

Dossier



MOBILITÉ DURABLE



Le secteur des transports
représente 38% des émissions de
gaz à effet de serre...



[Lire la suite](#)



Comment réduire l'impact environnemental de nos déplacements tout en assurant l'accès à la mobilité pour tous ?

Voilà le double défi auquel la mobilité durable tente de répondre. Depuis plusieurs années, les acteurs de l'économie sociale et solidaire apportent des solutions et innovent pour permettre au plus grand nombre de se déplacer de manière sûre et respectueuse de l'environnement.

SOMMAIRE

DÉCRYPTAGE

Mobilité durable : de quoi parle-t-on ? 4

ENJEUX

Concilier accès à la mobilité et respect de l'environnement 6

ORIENTATIONS POLITIQUES

Une transition vers une mobilité durable ? 8

INITIATIVES ESS

Une sélection de projets innovants 13

ÉCOSYSTÈME

Panorama des acteurs de la mobilité durable 16

COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

Des compétences partagées 20

EN RÉGION

Impulsion et soutien d'initiatives par les Conseils régionaux 22

Ressources pour aller plus loin 28



Retrouvez ce dossier en ligne sur
www.avise.org/dossiers/mobilite-durable

Ce dossier a été réalisé par l'Avise avec le soutien du Fonds social européen, de la Caisse des Dépôts et de Régions de France. Directrice de la publication : Cécile Leclair // Rédaction : Pauline Bian-Gazeau et Juliette Guillaut // Conception graphique : Yann Collin // Maquettage : Juliette Guillaut // Avise - Mise à jour : septembre 2017.

DÉCRYPTAGE

MOBILITÉ DURABLE : DE QUOI PARLE-T-ON ?

➤ La mobilité durable consiste à satisfaire la liberté de déplacement des personnes tout en cherchant à diminuer l'impact des moyens de transport utilisés sur l'environnement.

Mobilité versus déplacement

Le concept de mobilité ne se limite pas à la question des déplacements et des moyens utilisés pour se déplacer. La notion de mobilité intègre, plus globalement, la **capacité de chacun à pouvoir se déplacer**.

Aujourd'hui, sept millions de Français rencontrent des difficultés dans leurs déplacements quotidiens. Les jeunes, les personnes âgées, les personnes en insertion, les personnes habitant dans les zones rurales sont les plus touchées par les problèmes de mobilité.

Les trois piliers de la mobilité durable

Parler de mobilité durable mène spontanément à s'intéresser à l'**impact environnemental** des déplacements. Le nombre de déplacements augmente, mais dans le même temps, de nombreux efforts sont faits pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (véhicules électriques, auto-partage, etc.).

Cependant, la mobilité n'est réellement durable que si elle revêt également une **approche économique et sociale**. La dimension sociale est d'autant plus importante que la mobilité constitue un des piliers essentiels à l'intégration sociale et à l'insertion professionnelle des individus.



Economique

- Développement de services de mobilité pérennes et créateurs d'emplois locaux (transports de marchandises et voyageurs, livraison, gestion logistique,...)



Environnemental

- Réduction de la pollution générée par les moyens de transport utilisés (1er secteur émetteur de gaz à effet de serre)
- Réduction de la dépendance des moyens de transport au pétrole



Sociétal

- Aides et services de mobilité adaptés à chacun, avec une attention particulière portée aux publics fragiles (personnes âgées et à mobilité réduite, personnes en insertion,...) et aux zones rurales reculées



Les trois piliers de la mobilité durable

ENJEUX

CONCILIER ACCÈS À LA MOBILITÉ ET RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT

➤ Le secteur des transports représentant 38% des émissions de CO₂, toute l'ambivalence de la mobilité durable consiste à trouver l'équilibre entre l'accès à la mobilité pour tous et le respect de l'environnement.

Concilier liberté de mouvement et préservation de l'environnement

C'est là tout l'enjeu de la mobilité durable : trouver l'équilibre entre l'accès à la mobilité pour tous et le respect de l'environnement. De nouvelles solutions doivent donc être développées pour offrir aux citoyens une pluralité de moyens de transport (train, bus, vélo, voiture, marche...) peu consommateurs en énergie et peu chers, afin d'assurer une mobilité sans rupture.

Les Français comptent sur les autorités locales responsables des transports pour relever ce défi : 75% d'entre eux estiment que les collectivités territoriales sont les mieux placées pour développer des **modes de déplacements alternatifs**. Celles-ci ont tout intérêt à se saisir de cette question tant l'accessibilité d'un territoire est facteur de développement économique et d'attractivité.

Lutter contre les inégalités

Conséquence de l'étalement urbain, les Français ont des besoins en mobilité de plus en plus grands. Que ce soit pour se rendre sur leur lieu de travail, passer des entretiens d'embauche, suivre une formation, faire du sport, assister à des

spectacles... les individus sont de plus en plus dépendants de leur voiture ou des réseaux de transports collectifs.

Résultat, la mobilité devient discriminante : de fortes inégalités apparaissent entre les personnes qui possèdent ou non un véhicule ou qui peuvent utiliser les transports en commun, que ce soit pour des raisons géographiques, physiques, financières et/ou culturelles. Ces enjeux sont d'autant plus importants que l'inadéquation entre les offres de mobilité existantes et les besoins des individus s'accroît en raison de certaines évolutions sociétales (dispersion spatiale des activités socio-économiques, fragmentation des temps de travail, etc.).

