



PLATEFORMES DE MOBILITÉ : UN LEVIER POUR FACILITER L'ACCÈS À L'EMPLOI ET L'INSERTION SOCIALE

Dans les territoires excentrés des bassins de vie et d'emploi, les transports constituent un vecteur essentiel de l'accès à l'emploi, aux services et aux loisirs. Mais les quartiers prioritaires de la politique de la ville, les zones périurbaines, comme les zones rurales et de montagne, souffrent d'un déficit d'offres en la matière. C'est pourquoi le Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET) est chargé de veiller à la bonne mise en œuvre des politiques publiques visant à désenclaver ces territoires et à favoriser la mobilité de leurs habitants, telles que l'appui aux plateformes de mobilité (cf. Comité interministériel aux ruralités du 14 septembre 2015, pilier « cadre de vie et renouvellement urbain » des nouveaux contrats de ville). Celles-ci proposent aux personnes ayant des difficultés de déplacement un accompagnement individuel et des services pour qu'elles deviennent autonomes.

À LA RECHERCHE D'UNE OFFRE DE MOBILITÉ ADAPTÉE

Pour de nombreux ménages, la faiblesse de leur revenu associée à un lieu de résidence excentré génèrent des problèmes d'accès aux emplois et aux services. Dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV), le taux de motorisation des ménages est faible et si, en zone rurale, il est en augmentation, il demeure insuffisant pour répondre aux besoins étant donné la forte dépendance des ménages à l'automobile dans ces territoires. Quant aux transports publics, l'offre n'est pas toujours adaptée, en termes de niveau et de qualité de service¹.

Ces offres de transport répondent imparfaitement aux besoins spécifiques des habitants, particulièrement pour accéder aux emplois à horaires décalés, fragmentés ou localisés en zones mal desservies. En effet, une proportion toujours croissante des emplois à très faible niveau de qualification est délocalisée en périphérie et devient inaccessible par les transports en commun.

Mars 2016
#16

¹ Destinations limitées, temps de parcours plus long que la moyenne, délais d'attente importants, amplitude horaire restreinte, fréquence insuffisante le soir et le week-end, connectivité aux autres transports en commun limitée.

Afin de remédier à cette situation, il est nécessaire, en complément des transports collectifs, de développer des actions de soutien à la mobilité souples et individualisées. C'est le sens de l'annonce faite par le président de la République à l'occasion du Comité interministériel aux ruralités (CIR), tenu à Vesoul le 14 septembre 2015, visant à créer 100 plateformes de mobilité dans les bourgs-centres (mesure 8). Ces plateformes ont principalement vocation à proposer des solutions de déplacement aux publics fragilisés en tenant compte de leurs besoins spécifiques et des caractéristiques du territoire².

PLATEFORMES DE MOBILITÉ : DES STRUCTURES VARIÉES POUR UNE OFFRE GLOBALE DE DÉPLACEMENTS

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 « motilité³ » 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... (voir encadré)

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 mobilité⁴, 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.

