



Restitution
des
Rencontres de la Mobilité inclusive

13 décembre 2013 - Maison de la Chimie, Paris

SOMMAIRE

Ouverture des travaux	3
Présentation des résultats de l'étude «Mobilité, insertion et accès à l'emploi»	10
Lancement officiel du Laboratoire de la Mobilité inclusive	12
Table ronde 1 : Enjeux de mobilité sur les territoires ruraux	15
Table ronde 2 : L'articulation entre acteurs de la mobilité : innover dans les action et le modèle économique.....	20
Table ronde 3 : Mieux évaluer les dispositifs d'insertion par la mobilité	27
Clôture des premières Rencontres de la Mobilité inclusive.....	31

Ouverture des travaux

Introduction de Florence Gilbert, directrice générale de Voiture & co

« Bonjour à tous,

Chers participants, chers partenaires, chers amis,

C'est un grand moment pour Voiture&Co, un grand moment, car c'est un aboutissement mais aussi un début.

Un aboutissement, car la réflexion que nous allons porter ensemble aujourd'hui, est le fruit d'une conviction acquise depuis 15 ans d'existence. Mais c'est aussi le début, le début d'une réflexion élargie, construite, co-construite avec de nouveaux partenaires.

Je suis donc particulièrement heureuse aujourd'hui de pouvoir vivre ce moment avec vous et de vous accueillir pour cette première édition des Rencontres de la Mobilité Inclusive.

Depuis que nous préparons cette journée, nombreux sont ceux qui nous posent la question de savoir mais qu'est ce que la mobilité inclusive ?

Je vais donc vous livrer notre définition, celle que nous partageons aujourd'hui, qui nous accompagne dans notre quotidien et dans l'aventure qui nous rassemble. Le terme « mobilité inclusive » emprunte sa formulation à d'autres enjeux sociaux comme le « tourisme inclusif » ou « la finance inclusive ». Elle a 2 objectifs :

- mettre au point des solutions de mobilité qui sont physiquement et financièrement accessibles aux personnes à faibles revenus, demandeurs d'emploi, travailleurs précaires, personnes âgées, personnes à mobilité réduite...
- et intégrer les personnes précaires et vulnérables dans la conception même de l'offre

Le fait que nous puissions, tous ensemble, en parler aujourd'hui est déjà une victoire.

Une victoire, car la mobilité inclusive a encore trop peu de place malgré l'importance qu'elle prend dans notre société. Aujourd'hui, nous lui dédions une journée entière, pour partager les solutions que nous aurons fait émerger ensemble en faveur d'une mobilité inclusive.

Je vous le disais au début : cette réflexion n'est pas neuve et fait l'objet d'un cheminement jalonné de moments forts :

- Les rencontres organisées par l'Institut de la ville en mouvement à Saint-Nazaire en 2005,
- Le Grenelle de l'insertion en 2008,
- L'appel à projets des quartiers vers l'emploi " Vers une nouvelle mobilité" de 2009 lancé par le ministère de la Ville,
- et dernièrement la Conférence sur l'inclusion sociale.

Beaucoup de fond, mais la prise de conscience sur un caractère inclusif de la mobilité se fait encore attendre. Alors, pour accompagner cette prise de conscience, nous avons souhaité que cette journée soit la première d'une série de rencontres, reconduites tous les ans pour échanger, communiquer et nourrir le fond de nos expériences respectives pour faire avancer notre quotidien d'acteurs de la mobilité inclusive.

Nous sommes là pour poser et tailler les pierres qui vont nous conduire à la co-construction d'un mouvement collectif pour une mobilité accessible à tous.

Pourquoi ?

- Parce que nous constatons depuis plusieurs années un diagnostic sans appel : l'empêchement de mobilité est un véritable frein pour l'inclusion sociale.
- Parce que les chiffres parlent d'eux-mêmes : plus de 7 millions de personnes sur l'ensemble du territoire français, soit 20% de la population active ont des difficultés liées à la mobilité.
- Et enfin, parce que devant la formation, la santé et le logement, l'accès à la mobilité est le 1^{er} frein au retour à l'emploi.