//
**PRÈS D'UN QUART DES FRANÇAIS DÉCLARE AVOIR DÉJÀ RENONCÉ À UN EMPLOI
OU À UNE FORMATION FAUTE DE MOYEN POUR SE DÉPLACER ¹**
//

Les jeunes, les personnes âgées, à mobilité réduite, sans emploi ou habitant dans les zones rurales sont les plus touchés par les problèmes de mobilité.

Encourager l'évolution des comportements

Avec l'augmentation du prix des carburants, les Français se détournent de plus en plus de la voiture individuelle : si aujourd'hui 80,6% des ménages disposent d'une voiture individuelle, 39% d'entre eux envisagent de réduire son usage dans les prochaines années. *A contrario*, **l'intérêt des Français pour le partage des véhicules et le libre-service est croissant**. Un tiers des particuliers pratiquent ou utilisent un mode de déplacement alternatif. 30% des Français interrogés déclarent ainsi avoir déjà eu recours au co-voiturage.

Les entreprises sont aussi très demandeuses de nouvelles solutions de mobilité, notamment lorsqu'elles emploient des personnes à horaires décalés ou amenées à effectuer de nombreux déplacements.



Pour aller plus loin, voir Ressources p.28

¹ www.mobiliteinclusive.com

ORIENTATIONS POLITIQUES

UNE TRANSITION VERS UNE MOBILITÉ DURABLE ?

- En France et en Europe, les politiques de transport et de déplacement sont orientées majoritairement vers la diminution des gaz à effet de serre et la réduction de la place de la voiture individuelle dans la société. Cependant, une approche plus globale et intégrée, tenant compte des trois piliers de la mobilité durable - économique, environnemental et social -, se développe.

Au niveau international, les accords de Paris

Lors de la Conférence de Paris organisée en décembre 2015, les Etats se sont accordés à parvenir à limiter les émissions mondiales de gaz à effet de serre dans les meilleurs délais. Le secteur des transports étant le principal émetteur de gaz à effet de serre, il est au cœur de cet accord. L'Accord prévoit que chacun des pays revoit tous les 5 ans ses engagements pour diminuer ses émissions de gaz à effet de serre.

Autre point clé de l'accord, la reconnaissance du potentiel d'action des acteurs non étatiques notamment les entreprises, les collectivités, et les associations. Leur participation s'articule autour de plusieurs initiatives qui permettront d'accélérer et d'approfondir une économie bas-carbone.

→ **POUR ALLER PLUS LOIN**

Découvrez le texte dans son intégralité sur www.diplomatie.gouv.fr

La Stratégie 2020 de l'Union européenne

Dans le cadre de la Stratégie Europe 2020 adoptée en 2011, l'Union européenne a choisi de faire de la lutte contre le changement climatique un axe de travail central. A ce titre, elle met l'accent sur la nécessaire réduction des émissions polluantes du secteur des transports par un soutien aux transports respectueux de l'environnement et de la santé. Les impacts sur la santé générés par la pollution des seuls poids-lourds coûtant entre 43 et 46 milliards par an aux pays de l'UE, selon l'Agence européenne de l'environnement.

PERSPECTIVES 2030

Dans une résolution adoptée en février 2014, le Parlement européen revoit à la hausse les objectifs fixés dans le cadre de la stratégie Europe 2020 affirmant ainsi sa volonté de concilier lutte contre le réchauffement climatique et compétitivité économique.

Il fixe comme nouveaux objectifs¹ :

- Réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 40% par rapport à 1990 ;
- Porter la part des énergies renouvelables à hauteur de 27% de la consommation totale de l'UE d'ici 2030 ;
- Augmenter de 27% de l'efficacité énergétique à l'horizon 2030.

Le secteur des transports n'échappe évidemment pas à l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

PLANS DE MOBILITÉ URBAINE DURABLE

Dans le cadre de la stratégie Europe 2020, la Commission Européenne fait la promotion des Plans de mobilité urbaine durable (« SUMP » en anglais), qui consistent à mettre en place des systèmes de transports urbains qui :

- Soient accessibles et répondent aux besoins fondamentaux de mobilité de tous les usagers ;
- Articulent les diverses demandes de services de mobilité et de transport émanant des citoyens, des entreprises et de l'industrie ;
- Intègrent de manière équilibrée les différents modes de transport ;
- Répondent aux exigences de durabilité, en tenant compte des nécessités de viabilité économique, d'équité sociale et de qualité sanitaire et environnementale.

Pour réaliser les transformations voulues, l'Union européenne propose aux Etats membres d'adopter des objectifs nationaux, déclinés ensuite de manière territoriale. La plateforme EPOMM², mise en place jusqu'en 2019, accompagne les collectivités locales dans l'élaboration des Plans de mobilité urbaine durable en favorisant les échanges de bonnes pratiques entre les pays européens. Le membre français du consortium est le CEREMA³, le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.

Suite à ces initiatives, la Commission a lancé en 2012 le prix du meilleur plan de mobilité urbaine durable. Il récompense les autorités locales et régionales, qui ont mis en œuvre de nouvelles stratégies pour encourager le développement de transports plus propres et durables. Chaque année, le prix SUMP met l'accent sur une facette différente de la planification de la mobilité⁴.

En France, les Plans de mobilité urbaine durable sont connus sous l'appellation Plans de déplacements urbains (PDU). Ils sont obligatoires pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Au total, ce sont environ 160 autorités organisatrices de la mobilité qui sont en train soit de mettre en œuvre soit d'élaborer un plan de mobilité urbaine. Les deux tiers de la population française sont maintenant couverts par un plan de mobilité urbaine.