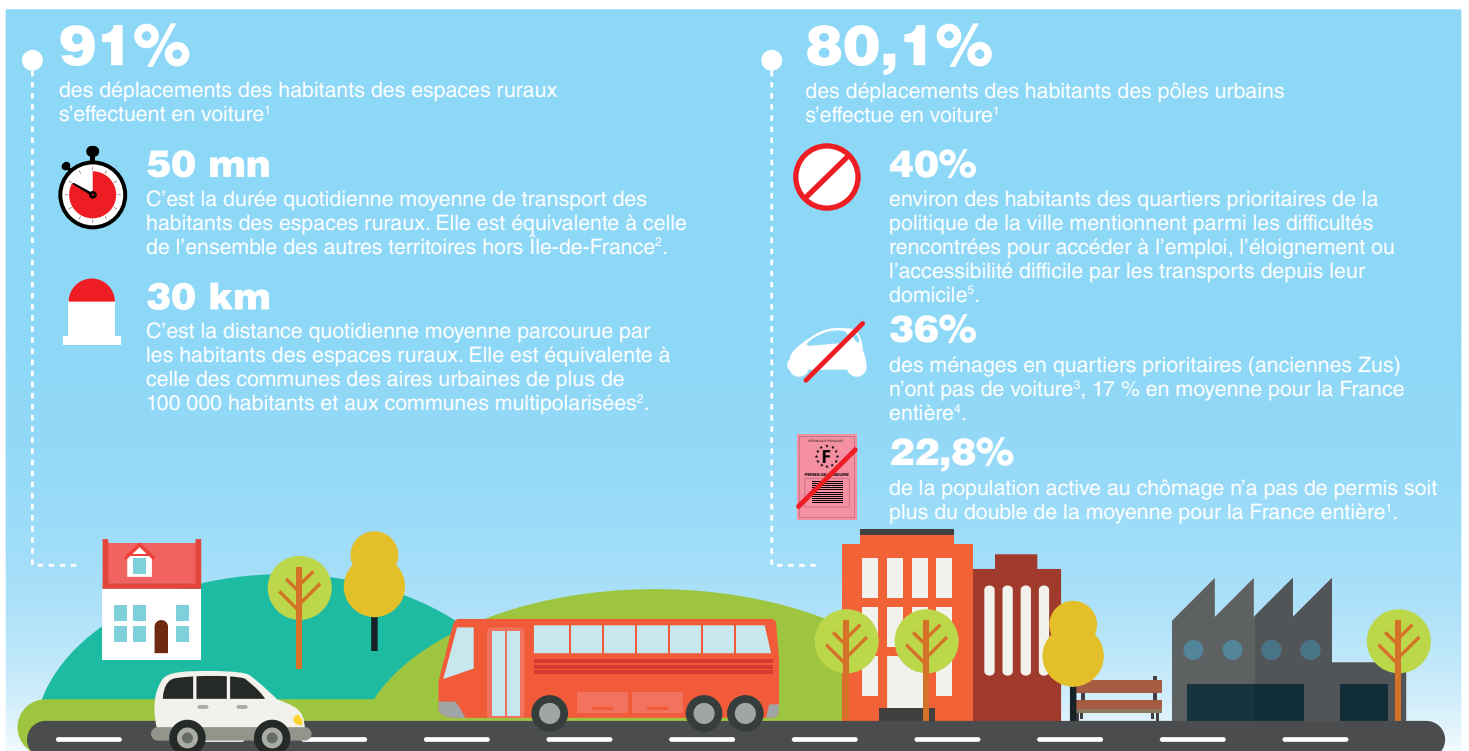
Les actions proposées, les territoires couverts et les publics accueillis (personnes en recherche d'emploi, en retour à l'emploi, en insertion, personnes âgées...) dépendent largement du mode de pilotage retenu et des sources de financement mobilisées.

Sources des données de l'infographie : 1. Enquête nationale transports et déplacements de 2008 ; 2. SOeS, Insee, Inrets, Enquête nationale transports et déplacements de 2008 ; 3. Enquête Panel politique de la ville - PPV 2012 ; 4. Insee 2014 ; 5. Enquête Panel politique de la ville - PPV 2011.

² Instruction du Premier ministre n°5835/SG du 15 janvier 2016 relative au soutien à l'investissement public local.

³ La motilité peut être définie comme la manière dont un individu ou un groupe fait sien le champ des possibles en matière de mobilité et en fait usage pour développer des projets.

⁴ La notion d'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) a été officialisée dans le cadre de la réforme territoriale (loi relative à « la modernisation de l'action publique territoriale et l'affirmation des métropoles » - Maptam - du 27 janvier 2014 et loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République - NOTRe). Les AOM disposent de compétences étendues dans les domaines des usages partagés de l'automobile (autopartage, covoiturage), les modes doux et la logistique urbaine.



D'UNE ÉMERGENCE AU SEIN DES QUARTIERS...

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. L'appel à projets « des quartiers vers l'emploi : une nouvelle mobilité », lancé par le ministère de la Ville et le ministère des Transports, a financé pendant trois ans la mise en place d'une vingtaine de plateformes dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville. Il a permis d'engager une réelle dynamique pour l'émergence et le développement de ces nouvelles structures dont le nombre s'est fortement accru depuis quelques années.

Dans le cadre de la réforme de la politique de la ville, le soutien au développement des services à la mobilité au bénéfice des habitants des quartiers prioritaires a été réaffirmé par les ministres en charge de la ville et des transports⁵. Il est demandé, en particulier aux autorités organisatrices de la mobilité, dans le cadre des contrats de ville, de renforcer leurs actions dans ce domaine :

- en apportant un soutien et une expertise, en tant que professionnels du transport, aux structures associatives qui les mettent en œuvre ;
- en assurant la prise en charge opérationnelle et financière de ces services, en tout ou partie ;
- en intégrant ces services dans l'ensemble de leur offre de mobilité et de transport.

UNE PERSONNE EN INSERTION SUR DEUX A DÉJÀ REFUSÉ UN EMPLOI OU UNE FORMATION POUR DES RAISONS DE MOBILITÉ.

En outre, les projets de soutien à la mobilité sont subventionnés par le ministère de la Ville dans le cadre des contrats de ville (à hauteur de 2,9 millions d'euros en 2014).

