

# TOUT COMPRENDRE DES PLATEFORMES DE MOBILITÉ

UNE PUBLICATION DU

LABORATOIRE  
DE LA MOBILITÉ  
INCLUSIVE

Sous l'épide de FACE



EN PARTENARIAT AVEC



**MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



# AVANT-PROPOS

Nous vous proposons ci-dessous **quelques liens vers des vidéos** présentant des dispositifs de plateformes de mobilité. Il s'agit à ce stade de poser le décor.

En quelques minutes, ces réalisations vous donneront un aperçu des missions et du fonctionnement des plateformes, en lien avec leurs partenaires et avec des témoignages de personnes ayant bénéficié de leur accompagnement.

LA MAISON  
DES MOBILITÉS  
CENTRE SOCIO-CULTUREL DU THOUARSAIS



MAISON DES MOBILITÉS DU CENTRE  
SOCIO-CULTUREL DU THOUARSAIS  
(DEUX-SÈVRES)

PÔLE EMPLOI ET PLATEFORME  
DE MOBILITÉ DU PUY-DE-DÔME



Plateforme  
Mobilité



Essonne Mobilités



ESSONNE MOBILITÉS

PLATEFORME DE MOBILITÉ  
CAEN-LA-MER (CALVADOS)



Plate-Forme  
MOBILITÉ  
CAEN LA MER



# SOMMAIRE



## ÉDITORIAL

**P. 4**

**1 -**  
QU'EST-CE QU'UNE  
PLATEFORME DE  
MOBILITÉ ?

**P. 5**

**2 -**  
DANS QUEL CADRE  
RÉGLEMENTAIRE LES PLATEFORMES  
DE MOBILITÉ ÉVOLUENT-ELLES ?

**P. 7**

**3 -**  
À QUELS BESOINS  
LES PLATEFORMES  
RÉPONDENT-  
ELLES ?

**P. 9**

**4 -**  
À QUI LES  
PLATEFORMES  
SONT-ELLES  
DESTINÉES ?

**P. 11**

**5 -**  
QUELS SERVICES  
ET SOLUTIONS  
LES PLATEFORMES  
PROPOSENT-ELLES ?

**P. 13**

**6 -**  
QUEL EST  
L'ÉCOSYSTÈME  
DES  
PLATEFORMES ?

**P. 19**

**7 -**  
QUEL EST LE MODÈLE  
ÉCONOMIQUE DES  
PLATEFORMES  
EXISTANTES ?

**P. 24**

**8 -**  
QUELLE MÉTHODOLOGIE  
POUR MONTER UNE  
PLATEFORME DE  
MOBILITÉ ?

**P. 27**

## ANNEXES

**P. 36**



## UN FORMIDABLE OUTIL AU SERVICE DE LA MOBILITÉ SOLIDAIRE

Si tout le monde a déjà entendu parler des « plateformes de mobilité », il peut être difficile, lorsque la question est posée, d'en donner une définition précise, de savoir à qui elles s'adressent, de connaître les services et les solutions qu'elles proposent, de comprendre leur fonctionnement, leur modèle économique ou encore d'expliquer « comment s'y prendre » pour monter une plateforme de mobilité.

C'est tout l'enjeu de cette publication « Tout comprendre des plateformes de mobilité », que nous avons souhaité didactique et synthétique. Construite autour de 8 questions, elle tente de rassembler les clefs qui permettent d'appréhender ces dispositifs particuliers et essentiels.

**Car oui, les plateformes de mobilités sont essentielles :** elles facilitent l'accès des plus fragiles à une mobilité autonome, elles fédèrent les services et les initiatives de mobilité de proximité, elles constituent en ce sens un formidable outil au service de la mobilité solidaire.

Depuis sa création, le Laboratoire de la Mobilité inclusive\* agit en faveur d'une mobilité pour tous et place ces dispositifs au cœur de ses actions. Nous avons ainsi élaboré une cartographie interactive des plateformes qui a pour vocation de les recenser sur le territoire national, 161 opérateurs y figurent.

Avec cette publication, nous souhaitons proposer un éclairage pratique à celles et ceux qui peuvent contribuer au vaste écosystème des plateformes : collectivités, acteurs publics de l'emploi et de l'insertion, acteurs sociaux, opérateurs de mobilité, associations, employeurs...

Il nous semblait indispensable de le faire maintenant, dans ce moment, disons, charnière pour les plateformes de mobilité. Ces dispositifs reconnus pour leur capacité à mettre en mouvement leurs bénéficiaires et à fédérer les forces vives des territoires entrent, en effet, dans une nouvelle étape.

25 ans après leur apparition, les plateformes de mobilité bénéficient désormais d'un nouvel environnement réglementaire avec l'application de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) et de la mise en place d'une nouvelle compétence « mobilité solidaire », pour les autorités organisatrices de la mobilité.

Enfin, il nous semblait juste de « mettre en lumière », celles et ceux, et vous le découvrirez dans les différents témoignages, qui chaque jour, sur le terrain, agissent avec force pour construire une mobilité plus solidaire.

Bonne lecture !

**Francis DEMOZ**  
Délégué général  
Laboratoire de la Mobilité inclusive

\*Le Laboratoire de la Mobilité inclusive (LMI) est une fondation sous l'égide de la Fondation Agir Contre l'Exclusion (FACE). Depuis sa création en 2013, le LMI soutient, en tant que think tank et do tank, le développement d'une mobilité pour tous et agit pour favoriser une mobilité plus inclusive. Il compte 14 membres issus des sphères publiques, privées et de la société civile : Fondation TOTAL, ADEME, Croix Rouge française, FASTT, Fondation MACIF, Fondation FACE, Groupe La Poste, Malakoff Humanis, Mob'In, Pôle Emploi, Réseau APREVA, Secours Catholique, SNCF, Transdev.





1-

# QU'EST-CE QU'UNE PLATEFORME DE MOBILITÉ ?

Les plateformes de mobilité facilitent l'accès des plus fragiles à une mobilité autonome, garante de leur inclusion sociale et/ou de leur insertion professionnelle, par une approche basée sur l'accompagnement personnalisé. Elles recensent et fédèrent les services et initiatives de mobilité de proximité, et contribuent à les renforcer.

## Un dispositif favorisant une mobilité solidaire au service d'un territoire et de sa population

Une plateforme de mobilité est un dispositif d'animation et de coopération au service de tous les acteurs concernés au plan local (collectivités, acteurs de l'emploi, de l'insertion, de la mobilité, associations, employeurs...). Elle assure trois missions complémentaires :

- L'accompagnement vers une mobilité plus autonome des personnes en situation de fragilité : diagnostic, formation, suivi;
- La mise en réseau d'opérateurs porteurs de solutions de mobilité et la valorisation de leurs offres : transporteurs publics, acteurs privés et associatifs;

- La mise à disposition de solutions complémentaires lorsque des besoins non couverts sont recensés : accès à des territoires non desservis, déplacements à horaires décalés.

## Un ancrage territorial fort

Une plateforme de mobilité s'inscrit dans un effort de maillage fin de son territoire d'activité. Les services proposés sont déployés en appui sur des lieux d'accueil physiques qui autorisent une gestion et un accueil centralisés proposant un service de proximité, complétés de permanences au sein de structures partenaires telles que les réseaux associatifs locaux, les structures intermédiaires de l'emploi et les collectivités locales.

L'échelle d'intervention des plateformes de mobilité est étroitement liée à leur territoire d'implantation, allant de la commune au département en passant par l'aire métropolitaine ou la communauté de communes.

## L'accompagnement, cœur de métier des plateformes de mobilité

L'intervention des plateformes auprès des personnes qu'elles accueillent se traduit par un « parcours mobilité » : l'objectif est d'accompagner chaque personne vers l'autonomie dans sa mobilité et ainsi d'améliorer sa mobilité quotidienne.

Ce parcours s'appuie sur un diagnostic initial des compétences et capacités des personnes à se déplacer.



PLUS DE **160**  
C'EST LE NOMBRE DE  
PLATEFORMES DE MOBILITÉ ESTIMÉ  
À L'ÉCHELLE NATIONALE.

LEUR RÉPARTITION  
SUR LE TERRITOIRE A ÉTÉ  
CARTOGRAPHIÉE PAR LE LMI<sup>1</sup>.

[VISIBLE ICI](#)

CHACUNE DE CES PLATEFORMES  
ACCUEILLE EN MOYENNE  
**550 PERSONNES PAR AN,**  
SOIT PLUS DE **80 000 PERSONNES**  
À L'ÉCHELLE NATIONALE.

PLUS DE **1 000 EMPLOIS**  
DIRECTS ONT ÉTÉ CRÉÉS POUR  
DÉPLOYER LEURS ACTIVITÉS.

En étant centré sur l'individu, il s'agit de cerner sa situation, ses besoins, ses pratiques mais aussi de déceler ses freins et ses capacités, pour pouvoir envisager, avec lui, les solutions les plus adaptées et pérennes. Par la suite, le parcours se décline sous forme de rencontres régulières et de contractualisations «d'objectifs mobilité» à atteindre à court et moyen termes.

Ces parcours sont pilotés par les conseillers en mobilité des plateformes, en lien continu avec leurs prescripteurs. Mobilité et insertion sociale sont ainsi en synchronisation permanente. Ce principe de prescription consiste le plus souvent pour des acteurs impliqués dans le champ de l'action sociale et de l'accompagnement à l'emploi à déléguer à la plateforme la prise en charge du volet mobilité du parcours d'insertion d'une personne.

## TROIS EXEMPLES DE PLATEFORMES



### Plateforme de mobilité du Pays de Morlaix

#### Finistère

La plateforme du Pays de Morlaix accueille environ 500 bénéficiaires chaque année. L'équipe de 6 personnes et 13 opérateurs mobilité en Ateliers Chantier d'Insertion propose des formations à la mobilité, de la location sociale de véhicules et du transport à la demande. Grâce à un budget de 505 000 €, 70 % des accompagnements proposés permettent un accès à l'emploi, 20 % à des stages et formations, et 10 % à des démarches d'insertion professionnelle. 220 employeurs bénéficient de ces services.

► [Site internet](#)

### MEF 23

#### Creuse

La Maison de l'Emploi et de la Formation 23 coordonne les actions de mobilité à l'échelle de l'ensemble du territoire de la Creuse. Six points physiques maillent l'accueil territorial du public, en partenariat avec la MJC<sup>2</sup> de La Souterraine, les UDAF<sup>3</sup> de Guéret et Boussac et le CAVL<sup>4</sup> d'Auzances. Ce réseau a accompagné 235 personnes en 2020, via des actions de conseil individuel, d'ateliers pédagogiques sur la mobilité, de location sociale de véhicules, de formation au permis B et d'obtention de micro-crédits, pour un budget de 240 000 €.

► [Site internet](#)

### Mobilité 07-26

#### Drôme, Ardèche

La plateforme Mobilité 07-26 dispose de 17 antennes locales sur les départements de la Drôme et de l'Ardèche pour déployer bilan de compétences, conseil individualisé, formation ou location de véhicules 2 et 4 roues. Elle centre son action sur la coordination d'une centaine d'acteurs publics et privés de l'insertion socioprofessionnelle et de la mobilité et s'appuie sur la plateforme d'information mutualisée sur la mobilité [www.plattformemobilite-ra.fr](http://www.plattformemobilite-ra.fr). Mobilité 07-26 accompagne 600 personnes par an, avec une équipe de 15 salariés et un budget de 800 000 €.

► [Site internet](#)

## 2 -

# DANS QUEL CADRE RÉGLEMENTAIRE LES PLATEFORMES DE MOBILITÉ ÉVOLUENT-ELLES ?

Pionnières de l'accompagnement des publics fragiles en mobilité depuis 25 ans, les plateformes de mobilité ont contribué à la structuration d'une politique publique en matière de mobilité solidaire. Depuis 2019 et la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), cet enjeu trouve un écho réglementaire avec la mise en place de plans d'action communs en faveur de la mobilité solidaire et la compétence « mobilité solidaire » des autorités organisatrices de la mobilité.

### La prise en compte de la mobilité des plus fragiles est désormais inscrite dans la Loi

La mobilité des plus fragiles fait l'objet d'un chapitre dédié dans la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM). L'enjeu du découplage des politiques de mobilité et des politiques sociales y est adressé, et se traduit par plusieurs objectifs :

- Répondre aux difficultés d'accès à une solution de mobilité rencontrées par les publics en situation de précarité sociale ou économique, en situation de handicap ou à mobilité réduite ;
- Inciter les acteurs de la sphère sociale, de l'emploi et de l'insertion et les autorités organisatrices de la mobilité à articuler leurs actions et ainsi mieux répondre aux besoins des publics concernés ;

- Construire un accompagnement plus efficace des publics vulnérables, en particulier en matière d'accès à l'emploi ;
- Rendre plus accessible l'information sur les aides à la mobilité.

