âgée, le nombre de services et d'emplois augmente : maintien au domicile, solutions de mobilité « inversée », services à la personne.

#### Être tous mobiles, un enjeu d'égalité

Les personnes ne sont pas égales face au transport. Certaines vivent éloignées des zones urbaines favorisées et ont des difficultés pour utiliser les équipements et les services dédiés aux transports (modes, outils numériques). Cette fracture sociale et territoriale est souvent mal vécue.

### La mobilité : facteur de développement économique et social des territoires



Les habitants des **territoires moins denses**, ruraux, périurbains, des petites villes ou des quartiers périphériques, ainsi que les personnes à mobilité réduite, en situation de précarité, non-motorisées ou sans permis, les seniors... peuvent être fragilisés au regard de la mobilité offrant peu d'offre alternative.

L'accès quotidien aux activités, services, emploi, éducation, santé, commerces, relations sociales, loisirs... est une condition essentielle d'exercice des droits fondamentaux de liberté, d'égalité et de citoyenneté. La mobilité, qui donne accès à un service, doit être pensée comme la « matrice » d'autres droits.



## Quelques exemples en région<sup>(5)</sup>



**En Indre-et-Loire**, l'association *Wimoov* gère une plateforme de la mobilité qui permet aux personnes en insertion professionnelle d'être accompagnées vers une mobilité autonome.

**Dans l'Indre**, *Mob d'Emploi 36* propose des prêts de vélos avec atelier de réparation, de l'auto-école sociale, du transport micro-collectif, une location de voitures en insertion professionnelle.

**En Eure-et-Loir**, une plateforme logistique, installée sur la zone d'activités d'Artenay-Poupay, aide ses salariés à améliorer leur trajet domicile-travail pour améliorer l'attractivité du territoire.

**Dans le Cher**, l'association *Mon Cher Vélo* propose des ateliers vélos participatifs avec outils et conseils sur le recyclage de vieux vélos...

**Dans le Loiret**, une école de conduite et un garage solidaires sont proposés à un public en difficulté d'accès à l'emploi, bénéficiaire du RSA.

**Dans le Loir-et-Cher**, l'association *Mobilité 41* loue des deux-roues, motorisés ou non, aux jeunes en difficulté et à des intérimaires.

## Un cadre juridique pour la mobilité solidaire

**La loi d'orientation des transports intérieurs** (1982) pose le principe du droit au transport pour tous, de la satisfaction des besoins et de la liberté de choix des usagers. Elle rend effectif le droit de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix.

**L'article 123** de la **loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains** (2000) précise que, dans l'aire de compétence des autorités organisatrices de transport urbain de voyageurs, les personnes dont les ressources sont égales ou inférieures au plafond de la couverture maladie universelle complémentaire, bénéficient de titres permettant l'accès au transport avec une réduction tarifaire d'au moins 50 %, ou, sous toute autre forme, d'une aide équivalente.

**L'article 7** de la **loi relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes** (2016) inscrit dans le code des transports la possibilité d'organiser, par des associations ou des particuliers, des services de transport d'utilité sociale pour les individus dont l'accès aux transports est limité du fait des revenus ou de la localisation géographique.

**L'article 6** du projet de **loi d'orientation des mobilités** – en discussion parlementaire début 2019 – modifie le code des transports en permettant la mise en place de services de mobilité solidaire et le versement d'aides individuelles à la mobilité pour les personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale et dont la mobilité est réduite. Il est donc possible d'organiser des services de mobilité solidaire, et de verser des aides individuelles à la mobilité.

## Comment adapter la mobilité inclusive aux besoins ?

*Les autorités organisatrices ont la possibilité de soutenir les acteurs professionnels qui aident les personnes fragiles dans leurs déplacements (État, collectivités locales, entreprises publiques) autour de trois thèmes :*

- **Gouvernance** : les AOM, la Région et les comités de partenaires peuvent organiser l'accompagnement vers la mobilité de certains publics en difficulté, en particulier dans les territoires peu denses et les quartiers prioritaires de la politique de la ville, avec des services allant au-delà du conseil en mobilité : apprentissage du vélo, microcrédits, aide à l'achat d'un deux-roues, aide au passage ou remise à niveau du permis de conduire, auto-école et garage solidaires, location de voiture, etc.
- **Tarification et aides financières** : des aides individuelles à caractère social ou à l'attention de publics résidant dans des secteurs mal desservis existent. Sous la forme de tarifications sociales ou d'indemnité kilométrique, elle peuvent se concrétiser par des chèques mobilité, des aides à l'achat de deux-roues électrique ou au permis de conduire, etc.
- **Communication et éducation** : le choix modal des voyageurs doit se construire depuis l'enfance, en favorisant l'usage plutôt que la propriété. La sensibilité du public à l'impact de sa mobilité sur sa santé et son budget est essentielle. Les conseillers en mobilité interviennent pour faire connaître aux plus fragiles et défavorisés leurs droits aux aides.

### Prise en compte de la mobilité inclusive

**Octobre 2005** : Forum de Saint-Nazaire « Mobilités pour l'insertion » organisé par l'Institut pour la ville en mouvement sur le thème des aides à la mobilité.

**Juin 2008** : Grenelle de l'Insertion pour la mobilité des demandeurs d'emploi.

**Janvier 2009** : appel à projets « Des quartiers vers l'emploi : vers une nouvelle mobilité » lancé par le ministère de la Ville pour apporter des aides de mobilité matérielles, financières et cognitives.

**Décembre 2012** : Conférence nationale pour l'inclusion sociale contre la pauvreté

**Depuis 2013** : Rencontres annuelles de la mobilité inclusive

Rédigé par : Didier MERILLAC

DREAL Centre-Val de Loire/SDIT/DID

Date : Mars 2019

Sources : (1) Auxilia [pour le Laboratoire de la mobilité inclusive], *Mobilité, insertion et accès à l'emploi : Constats et perspectives*, 2013  
 (2) ELABE [pour le Laboratoire de la mobilité inclusive], *Laboratoire de la Mobilité inclusive : Mobilité et emploi*, décembre 2016  
 (3) Définition issue du Laboratoire de la mobilité inclusive : <https://www.mobiliteinclusive.com>.  
 (4) Ministère de la Transition écologique et solidaire, *Synthèse de l'atelier thématique « Mobilités plus solidaires »*, décembre 2017  
 (5) DREAL Centre-Val de Loire, *Étude sur les mobilités innovantes : État des lieux régional*, mise à jour décembre 2018

Photos : 4<sup>e</sup> Assises nationales de l'accessibilité au salon *Autonomic* (© Bernard Suard/MTES/Terra) – Atelier vélo solidaire *SoliCycle* (© Manuel Bouquet/MTES/Terra)