En France, des objectifs de développement durable

LOIS GRENELLE

Adoptées en 2009 et en 2010, les lois Grenelle ont pour objectif de promouvoir le développement durable et de concilier la protection et la mise en valeur de l'environnement avec le développement économique et le progrès social. Le volet « transport » de ces lois s'est attaché à la dimension écologique des déplacements principalement à travers deux objectifs :

- Le développement de transports collectifs et partagés via l'évolution des infrastructures et des comportements ;
- La réduction des émissions de gaz à effet de serre.

→ **POUR ALLER PLUS LOIN**

Découvrez le texte dans son intégralité sur www.legifrance.gouv.fr

STRATÉGIE NATIONALE POUR LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE VERS UN DÉVELOPPEMENT DURABLE (2015-2020)

.....

Adoptée en 2015, la Stratégie nationale pour la transition écologique vers un développement durable 2015-2020 (SNTEDD) fixe de nouveaux objectifs pour la France « en matière de développement durable, en insufflant une vision transversale et de long terme, pour répondre aux enjeux interdépendants de la transition écologique et à leurs implications économiques et sociales »⁵.

Dans le but de répondre à cet objectif, la stratégie est composée de neuf axes. La question de mobilité durable est transversale à ces axes, elle s'est appuyée sur le rapport « Pour un schéma national de mobilité durable » de la commission « Mobilité 21 » de 2013 pour identifier les enjeux et défis à relever : la desserte et l'accessibilité des territoires nationaux et européens, les besoins de mobilité du quotidien, les enjeux environnementaux et énergétiques et la soutenabilité financière.

→ **EN SAVOIR PLUS**

Retrouvez le rapport de la commission « Mobilité 21 » présidée par le député Philippe Duron sur www.ladocumentationfrancaise.fr

Cette stratégie nationale, tout comme la précédente (la SNDD), ne se borne pas aux implications écologiques de la mobilité durable, mais prend aussi en considération ses enjeux économiques et sociaux. Elle met en avant l'importance de l'accès à la mobilité pour lutter contre toutes formes de précarité ou d'exclusion sociale.

Les choix stratégiques de la SNTEDD consistent à :

- Promouvoir des pratiques de mobilité plus durables pour les personnes et les biens, en favorisant la proximité ;
- Renforcer l'intermodalité et développer des alternatives au transport routier et aérien ;
- Améliorer l'efficacité énergétique des véhicules, réduire leurs émissions et promouvoir les énergies alternatives ;
- Veiller à l'accès aux services et à la mobilité pour tous et sur tout le territoire.

LOI SUR LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE POUR LA CROISSANCE VERTE

La loi de 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) vise à permettre à la France de contribuer plus efficacement à la lutte contre le dérèglement climatique et la préservation de l'environnement ainsi que de renforcer son indépendance énergétique tout en offrant à ses citoyens et ses entreprises l'accès à l'énergie à un coût compétitif.

La LTECV couvre différents domaines clés de la transition énergétique dont les transports. Elle vise ainsi à développer les transports propres, notamment en fixant un objectif de 7 millions de points de recharges pour les véhicules électriques en 2030, en imposant le renouvellement des flottes publiques par une proportion minimale de véhicules à faibles émissions, en développant des modes de transport alternatifs comme le co-voiturage ou l'auto-partage ou encore en permettant des mesures de restriction de la circulation dans les zones affectées par une mauvaise qualité de l'air.

Par ailleurs, la loi rend obligatoires les plans de mobilité dans les entreprises situées dans les zones affectées par une mauvaise qualité de l'air afin de favoriser des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle.

¹ www.ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2030_fr

² www.epomm.eu

³ www.cerema.fr

⁴ www.mobilityweek.eu/sump-award

⁵ www.ecologique-solidaire.gouv.fr

INITIATIVES ESS

UNE SÉLECTION DE PROJETS INNOVANTS

- En France, les structures de l'Économie sociale et solidaire (ESS) innovent pour apporter des solutions aux difficultés de mobilité rencontrées par les publics les plus fragiles. Mises en place de manière complémentaire, ces initiatives peuvent permettre de créer un écosystème local cohérent et efficace.

Services de mobilité pour les publics fragiles

PERSONNES EN INSERTION

.....

> Inser Volant (76)

Les auto-écoles associatives ont pour vocation de faciliter l'insertion sociale et professionnelle des personnes en difficulté en leur ouvrant l'accès aux examens de Brevet de sécurité routière (BSR), de code de la route et du permis de conduire. Inser Volant propose ainsi d'apprendre le code de manière ludique à travers des tables rondes et des jeux de rôle. Les heures de conduite sont personnalisées en fonction des besoins de chacun. Selon la situation de l'élève, l'association peut faciliter l'accès à des financements spécifiques.