### La mobilité solidaire, un plan d'action local et une nouvelle compétence

À l'échelle de chaque bassin de mobilité<sup>5</sup> défini par la région, cette dernière et le département doivent élaborer, en lien avec les autorités organisatrices de la mobilité<sup>6</sup> (AOM), les organismes concourant au service public de l'emploi, les organismes sociaux et les autres organismes publics et privés concernés, un « **plan d'action commun en faveur de la mobilité solidaire** » pour faciliter la mobilité quotidienne des publics en fragilité (articles L. 1215-3 et L. 1215-4 du Code des transports).<sup>7</sup>

Pour les AOM et les régions, une nouvelle compétence dite de « mobilité solidaire » s'ajoute ainsi à leurs compétences historiques (services publics de transports réguliers urbains ou non urbains, de transport à la demande et de transport scolaire, services de mobilités actives et partagées comme par exemple location de vélos ou plateforme de covoiturage). L'AOM est ainsi appelée à agir, au côté de la sphère sociale, pour développer ou contribuer à la mise en place de solutions de mobilité solidaire sur son territoire et peut également verser des aides individuelles à la mobilité.

## EN SAVOIR PLUS SUR LA MOBILITÉ SOLIDAIRE ET LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS

Texte de loi (voir le chapitre 3 du Titre II)

► [Site internet](#)

Mémo destiné aux collectivités

► [Site internet](#)

Compétences des Autorités organisatrices de la mobilité (AOM), versement mobilité et autres informations utiles

► [Site internet](#)

PLATEFORMES  
DE MOBILITÉ :


## UNE HISTOIRE DE PLUS DE 20 ANS

Les plateformes de mobilité disposent depuis fin 2019 d'un cadre réglementaire favorable à leur déploiement.

Cette forme d'aboutissement consacre leur travail de terrain, les premières plateformes ayant vu le jour au milieu des années 1990 à l'initiative d'associations engagées dans le champ de l'accompagnement social.

Au plan institutionnel, la raison d'être des plateformes n'est prise en compte qu'à partir de 2015. Les années 1990 ont fait l'objet d'études associant la question du transport à celle de la politique de la ville, les années 2000 ont permis d'associer mobilité et insertion<sup>8</sup>.

En septembre 2015, l'annonce de la création de 100 plateformes de mobilité par le président de la République, François Hollande, a initié l'institutionnalisation de ces dispositifs.



La mobilité du quotidien est une priorité consacrée par la Loi d'Orientation des Mobilités. Au-delà des défis écologiques auxquels doit répondre notre système de mobilité, nous avons à concevoir nos politiques de mobilité dans leurs finalités et attacher une attention particulière aux publics les plus vulnérables. Ces dernières années ont rappelé combien les problèmes de mobilité pouvaient être un frein social et économique pour un certain nombre de nos concitoyens.

De nombreuses initiatives existent sur les territoires. Il est aujourd'hui nécessaire d'encourager le rapprochement entre l'écosystème de la mobilité et celui de la sphère sociale, fédérer les acteurs pour co-construire localement des solutions. En accompagnant les publics qui en sont privés dans la recherche de solutions de mobilités adaptées à leurs besoins, les plateformes de mobilités en sont une illustration. Nous ne pouvons que nous féliciter de ces démarches portées par les acteurs publics, privés ou associatifs dans nos territoires et encourager leur déploiement et leurs actions afin de garantir une mobilité pour tous.

**Marc PAPINUTTI**

Directeur général des Infrastructures,  
des Transports et de la Mer au Ministère  
de la Transition écologique et solidaire

### 3 -

## À QUELS BESOINS LES PLATEFORMES RÉPONDENT-ELLES ?

La mobilité n'est pas qu'une question de transport, c'est un ensemble d'habitudes, de choix et de contraintes pour chacun. Aller au travail, faire ses courses, se rendre chez le médecin, profiter de ses loisirs : ces déplacements du quotidien ne sont pas accessibles à tous, avec la même facilité. Ils sont conditionnés par le territoire de vie et de travail, la situation sociale, les capacités économiques et cognitives, qui font l'objet de fortes inégalités. C'est toute l'ambition des plateformes de mobilité que de tenter de les lever.

### Les plateformes répondent aux inégalités territoriales en matière de mobilité

Les plateformes de mobilité, grâce à leur déploiement fin sur les territoires et leur connaissance des spécificités locales, sont en mesure de prendre en charge les besoins de mobilité de personnes dont l'environnement géographique peut constituer une difficulté de mobilité. C'est particulièrement le cas des habitants des territoires ruraux et périurbains, plus éloignés des commerces, services et zones d'emploi et pour qui l'offre de transport plus limitée renforce la dépendance à la voiture. C'est également le cas des habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville, pour qui l'absence de solutions de mobilité peut entraîner une immobilité subie et un sentiment d'exclusion sociale.

**20 % DES HABITANTS EN ZONE RURALE**  
ESTIMENT AVOIR LE CHOIX ENTRE PLUSIEURS SOLUTIONS DE DÉPLACEMENT<sup>9</sup>.

**44 %**,  
C'EST LE TAUX DE PAUVRETÉ (À 60 % DU NIVEAU DE VIE MÉDIAN) DANS LES QUARTIERS POLITIQUES DE LA VILLE, CONTRE 14,9 % EN FRANCE MÉTROPOLITAINE<sup>10</sup>.

**4 900 €**,  
C'EST LE COÛT GLOBAL ANNUEL D'UNE VOITURE, COMPRENANT ACHAT, CARBURANT, ASSURANCE, ENTRETIEN, STATIONNEMENT ET PÉAGE ; **SOIT PRESQUE UN TIERS DU SMIC ANNUEL<sup>13</sup>**.

**9 MILLIONS** DE PERSONNES VIVENT SOUS LE SEUIL DE PAUVRETÉ EN FRANCE (FIXÉ À 1015 € EN 2015)<sup>14</sup>.

### Elles répondent à des contraintes économiques

Les Français les plus modestes doivent se contenter en moyenne de 180 € par mois pour financer transport, équipement, loisir ou habillement, mais aussi santé et dépenses alimentaires<sup>11</sup>. Un budget à comparer aux 250 € mensuels nécessaires pour assurer un déplacement domicile-travail de 20 km en voiture.

Financer sa mobilité nécessite souvent d'accéder au permis de conduire, auquel renonce un jeune sur deux pour des raisons financières<sup>12</sup>.

Si les aides sont nombreuses, elles sont souvent méconnues des publics les plus fragiles, chez qui le taux de non-recours est particulièrement important.



### Elles contribuent à l'insertion sociale et professionnelle

La mobilité est un facteur déterminant de l'insertion socioprofessionnelle. Or, abandonner un travail ou une formation en raison de difficultés de mobilité n'est pas rare (28 %). 2 employeurs sur 5 peinent à pourvoir un poste pour des raisons de mobilité<sup>15</sup>.

Les personnes fragiles disposent de choix de mobilité réduits : la moitié d'entre elles ne possèdent pas le permis de conduire, deux tiers n'ont pas de véhicule à leur disposition, elles recourent surtout à la marche et prennent les transports en commun quand elles le peuvent. 25 % ne disposent d'aucun moyen de se déplacer.

Ces difficultés concernent également de plus en plus de personnes âgées. Leur forte dépendance à la voiture entraîne une immobilité parfois brutale lorsque survient la déprise de la conduite automobile. La marche devient ainsi pour 4 seniors sur 10 le « dernier mode disponible » après 75 ans (INSEE).

### Elles prennent en charge les difficultés cognitives

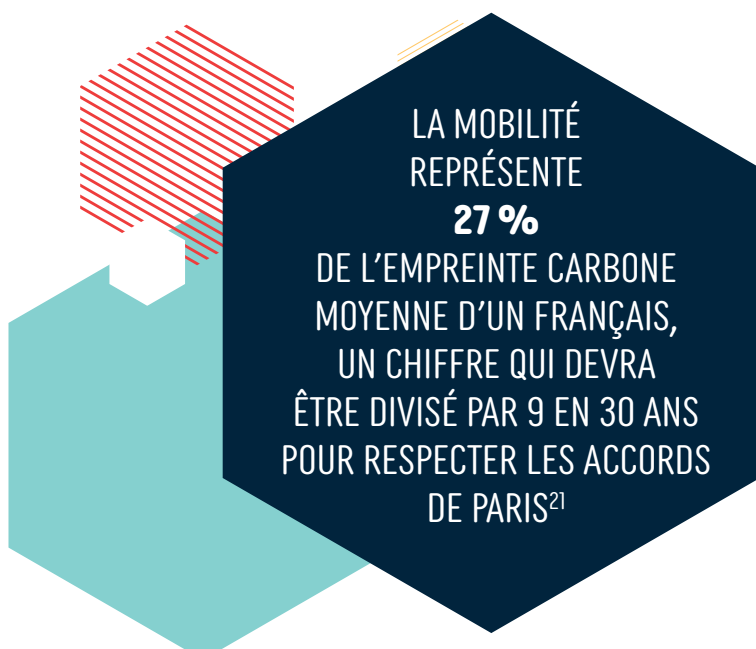
Lire une carte, se repérer dans la ville, comprendre un réseau de transport ou utiliser une application smartphone n'a rien d'inné, et nécessite un ensemble de compétences et de savoir-faire.

Être autonome en matière de mobilité, c'est pouvoir utiliser et comparer plusieurs modes de transport : lequel est-il le plus commode ? Le moins coûteux ? Le plus rapide ? C'est aussi pouvoir recourir successivement à différents modes (par exemple vélo puis train ou métro) pour un même itinéraire.



### Elles articulent transition écologique et justice sociale

Si le coût de la mobilité crée des inégalités, la dépendance aux énergies fossiles génère aussi un risque de précarité énergétique. La mobilité est le point de convergence entre l'urgence sociale et l'urgence écologique, qui se conjuguent puisque la transition écologique ne pourra se produire sans justice sociale. Les populations précaires sont les premières à souffrir des mesures nécessaires pour juguler les émissions polluantes, qui sont majoritairement le fait des ménages les plus aisés.







## 4 -

# À QUI LES PLATEFORMES SONT-ELLES DESTINÉES ?

**L'inégalité en matière de mobilité pénalise les personnes les plus fragiles. En identifiant les besoins de mobilité spécifiques au contexte territorial dans lequel elle s'inscrit, une plateforme de mobilité axe son accompagnement et ses services en direction des publics fragiles les plus en demande. Les plateformes de mobilité ne sont donc pas des dispositifs grand public.**

### **Les plateformes de mobilité accompagnent une large variété de publics fragiles**

**Les personnes en insertion professionnelle, les demandeurs d'emploi, les salariés précaires et intérimaires** représentent la majorité des publics accompagnés par les plateformes de mobilité. La mobilité est en effet l'un des tout premiers déterminants dans un parcours d'insertion ou pour le maintien dans l'emploi.

Les **jeunes** rencontrent de nombreuses difficultés de mobilité. 29 % expriment une appréhension à utiliser les transports en commun<sup>22</sup>. Leur accès à l'emploi et les liens sociaux sont ainsi entravés : par défaut de solution de mobilité, 1/3 des jeunes sans diplôme ont refusé un emploi faute de pouvoir s'y rendre et près des 2/3 ont déjà renoncé à rendre visite à leur famille<sup>23</sup>.

Les **seniors** sont également vulnérables en matière de mobilité. Avec l'âge ou la perte progressive de leur autonomie, leur capacité de mobilité diminue.

Aux questions économiques et de santé s'ajoute un risque d'isolement lié à la précarisation des relations sociales et à des déséquilibres physiologiques, psychologiques et cognitifs. 5 millions de seniors de plus de 75 ans ne sortent pas de chez eux pendant 24 h d'affilée<sup>24</sup>.

9,6 millions de Français sont en situation de **handicap** et doivent faire face à des contraintes dans leur mobilité quotidienne. 21 % des personnes reconnues handicapées étaient au chômage en 2015<sup>25</sup>.

Les plateformes de mobilité accueillent de plus en plus de **migrants**, pour lesquels un accompagnement transverse est nécessaire : apprentissage de la langue, de la culture et de l'environnement de la mobilité en France, accès à l'emploi, solutions et autonomie en mobilité.