Ces chiffres et ce diagnostic sont tirés de nos expériences respectives, mais aussi des recommandations d'une étude fondatrice nommée : « Mobilité et accès à l'emploi » réalisée par le bureau d'études Auxilia.

Notre rencontre va nous permettre de détailler cette étude, et au travers de nos tables rondes interactives, vous serez invités à réagir autour de cette étude, tout en posant des pistes de solutions à envisager.

Des solutions il y en a, elles existent déjà un peu partout. Elles sont pour la plupart méconnues, en tous les cas connues seulement des publics et acteurs concernés par les problèmes de mobilité. Nous sommes face à un véritable sujet de société, celui de l'insertion par la mobilité qui requiert une coordination renforcée entre les porteurs d'initiatives et une meilleure sensibilisation auprès des bénéficiaires de ces actions.

Je vous le disais, nous le constatons chez Voiture & Co sur le terrain : cela fait 15 ans que nous rencontrons ces femmes, ces hommes, ces familles, qui rencontrent des problèmes pour se déplacer, problèmes qui finiront par avoir des conséquences sur leur vie professionnelle, leurs loisirs, leur santé, leur quotidien en somme.

Nous sommes ravis de pouvoir partager aujourd'hui l'expérience acquise sur nos plateformes de mobilité avec vous : acteurs, partenaires, opérateurs, entreprises, prescripteurs.

Un travail d'équipe, entre nous tous, collectivités, entreprises et entreprises sociales, est essentiel pour trouver le bon modèle économique pour construire ensemble un service de mobilité de retour à l'emploi dédié à nos concitoyens les plus fragiles.

Qui sont les publics concernés par la problématique de mobilité ?

- Des personnes en situation de précarité temporaire ou durable,
- Des jeunes,
- Les travailleurs précaires, de plus en plus nombreux, et qui peinent à boucler leur fin de mois,
- Les familles monoparentales...

Finalement, il s'agit de toutes les personnes qui finissent un jour par renoncer à un emploi ou une formation à cause de l'empêchement de mobilité.

Mais vous connaissez ces situations aussi bien que nous.

Les bénéficiaires que nous rencontrons au quotidien ont de graves problèmes de mobilité...

- C'est le cas de Michel, sans véhicule personnel, à qui on propose un emploi dans une zone d'activité à 60 km de chez lui, et avec des horaires décalés.
Il allait refuser, quand il a rencontré Voiture & co. Nous avons pu l'aider et lui proposer un accompagnement en urgence avec le transport micro collectif, puis un micro crédit pour l'achat d'une voiture qui a pu être vérifiée par un Garage Renault Solidaire pour éviter la double peine que vivent nos publics : acheter des véhicules âgés qui tombent en panne avant la fin du crédit !
- C'est également cette femme, aide à domicile, qui utilise sa voiture pour se déplacer entre différentes missions dans la journée, mais qui n'a plus les moyens de payer cette charge... on lui a proposé une mise à disposition de scooters électriques finalement mieux adaptés à ses besoins, complétés d'une formation sécurité routière.
- Et encore cette personne, au chômage depuis 3 ans, à qui on proposait un emploi à 20 minutes de chez elle en transports en commun. Mais elle était anxieuse d'utiliser les transports, au point de refuser le poste... Voiture & co lui a proposé une formation à l'utilisation des transports en commun. On l'a accompagné sur le trajet une première fois, puis elle a su se débrouiller.

Ce sont des exemples concrets, comme il y en a des milliers en France tous les jours.

Nous avons souhaité réaliser l'étude « Mobilité et accès à l'emploi ». Auxilia a réalisé cette étude avec notre comité d'orientation, à la demande de Total et Voiture & co, pour cerner au plus près les causes derrière les difficultés de mobilité, et ainsi concevoir des solutions adaptées.

Nous nous sommes concentrés, pour cette première étude, réalisée en 2013, sur la mobilité des personnes en insertion sociale et professionnelle. Il s'agit d'une étude qui permet de

prendre de la hauteur par rapport à ce qui se passe sur le terrain, et de proposer des recommandations qui dépassent les situations locales.

Elle repose sur un important état des lieux, établi avec des interlocuteurs nationaux et grâce à des enquêtes auprès :

- De structures qui accompagnent des publics en insertion,
- Des employeurs,
- Des personnes en recherche d'emploi.