> Papa Charlie (95)

Créée en 1997 par Aéroports de Paris, l'association Papa Charlie facilite l'accès à l'emploi des personnes sans moyen de transport collectif ou individuel. Elle met à leur disposition un véhicule à coût modéré pendant quelques mois, pour les trajets domicile – travail. La location s'adresse à un public accédant à l'emploi ou à une formation professionnelle en situation financière fragile et résidant en Ile-de-France. www.planetairport.com

PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

> Titi Floris (Grand Ouest)

La SCOP Titi Floris a été créée en janvier 2006 pour faciliter le transport vers les établissements scolaires ordinaires ou spécialisés, les accueils de jour pour adultes handicapés et personnes âgées désorientées, ainsi que le transport à la demande public ou privé. Aujourd'hui, Titi Floris compte 145 salariés associés et plus de 750 salariés. www.titi-floris.fr

> Cyclopousse (69)

L'association Arefo, gestionnaire de résidences pour personnes âgées, propose un service d'accompagnement aux personnes âgées ou à mobilité réduite. A l'aide d'un tricycle à assistance électrique, des conducteurs en insertion viennent chercher les usagers à leur domicile et effectuent avec eux de courtes distances, leur permettant de se rendre au supermarché, à la banque, chez le médecin... Ce service repose sur le soutien de collectivités territoriales et de fondations privées.

> CityZen Mobility (France)

Développé par la SCOP CityZen Mobility, le réseau de Chauffeurs Compagnons a été créé pour organiser et accompagner de façon personnalisée les sorties des personnes âgées. Cette offre est destinée aux professionnels (associations, résidences de personnes âgées, collectivités, institutionnels, etc.) et aux particuliers. Pour apporter la meilleure qualité de service, CityZen Mobility sélectionne et forme chaque Chauffeur Compagnon partenaire aux besoins spécifiques des seniors (tous suivent notamment une formation à la prise en charge de personnes atteintes de la maladie d'Alzheimer). www.cityzenmobility.fr

PERSONNES À FAIBLES REVENUS

> Le Garage moderne (33)

Ce garage associatif bordelais propose à tous ses adhérents, quels que soient leurs revenus, de réparer leur voiture, vélo ou deux-roues motorisé à moindre coût. Ils peuvent, au choix, laisser leur véhicule à un mécanicien, ou participer avec ce dernier aux réparations et ainsi bénéficier d'une petite formation. Le Garage moderne fait appel à des mécaniciens bénévoles, salariés, en insertion et/ou en formation. www.legaragemoderne.org

> **Mobijump (61)**

La plateforme de mobilité Mobijump, installée dans le centre social d'Alençon, propose depuis 2013 un accueil pour informer, accompagner et conseiller les bénéficiaires dans leur mobilité. Les personnes peuvent venir de manière spontanée ou être orientées et sont reçues gratuitement. La plateforme propose également un diagnostic mobilité individuel approfondi, réalisé à partir d'un questionnaire, suivi d'un entretien avec un conseiller mobilité et un assistant social, qui orientent ensuite la personne vers les solutions adaptées. www.mobijump.fr

Alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle

DÉVELOPPEMENT DE L'USAGE DU VÉLO

> **Animation insertion culture et vélo (75)**

L'association Animation insertion culture et vélo (AICV) propose un ensemble de services et d'activités autour du vélo, dans le cadre d'un projet économique et social. Plus de 250 personnes sont accueillies chaque année et bénéficient d'activités autour de la location de vélo, réparation, vente d'occasion, balades et randonnées organisées, accueil de public en situation de handicap. Elle forme des jeunes, des personnes éloignées de l'emploi, aux métiers du vélo, de l'animation et aussi à la gestion d'activités solidaires. www.aicv.net

> **Toutenvélo (35, 38, 59, 75 76)**

Afin de limiter l'impact écologique et sanitaire de la logistique urbaine dans les moyennes et grandes villes estimé entre 43 et 46 milliards d'euros par an par l'Agence européenne de l'environnement, des solutions de mobilité douce sont à développer. Opérateur de transport spécialisé dans la logistique urbaine du dernier kilomètre, Toutenvélo propose un service de livraison de colis et de déménagement en vélos équipés de remorques. La structure a également développé une activité de fabrication et vente de remorques utilitaires pour les professionnels. www.toutenvelo.fr



Pour aller plus loin, voir Ressources p.28

ÉCOSYSTÈME

PANORAMA DES ACTEURS DE LA MOBILITÉ DURABLE

- A l'échelle locale et nationale, différents acteurs informent sur les enjeux de mobilité durable, accompagnent et financent les projets de mobilité ou encore orientent et conseillent le public.



© Avise, juin 2015

Panorama des acteurs de la mobilité durable

Ils informent les professionnels

> Agences régionales de l'énergie et de l'environnement

Structures publiques ou associatives, ces agences aident les acteurs locaux (collectivités locales, entreprises, maîtres d'ouvrage publics ou associations) à mettre en œuvre des initiatives en faveur du développement durable, et notamment de la mobilité durable. Les 13 agences régionales font aujourd'hui partie du réseau RARE. www.rare.fr

> Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA)

Le CEREMA contribue à la définition des politiques et à leur évaluation en conduisant des études et recherches appliquées au niveau local, national ou international. Le Centre apporte son appui et son expérience de terrain aux maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre, notamment dans les domaines traditionnels que sont la construction et l'entretien des infrastructures, mais aussi sur les nouveaux enjeux en matière de mobilité. www.cerema.fr

> Institut de la mobilité durable

Renault, la Fondation Renault et ParisTech ont créé, en septembre 2009, l'Institut de la mobilité durable (IMD), afin de faire progresser la mobilité durable en France et à l'étranger. L'Institut conduit des recherches sur les systèmes de mobilité innovants notamment les véhicules électriques, et forme les cadres et les scientifiques aux problématiques du transport durable. www.mobilite-durable.org/