### **Typologie des publics accompagnés par les plateformes de mobilité<sup>26</sup>**

<b>TYPE DE PUBLIC</b>	<b>PART DES PLATEFORMES ACCUEILLANT CETTE TYPOLOGIE DE PUBLIC</b>
Public en insertion socio-professionnelle, demandeurs d'emploi	84 %
Salariés précaires et intérimaires	66 %
Jeunes	61 %
Habitants de quartiers prioritaires de la politique de la ville	46 %
Seniors	34 %
Personnes à mobilité réduite et/ou déficientes cognitives	17 %
Tout public	12 %
Réfugiés / migrants	12 %
Sous-main de justice (SPIP et PJJ)	9 %

*Indication de lecture : 84 % des plateformes recensées accueillent du public en insertion socio-professionnelle.*

# PARCOURS DE BÉNÉFICIAIRES

ON M'A APPORTÉ UNE AIDE MORALE ET FINANCIÈRE. SANS VOITURE, JE N'AURAIS PAS MON EMPLOI ACTUEL.

Mr F., 22 ans, est titulaire d'un CAP boulangerie depuis 3 ans, qu'il n'a jamais pu valoriser notamment parce qu'il vit en milieu rural. Il souhaite obtenir son permis de conduire pour pouvoir postuler à des emplois en horaires décalés. La Mission locale qui le suit le met en relation avec Mobilex (67), qui, après avoir vérifié la validité de son projet professionnel, l'oriente vers un possible emploi au sein d'une structure d'insertion par l'activité économique. Cet accompagnement en insertion a été doublé d'un accompagnement mobilité : Mr F. a pu s'inscrire dans l'auto-école sociale portée par Mobilex, qui a également mis un scooter à sa disposition pour lui permettre d'accéder à son emploi en insertion et à des PMSMP<sup>27</sup>. Après 12 mois en chantier d'insertion, Mr F. a signé un CDI dans une boulangerie et a pu faire l'acquisition d'une voiture.

AVANT, JE FAISAIS APPEL À UN TAXI QUE JE N'AURAIS PAS PU UTILISER ENCORE LONGTEMPS DU FAIT DE SON COÛT. J'AI ÉTÉ AIDÉE À ME DÉPLACER PLUS SIMPLEMENT ET AVEC PLUS DE TRANQUILLITÉ.

Mme G. a 80 ans et vit au Perreux-sur-Marne (94). Elle a peur de sortir de chez elle à la suite d'une chute au bord d'un trottoir. Elle a des problèmes de vue importants. Elle a besoin de retrouver confiance en elle pour marcher sans appréhension dans la rue et prendre les transports en commun. Wimoov lui propose un bilan de compétences mobilité qui donne lieu à plusieurs actions : du coaching pour ses sorties, l'aide à l'obtention de la carte de mobilité inclusion mention «invalidité», l'orientation vers le dispositif «Sortir Plus» pour des accompagnements véhiculés lorsque c'est nécessaire et enfin un accompagnement à la marche et à l'utilisation des transports publics avec deux formations «sécuriser ses déplacements piétons» et «se déplacer en transports en commun».

J'AVAIS BESOIN DE POUVOIR CONDUIRE EN FRANCE POUR TROUVER UN EMPLOI.

Mr Z. a 31 ans. Réfugié, bénéficiaire du RSA, il dispose d'un permis de conduire étranger sans équivalence et n'a pas conduit depuis longtemps. Accueilli par la plateforme de mobilité de l'arrondissement de Dijon, il bénéficie de plusieurs diagnostics mobilité qui lui permettent successivement d'obtenir l'ASSR, le permis AM et enfin le permis B, sur une période de 16 mois. Dès l'obtention de l'ASSR<sup>28</sup>, il lui est proposé une location d'un vélo à assistance électrique qui lui permet d'accéder à des emplois ponctuels. M. Z est désormais salarié en CDI dans le bâtiment.





# 5 -

## QUELS SERVICES ET SOLUTIONS LES PLATEFORMES PROPOSENT-ELLES ?

Les services proposés par les plateformes de mobilité se répartissent en deux familles : d'une part l'accompagnement individuel des personnes accueillies, et d'autre part des moyens matériels et financiers pour faciliter leur mobilité.

### 1. L'ACCOMPAGNEMENT INDIVIDUEL DES PERSONNES ACCUEILLIES EST AU CŒUR DE L'ACTIVITÉ DES PLATEFORMES DE MOBILITÉ.



Il se traduit par quatre types d'actions ou de services.

#### Diagnostic individuel et parcours mobilité

Le diagnostic (ou bilan de compétences) en mobilité est un entretien individuel de 1 h 30 à 3 h qui permet de dresser un état des lieux du rapport de la personne accueillie à la mobilité. Le conseiller en mobilité y identifie ses besoins et ses difficultés et l'aide à fixer des objectifs qui déterminent un parcours de mobilité intégrant un ou plusieurs service(s) adapté(s). Au cours des mois qui suivent, des entretiens de suivi sont régulièrement proposés au bénéficiaire.

- Réglementation : avoir des papiers d'identité en règle, le permis B ou AM, conduire un véhicule en règle...
- Freins : problématiques de santé, d'appropriation du territoire, peurs...
- Projets : être plus autonome, vouloir passer le permis, vouloir apprendre à faire du vélo...

Le diagnostic peut aborder de nombreuses thématiques :

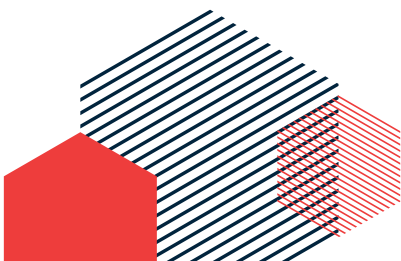
- Savoirs et compétences en mobilité : utiliser un mode de transport, se repérer sur un plan...
- Expérience : avoir déjà utilisé tel mode de déplacement...
- Moyens : avoir un véhicule, un abonnement de transports, des moyens de paiement...
- Environnement géographique et social : avoir accès aux transports, disposer d'une solution pour la garde des enfants...



#### Focus sur

#### LE TEST MOBILITÉ DE WIMOOV - NATIONAL -

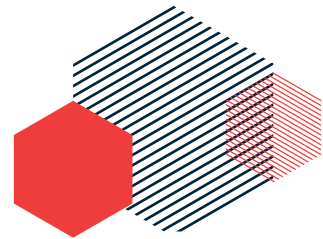
Présenté sous la forme d'un questionnaire à choix multiple, facile à appréhender, ce test est réalisable selon le niveau d'autonomie par le bénéficiaire, un prescripteur ou un conseiller mobilité. Les réponses fournies génèrent un score traduit, par un algorithme, en un Profil Mobilité parmi 14 profils disponibles (astucieux et débrouillard, en quête de connaissance, hyperlocal, véhiculé contraint, etc.). Le profil dresse un état des lieux des pratiques et suggère instantanément des préconisations qui seront ensuite complétées et animées par les conseillers mobilité. Le test aborde 9 thèmes parmi lesquels le sentiment d'éloignement, le rapport aux transports en commun, les moyens de transport disponibles, les capacités numériques, le budget mobilité. [Site internet](#)



## Formations et ateliers pédagogiques

De nombreux ateliers pédagogiques sont proposés dans le but de renforcer la capacité à se déplacer des publics accueillis. Parmi les nombreuses thématiques abordées, on trouve par exemple : se repérer dans l'espace, connaître son territoire et l'offre de transport existante, utiliser les transports en commun, les nouvelles technologies, gérer un budget mobilité...

Des formations pratiques sont également proposées : formation à l'usage d'un vélo (vélo-école), réalisation d'un parcours associant mode de déplacement, temps de trajet et destination, etc.



### Focus sur

#### PLATEFORME MOBILITÉ OUEST BÉARN - PYRÉNÉES-ATLANTIQUES —

**Randonnée urbaine** — De nombreuses personnes n'utilisent pas les transports en commun car elles ne possèdent ou ne pensent pas posséder les compétences nécessaires. La formation est organisée en deux temps : atelier d'anticipation d'un parcours (lecture de plan, usage d'une application ou lecture de fiche horaires, organisation du temps, tarifs...) puis sortie collective d'une journée avec mise en pratique.

**Découverte des véhicules sans permis** — Le vélo, le vélo électrique, le scooter ou la voiture sans permis sont plus facilement accessibles et rapidement mobilisables que le permis B et une voiture classique. La formation propose aux participants d'expérimenter ces véhicules alternatifs et d'échanger avec des professionnels de la mobilité sur les atouts et limites de ces outils au regard de leurs besoins, ainsi que sur les possibilités pour s'équiper. [Site internet](#)

## Accès au permis de conduire via une pédagogie adaptée

Le permis est encore souvent considéré comme un «sésame» pour l'emploi. En partenariat avec une auto-école classique ou via une auto-école associative, les plateformes proposent un suivi individualisé et une pédagogie adaptée : temporalité allongée et entraînements nombreux, outils d'apprentissage spécifiques à l'illettrisme, travail en groupe, voiture-école aménagée pour la conduite en situation de handicap... Cette approche aboutit à de très bons taux de réussite à l'examen, souvent supérieurs à 60 %. Cet accompagnement est souvent complété, pour faciliter la prise de confiance, par un dispositif de conduite supervisée sur véhicule classique, avec l'aide de bénévoles.



### Focus sur

#### ESSONNE MOBILITÉS

**Essonne Mobilités** intègre une auto-école solidaire accessible sur prescription. Le parcours d'accès au permis B se fait en quatre étapes :

- Évaluation théorique croisant projet professionnel et critères cognitifs lors du diagnostic individuel de mobilité;
- Validation des dossiers des candidats en comité technique des partenaires du territoire (CD91, Missions locales, Pôle Emploi, etc.);
- Évaluation pratique réalisée par l'une des auto-écoles partenaires : si le volume horaire de formation nécessaire est inférieur à 50 h, l'accompagnement au permis est validé;
- Formation collective au code puis conduite en appui sur une pédagogie adaptée.

Essonne Mobilités est ainsi en capacité d'engager jusqu'à 170 formations au permis sur une année, avec un taux de réussite de 60,4 %.

[Site internet](#)

## Information et valorisation de l'offre existante

Les plateformes de mobilité concourent à la valorisation de l'offre existante sur leur territoire d'activité. Elles recensent et «traduisent» cette offre grand public pour la rendre plus compréhensible et accessible aux personnes qu'elles accueillent : transports publics, transport à la demande, vélos en libre-service, autopartage, etc.

Elles contribuent également à une meilleure lisibilité des aides à la mobilité (matérielles, financières, d'accompagnement...), dont le nombre, la diversité et les critères d'accès sont particulièrement complexes. Ce service est utile aussi bien pour les publics accueillis, dont l'accès aux droits est facilité, que pour les professionnels de l'accompagnement social et à l'emploi.

### Focus sur

#### AFODIL - MAINE-ET-LOIRE —

AFODIL propose aux professionnels de l'insertion et de l'emploi du Maine-et-Loire une permanence téléphonique. Son intervention s'apparente à celle d'un «spécialiste», à jour des dernières évolutions de l'offre et des aides à la mobilité, auprès de ces «généralistes» qui doivent traiter aussi bien de logement que d'insertion ou de mobilité. Lorsqu'un professionnel est en entretien avec un bénéficiaire, une réponse immédiate peut être apportée quant aux possibilités adaptées au besoin identifié. Parallèlement, AFODIL accompagne les personnes accueillies dans la compréhension et l'appropriation de l'offre et des aides existantes, y compris pour construire un dossier de demande d'aide. Des réunions d'information collective sont également organisées avec des bénéficiaires pour expliciter ce que la plateforme peut leur apporter.

• [Site internet](#)

## MÉTIER

# CONSEILLER MOBILITÉ

Le métier de conseiller mobilité est la pierre angulaire des plateformes de mobilité. Il est le garant de l'accueil, de la mise en œuvre, de l'accompagnement et de l'évaluation des actions et services mobilité mis en place pour les publics accueillis par une plateforme.

Il déploie et coordonne l'ensemble des démarches partenariales nécessaires à la qualité des services proposés et contribue à la mise en œuvre d'une dynamique locale. Le conseiller mobilité joue également un rôle de coordination entre les structures partenaires, de manière à garantir la cohérence des parcours menés auprès de chaque bénéficiaire : en termes d'emploi, de santé, de mobilité, de lien social...



## 2. DES SOLUTIONS MATÉRIELLES ET FINANCIÈRES FONT ÉGALEMENT PARTIE DES SERVICES PROPOSÉS PAR LES PLATEFORMES.

Elles permettent de faciliter le transport des personnes qu'elles accompagnent, en complément de l'offre existante.