L'objectif général de cette journée, et des collaborations que nous allons lancer ensemble, est de lutter contre toutes les fractures et notamment la fracture entre les territoires. Il est important de reconstituer des liens, entre les personnes, pour garantir l'insertion sociale, et entre les territoires, pour faciliter les accès entre bassins d'emploi et lieux de vie. Les services de la mobilité inclusive sont un liant. Une meilleure mobilité permet de décloisonner les différentes zones d'un même territoire.

Les enjeux forts pour aujourd'hui :

- ❖ Sont d'abord pour nos bénéficiaires :
 - ▶ Améliorer l'employabilité des publics concernés (les rapprocher de l'emploi) en levant les problématiques de mobilité ;
 - ▶ Rendre autonome les bénéficiaires pour favoriser le lien social et l'accès à une vie sociale active ;
 - ▶ Changer les comportements en mobilité, bousculer le rapport aux transports pour encourager l'intermodalité pour une mobilité durable.
- ❖ Les enjeux pour les acteurs de l'insertion et de la mobilité sont :
 - ▶ Le modèle économique : avoir des lignes budgétaires fléchées sur la mobilité sociale ;
 - ▶ L'évaluation des actions de terrain : connaître l'impact des actions que nous mettons en œuvre pour prouver l'efficacité de nos dispositifs ;
 - ▶ Et enfin la mise en place des actions sur les territoires très enclavés comme les territoires ruraux trop souvent oubliés dans les actions de mobilité.

Conclusion : Appel à la mobilisation

Vous tous, qui êtes rassemblés ici aujourd'hui, élus, représentants d'administrations publiques, de collectivités, de partenaires sociaux, et d'associations, vous êtes depuis longtemps mobilisés, avec détermination et enthousiasme. J'en appelle maintenant à une mobilisation collective et coordonnée, qui lie nos actions, et nous rassemble dans un élan commun.

Nous sommes aujourd'hui 200 ambassadeurs de la mobilité inclusive. Nous repartirons avec des clés pour prouver que les enjeux de la mobilité inclusive sont au cœur des problématiques de notre société, et surtout avec des actions et des synergies à développer.

Je voudrais vous remercier chaleureusement d'être présents aujourd'hui, remercier tout particulièrement Total de s'être engagé sur cette thématique, et saluer les membres du comité d'orientation, qui nous ont accompagnés dans l'ensemble de nos travaux.

Je suis ravie de partager les résultats de cette étude avec vous. Merci à tous. Je vous souhaite d'excellents et riches échanges. »

Introduction de Jérôme Schmitt, directeur Développement Durable et Environnement de Total

« Bonjour à tous

Merci de votre présence, si nombreux aujourd'hui, représentant tous les horizons en termes de modes d'engagement : publics, associatifs, privés, journalistes, individuels engagés...

Vous êtes plus de 200 à avoir souhaité venir pour échanger sur la mobilité inclusive. Vous êtes le reflet de la diversité des parties prenantes qu'il faut faire travailler ensemble pour avancer et réussir sur de telles thématiques.

Merci également aux équipes qui ont conçu cette journée comme tout notre engagement dans le domaine de la précarité énergétique depuis deux ans ;

Porter un tel projet nécessite des qualités qu'on aimerait trouver souvent réunies : vision, professionnalisme, engagement, persévérance et enthousiasme.

Vous les avez toutes, c'est une fierté de vous accompagner.

Merci bien sûr à toi aussi Florence de ton introduction qui dit l'essentiel, sans parler de ton engagement.

Nous espérons t'apporter, autant que toi et tes équipes, nous apprenons.

1) Pourquoi Total est ici ? (ce que nous pouvons apporter à la mobilité)

C'est simple :

- Les enjeux de la mobilité sont français...et mondiaux. Total, par son action dans 150 pays, est mondial... et a ses racines en France.
- Qui dit mobilité facilitée, efficace, durable... dit développement, création de valeur partagée. Nous nous y retrouvons.
- Les enjeux de mobilité sont, à la fois, affaire de sécurité, d'environnement, mais aussi d'accessibilité. Il ne faut en oublier aucune dimension.
- Les enjeux de la mobilité sont aussi affaire d'énergie.