> Laboratoire de la mobilité inclusive

Créé à l'initiative de Wimoov (anciennement Voiture & co) et de Total, le Laboratoire de la Mobilité inclusive a pour objectif d'associer les grands acteurs de la mobilité, publics et privés, et la société civile pour analyser les difficultés rencontrées par les publics les plus fragiles dans leur mobilité et de proposer des solutions. www.mobiliteinclusive.com

Ils accompagnent et/ou financent les porteurs de projets

> Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME)

L'ADEME a une délégation dans chaque région. L'agence peut intervenir sous des formes très variées auprès des entreprises (sensibilisation, aide à la décision ou à la mise en place d'opérations). Elle le fait en actionnant trois leviers complémentaires : le conseil personnalisé, la mise à disposition d'outils méthodologiques et le cofinancement de projets. www.ademe.fr

> Fondations privées

- La Fondation Macif crée, développe, soutient et accompagne des programmes d'innovation sociale. La mobilité fait partie de ses thématiques prioritaires d'intervention.
- La Fondation Norauto s'est fixée pour mission d'entreprendre pour une conduite solidaire et responsable. Elle soutient des projets associatifs qui agissent dans trois domaines : l'aide à la mobilité, la sécurité routière et l'environnement.
- La Fondation Michelin a pour objectif de promouvoir et soutenir des projets en France et à l'étranger. La mobilité durable, respectueuse de l'Homme et de l'environnement est un des domaines d'engagement de la Fondation.
- La Fondation PSA Peugeot Citroën, créée en 2011, a pour mission de contribuer à la solidarité autour du thème de la mobilité. Les projets soutenus abordent les questions de mobilité en lien avec l'environnement, la culture, le handicap et l'insertion. En 2017, la Fondation PSA et l'Avise ont lancé un programme d'accompagnement à la structuration et la professionnalisation du secteur des garages solidaires.

→ POUR ALLER PLUS LOIN

Voir la cartographie des acteurs de l'accompagnement des entreprises sociales⁶ et des différents types de financement⁷, disponibles en ligne

Ils conseillent et orientent le public

> Fonds d'action sociale du travail temporaire (Fastt)

Grâce à cette association financée par les entreprises de travail temporaire, les intérimaires peuvent louer une voiture pour 10€ par jour ou un deux-roues pour 2€ par jour, afin d'assurer une mission sur un site peu accessible en transports en

commun. Présente sur l'ensemble du territoire, cette association offre également des solutions de microcrédit pour financer le permis de conduire et le site medeplacer.fastt.org fournit des conseils à la mobilité (coût d'une voiture personnelle, tarifs des transports en commun, solutions d'auto-partage, etc.). www.fastt.org

> Missions locales

Outre les conseils à la mobilité que les missions locales peuvent donner à leurs bénéficiaires, elles peuvent également attribuer une aide financière aux déplacements professionnels (emploi ou formation) grâce à une enveloppe attribuée par le Conseil régional. Les missions locales peuvent, par ailleurs, proposer des services de location de véhicules (scooters, vélos, voitures) ou une aide au financement du permis de conduire. Certaines ont un partenariat avec une auto-école sociale ou un garage solidaire. www.mission-locale.fr

> Plateformes mobilité

Portées par des associations, des centres communaux d'action sociale, des missions locales ou des collectivités territoriales, les plateformes de mobilité sont présentes dans de nombreuses communes et dispensent des conseils, formations et accompagnements personnalisés aux demandeurs d'emploi et personnes qui souhaitent effectuer une formation (prêt de véhicule, co-voiturage, transport à la demande, etc.).

→ EN SAVOIR PLUS

En Bref #16, CGET, mars 2016

> Pôle emploi

Dans le cadre d'une reprise d'emploi (CDI, CDD d'au moins six mois, contrat d'avenir), il est possible de bénéficier d'aides à la mobilité de la part de Pôle emploi. Ces aides prennent notamment la forme d'une participation, directe ou indirecte, à tout ou partie des frais de déplacements durant les trois mois qui suivent la reprise d'emploi. www.pole-emploi.fr

> CAF

La CAF propose une aide à la mobilité professionnelle pour l'accès ou le maintien à l'emploi et peut ainsi prendre en charge d'achat d'un véhicule, le financement du permis de conduire, des frais de déplacement, des frais de réparation ou d'assurance du véhicule. www.caf.fr

⁶ www.avise.org/entreprendre/se-faire-accompagner/cartographie-de-laccompagnement

⁷ www.avise.org/entreprendre/se-faire-financer/se-reperer-parmi-les-financements

COLLECTIVITÉS TERRITORIALES DES COMPÉTENCES PARTAGÉES

➤ La loi de Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014 et la loi sur la Nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) promulguée en août 2015 confient de nouvelles compétences aux régions qui deviennent les principales autorités organisatrices des transports et de la gestion de la mobilité.

La compétence transport : un exercice partagé

CONSEILS RÉGIONAUX

La loi MAPTAM, fait de la région le chef de file de l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports. En tant que tel, l'échelon régional est désormais chargé de coordonner son action avec celle des Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et de définir des règles générales relatives à l'intermodalité entre les services publics de transport et de mobilité dans le cadre du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET).

Les Conseils régionaux gèrent le réseau des Trains express régionaux (TER) et les transports inter-urbains (depuis le 1er janvier 2017) ainsi que la voirie. Ils décident donc des dessertes, de la qualité du service, de l'information de l'utilisateur, de la tarification et participent au financement des infrastructures. La gestion des transports scolaires, qui était une compétence des départements, est également transférée aux régions à compter du 1er septembre 2017. Des délégations de compétences seront malgré tout possibles.