### Location solidaire de véhicules

Les plateformes proposent aux personnes dépourvues de moyen de transport un service de location de voitures, scooters, voitures sans permis, vélos/vélos électriques, parfois de petits fourgons pour aider au déménagement. La tarification étant réduite, l'accès à ces services nécessite une prescription préalable et est limité dans le temps, de quelques jours à trois mois au maximum en moyenne. Le choix du véhicule proposé est une synthèse entre les capacités de chaque personne (savoir faire du vélo, disposer du permis de conduire...) et son besoin de transport (distance à parcourir, horaires...).

### APREVA

#### Focus sur

#### APREVA - GIRONDE ET LOT-ET-GARONNE —

L'association APREVA déploie une flotte de 150 véhicules en location solidaire sur les départements du Lot-et-Garonne et de Gironde. Afin de proposer un service de proximité, elle s'appuie sur 25 points relais disposant d'au moins deux véhicules. Ces points relais sont variés : les trois garages sociaux d'APREVA, plusieurs plateformes de mobilité, mais aussi des associations locales pour les territoires les moins denses, identifiées et mobilisées par la structure. Les véhicules proviennent en majorité de dons, sont remis en état puis loués sur une période de 1 semaine à 3 mois. Le partenariat avec les plateformes de mobilité leur permet de recourir à ce service lorsqu'il apparaît comme la solution la mieux adaptée.

📍 [Site internet](#)

### Garage solidaire

Les garages solidaires proposent aux publics en difficulté des services d'entretien et de réparation qui leur permettent de conserver plus longtemps leur véhicule et de rouler en toute sécurité. Grâce à des dons issus de particuliers ou d'entreprises et suite à une remise en état, les garages solidaires peuvent également louer ou vendre des véhicules.

L'ensemble de ces services sont accessibles sur prescription et selon des tarifs réduits. Certains garages solidaires bénéficient d'un agrément délivré par l'État en tant que structure d'insertion par l'activité économique (SIAE). Ils facilitent l'insertion sociale et professionnelle de personnes en difficulté en leur proposant de se former aux métiers de garagiste et mécanicien.



#### Focus sur

#### INES SOIS MOBILE - MEURTHE-ET-MOSELLE —

L'association Ines sois mobile a développé à Lunéville un garage solidaire intégrant une activité d'insertion par l'activité économique. Le garage propose entretien, réparation, location et vente de véhicules. Il contribue également au dispositif «Velo's Cool», destiné aux collégiens et lycéens, en partenariat avec la Communauté de communes du territoire de Lunéville à Baccarat. Cette dernière fournit aux jeunes quelque 100 vélos et kits de sécurité, l'entretien et la maintenance étant assurés par Ines sois mobile, avec un service de dépannage sous 10 minutes. L'association propose aussi des ateliers d'auto-réparation aux jeunes. Sur le même principe, elle assure l'entretien des 42 voitures électriques en autopartage public du territoire.

📍 [Site internet](#)

## Transport «solidaire», «à la demande» et transport d'utilité sociale

En complément des services de transport régulier et à la demande qui relèvent de la compétence exclusive des collectivités autorités organisatrices de la mobilité (AOM/AOMR), certaines plateformes sont amenées à proposer des services de transport dit «à la demande et solidaire». Ce type de service, qui relève du transport privé, est proposé ponctuellement aux personnes ne pouvant accéder à aucune autre solution adaptée de mobilité, ou en situation d'urgence : entretien d'embauche, premiers jours d'un emploi ou d'une formation. Les trajets sont adaptés aux besoins individuels ou collectifs.

Par ailleurs, les plateformes peuvent également assurer un service de transport d'utilité sociale (TUS) pour fournir une solution de déplacement à des personnes dont l'accès aux transports publics collectifs ou particuliers est limité du fait de leurs revenus ou de leur localisation, en zone rurale plus particulièrement. Les conditions d'accès des bénéficiaires sont réglementées depuis 2019.<sup>30</sup>

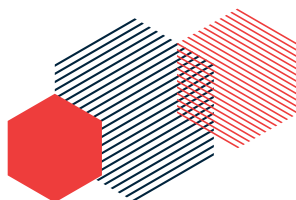


### Focus sur

#### TRANS'BOULOT - MOSELLE —

En Moselle, Trans'Boulot transporte depuis 20 ans, 24 h/24, 7 j/7 et 365 jours par an des personnes en rupture de mobilité, pour les aider à rejoindre leur emploi à des horaires atypiques : restauration, zones commerciales, industrielles, etc. Ce service de transport d'utilité sociale (TUS), s'appuie sur une flotte de 30 véhicules et 70 salariés, dont 60 en insertion par l'activité économique, qui transportent plus de 600 personnes pour 800 000 km par an. Les bénéficiaires y accèdent principalement sur prescription, adhèrent au service et participent à hauteur de 50 % du coût réel des trajets. Les subventions ne suffisant plus à couvrir les frais de fonctionnement, Trans'Boulot dédie environ 15 % de son activité au secteur marchand via l'accès aux marchés à clauses sociales d'insertion.

🔗 [Site internet](#)



## Covoiturage solidaire

Plusieurs plateformes intègrent le covoiturage dans leur panel de solutions. Elles mobilisent dans ce cadre leur fonction d'animation territoriale, en mettant en relation des personnes non autonomes en mobilité avec des actifs conducteurs pour partager leur trajet.

Dans certains cas, une voiture est mise à disposition pour organiser le covoiturage entre des bénéficiaires disposant du permis de conduire et d'autres n'en disposant pas, pour se rendre sur une même zone d'activité ou chez le même employeur, mutualisant leur déplacement.

### Focus sur

#### MOBILEX - BAS-RHIN —

À l'occasion de l'implantation d'une unité de logistique en bordure de frontière allemande, non desservie par les transports en commun, Mobilex a organisé un système de covoiturage pour favoriser l'accès aux 2000 emplois proposés à des publics non détenteurs d'une solution individuelle de déplacement. Les participants à des ateliers collectifs «mobilité et emploi» bimensuels menés avec un conseiller Pôle Emploi spécialisé sur le transfrontalier ont été invités à en bénéficier. Mobilex s'est chargée de constituer les équipages, en mettant à leur disposition une voiture et une carte de carburant. Les équipiers non-détenteurs du permis ou d'un véhicule ont été accompagnés en parallèle pour être autonomes sous 4 mois et devenir à leur tour conducteurs. 70 postes ont été pourvus dans ce cadre.

🔗 [Site internet](#)





## Micro-crédit personnel

Le microcrédit personnel est un prêt destiné aux personnes exclues du crédit bancaire classique : personnes à faibles revenus, bénéficiaires de minima sociaux, demandeurs d'emploi. Son octroi ne nécessite pas de conditions de revenus définies, mais est conditionné par un projet personnel, visant à une insertion sociale ou professionnelle.

Depuis 2021, l'État a mis en place un microcrédit «véhicules propres» pour les foyers modestes. De nombreuses plateformes de mobilité aident leurs bénéficiaires dans leur demande de prêt, principalement pour faciliter le financement du permis de conduire, une réparation ou l'achat d'un véhicule. Les sommes empruntées peuvent atteindre 5000 €, pour une durée maximale de remboursement de 5 ans.

### Focus sur

#### MOBILITÉ 2B - HAUTE-CORSE —

La plateforme Mobilité 2B propose, parmi ses nombreux services, une aide à l'obtention de microcrédits personnels. Elle fournit dans ce cadre une information sur ce dispositif, accueille les personnes désirant contracter un emprunt et pré-instruit la demande de prêt. Elle transmet ensuite cette dernière, pour avis, à l'UDAF<sup>31</sup>. Enfin elle assure le suivi des remboursements mensuels.

● [Site internet](#)

## TYPOLOGIE DES SERVICES PROPOSÉS PAR LES PLATEFORMES DE MOBILITÉ<sup>32</sup>

TYPE DE SERVICE	PROPORTION DE PLATEFORMES PROPOSANT CE SERVICE
Formations et ateliers pédagogiques, dont vélo-écoles (12 %)	79 %
Diagnostic individuel et parcours mobilité	78 %
Location solidaire de véhicules	73 %
Accès au permis de conduire via une pédagogie adaptée	66 %
Garage solidaire	45 %
Transport solidaire et transport d'utilité sociale	21 %
Micro-crédit personnel	19 %
Covoiturage solidaire	5 %



## 6 -

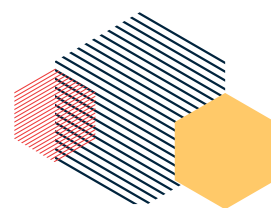
# QUEL EST L'ÉCOSYSTÈME DES PLATEFORMES ?

Les plateformes de mobilité sont des dispositifs multi-partenariaux qui contribuent au développement des politiques territoriales de mobilité, d'action sociale et d'emploi. Un ensemble de partenaires, qu'ils soient prescripteurs, financeurs ou opérateurs, intègrent leur écosystème pour soutenir et bénéficier de leur activité. On notera que les collectivités y occupent une place importante, puisqu'elles peuvent contribuer financièrement, mais aussi donner une ambition et proposer un portage politique déterminants.

## LES PARTENAIRES PRESCRIPTEURS

Les publics accueillis par les plateformes étant majoritairement inscrits dans des parcours d'insertion sociale ou professionnelle, ils sont orientés vers les plateformes sur prescription. Les partenaires prescripteurs sont des structures publiques, parapubliques ou issues de l'économie sociale et solidaire, qui accompagnent des personnes pour l'accès ou le retour à l'emploi, l'insertion sociale, le maintien en autonomie, la lutte contre l'isolement, etc. Les plus grosses plateformes collaborent avec des dizaines de prescripteurs différents, parfois jusqu'à une centaine.

- **Structures d'insertion socio-professionnelle** : Pôle Emploi, Missions locales, Maisons communales et intercommunales de l'Emploi, Plans Locaux pour l'Insertion et l'Emploi (PLIE), structures d'insertion par l'activité économique, Cap Emploi, Caisse d'allocations familiales (CAF)...
- **Structures accompagnant les personnes âgées ou handicapées** : services et dispositifs départementaux tels que les conseils départementaux de la citoyenneté et de l'autonomie (CDCA), les Maisons Départementales pour les Personnes Handicapées (MDPH), les services de l'Allocation Personnalisée d'Autonomie (APA), les Centres Locaux d'Information et de Coordination (CLIC); l'Association pour l'insertion sociale et professionnelle des personnes handicapées (ADAPT), Cap Emploi, l'Agefiph (Association de gestion du fonds pour l'insertion professionnelle des personnes handicapées); les Caisses d'assurance retraite et de la santé au travail



## ZOOM

### Le principe de prescription

consiste pour ces acteurs à déléguer à la plateforme la prise en charge du volet mobilité du parcours d'insertion d'une personne. Concrètement, le prescripteur (généralement un conseiller insertion, emploi ou formation) identifie la mobilité comme un frein au parcours d'insertion d'une personne, rédige une fiche de prescription et oriente la personne vers la plateforme pour un diagnostic mobilité. Le plan d'action qui en découle est partagé avec le prescripteur, et peut déclencher un financement pour la réalisation d'une action mobilité. Ce principe de prescription est donc engageant, autant pour le bénéficiaire que pour le prescripteur et la plateforme. On notera que la prescription n'est pas systématique et que d'autres moyens de recours aux services existent.

(CARSAT), mutuelles et caisses complémentaires; mais aussi les Clubs séniors et amicales des retraités, centres socio-culturels, résidences pour personnes âgées, EHPAD avec accueil de jour, services d'aide à domicile.

- **Structures accompagnant plus globalement les personnes en situation de précarité** : Centres communaux d'action sociale (CCAS), Maisons des jeunes et de la culture (MJC), Foyers de jeunes travailleurs, Régies de quartier, Associations de services à la personne, Écoles de la deuxième chance, Etablissement et service d'aide par le travail (ESATs), Union Départementale des Associations Familiales (UDAF)...

## LES PARTENAIRES OPÉRATIONNELS

Ils interviennent en appui des plateformes de mobilité pour proposer un service adapté aux besoins des publics accueillis.

- **Opérateurs de mobilité locaux** : auto-écoles classiques et solidaires, garages solidaires, vélo-écoles, loueurs solidaires de véhicules (voitures, deux-roues motorisées, vélos classiques et à assistance électrique,...), opérateurs publics et privés de transport et de mobilité, opérateurs de service en libre-service sans borne (free floating)
- **Organismes de formation** : formations au permis, à la langue française, ateliers collectifs...
- **Structures bancaires** au titre du micro-crédit
- **Bénévoles** : professionnels qui font profiter la plateforme de leur expérience, personnes prises en charge pour lesquelles le bénévolat fait partie intégrante du processus de réinsertion, retraités de l'Éducation Nationale, etc.