Notre métier. Pour mémoire notre mission est d'apporter de l'énergie au plus grand nombre.

Dans cette optique nous cherchons notamment à imaginer des solutions adaptées à chaque type de population, sans en exclure, et durables.

Notre avons ainsi déjà développé un modèle économique de solutions solaires pour l'éclairage et le chargement de téléphones, qui vise à alimenter les populations de la planète ne bénéficiant pas d'un accès moderne à l'énergie, c'est-à-dire aux alentours de 2 milliards d'individus.

Nous le déployons à grande vitesse depuis deux ans, déjà dans 17 pays, et devrions toucher plus de 5 millions de personnes dès 2015.

Il nous faut maintenant développer un modèle du même genre dans la mobilité.

- ▶ Rappelons que la mobilité des voyageurs va être multipliée par 3 ou 4 entre 2000 et 2050, modérément en OCDE... +50%, et spectaculairement en non OCDE + 500% (Source Forum International des Transports).
- Les enjeux de la mobilité sont affaires d'hommes, de citoyens, de clients. Tous les jours près de 3 millions de clients dans le monde nous rencontrent, dont plusieurs centaines de milliers en France.
- Les enjeux de la mobilité sont affaire d'innovation aussi, sans a priori, sans exclusion de repenser nos habitudes et en intégrant le fait que la meilleure mobilité est parfois celle que l'on parvient à éviter.
- Les enjeux de mobilité, notamment pour les personnes en situation de précarité, sont enfin affaire de proximité, de lien.

Et Total est bien souvent le dernier acteur de proximité sur les carburants.

En témoigne notre réseau de 3500 stations en Afrique où Total est le dernier des grands majors à être resté et le premier distributeur avec une présence dans plus de 40 pays....

En témoigne encore notre réseau Élan (+ de 1500 stations) dans les campagnes françaises.

Parmi ceux qui nous rencontrent, parmi ceux qui nous voient... il y a des gens pour qui la mobilité est un enjeu essentiel et pour qui nos solutions d'aujourd'hui sont inaccessibles.

A qui nous pourrions pourtant, peut être, proposer des solutions sûres, économiques, efficaces, rentables... des solutions de demain.

2) Comment ?

....en nous grattant la tête, en apprenant à faire différemment, et en partenariat. Car nous ne pouvons pas prétendre être les meilleurs tout seuls tant sur la compréhension des besoins que sur la conception et l'évolution d'offres accessibles pour les personnes en précarité.

Nous sommes convaincus que concevoir des solutions de mobilité pour les précaires passe par une étroite coopération et complémentarité entre acteurs publics, privés et société civile sans oublier les bénéficiaires/clients eux-mêmes :

- tant pour comprendre les besoins,
- que concevoir une offre,
- la faire évoluer,
- et la rendre plus accessible financièrement et physiquement.

C'est l'objectif ambitieux mais réaliste que propose le Laboratoire dont la création vous sera annoncée en fin de matinée.

Nous y trouvons notre intérêt dans toutes les dimensions, car concevoir des solutions adaptées et pérennes pour élargir l'accès à la mobilité, c'est aussi penser la mobilité de demain et faire évoluer nos métiers. Cet engagement donc est aussi pour nous une vraie opportunité de créer des leviers d'innovation pour nos métiers, nos pratiques,

nos *business model*.

3) Nos orientations :

C'est bien dans cet esprit que nous nous engageons depuis quelques années en France, notre « pays pilote », sur cette question de la mobilité. Nous avons engagé une évolution de notre offre sur 4 axes :

1. En agissant dans notre cœur de métier sur l'accessibilité :

- ▶ ...des prix tout d'abord....avec un nouveau réseau, Total Access : depuis 2011, nos stations Total Access *proposent la qualité des produits et du service Total à des prix au plus bas du marché ; 600 stations en 2013 et 800 stations en 2014.*
- ▶ ... physique ensuite en maintenant notre réseau de proximité avec les stations Elan.

2. En accompagnant l'émergence de nouveaux modèles via des prises de participation ou des financements de startups actives dans le covoiturage, le car sharing, la mobilité numérique..