... À UNE EXTENSION AUX ZONES RURALES

En zone rurale, les premières plateformes se sont implantées au cours des cinq dernières années 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.

⁵ Instruction CGET/DGITM du 6 mars 2015 relative à la mobilisation et à l'adaptation des politiques de transport et de mobilité en faveur des habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville.

Voir également le guide méthodologique pour l'élaboration du contrat de ville : le référentiel thématique « cadre de vie et renouvellement urbain » et les fiches de bonnes pratiques. Consultable sur : <http://www.ville.gouv.fr/?elaborer-son-contrat-de-ville#top>

UN PANEL DE SERVICES POUR UNE PRISE EN CHARGE GLOBALE DES DÉPLACEMENTS

Le diagnostic mobilité vise à évaluer les compétences de mobilité de la personne afin de lui proposer la mise en place d'un parcours de mobilité pour la rendre autonome.

L'information sur les possibilités de déplacements recense l'ensemble des ressources de mobilité disponibles sur un territoire.

L'apprentissage de la mobilité vise à lever les freins cognitifs des personnes pour les rendre autonomes.

La formation au permis de conduire vise l'apprentissage du code de la route, la familiarisation à la conduite (simulateur) et la formation au permis à un moindre coût (auto-école sociale).

Le prêt de véhicules est une mise à disposition, avec accompagnement des bénéficiaires, d'un moyen de transports (voitures, vélos, scooters, etc.).

Le micro-crédit permet, par exemple, l'achat d'un véhicule.

Le garage solidaire permet de réparer ou d'entretenir son véhicule, à coûts réduits, avec l'appui de professionnels de la mécanique.

Le transport à la demande (TAD) est un service collectif public offert à la place, déterminé en partie par la demande des usagers et dont les règles générales de tarification sont préétablies.

Le transport micro-collectif, ou service de transport privé des associations, peut adopter des principes de fonctionnement proches de ceux des TAD.

Le covoiturage peut être solidaire lorsque des conducteurs proposent à des personnes en insertion professionnelle un déplacement à titre gracieux.

L'auto-partage est la mise en commun de véhicules utilisables successivement, moyennant un paiement, par plusieurs utilisateurs abonnés ou habilités par la structure gestionnaire des véhicules.

La plateforme de mobilité peut accompagner les entreprises et leurs salariés dans l'élaboration de solutions de déplacement alternatives à la voiture individuelle dans le cadre des **plans de déplacements entreprises ou interentreprises (PDE/PDIE)**.

LES PLATEFORMES DE MOBILITÉ DE SAINT-AVOLD (57) ET DE CRÉTEIL (94)

À Saint-Avold, une jeune femme sans permis de conduire et élevant seule son enfant occupe un emploi temporaire dans un atelier solidaire. Une voiture lui donnerait pourtant plus de flexibilité pour obtenir un emploi durable, et de temps pour son enfant. Limitée financièrement et stressée par ce type d'examen, elle s'est tournée vers la plateforme. La conseillère l'a orientée vers un organisme de micro-crédit partenaire et une auto-école solidaire, et accompagnée pendant l'apprentissage.

La plateforme initiée par l'agglomération de Plaine centrale se situe à Créteil, dans le quartier de l'Echat. Allocataire du RSA et en emploi à temps très partiel (hôtellerie), un homme est orienté vers la plateforme. Le conseiller met à sa disposition un scooter en vue d'élargir son amplitude horaire et accéder aux horaires décalés. Il augmente ainsi ses revenus et se délie des aides sociales. Alors en logement précaire, il parvient à signer un contrat de bail et emménage avec sa femme.

Pour ce faire, les préfets de région sont chargés de sélectionner les projets de plateformes pouvant bénéficier du soutien financier de l'État. En raison de la nouveauté du dispositif en zone rurale, le CGET et la Direction générale des infrastructures, du transport et de la mer (DGITM) recommandent le lancement d'appels à projets spécifiques dans chaque région. Les critères d'éligibilité suivants pourraient être retenus :

- un projet soutenu conjointement par une collectivité locale ou un EPCI à fiscalité propre. Au-delà, la présence d'un opérateur d'accompagnement à l'emploi, voire d'un opérateur du champ social, constitue un avantage pour accélérer le développement de la plateforme en direction d'autres publics que les demandeurs d'emplois (personnes âgées) ;
- un territoire cible correspondant à des zones rurales (bourgs-centres et villes de moins de 50 000 habitants), la plateforme s'inscrivant dans un projet de territoire dans le cadre du renforcement des bourgs-centres. L'intégration à un plan de mobilité rurale, établi ou en cours d'élaboration⁶, sera appréciée. Dans les zones de montagne, en raison de l'enclavement de certaines communes, les plateformes de mobilité pourront utilement prévoir des antennes locales ;
- un projet pouvant être lancé rapidement afin d'engager les crédits de l'État en 2016.