## LES PARTENAIRES FINANCIERS

Les plateformes de mobilité accueillent des publics peu ou non solvables. Leur activité nécessite donc structurellement un apport financier provenant d'acteurs extérieurs, publics essentiellement, parfois privés.

- **Acteurs publics européens** : Europe, en particulier Fonds social européen (FSE)
- **Acteurs publics nationaux** : Pôle Emploi, Politique de la Ville
- **Acteurs publics territoriaux** : Conseils régionaux, Conseils départementaux, intercommunalités, communes, services déconcentrés de l'État, agences locales Pôle Emploi
- **Acteurs privés** : fondations, entreprises, associations...



# TÉMOIGNAGES

## DE PARTENAIRES DE L'ÉCOSYSTÈME DES PLATEFORMES



Découvrez ici quelques témoignages de partenaires qui contribuent au développement des plateformes de mobilité, à l'échelle nationale et/ou locale.

Tous participent de l'écosystème des plateformes et ont engagé avec elles une relation de réciprocité mutuellement bénéfique, à travers plusieurs rôles complémentaires tels que le financement, la prescription, la co-réalisation ou le développement territorial.



### PÔLE EMPLOI

CARLE BALDACCI,  
CHEF DE PROJET MOBILITÉ  
ET LOGEMENT

[Site internet](#)

Les plateformes de mobilité permettent aux demandeurs d'emploi d'identifier les meilleures actions à mener pour lever les freins à l'emploi liés à la mobilité, en particulier les difficultés psychosociales et cognitives qui nécessitent un accompagnement adapté. Elles jouent un rôle central dans les territoires et Pôle emploi s'appuie sur leur expertise pour renforcer l'accès des plus fragiles à une mobilité autonome. Parallèlement nous déployons des aides financières – frais de déplacement, d'hébergement ou de restauration, ou encore contribution au financement du permis B<sup>33</sup> – pour contribuer à lever les freins à la mobilité des demandeurs d'emploi.



### PRÉFECTURE DE HAUTE-CORSE

LAURELINE ROUX,  
DÉLÉGUÉE DU PRÉFET DANS  
LES QUARTIERS PRIORITAIRES  
DE LA POLITIQUE DE LA VILLE

[Site internet](#)

Notre cofinancement de la plateforme Mobilité 2B dans le cadre du contrat de ville répond à un enjeu d'équilibre entre les habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville et les autres habitants du territoire. La plateforme est un outil qui permet à d'autres outils de fonctionner, en apportant des solutions à différents besoins. Au-delà de l'accès à l'emploi, qui est assez évident, ces besoins sont très variés. Mobilité 2B pourrait, par exemple, intervenir en appui d'un dispositif de réussite éducative sur Bastia, pour résoudre la très forte difficulté d'accès des enfants aux activités proposées, du fait des contraintes d'organisation de leurs familles. Il en va de même pour aider certains habitants à honorer des RV médicaux ou pour lever l'un des nombreux freins que rencontrent les jeunes dans leur parcours d'insertion. Pour eux, le fait que la mobilité ne soit plus un obstacle est une forme de soulagement.

## TÉMOIGNAGES DE PARTENAIRES DE L'ÉCOSYSTÈME DES PLATEFORMES



La mobilité est l'un des chantiers de la stratégie départementale d'insertion. Plusieurs acteurs proposent des solutions depuis des années, mais leur activité ne couvrait pas tout le territoire. Par ailleurs le besoin de renforcer leur collaboration avec l'ensemble des prescripteurs a été identifié. Le Conseil départemental a donc décidé d'animer directement un dispositif de 6 plateformes, avec un choix politique fort, puisque toute personne en situation d'insertion professionnelle ou socio-professionnelle peut être accompagnée. 9 conseillères en mobilité accueillent ainsi plus de 700 personnes par an, en partenariat avec un vaste écosystème de prescripteurs. Le Département contribue au dispositif au titre des budgets insertion et jeunesse, en complément de financements de la région et du FSE, et mobilise les collectivités, dont celles qui ont pris la compétence mobilité, en vue de pérenniser le dispositif.



Notre partenariat avec Wimoov permet de proposer à des seniors « actifs » et des personnes âgées « à risque » évalués GIR<sup>34</sup> 4 à 6 des actions de sensibilisation, prévention et adaptation en mobilité. Il s'agit par exemple de réorienter les seniors en déprise de la voiture vers des solutions comme les transports en commun, l'entretien de la marche ou le test d'un triporteur. Wimoov organise des actions de groupes dans différents lieux d'accueil des seniors, nous disposons sur Mérignac de quatre « restaurants seniors », d'un relai des aidants, de dix centres d'animation et de deux résidences autonomie. Des visites à domicile sont aussi proposées pour réaliser des diagnostics mobilité. L'association nous aide à sensibiliser les équipes du CCAS et nos partenaires locaux, car les seniors n'abordent pas facilement la question de la mobilité, c'est plus dans l'échange avec eux que le sujet peut émerger. Il faut du cousu main, pour faire sortir les personnes de leur zone de confort !



Nous vivons sur un vaste territoire de 61 communes, à majorité rurale. Les difficultés de mobilité y sont transversales : territoire peu dense, dépendance à la voiture, offre de transport limitée. Ces difficultés ne sont donc pas seulement le fait des personnes en insertion. La plateforme de mobilité Ouest Béarn, qui a été créée sous l'impulsion du PLIE, nous a aidés, nous élus, à réagir face à cette lourde problématique. D'abord en nous appropriant mieux ce que peut proposer une plateforme de mobilité, mais aussi en nous aidant à élaborer une feuille de route. Notre décision de prendre la compétence mobilité y est très liée, et dans un avenir proche la plateforme sera en co-animation avec la Communauté de communes du plan de mobilité simplifié.

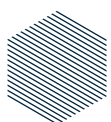
## TÉMOIGNAGES DE PARTENAIRES DE L'ÉCOSYSTÈME DES PLATEFORMES



### MISSION LOCALE DE L'ARRONDISSEMENT DE DIJON - CÔTE D'OR

FLORENCE MULLER, RESPONSABLE  
PLATEFORME MOBILITÉ

[Site internet](#)



La plateforme de mobilité de l'arrondissement de Dijon est portée par la Mission Locale depuis sa création en 2014. «C'est un choix politique du président de l'époque, qui souhaitait orienter le projet directement dans l'intérêt de jeunes en précarité, pour qui devenir autonomes dans leur mobilité est un enjeu essentiel». Les conseillers de la Mission Locale peuvent ainsi les orienter directement vers la plateforme, dans un parcours qui associe réponses immédiates (par exemple louer un scooter pour accéder à un premier emploi) et projets de long terme (être autonome et multimodal, accéder à un emploi pérenne). «La plateforme est de ce fait aussi destinataire des valeurs de la Mission Locale : solidarité, respect de l'engagement».



Les plateformes de mobilité, les garages solidaires et les auto-écoles sociales contribuent à l'amélioration des conditions de mobilité des salariés intérimaires. Ces structures sont membres du réseau de partenaires du FASTT et font ainsi partie intégrante de notre offre de service pour faciliter l'accès et le maintien en emploi des salariés intérimaires : location de véhicules (jusqu'à 60 jours par an), réparation de véhicules, dispositif « Atouts Permis ». Notre partenariat avec les plateformes de mobilité permet aux intérimaires de bénéficier de diagnostics individualisés, d'une pédagogie adaptée et d'un accompagnement personnalisé tout au long de leur parcours. Leur vue à 360° des besoins sur les territoires nous est très utile pour améliorer les solutions de mobilité que nous proposons.

### FONDS D'ACTION SOCIALE DU TRAVAIL TEMPORAIRE (FASTT)

AMÉLIE PAJOT,  
CHEFFE DE PROJETS  
INNOVATION & DÉVELOPPEMENT

[Site internet](#)



# 7 -

## QUEL EST LE MODÈLE ÉCONOMIQUE DES PLATEFORMES EXISTANTES ?

**Le modèle économique des plateformes est plus le fruit d'un modèle « de fait » que d'un référentiel. Très lié à l'écosystème partenarial, il peut varier significativement d'une plateforme à une autre, mais reste fortement dépendant de financements publics.**

### Des budgets de fonctionnement plus que d'investissement

Les dépenses de fonctionnement concernent essentiellement :

- Les dépenses de personnel (jusqu'à plus de 50 % du budget);
- Les frais de gestion (location des locaux, assurances, entretien du matériel...);
- Les frais de fonctionnement des services mis en place;
- Les dépenses d'amortissement;
- Les dépenses de communication et d'actions de sensibilisation.

Les dépenses d'investissement représentent une part mineure, de l'ordre de 10 %, du budget d'une plateforme. Hors investissement initial pour le montage opérationnel de la plateforme (meubles, matériel informatique, outils pédagogiques), elles portent principalement sur l'achat et le renouvellement de matériel de transport. La location sociale de véhicules, notamment, est soumise à l'usure, à l'accidentologie et au vol.

### La difficile équation de l'équilibre budgétaire

L'offre de services étant dédiée à des publics économiquement fragiles, la participation financière de ces derniers reste symbolique. Pour atteindre l'équilibre budgétaire, les plateformes ne peuvent donc compter sur l'autofinancement et consacrent une part importante de leur activité à la recherche de financements extérieurs. Si ces ressources se classent dans trois catégories – la subvention par conventionnement, la prestation et le don –, la réalité est plus complexe. Les plateformes peuvent ainsi être financées selon diverses modalités.

### Les financements en fonction de l'activité

- La subvention :
  - Par convention d'objectifs : obtenue en direct ou par appel à projets, elle finance l'accueil d'un volume donné de bénéficiaires selon leur profil. Pour pouvoir financer l'accueil à la fois de demandeurs d'emploi inscrits à Pôle Emploi, de bénéficiaires du RSA, de jeunes de moins de 26 ans et de seniors en perte d'autonomie, une plateforme devra ainsi disposer de quatre conventions différentes
  - Au service : elle est déclenchée pour la prise en charge de bénéficiaires au titre d'un service donné, par exemple la formation au permis de conduire ou une location de véhicule — le bénéficiaire peut disposer en complément d'un financement individuel
- La prestation : elle consiste également en l'accueil d'un volume donné de bénéficiaires d'un certain profil, mais est définie par un marché public, sur appel d'offres

### La contribution au dispositif global sous forme de subvention ou de marché

- Par financement européen, en l'occurrence le Fonds Social Européen (FSE), mobilisable en 2021 soit par son axe 1 (faciliter l'accès à l'emploi), soit par son axe 3 (promouvoir l'inclusion sociale et lutter contre la pauvreté)
- Par appel à projet territorial, souvent à l'initiative d'un département
- Plus rarement par marché public
- Les financements plus structurels peuvent également provenir des certificats d'économies d'énergie (CEE) qui obligent les fournisseurs d'énergie à réaliser des économies d'énergie via le financement d'actions en faveur de la réduction de la consommation énergétique.

Le financement dans ce cas porte sur l'accompagnement à une mobilité plus durable des bénéficiaires des dispositifs sociaux proposés par ces plateformes.

#### Le financement privé

- Dons d'entreprises ou de particuliers,
- Financement par mécénat (fondations d'entreprises),
- Financement en nature.

#### De nombreuses difficultés à surmonter

Principales sources de financement des plateformes, les subventions par conventions sont contraintes par une enveloppe budgétaire non-extensible et peuvent ne pas être reconduites d'une année sur l'autre. Par ailleurs, elles diffèrent selon les territoires, les moyens, la vision stratégique et le volontarisme des financeurs ou de leurs antennes locales.

La recherche chronique de financements est en soi une forme de frein au développement des plateformes de mobilité, qui doivent chaque année monter jusqu'à une vingtaine de dossiers de demandes de financement. Un morcellement qui génère des charges de personnel qualifié (au minimum entre 0,5 et 1 ETP consacrés à cette activité) et pèse sur l'organisation des structures.

Enfin, les financements européens sont souvent très tardifs à parvenir (souvent plus de 18 mois après l'accord de principe) et créent des difficultés de trésorerie en décalage avec la mission et le roulement des structures concernées. Dans de nombreux cas, les collectivités partenaires des plateformes, notamment les Conseils départementaux, doivent prendre le relais.