Les gares publiques routières du département (hors Ile-de-France et métropole de Lyon) sont transférées à la région depuis le 1er janvier 2017.

CONSEILS DÉPARTEMENTAUX

.....

Avec la promulgation de la loi NOTRe en 2015, les Conseils départementaux ont transféré un certain nombre de leurs compétences aux Régions. Néanmoins, les Départements restent en charge du transport d'élèves et d'étudiants handicapés. Cela n'a pas été remis en cause du fait de leur compétence sociale.

La voirie départementale ainsi que le financement de certaines opérations au titre de la solidarité territoriale (aménagement de pôles d'échange intermodal, réalisation de voies réservées aux transports collectifs, construction de parkings de délestage, etc.) restent également sous leur responsabilité.

COMMUNES, GROUPEMENTS ET SYNDICATS MIXTES

.....

Les communes, leurs groupements et les syndicats mixtes de transport sont des Autorités organisatrices de la mobilité (AOM). Leur champ d'action est défini par un Périmètre de transport urbain (PTU). Dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, les AOM doivent élaborer des Plans de déplacements urbains (PDU), afin de définir les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement.

Depuis la loi MAPTAM, les communes et établissements publics de coopération intercommunale se voient investis de la mobilité durable et de l'aménagement de l'espace. Elles disposent également, au-delà des transports collectifs urbains de personnes, de prérogatives étendues à l'auto-partage, au co-voiturage, aux modes actifs (dont les services de location de vélos) et à l'organisation de services de livraison de marchandises en ville et de logistique urbaine.

La création d'un schéma régional de l'intermodalité

La loi MAPTAM a établi la création d'un Schéma régional de l'intermodalité (SRI) dont l'objectif est de favoriser la coordination entre les collectivités territoriales sur l'offre de services, l'information des usagers, la tarification et la billetterie.

Ce schéma doit être élaboré par la Région, en collaboration avec les Départements et les autorités organisatrices de la mobilité situées sur le territoire régional. Les Plans de déplacements urbains (PDU) devront être compatibles avec le SRI. Celui-ci devra faire l'objet d'une évaluation à 5 ans et le cas échéant être mis en révision.

→ **POUR ALLER PLUS LOIN**

Découvrez la loi MAPTAM dans son intégralité sur www.legifrance.gouv.fr

EN RÉGION

IMPULSION ET SOUTIEN D'INITIATIVES PAR LES CONSEILS RÉGIONAUX

➤ L'évolution des modes de déplacement concerne à la fois les élus et les services régionaux compétents en transports, environnement, formation professionnelle, développement économique et aménagement du territoire. S'appuyant sur des exemples variés, voici un aperçu des leviers d'action à disposition des Conseils régionaux.

Promotion des alternatives à la voiture individuelle

Pour encourager l'usage des modes de déplacement alternatifs à l'automobile individuelle, certains Conseils régionaux créent ou soutiennent le lancement de campagnes de communication, la création de plateformes web dédiées à l'intermodalité ou encore l'organisation de rencontres professionnelles. Jouant la carte de l'exemplarité, des collectivités territoriales accompagnent le changement de comportement de leurs propres agents.

AUVERGNE-RHÔNE ALPES

CAMPAGNE DE COMMUNICATION AUPRÈS DES ENTREPRISES

.....

Depuis 2011, la Région Auvergne-Rhône Alpes et l'ADEME lancent un défi annuel aux entreprises et collectivités de la région : « Au travail, j'y vais autrement ». Le temps d'une journée, les entreprises sont encouragées à inciter de façon ludique leurs salariés à venir travailler autrement qu'en voiture et ainsi leur faire découvrir les

différents moyens de transport à leur disposition (marche, vélo, co-voiturage, transports en commun, etc.).

Un classement régional et local des établissements est par la suite établi, tenant compte du nombre de participants et du nombre de kilomètres effectués. En 2016, 50 000 salariés de 1 200 organismes ont participé sur l'ensemble de la région réalisant au total 665 000km à l'aide de modes de transport alternatifs. En 4 ans, le nombre de participants a presque triplé. www.challengemobilite.auvergnhonealpes.eu

BOURGOGNE-FRANCHE COMTÉ

MOBIGO, UNE PLATEFORME WEB POUR LES PARTICULIERS

.....

En 2007, le Conseil régional constatait le manque de connaissance de l'offre locale de transport par les bourguignons. Il a donc décidé de mettre en place Mobigo, un site Internet et une centrale d'appels destinés aux usagers. La plateforme permet aux internautes d'avoir accès à une information centralisée et exhaustive sur la mobilité dans la région : horaires et itinéraires de tous les moyens de transports publics (train, bus, tramway, car), parcours pour les vélos et les piétons, transports à la demande, coordonnées des plateformes mobilité, annonces de co-voiturage, emplacements des stations d'auto-partage, etc. En plus de la mise à disposition de salariés, le projet coûtera au total au Conseil régional 570 000 euros sur la durée totale du marché (quatre ans, prolongeable deux fois un an). www.mobigo-bourgogne.com

HAUTS-DE-FRANCE

DÉCLIC MOBILITÉS, UNE COMMUNAUTÉ DE BONNES PRATIQUES

.....

Animée par le Réseau Alliances et soutenue par la Région, Déclic Mobilités est une initiative visant à faciliter les démarches de management de la mobilité des entreprises privées et publiques. Des groupes de travail thématiques et des ateliers d'échanges sont organisés afin de partager les bonnes pratiques. Elle met également à disposition des outils sur la plateforme web tels qu'un guide pratique permettant aux entreprises d'évaluer les impacts de leurs projets de management de la mobilité.