Fin 2011, Total, s'est engagé via son fond de capital développement Total Energy Ventures auprès d'autres partenaires privés (SNCF, Orange) dans Écomobilité Ventures, premier partenariat européen dédié à l'investissement dans l'innovation en mobilité durable.

Ecomobilité Ventures a ainsi pris des participations dans la plateforme de location entre particuliers OuiCar, et l'inventeur de la roue électrique ez-Wheel.

3. En prenant le temps de comprendre les besoins par exemple sur le projet « 10000 permis pour réussir » pour des jeunes en situation de réinsertion via le Fonds d'expérimentation pour la jeunesse, lancé en 2009.

4. Et, enfin, en nous engageant sur des partenariats opérationnels pour soutenir des acteurs qui développent des services d'accompagnement à la mobilité.

C'est le sens du partenariat avec Voiture & Co, avec Florence et son équipe.

Notre ambition dans ce partenariat : accompagner 20 000 personnes sur la mobilité en 5 ans et permettre le maintien ou le retour à l'emploi de 50% d'entre elles.

Le mariage de la carpe et du lapin diraient certains. Pas tout à fait...

Car dans le domaine de la précarité les meilleurs capteurs, les sources d'innovation, les compétences aussi sont souvent dans le monde associatif... alors que nous Total, pouvons apporter une force de frappe, des idées venues d'ailleurs, un réseau, une proximité client, une capacité d'action, une solidité.

Un mariage somme toute plus équilibré qu'il n'y paraît.

Mais il est temps de passer la parole à vous partenaires et acteurs de terrain avec lesquels nous souhaitons que cette journée soit une étape significative de co-construction.

Très bonne journée de travail et à très vite dans la salle.

Merci de votre écoute et de votre engagement au succès de cette journée. »

[Retour au sommaire](#)

Présentation des résultats de l'étude « Mobilité, insertion et accès à l'emploi »

- ✓ **Bertil de Fos**, directeur d'Auxilia : présentation de l'étude réalisée par le cabinet Auxilia, à la demande de Voiture & co et de Total, avec le soutien d'un comité d'orientation composé de : Ademe, Adie, CNML, Face, Pôle Emploi, Secours Catholique.

Présentation du comité d'orientation :

- **Marie-Josèphe de Redon**, Conseil national des missions locales (CNML), insertion sociale et autonomie des jeunes : *« Tous les champs balayés dans l'étude montrent le lien entre emploi et mobilité. Il coule de source que les missions locales participent à ces travaux et profitent de cette enquête pour prendre du recul. »*
- **Nicole Bréjou**, Pôle Emploi, département Partenariats : *« Quand nous parlons de mobilité et d'emploi, il ne s'agit pas simplement de la question de la recherche d'emploi, mais aussi de celle de l'accès à l'emploi et du maintien dans l'emploi. Il faut accompagner les personnes pour trouver leur emploi mais aussi s'y maintenir. Par exemple : quand un matin, vous vous retrouvez sans votre automobile dans une région mal desservie par les transports, vous ne demandez pas forcément de l'aide aux voisins. La voiture isole également les gens. Agir en proximité avec ses partenaires sur le territoire, cela va de soi. C'est pour cela que Pôle Emploi travaille avec vous. »*
- **Pierre Taillant**, Ademe, service Transports et Mobilité : *« L'Ademe est bien connue pour tout ce qui touche aux questions environnementales. Mais nous avons aussi une thématique précarité inscrite dans le service transport et mobilité. Je retiens de cette étude : la complexité des publics, des acteurs, des territoires. Il faut développer les interfaces. L'Ademe est à votre service pour expérimenter. »*
- **Nicolas Hamel**, Adie : *« L'Adie est une association qui aide des personnes exclues du marché du travail et du système bancaire à créer leur entreprise et, donc, leur propre emploi grâce au microcrédit. La mobilité nous intéresse, elle est au cœur de notre sujet. Nous pouvons être un atout financier pour un crédit. Et puis nous pouvons réfléchir aussi à comment s'adosser à d'autres acteurs, faire du plaidoyer ensemble. »*