## TROIS MODÈLES OBSERVÉS DEPUIS 20 ANS

### L'initiative privée

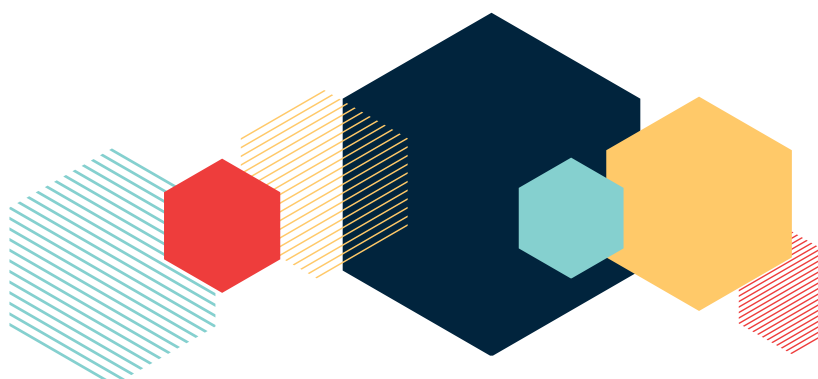
Généralement issue du secteur privé associatif social, elle naît de l'engagement de citoyens ou de professionnels, souvent en réseau. Ces initiatives «servent» leur territoire et les différents organismes qui les financent, qui leur délèguent par voie de subvention la prise en charge des besoins de mobilité atypiques de publics en difficulté.

### L'initiative «sous l'égide» d'une institution publique

Ce modèle, observé sur plusieurs départements ou agglomérations urbaines, consiste pour l'acteur public à organiser le regroupement de plusieurs opérateurs de mobilité dans un dispositif collectif multi-services de mobilité qu'il coordonne ou dont il délègue la coordination. Le financement est assuré par plusieurs dispositifs complémentaires.

### L'initiative «sur commande» d'une institution publique

Des Conseils départementaux, notamment, ont initié des appels à projets destinés à développer des plateformes départementales de mobilité pour l'emploi. Cette forme de commande publique répond à plusieurs objectifs : l'harmonisation et la coordination des interventions des acteurs sociaux de la mobilité du territoire ainsi que leur pérennisation ; l'optimisation des moyens mise en œuvre ; la constitution d'une porte d'entrée unique aux prescripteurs du territoire pour une prise en charge cohérente des publics fragiles.



# QUELQUES PISTES DE SOLUTIONS POUR UN MODÈLE ÉCONOMIQUE RENFORCÉ



## PROPOSER UN SERVICE LUCRATIF POUR ÉQUILIBRER L'OFFRE

INES SOIS MOBILE — MEURTHE-ET-MOSELLE

Issue d'une structure d'insertion pour l'activité économique créée en 1989, Ines sois mobile est aujourd'hui l'une des structures du Groupe Économique Solidaire (GES) du Lunévillois. L'association a développé un modèle économique innovant pour son activité de garage solidaire, qui offre 50 % de réduction sur les coûts de main d'œuvre et 30 % sur les pièces détachées pour les publics bénéficiant d'une prescription sociale. Ces réductions sont financées en propre, sans aucune subvention. Elle intègre par ailleurs un Atelier Chantier d'Insertion, qui nécessite un encadrement expérimenté afin d'offrir des prestations de qualité similaire à celles d'un garage classique.

Pour parvenir à l'équilibre économique dans ce contexte, Ines sois mobile s'appuie sur plusieurs atouts :

- Le GES loue son bâtiment tout équipé à l'association, pour l'équivalent d'un bâtiment nu sur le territoire.
- Elle a fiscalisé son activité afin de pouvoir l'inscrire dans le champ concurrentiel : quatre clients classiques permettent ainsi d'accueillir un client sur prescription, à coûts réduits. 130 personnes en difficulté bénéficient du service chaque année.
- Plusieurs structures du territoire lui confient l'entretien de leurs véhicules, et contribuent ainsi solidairement au dispositif.



## FAVORISER L'INSERTION POUR CONTRIBUER AU MODÈLE ÉCONOMIQUE

PLATEFORME DU PAYS DE MORLAIX — FINISTÈRE

Si sa finalité reste de rendre autonomes ses bénéficiaires par des actions de formation et d'accompagnement, la plateforme du Pays de Morlaix organise un dispositif de transport micro-collectif pour apporter une réponse immédiate aux besoins d'accès à l'emploi. Ce transport est accessible sur prescription et à condition que ni le transport public, ni un trajet en covoiturage ne puissent traiter le besoin.

Transportant environ 300 personnes par an pour 300 000 km, ce service nécessite 370 K€ de dépenses. La participation des bénéficiaires, très réduite, apporte 12 K€ de recettes. Pour équilibrer le dispositif, le transport est opéré par 13 chauffeurs en chantier d'insertion, ce dernier générant 265 K€ d'aides de l'État. Le différentiel est financé par la consolidation du budget avec celui de l'ensemble de la plateforme, soutenue en particulier par le Conseil départemental, le FSE et les trois Communautés du Pays de Morlaix, au titre du développement économique du territoire. Le dispositif articule donc un appui au développement économique local, l'accompagnement de personnes en insertion et l'emploi en insertion de chauffeurs qui peuvent prétendre aux métiers de la conduite à l'issue de leur parcours.



## INTÉGRER UNE DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC

WIMOOV — NATIONAL

Deux des plateformes Wimoov sont intégrées à une délégation de service public (DSP). Après 7 années de collaboration sur le territoire de la Communauté d'Agglomération de Saint-Avold (Moselle, 55 000 habitants), Wimoov a intégré en 2020 la DSP transports opérée par Transdev. La décision, politique, de basculer en DSP a été accélérée par le vote de la LOM, afin d'intégrer un axe stratégique « mobilité inclusive » à la politique mobilité du territoire. Grâce à un budget fixe sur 7 ans, Wimoov peut se consacrer intégralement à la réalisation des objectifs du marché, plutôt qu'au financement de la plateforme.

Sur la Métropole européenne de Lille, Keolis, titulaire de la DSP transports, collabore avec Wimoov pour mieux répondre aux objectifs fixés par la Métropole en matière de mobilité inclusive. Co-construite de 2017 à 2019, l'intervention de Wimoov est étroitement liée aux activités de Keolis, le but premier étant de faire connaître et reconnaître l'offre publique existante auprès d'un public qui en est souvent éloigné - Keolis et Wimoov partagent ainsi par exemple plusieurs implantations locales. Grâce à un budget de 250 K€ par an (sur 7 ans), la plateforme peut accompagner 1000 bénéficiaires.





## 8 -

# QUELLE MÉTHODOLOGIE POUR MONTER UNE PLATEFORME DE MOBILITÉ ?

La méthodologie présentée s'appuie sur les recommandations de porteurs et partenaires de plateformes de mobilité, issues de leur expérience de terrain. Elle vise à répertorier les principales étapes à prendre en compte afin d'optimiser les chances de succès d'un projet de plateforme de mobilité.


## LES 7 ÉTAPES POUR DÉVELOPPER UNE PLATEFORME DE MOBILITÉ

---


- 1. RÉALISER UN DIAGNOSTIC PARTAGÉ DES BESOINS DU TERRITOIRE**
  - 2. DÉFINIR UNE STRATÉGIE D'ACTION PRÉ-OPÉRATIONNELLE**
  - 3. DÉFINIR LE MODÈLE ÉCONOMIQUE**
  - 4. CHOISIR LE BON STATUT JURIDIQUE**
  - 5. PRÉPARER L'OUVERTURE DE LA PLATEFORME AUX PUBLICS**
  - 6. PÉRENNISER L'ACTIVITÉ**
  - 7. ÉVALUER L'ACTIVITÉ**
- 


### AVEC LES TÉMOIGNAGES ET RECOMMANDATIONS DE

 **Thomas Chevillard**, directeur d'[AFODIL](#) - Maine-et-Loire

 **Didier Lucas**, directeur de [Mobilex](#) - Bas-Rhin

 **Thomas Leclerc**, directeur régional Nouvelle-Aquitaine, [Wimoov](#) - National

 **Yann Henry**, directeur de [Transport Mobilité Solidarité](#) - Bouches-du-Rhône

 **Jérôme Dartailh**, responsable du service Insertion, [Conseil Départemental du Puy-de-Dôme](#)

# 1. RÉALISER UN DIAGNOSTIC PARTAGÉ DES BESOINS DU TERRITOIRE

La première étape d'une création de plateforme consiste en la réalisation d'un diagnostic partagé des besoins de mobilité des publics fragiles sur le territoire retenu. L'objectif est double : positionner la future plateforme en cohérence avec les politiques, démarches et réflexions menées par les acteurs institutionnels et professionnels sur le sujet, et permettre une bonne appropriation du projet par les acteurs qui auront à s'y impliquer.

Le diagnostic porte notamment sur :

- Les usages des habitants en matière de mobilité, avec un focus sur les freins aux déplacements
- Le recueil des besoins des acteurs qui accompagnent les publics fragiles
- Le recensement des moyens publics, privés et associatifs existants (offre de transport, aides financières) et des acteurs qui les portent
- L'identification des besoins non satisfaits en matière de mobilité : accès à l'emploi (typologie des projets de recrutement, desserte géographique, horaires d'embauche, niveau de mobilité nécessaire), accès à la santé et aux services
- Une préfiguration du territoire d'intervention pertinent de la future plateforme
- La capacité du candidat au portage d'une plateforme à la mettre effectivement en œuvre : un responsable de plateforme de mobilité est à la fois un chef de projet, un entrepreneur et un gestionnaire

Un processus de co-construction, ou a minima un cycle de concertation avec les parties prenantes est conseillé durant cette étape.

« Il faut identifier la bonne échelle; la réalité des déplacements quotidiens des personnes les amène à sortir des frontières administratives, par ailleurs le chef de file sur l'insertion restant le département, l'échelle départementale, voire inter-départementale, est donc probablement la plus pertinente. On peut espérer que les bassins de mobilité introduits par la Loi correspondent à cet enjeu. » **T.C.**

« La comparaison entre les attendus des prescripteurs et l'offre préexistante met en évidence une connaissance partielle; il n'est pas toujours nécessaire de créer une nouvelle offre de service, il est donc important de s'assurer au préalable de ce qui existe et le cas échéant renforcer la communication et la mise en relation. » **D.L.**

« Bien définir le référentiel géographique est important, dans la logique des bassins de mobilité de la LOM, il s'agit de faire un "pont de mobilité" entre les différentes zones du territoire. Où a-t-on le plus besoin de la plateforme? La plateforme est aussi un moyen de réaliser le diagnostic. Il n'est pas nécessaire de l'avoir entièrement finalisé pour se lancer. » **T.L.**

« Il est essentiel de tenir compte des spécificités d'un territoire : dans notre cas, Port Saint-Louis, Les Saintes Maries de la Mer ou Marseille, ce sont trois contextes totalement différents. » **Y.H.**



## 2. DÉFINIR UNE STRATÉGIE D'ACTION PRÉ-OPÉRATIONNELLE

Le diagnostic réalisé permet de cerner les besoins à traiter en priorité, et en conséquence les publics cibles de la plateforme et les actions à mettre en place.

Sur cette base, la stratégie d'action pré-opérationnelle doit permettre de définir :

- Les principes de fonctionnement de la plateforme : publics à accueillir, conditions de prise en charge (sur prescription ou non), partenaires à associer
- Les actions clés et les conditions d'accueil du public ciblé
- Les conditions de réalisation des services de mobilité : typologie, dimensionnement, matériel nécessaire, coût, acteur(s) porteur(s)
- Le lieu d'implantation de la plateforme et son déploiement sous forme de permanences chez des partenaires
- Les modalités de sensibilisation, voire de formation, des référents mobilités chez les partenaires prescripteurs pressentis
- Les agréments nécessaires pour mener certaines activités : création d'une auto-école à statut associatif, octroi de microcrédits en propre, prestations de formation professionnelle, support d'une activité d'insertion par l'activité économique, transport d'utilité sociale

« Les porteurs de projets doivent demander aux collectivités ce qu'elles attendent d'une plateforme, et faire preuve de pédagogie, à la fois sur le fond, c'est-à-dire tout ce qui présente un frein à la mobilité et donc à l'insertion, et sur la forme, c'est-à-dire avec quelles méthodes on peut répondre aux besoins des territoires. » **Y.H.**

« Le rôle principal de la plateforme est de faire en sorte que ceux qui portent des services soient les plus efficaces possibles, avec diversité et complémentarité; on est l'engrenage qui facilite le fonctionnement d'un collectif, en appui sur une gouvernance transparente quant aux rôles de chacun et aux processus de décision. » **T.L.**

« Avant la mise en place du marché et la coordination par la Plateforme mobilité 63, il a été nécessaire de faire beaucoup de concertation avec les associations locales. Notre rôle a été de les aider à se structurer et à travailler ensemble, et de ce fait on a pu densifier l'offre et surtout approcher une réponse homogène partout sur le territoire. » **J.D.**

### 3. DÉFINIR LE MODÈLE ÉCONOMIQUE

L'objectif de la définition du modèle économique est d'équilibrer un premier budget pluriannuel et d'orienter le choix du statut juridique.