Déclic Mobilités est soutenu par des partenaires publics et privés désirant accompagner le changement des pratiques vers une mobilité plus durable. Après 3 ans d'existence, l'initiative compte 9 partenaires : la direction régionale de l'ADEME Hauts-de-France, le Conseil régional des Hauts-de-France, AG2R La Mondiale, Keolis Lille – Transpole, Mobivia Groupe, ainsi que la Métropole Européenne de Lille, la DIRECCTE, la CCI Grand Lille et la Cité des Echanges. www.declic-mobilites.org

Aides financières pour l'insertion par la mobilité

Responsable de la définition et mise en œuvre de la politique régionale de formation professionnelle, le Conseil régional peut soutenir les associations et les entreprises sociales et proposer des aides financières pour la mobilité des personnes en insertion.

ILE-DE-FRANCE

GRATUITÉ DES TRANSPORTS POUR LES JEUNES

Alors que plus de 80% des jeunes en insertion ont besoin d'utiliser les transports en commun tous les jours ou presque, le coût des déplacements très important conduit certains à abandonner une formation trop éloignée de chez eux ou à accumuler les contraventions. Pour pallier à cela, la Région Ile-de-France propose, depuis octobre 2011, la gratuité des transports publics franciliens (métro, train, RER, tramway et bus) aux 16-25 ans en formation professionnelle, durant toute la durée de cette dernière, y compris le week-end. Les jeunes concernés doivent être inscrits dans l'un des trois dispositifs de formation suivants : "Avenir Jeunes", "Ecoles de la deuxième chance" et "Programme Compétences".

Pour mettre en place ce dispositif, une campagne de sensibilisation au dispositif a été organisée auprès des organismes de formation et des missions locales, en première ligne pour sensibiliser les jeunes. Encadrée par une convention de financement, la Région a financé 67 000 mois de gratuité et a versé une subvention de 5,2 millions d'euros à Ile-de-France Mobilités (anciennement STIF) pour mettre en place le projet. <https://www.transports-jeunes-insertion.fr>

NOUVELLE-AQUITAINE

SOUTIEN AUX ASSOCIATIONS D'AIDE À LA MOBILITÉ

A travers leurs dispositifs d'accompagnement et de financement, les Conseils régionaux peuvent soutenir les associations et entreprises sociales contribuant à améliorer l'accès à la mobilité.

C'est le cas d'APREVA, une association qui propose depuis 2011, des actions d'aide à la mobilité à destination des publics fragiles. En partenariat avec ERDF, l'association récupère chaque année des véhicules dont 80% sont remis en état dans son Atelier et chantier d'insertion (ACI).

Une quarantaine de véhicules sont restitués à l'entreprise partenaire qui en fait don à des associations du secteur social et humanitaire, le reste est mis à la location à prix réduit pour des personnes en difficultés orientés par un réseau de prescripteurs (Pôle emploi, CCAS, assistants sociaux, etc.).

Le Conseil régional est un partenaire clé du projet. Il a versé une subvention d'investissement (20 000€) et une subvention d'aide au démarrage (12 500€) dans le cadre de l'aide régionale à l'IAE. Il a par ailleurs co-financé une étude de faisabilité à hauteur de 20 000€ et siège au comité de pilotage. www.apreva47.fr

Soutien au développement des plateformes de mobilité

S'adressant essentiellement aux personnes en difficulté sociale ou professionnelle, les plateformes de mobilité dispensent des conseils, formations et accompagnements personnalisés aux personnes qui le souhaitent (prêt de véhicule, co-voiturage, transport à la demande, etc.). Les collectivités territoriales, et notamment les Conseils régionaux, peuvent en soutenir la création et le développement.

CORSE

ÉMERGENCE D'UNE PLATEFORME DE MOBILITÉ

En 2013, l'association OLCQ a répondu à l'appel à projets « Mouv'up : en route pour l'emploi » qui visait à accompagner et soutenir des territoires qui souhaitaient créer une plateforme solidaire d'aide à l'emploi. Cet accompagnement a notamment facilité la mobilisation de plusieurs partenaires pour établir un diagnostic sur le département de la Haute-Corse et légitimer la création d'une plateforme de mobilité.

Forte de ce premier travail, la collectivité territoriale de Corse soutient l'émergence de la plateforme de mobilité, Spazi Mobilità, dans le cadre de Corse Eco solidaire 2, plan régional pour le développement de l'économie sociale et solidaire pour la période 2014-2020. L'enjeu pour la collectivité est de développer une structure capable d'apporter des solutions de mobilité individualisées et de mutualiser l'offre de services pour couvrir les besoins du territoire. www.plateforme.olcq.fr/

AUVERGNE-RHÔNE ALPES

UNE PLATEFORME MOBILITÉ POUR ENCOURAGER LES SOLUTIONS ALTERNATIVES À LA VOITURE INDIVIDUELLE

.....

Grenoble-Alpes Métropole (49 communes, 447 000 habitants) mène une politique volontariste pour réduire le trafic automobile car elle est très souvent confrontée à des pics de pollution. Depuis 2010, la plateforme mobilité emploi insertion, mise en œuvre par le Centre communal d'action social (CCAS) de la ville de Grenoble s'inscrit dans cette politique en encourageant les habitants à sortir du tout-voiture (transports en commun, vélo, co-voiturage, ou combiner plusieurs modes de transport, par exemple en utilisant les parkings relais à proximité des transports en commun).