Ces plateformes seront financées dans le cadre des 300 millions d'euros du fonds de soutien à l'investissement public local, accompagnant le développement des bourgs-centres et les villes de moins de 50 000 habitants. L'aide pourra être modulée, selon les caractéristiques du projet et du territoire, de 80 000 et 100 000 euros par plateforme.

Enfin, le suivi du développement de ces plateformes sera assuré, au niveau national, par le CGET et la DGITM, en associant au besoin d'autres ministères (travail et affaires sociales, etc.), services de l'État ou acteurs nationaux impliqués dans le domaine. Ce suivi a pour objectif de capitaliser les bonnes pratiques, d'aider à la professionnalisation des animateurs des plateformes, à la mise en place de formations initiales universitaires, etc.

LES FACTEURS DE RÉUSSITE D'UNE PLATEFORME DE MOBILITÉ

La conception et la mise en œuvre d'une plateforme de mobilité demande :

- un important travail de constitution et d'animation du partenariat socioprofessionnel et institutionnel local. Ce temps est d'autant plus long que le projet est complexe et propose de nombreuses actions de mobilité ;
- une phase de diagnostic approfondi permettant d'identifier les publics prioritaires, les besoins de mobilité des populations, les freins aux déplacements notamment pour l'accès à l'emploi, ainsi qu'un état des lieux de l'offre de transport local ;
- la constitution d'une offre de services à la mobilité adaptée aux besoins des publics prioritaires et à la diversité des situations territoriales ;
- une implantation de la structure au plus près des habitants concernés pour en faciliter l'accès et le recrutement de conseillers en mobilité compétents en relations humaines ;
- une gouvernance qui s'inscrit dans les politiques publiques locales ;
- une adaptation continue en phase pré-opérationnelle (mise en cohérence du projet, choix des prestataires, recrutement de personnels...) et en phase opérationnelle (évolution du projet et du contenu des actions) afin que la structure ajuste ses réponses aux besoins en fonction de priorités définies collégialement avec ses partenaires.

La pérennisation d'une plateforme de mobilité requiert :

- une sensibilisation constante des prescripteurs : les bénéficiaires sont identifiés par des prescripteurs travaillant dans le domaine du social, de l'emploi et de l'insertion par l'activité économique. Leur participation financière, leur adhésion et compréhension des objectifs de la plateforme permettent une meilleure corrélation entre leurs demandes, celles des entreprises, celles des bénéficiaires et les offres disponibles ;
- la mobilisation de partenaires privés (entreprises, établissements bancaires, etc.) ;
- une information et une communication auprès du public et des professionnels sur les actions proposées par la plateforme ;
- la formation et la professionnalisation des personnels des structures porteuses ;
- une intervention de la structure porteuse à une échelle territoriale pertinente pour mobiliser différents financements et disposer d'une crédibilité auprès des financeurs (par exemple bassin d'emploi, bassin(s) de vie).

⁶ Prévu par la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

En savoir plus

L'association **Wimooov** développe des plateformes de mobilité pour les publics en situation de fragilité (personnes en insertion sociale et professionnelle, seniors, salariés,...). En 2016, Wimooov porte 25 plateformes de mobilité qui accompagnent 10 000 personnes par an. <http://www.wimooov.org>

La **Fédération des associations de la route pour l'éducation (Fare)** regroupe les structures associatives de la mobilité. Le programme Mouv'UP de Fare accompagne et soutient les territoires dans les initiatives visant la constitution d'une plateforme solidaire d'aide à la mobilité. <http://www.federation-fare.fr>

Le **Laboratoire de la mobilité inclusive** associe les grands acteurs de la mobilité - privés, publics, et représentants de la société civile - afin d'analyser les difficultés rencontrées par les publics les plus fragiles et de proposer des solutions. <http://www.mobiliteinclusive.com>

En couverture : Entretien avec une conseillère en mobilité à la plateforme Wimooov de Valenciennes (59) © Wimooov
Infographie p.2 : CGET CC by Freepik

Auteurs : Deniz Boy et Michelle Brosseau (CGET)

Une publication du Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET)

Directrice de publication : Marie-Caroline Bonnet-Galzy

Abonnez-vous à la collection **En Bref** sur : www.cget.gouv.fr/jemabonne

ISSN 2492-5012

Retrouvez la collection
En Bref
www.cget.gouv.fr

Suivez-nous
@CGET_gouv
/CGETgouv



cget