Doivent être définies :

#### Les charges

- Coût des services de mobilité en investissement et en fonctionnement
- Coût de l'installation physique de la plateforme (matériel nécessaire, achat ou location des locaux)
- Charges en ressources humaines
- Frais de gestion (assurances, entretien du matériel...)

#### Les ressources

- Recettes : participations directes et indirectes (via des aides) des bénéficiaires
- Éventuelle activité commerciale annexe
- Financements publics et privés nécessaires

Un budget pluriannuel (3 ans a minima) sera établi sur ces bases, en intégrant une montée en charge progressive.

« Le marché attribué à la Plateforme mobilité 63 a nécessité de mobiliser du FSE, jusqu'à 60 % du budget selon les années. Le fait que le département soit commanditaire permet de faire l'avance de trésorerie, compliquée à assumer par l'association, et la libère du "back-office" FSE. » **J.D.**

« Il faut apporter des réponses aux besoins des publics en difficulté, mais il faut aussi asseoir un modèle économique solide. Une plateforme se gère beaucoup à l'énergie, il est essentiel de convaincre les collectivités que participer à son fonctionnement permet de disposer d'un savoir-faire précis. » **Y.H.**

« Le choix des services à développer et leur phasage de mise en œuvre sont déterminants. Les partenaires peuvent exprimer des attentes nombreuses, donc il est nécessaire de bien cibler, car ces attentes nécessitent des moyens qui conditionnent le modèle économique. Du côté du porteur de plateforme, il faut être cohérent entre les demandes de financements et le dimensionnement des services que la plateforme est en capacité de porter. »

**D.L.**

« Le modèle économique doit être proposé avec une grande transparence, la plateforme est un partenaire des acteurs qui la financent, et on partage les réussites et les éventuelles difficultés. Le financement doit être multiple, mais pour répondre à un même objectif global, en l'occurrence faire de la mobilité inclusive. On ne doit jamais être en situation de dire "non, nous ne pouvons pas accueillir tel public vulnérable"; le modèle doit permettre de le faire. » **T.L.**

## 4. CHOISIR LE BON STATUT JURIDIQUE

Pour proposer des services de mobilité et bénéficier de financements, une plateforme a besoin d'un statut juridique définissant son champ d'action. Plusieurs statuts (association loi 1901, société coopérative d'intérêt collectif, groupe économique solidaire...) sont adaptés aux configurations envisageables, leur détail est présenté en annexe.

Le modèle économique peut être étroitement lié au modèle juridique, puisque ce dernier est fonction :

- De l'éventualité d'une activité commerciale annexe aux activités sociales et solidaires (vente de véhicules par exemple) et donc d'une fiscalisation totale ou partielle de l'activité
- Des modalités d'implication et participation des financeurs, y compris dans les processus de décision : subventions, participations au capital, achats de prestations de service, donations...
- Du besoin de conforter une approche collective (ensembliser, association de plusieurs acteurs)
- Du souhait de recourir à la contribution de bénévoles

## 5. PRÉPARER L'OUVERTURE DE LA PLATEFORME AUX PUBLICS

Le montage opérationnel de la plateforme de mobilité passe par plusieurs axes :

- Recrutement et formation des salariés. Trois fonctions types constituent les équipes des plateformes : la direction et le développement, la coordination et la gestion des services et le conseil en mobilité.
- Construction des outils pédagogiques et d'accompagnement adaptés au territoire
- Obtention des agréments nécessaires à certaines activités
- Achat du matériel et implantation dans les locaux
- Mise en œuvre du maillage territorial en partenariat avec le réseau local
- Précision du fonctionnement opérationnel des services de mobilité : feuille de route et/ou organisation du partenariat avec les opérateurs locaux porteurs des services
- Mise en place de la prescription pour initier l'accueil des premiers bénéficiaires
- Définition d'une stratégie de communication : cibles, contenu et éléments de langage (services proposés, enjeux de mobilité des publics fragiles...), outils (site internet, numéro de téléphone, supports papiers et/ou numériques, etc.)

« Les outils existent, ils peuvent être adaptés, ce sont des accélérateurs de mise en œuvre. Appuyez-vous sur un réseau national et/ou local pour acquérir une légitimité et fédérer votre propre réseau de partenaires. Venez nous rencontrer! » **D.L.**

« Le point central c'est la création d'un réseau, en expliquant aux acteurs comment ils peuvent faire appel à la plateforme et en acculturant les milieux de l'insertion et de la mobilité aux différents enjeux. C'est ce qui est le plus complexe et c'est ce qui va faire que tout le dispositif va fonctionner. » **T.L.**

« Il faut être au clair sur les différentes missions d'une plateforme de mobilité : accompagner vers une plus grande autonomie en mobilité et mettre à disposition des moyens matériels directement ou grâce à des partenariats locaux. Une plateforme articule l'un et l'autre. » **T.C.**

## 6. PÉRENNISER L'ACTIVITÉ

La pérennisation d'une plateforme de mobilité requiert :

- Une adaptation continue du projet et des actions, afin que la structure ajuste ses réponses aux besoins en fonction de priorités définies collégialement avec les partenaires
- Une sensibilisation constante des prescripteurs pour une corrélation efficace entre leurs demandes, celles des employeurs, celles des bénéficiaires et les offres disponibles
- Une communication régulière auprès du public et des professionnels sur les actions proposées par la plateforme
- Un renforcement des liens avec les employeurs pour accompagner leurs démarches de recrutement

« Pour construire un projet solide à long terme, une des clés est de s'appuyer sur les acteurs et opérateurs locaux, qui œuvrent déjà sur les questions de mobilité : centres sociaux, entreprises d'insertion, associations, etc. » **T.C.**

« La création du marché a été une opportunité de renforcer et développer les activités des associations. Pour nous, il a fallu engager des moyens humains importants pour piloter un marché qui s'appuie sur une multiplicité d'actions différentes et nécessite des adaptations techniques régulières, y compris sur des choses très précises comme le nombre d'heures d'un parcours permis. » **J.D.**

« La plus belle réussite, c'est que dans tous les lieux où il y a de l'insertion, il y ait du conseil en mobilité, dans une logique de maillage. La première raison d'être d'une plateforme, c'est de capter le public qui est tenu à l'écart. » **T.L.**

« Les plateformes les plus solides sont celles qui réussissent à mobiliser et mutualiser des fonds liés au développement territorial, aux politiques d'insertion et de l'emploi, au développement économique, à la formation, et même aux politiques écologiques dès lors que le projet intègre cette dimension. » **D.L.**

## 7. ÉVALUER L'ACTIVITÉ

L'évaluation est souvent une condition nécessaire pour valider des financements.

Chaque année, la plateforme évalue l'ensemble des actions mises en place au cours des 12 mois précédents.

Cette étape est nécessaire à plusieurs titres :

- Évaluer la pertinence des actions mises en place et les réorganiser si nécessaire pour proposer des services toujours plus adaptés
- Justifier des actions engagées et des dépenses effectuées auprès des partenaires opérationnels et financeurs
- Mesurer les impacts et les externalités positives produits par la plateforme

Prévoir des indicateurs de moyen-long terme est également important : une plateforme traite de parcours de vie de publics fragiles qui peuvent évoluer lentement (pour les bénéficiaires, la mobilité n'est qu'un des sujets à gérer), les résultats ne sont donc pas toujours immédiats.

L'évaluation peut porter sur **quatre thématiques** :

### Le suivi des prescriptions

- Nombre de prescriptions par profil de public accueilli (demandeurs d'emploi, bénéficiaires du RSA, personnes âgées, etc.)
- Origine des prescriptions : géographique et par type de prescripteur

### Les caractéristiques des publics reçus

- Profil du public reçu : âge, niveau de formation, situation socioprofessionnelle, secteur d'activité recherché...
- Profil des pratiques de mobilité des publics en situation initiale : équipement disponible, compétences acquises, compétences manquantes...

### L'accompagnement proposé

- Nombre de diagnostics individuels mobilité réalisés
- Nombre et type de services de mobilité mis en place
- Profil et volume des publics ayant bénéficié de chaque service

### Les résultats obtenus par la plateforme

- Cohérence entre l'objectif d'accompagnement fixé lors du diagnostic initial et la situation du bénéficiaire à sa sortie du dispositif
- Nombre de bénéficiaires ayant pu accéder à l'emploi ou à la formation
- Nombre de bénéficiaires ayant pu maintenir leur emploi ou leur formation
- Motifs de sortie d'accompagnement : accès à un emploi stable, achat de véhicule, obtention du permis...
- Progression des pratiques de mobilité et plus globalement de l'autonomie des bénéficiaires
- Mesure des effets levier d'une offre (et donc de l'efficacité de l'utilisation des moyens publics), selon qu'il y a accompagnement dédié ou non

« Le plus important, ce sont les indicateurs d'impacts. Les indicateurs chiffrés sont assez faciles à mesurer. Une plateforme est à 80 % un outil pédagogique, mesurer cet impact est le plus compliqué. Comment arguer du rôle d'une plateforme en tant que maillon d'un parcours de retour à l'emploi ? C'est ce qui nous est demandé par certains partenaires pour obtenir une pérennisation de nos financements, et c'est un réel enjeu. » **T.L.**

« Il est complexe de mesurer la "motilité", nous devons nous-mêmes apporter des réponses sur ce plan. L'évaluation, ce sera aussi demain la prise en compte du fort enjeu de l'écomobilité. La mobilité solidaire est le volet social et économique de la mobilité durable. On doit savoir comment accompagner les publics en fragilité dans un contexte en évolution constante, par exemple les Zones à Faibles Émissions [ZFE] vont concerner très directement de nombreuses personnes précaires. » **D.L.**







## NOTES

1. Élaborée par le Laboratoire de la Mobilité inclusive depuis 2018, la cartographie interactive a pour vocation de recenser les opérateurs de plateformes de mobilité sur le territoire métropolitain. En janvier 2021, 161 opérateurs y figurent. Cette carte est hébergée sur le site du LMI et est mise à jour deux fois par an (nouvelles plateformes, actualisation de données...).
2. Maison des Jeunes et de la Culture
3. Unions Départementales des Associations Familiales
4. Centre d'Animation de la Vie Locale
5. Bassin de mobilité : échelle locale sur laquelle les mobilités quotidiennes s'organisent. La cartographie est définie par la région en concertation notamment avec les AOM et les départements (Article L. 1215-1 du code des transports).
6. Autorité organisatrice de la mobilité (AOM) et Autorité organisatrice de la mobilité régionale (AOMR) : acteurs publics qui assurent l'organisation de la mobilité, c'est-à-dire les intercommunalités (communauté de communes, communauté d'agglomération, communauté urbaine, métropole, syndicats mixtes qui se sont vus transférer la compétence - pôle d'équilibre territorial et rural, syndicat mixte de transport). On parle pour la région d'AOM régionale pour traduire sa compétence en matière de mobilité.
7. NB : s'applique également à l'Île-de-France
8. Pour en savoir plus, consulter les travaux du Laboratoire de la mobilité inclusive <https://www.mobiliteinclusive.com/ressources/etudes/> ainsi que ceux de l'Institut pour la ville en mouvement <https://www.ville-en-mouvement.com/fr/projets/mobilites-pour-linsertion>
9. Observatoire des mobilités émergentes, L'ObSoCo et Chronos
10. Observatoire National de la Politique de la Ville, mars 2019 — données INSEE
11. Direction des Études statistiques du ministère de la Santé et des Solidarités — mars 2018
12. Étude OpinionWay pour Osactu/Point
13. Étude 2017 Automobile Club Association
14. INSEE
15. Enquêtes 2013-2016 du Laboratoire de la mobilité inclusive
16. Ibid.
17. Fondation de France
18. INSEE
19. Étude ELABE-LMI « La mobilité et l'accès des Français aux services de la vie quotidienne », mai 2018
20. Agence nationale de lutte contre l'illettrisme, 2018
21. Fondation Nicolas Hulot pour la nature et l'homme
22. Baromètre des mobilités du quotidien 2020, Fondation Nicolas Hulot et Wimoov
23. Enquêtes 2013-2016 du Laboratoire de la mobilité inclusive
24. INSEE
25. Ibid.
26. Source : cartographie nationale des plateformes de mobilité 2021, Laboratoire de la mobilité inclusive
27. Périodes de mise en situation en milieu professionnel
28. Attestation scolaire de sécurité routière
29. Articles R.3131-1 à R3131-4 du code des transports
30. Décret n° 2019-850 du 20 août 2019 pris en application de l'article 7 de la loi du 29 décembre 2016 relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes : service réalisé par des associations à titre non onéreux excepté une participation au frais plafonnée à 0,32 €/km, bénéficiaires devant résider en zone rurale ou peu dense, ou avoir de faibles revenus (plafond de la complémentaire santé solidaire)
31. Union Départementale des Associations Familiales, convention de partenariat signée avec OPRA
32. Source : cartographie nationale des plateformes de mobilité 2021, Laboratoire de la mobilité inclusive

## Remerciements

Nous remercions l'ensemble des acteurs qui ont contribué à l'élaboration de « Tout comprendre des plateformes de mobilité » : les membres du groupe de travail du Laboratoire de la mobilité inclusive - ADEME, Mob'In, Total Foundation et le Réseau APREVA; les partenaires du Laboratoire de la mobilité inclusive : Ministère de la Transition écologique et France Mobilités; enfin tous les partenaires et représentants de dispositifs de plateformes de mobilité et d'opérateurs solidaires, dont les témoignages et retours d'expérience ont permis à la fois d'enrichir la rédaction du document et d'illustrer les différentes dimensions abordées.