Chaque bénéficiaire est accueilli par un conseiller mobilité qui évalue sa situation et l'oriente vers les dispositifs adaptés (formation, aide au permis de conduire, etc.). La maîtrise d'œuvre est gérée par la métropole avec le soutien financier de la région Auvergne-Rhône-Alpes, du département de l'Isère et de l'Etat. www.grenoble.fr

Implication dans les coopératives d'auto-partage

L'article 54 de la loi Grenelle 2 définit l'activité d'auto-partage "par la mise en commun au profit d'utilisateurs abonnés d'une flotte de véhicules de transports terrestres à moteur". Les collectivités territoriales peuvent favoriser le développement de ce service en apportant une aide financière, en souscrivant au capital de l'entreprise, mais aussi en encourageant l'utilisation professionnelle du service par les agents de la collectivité.

AUVERGNE-RHÔNE ALPES

IMPLICATION DIRECTE DANS LA SCIC « CITIZ ALPES-LOIRE »

.....

Créée en 2010 en Région Auvergne-Rhône Alpes, Citiz Alpes-Loire, encore nommée Cité Lib jusqu'en 2016, est une Société coopérative d'intérêt collectif (SCIC) qui propose un service d'auto-partage. La structure a été créée dans le but de favoriser l'accès à la mobilité par un système de location simplifié, souple et à coût réduit et de limiter l'usage individuel de la voiture et développer la part des transports en commun.

Le statut de SCIC donne la possibilité aux collectivités territoriales et aux Autorités organisatrices de transports (AOT) de participer au capital et à la gestion, et donc de veiller à une bonne intégration du service dans leurs politiques de déplacements.

Le Conseil régional Auvergne-Rhône Alpes participe au capital de la SCIC, possédant 10,5% des parts, il apporte son expertise en qualité de sociétaire et co-finance des stations dans les villes où le seuil de rentabilité est difficile à atteindre.

Citiz Alpes-Loire fait partie du réseau Citiz (anciennement France-Autopartage) qui a pour objectif de développer des services d'auto-partage proche des utilisateurs et des territoires et qui regroupe 12 opérateurs locaux. www.alpes-loire.citiz.coop/
www.citiz.coop

→ **EN SAVOIR PLUS**

Etude de cas Cité Lib réalisée par l'Avise en partenariat avec Régions de France
www.avise.org/ressources/etudes-de-cas-mobilite-durable



RESSOURCES POUR ALLER PLUS LOIN

Retrouvez également ces ressources en ligne sur
www.avise.org/dossiers

CONCILIER ACCÈS À LA MOBILITÉ ET RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT



La Mobilité Inclusive

PDF / Auxilia pour Voiture & Co et Total - 2013

www.avise.org/sites/default/files/atoms/files/rapport_complet_mobilite_inclusive_2013.pdf

La mobilité des seniors en France

PDF / Auxilia pour le Laboratoire de la Mobilité inclusive – 2014

www.avise.org/sites/default/files/atoms/files/mobilite_des_seniors_en_france_cabinet_auxilia_etude_complete_2014.pdf

Guide Mobilité

PDF / Fondation MACIF – 2014

www.avise.org/sites/default/files/atoms/files/fondationmacif_201401_mobilite.pdf

UNE SÉLECTION DE PROJETS INNOVANTS



Etudes de cas : Mobilité durable

PDF / Avise - 2013

www.avise.org/sites/default/files/atoms/files/20140203/201309_Avise_ERF_CDD_EtudesCasMobilitteDurable.pdf





L'AVISE ACCOMPAGNE LE DÉVELOPPEMENT DE L'ÉCONOMIE SOCIALE ET SOLIDAIRE

Une ambition forte pour l'ESS

Depuis 2002, l'Avisé contribue à la performance globale de l'Économie sociale et solidaire (ESS) et à son impact sur l'emploi.

Une mission d'intérêt général

Sa mission est de favoriser l'émergence, la consolidation et le changement d'échelle des structures d'utilité sociale, créatrices d'activités innovantes et d'emplois de qualité.

Principales activités de l'Avisé

En tant qu'agence d'ingénierie et centre de ressources, l'Avisé a construit son offre de services autour de cinq activités :

- Veille et analyse
- Information et outillage
- Formation et échange de pratiques
- Animation de dispositifs et de communautés de professionnels
- Conduite de programmes d'accompagnement





La mobilité durable consiste à satisfaire la liberté de déplacement des personnes tout en cherchant à diminuer l'impact des moyens de transport utilisés sur l'environnement. Réalisé par l'Avise, avec le soutien du Fonds social européen, de la Caisse des Dépôts et de Régions de France, ce dossier apporte des clés de compréhension et d'action afin qu'un plus grand nombre d'acteurs de l'Economie Sociale et Solidaire (ESS) créent et développent des initiatives en faveur du développement de la mobilité durable.



Retrouvez ce dossier en ligne sur
www.avise.org/dossiers



Agence d'ingénierie et centre de ressources, l'Avise agit depuis 2002 pour le développement de l'économie sociale et solidaire en accompagnant l'émergence, la consolidation et le changement d'échelle des structures d'utilité sociale, créatrices d'activités innovantes et d'emplois de qualité.

www.avise.org



Cette action est cofinancée par le Fonds social européen dans le cadre du programme opérationnel national « Emploi et Inclusion » 2014-2020.