## En savoir plus sur la mobilité solidaire : Tous Mobiles

Le laboratoire de la Mobilité inclusive a créé le site de la mobilité solidaire « Tous Mobiles », avec le soutien du Ministère de la Transition écologique et les contributions des acteurs de la mobilité solidaire : professionnels, opérateurs, élus, associations, experts nationaux et territoriaux.

L'objectif de ce site est de fournir aux acteurs territoriaux les clefs de lecture et les outils nécessaires pour s'engager dans la voie de la mobilité solidaire :

- **Comprendre** : mise en commun d'un socle de connaissances et d'expériences pour accompagner les collectivités
- **Agir** : mise à disposition d'un cadre méthodologique pour décrypter,

identifier les solutions, financer, expérimenter et évaluer, et ainsi susciter le développement d'actions ou de services de mobilité solidaire

- **Histoires de mobilité** : récits et interviews qui donnent à voir des solutions éprouvées sur le terrain.

## Témoignages et retours d'expériences : l'annuaire

### AFODIL

Thomas CHEVILLARD, Directeur  
[t.chevillard@afodil.org](mailto:t.chevillard@afodil.org)  
[www.afodil.org](http://www.afodil.org)

### APREVA

Bernard DECHE, Président  
[contact@apreva47.fr](mailto:contact@apreva47.fr)  
[www.apreva33.fr](http://www.apreva33.fr)  
[www.apreva47.fr](http://www.apreva47.fr)

### Centre communal d'action sociale de Mérignac

Joëlle LAPEYRONIE, Chargée des actions collectives et d'insertion  
[j.lapeyronie@merignac.com](mailto:j.lapeyronie@merignac.com)  
[www.merignac.com/services/centre-communal-daction-sociale](http://www.merignac.com/services/centre-communal-daction-sociale)

### Conseil Départemental du Puy-de-Dôme

Jérôme DARTIAILH, Responsable du service Insertion  
[Jerome.DARTIAILH@puy-de-dome.fr](mailto:Jerome.DARTIAILH@puy-de-dome.fr)  
[www.puy-de-dome.fr/social/insertion/programme-departemental-dinsertion-et-de-retour-vers-emploi.html](http://www.puy-de-dome.fr/social/insertion/programme-departemental-dinsertion-et-de-retour-vers-emploi.html)

### Essonne Mobilités

Guillaume GARSON, Directeur  
[guillaume.garson@essonnemobilites.fr](mailto:guillaume.garson@essonnemobilites.fr)  
 07 68 69 56 91  
[www.essonnemobilites.fr](http://www.essonnemobilites.fr)

### Fonds d'Action Sociale du Travail Temporaire — FASTT

Aurore BERTELEAU, Responsable de l'Action Territoriale  
[aurore.berteleau@fastt.org](mailto:aurore.berteleau@fastt.org)  
[www.fastt.org](http://www.fastt.org)

### Ines sois mobile

Hervé WAEGENAIRE, Directeur  
[waegenaireh@ines54.net](mailto:waegenaireh@ines54.net)  
 03 83 73 41 17  
[www.gessl-ines.fr/soismobile-luneville](http://www.gessl-ines.fr/soismobile-luneville)

### MEF 23 – Réseau des acteurs de la mobilité en Creuse

Valérie BIOT, Coordinatrice  
[coordination@mobilite-creuse.fr](mailto:coordination@mobilite-creuse.fr)  
 05 55 63 93 20  
[www.mobilite-creuse.fr](http://www.mobilite-creuse.fr)

### Mission Locale de l'arrondissement de Dijon

Florence MULLER, Directrice  
[fmuller@creativ21.fr](mailto:fmuller@creativ21.fr)  
[www.mldijon.asso.fr](http://www.mldijon.asso.fr)

### Mobilex

Didier LUCES, Directeur  
[direction@asso-mobilex.org](mailto:direction@asso-mobilex.org)  
[www.asso-mobilex.org/fr/articles.php](http://www.asso-mobilex.org/fr/articles.php)

### Mobilité 07-26

Sarah ARSAC, Directrice  
[www.platformemobilite-ra.fr/](http://www.platformemobilite-ra.fr/)

### Plateforme mobilité 2B

Françoise HUGUET, Directrice  
[corse@mobin-solutions.fr](http://corse@mobin-solutions.fr)  
<https://mobilite.opra.corsica/>

### Plateforme mobilité Caen-la-Mer

[pfmobilite14@infrep.org](mailto:pfmobilite14@infrep.org)  
[www.mobilite-caenlamer.fr/](http://www.mobilite-caenlamer.fr/)

### Plateformes de mobilité en Loire-Atlantique

Maëlle BOURGUIGNAT, Service Insertion Emploi au Département de Loire-Atlantique  
[maelle.bourguignat@loire-atlantique.fr](mailto:maelle.bourguignat@loire-atlantique.fr)  
[www.loire-atlantique.fr/plateformes-mobilite-emploi](http://www.loire-atlantique.fr/plateformes-mobilite-emploi)

### Plateforme mobilité Ouest Béarn

[contact@transition64.fr](mailto:contact@transition64.fr)  
 05 59 60 02 60  
[www.facebook.com/AssociationTransition/](https://www.facebook.com/AssociationTransition/)

### Plateforme de mobilité du Pays de Morlaix

Christophe LETUPPE, Directeur  
[direction@art29.fr](mailto:direction@art29.fr)  
[www.platformemobilite-paysdemorlaix.fr](http://www.platformemobilite-paysdemorlaix.fr)

### Plateforme de mobilité du Puy-de-Dôme

[contact@pfm63.fr](mailto:contact@pfm63.fr)  
[www.platformemobilite63.fr](http://www.platformemobilite63.fr)

### Pôle emploi

[www.pole-emploi.fr/candidat/en-formation/mes-aides-financieres/aide-a-la-mobilite.html](http://www.pole-emploi.fr/candidat/en-formation/mes-aides-financieres/aide-a-la-mobilite.html)  
[www.pole-emploi.org/accueil/acteurs-de-lemploi/politique-partenaire/federer-largement-lecosysteme-de.html?type=article](http://www.pole-emploi.org/accueil/acteurs-de-lemploi/politique-partenaire/federer-largement-lecosysteme-de.html?type=article)

### Préfecture de la Haute-Corse

[www.haute-corse.gouv.fr](http://www.haute-corse.gouv.fr)

### Réseau Mob'In

Thomas CHEVILLARD  
[presidence@mobin-solutions.fr](mailto:presidence@mobin-solutions.fr)  
[www.mobin-solutions.fr](http://www.mobin-solutions.fr)

### Transport Mobilité Solidarité

Yann HENRY, Directeur  
[directeur@tmsmobilite.fr](mailto:directeur@tmsmobilite.fr)

### Trans-Boulot

Vincent BALZANO, Directeur  
[vbalzano@trans-boulot.fr](mailto:vbalzano@trans-boulot.fr)  
 06 23 11 25 50  
[www.trans-boulot.fr/](http://www.trans-boulot.fr/)

### Wimoov

Mathieu ALAPETITE, Directeur communication, partenariats et affaires publiques  
[mathieu.alapetite@wimoov.org](mailto:mathieu.alapetite@wimoov.org)  
[www.wimoov.org](http://www.wimoov.org)



### L'Association loi 1901

Le statut associatif défini par la loi 1901 offre une grande liberté dans l'objet et le but que peuvent poursuivre des cocontractants : mode d'organisation, procédures internes de fonctionnement, avec possibilité de les modifier si nécessaire.

Personne morale dotée de capacité juridique, l'association peut accepter ou créer différents moyens de financement de son fonctionnement (cotisations des membres, subventions de l'État ou des collectivités locales et territoriales, dons manuels, mécénat), elle peut également signer des actes juridiques (ouverture de compte bancaire, souscription de contrats d'assurance, contrat de prestation de services...), employer des salariés et agir en justice en tant que personne morale.

Les membres d'une association ne peuvent pas se partager de bénéfices ni, en cas de dissolution de l'association, de boni de liquidation.

L'association de loi 1901 doit être au minimum composée de deux personnes et il n'y a pas de limite de nombre pour les membres. Elle se doit de posséder des statuts énoncés clairement, déclarés à la préfecture et inscrits au journal officiel.

### Le Groupement d'Intérêt Public (GIP)

Le GIP permet à des partenaires publics et privés de mettre en commun des moyens pour la mise en œuvre de missions d'intérêt général. Cette notion est souple, et peut évoluer en fonction des besoins sociaux à satisfaire.

L'activité du GIP ne doit pas revêtir un caractère lucratif, les éventuels excédents ne devant pas donner lieu à partage des bénéfices. Pour autant, les interventions des GIP sur un marché ne sont pas exclues, à condition qu'elles soient justifiées par un motif d'intérêt public et ne soient pas de nature à fausser le libre jeu de la concurrence.

Un GIP est créé par la validation par les services de l'État d'une convention constitutive qui précise les objectifs poursuivis par le GIP, les actions à mener, les moyens sur plusieurs années pour les réaliser et l'organisation retenue. Un GIP est composé de plusieurs membres, exclusivement des personnes morales, et doit nécessairement comporter au moins une personne morale de droit public. Une personne morale de droit privé peut également être membre du groupement.

### La Société Coopérative d'Intérêt Collectif (SCIC)

De forme privée et d'intérêt public, la SCIC associe des personnes physiques ou morales autour d'un projet commun alliant efficacité économique, développement local et utilité sociale. Elle peut recouvrir tout type d'activité qui rend des services aux organisations ou aux individus, sans restriction a priori.

Une SCIC permet d'associer toute personne physique ou morale de droit public ou privé autour du projet commun. Trois types d'associés doivent obligatoirement être présents dans le multisociétariat d'une SCIC : les salariés de la SCIC (ou en l'absence les producteurs du bien ou du service vendu par la SCIC), les bénéficiaires du bien ou du service (clients, fournisseurs, habitants, association d'usagers, etc.), toute autre personne physique et morale.

Les collectivités territoriales, leurs groupements et les établissements publics territoriaux peuvent devenir associés et détenir jusqu'à 50 % du capital, constitué d'un total de parts sociales dont la valeur nominale est fixée par les statuts. Le capital est variable, ce qui permet la libre entrée et sortie de sociétaires.

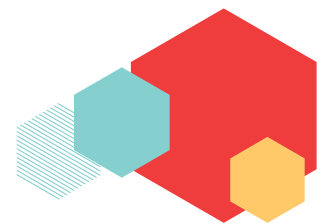
Une SCIC prend la forme commerciale qui lui convient : société anonyme (SA), société anonyme par actions simplifiées (SAS) ou société à responsabilité limitée (SARL).

### Le Groupe Économique Solidaire (GES)

Un GES est un groupement d'entreprises solidaires liées par un projet collectif de contribution à la création d'activités économiques sur un territoire. Les GES se composent notamment de Structures d'insertion par l'activité économique (SIAE) qui accueillent des salariés en parcours.

Les principales caractéristiques d'un GES sont :

- Une offre de services coordonnée;
- Une stratégie globale de valorisation et de dynamisation;
- Des compétences et des emplois;
- Une gouvernance unifiée;
- Une logique de mutualisation des ressources;
- Des moyens et une communication globalisée.



**OURS**

#### Directeur de publication

Francis DEMOZ, Délégué général,  
[Laboratoire de la mobilité inclusive](#)

#### Conception et rédaction

Marc FONTANÈS,  
directeur de projets mobilité,  
[Auxilia](#)

#### Design visuel

Frank BOULANGER,  
[Pension-Complète](#)