- **Vincent Godebout**, Solidarités Nouvelles face au Chômage (SNC) : « *Solidarités Nouvelles face au Chômage est une association qui propose à des chercheurs d'emploi un soutien humain personnalisé, grâce à un réseau d'accompagnateurs bénévoles à travers toute la France. Pour nous, en amont à la mobilité physique, il y a la mobilité psychologique de la personne. Aujourd'hui, par exemple, sans internet, on ne peut pas trouver de travail. Le rôle des territoires est par ailleurs très important. Il faut renforcer les dynamiques de co-construction tous ensemble.* »
- **François Durollet**, Fondation Agir Contre l'Exclusion (FACE) : « *La Fondation a pour objectifs de prévenir et de lutter contre toutes les formes d'exclusion, de discrimination et de pauvreté (emploi, éducation, consommation, santé, logement, numérique, citoyenneté) en innovant et en expérimentant des actions de proximité pour un développement harmonieux des territoires, au bénéfice de leurs habitants. Elle encourage l'engagement social et sociétal du tissu économique au cœur des territoires en mobilisant les entreprises et en leur apportant un soutien actif dans leurs initiatives. Aujourd'hui, elle compte 4700 entreprises adhérentes. La question de la mobilité concerne les entreprises pour la recherche de candidats et leur mobilité dans l'emploi. Notre challenge est le suivant : la mobilité au cœur de l'entreprise avec un rapport remis en janvier.* »

[Retour au sommaire](#)

Lancement officiel du Laboratoire de la Mobilité inclusive

Suite à la dernière recommandation de l'étude, le Laboratoire est lancé officiellement par les membres fondateurs : Voiture & co et Total. Ils sont rejoints par les autres membres : Renault, Pôle Emploi, Macif, Secours Catholique et la Fondation FACE.

- **Florence Gilbert**, directrice générale, Voiture & Co : *« Nous lançons le Laboratoire de la Mobilité Inclusive ! Des micro solutions existent, mais il faut créer l'élan. Nous voulons créer un outil de dialogue, un espace de réflexion, visant, dans la durée, une meilleure compréhension du sujet de l'accès à la mobilité, des obstacles et des solutions à promouvoir. Nous souhaitons mettre à disposition un espace de co-construction pour favoriser des relations « partenariales » entre acteurs d'univers différents. Et ainsi, nous pourrions apporter un éclairage sur le diagnostic mais surtout sur les solutions à promouvoir en combinant lieu de réflexion et lieu de capitalisation d'expériences concrètes (tests opérationnels de solutions) réalisées en partenariat. Renault, la Macif, Pôle Emploi, le Secours Catholique sont des partenaires qui nous soutiennent depuis longtemps. Un rendez-vous annuel permettra de présenter les résultats des travaux de recherche du Laboratoire et d'apporter une contribution concrète au débat public et aux solutions à mettre en œuvre »*
- **Jérôme Schmitt**, directeur Développement durable et Environnement, Total : *« On voit bien qu'il n'y a pas de solution unique, mais des solutions (d'éducation, de formes de services, de formes d'accompagnements) qui nécessitent des interactions de tous les acteurs. Bienvenue à tous. »*
- **Claire Martin**, directrice RSE, Renault : *« Le groupe Renault, en tant qu'acteur majeur de l'industrie automobile et de la mobilité durable pour tous a :
✓ travaillé sur des solutions innovantes de mobilité,
✓ investi pour financer et accompagner des projets d'innovation sociale,
✓ créé des liens avec les laboratoires de recherche, les cabinets d'études...
Nous croyons à l'importance de ces études. Et nous serons efficaces, si nous travaillons tous ensemble. Ce Laboratoire doit montrer sa capacité à monter vite sur le terrain. »*
- **Alice Sorel**, chef de projet Responsabilité sociale et environnementale, Macif : *« La solidarité est au cœur du projet de notre groupe. Nous sommes une mutuelle pour une économie solidaire, humaniste et responsable. Et la question est de savoir comment on favorise l'accessibilité de l'assurance à 5 millions de personnes en difficulté. Nous sommes aussi l'un des plus gros assureurs 4 roues en France. Par ailleurs, engagé en faveur d'une mobilité durable, le groupe Macif souhaite aussi inciter à des comportements plus responsables en termes de déplacements. Offres d'assurance, services, sensibilisation, partenariats constituent ses principaux moyens d'action dans ce domaine. Ces raisons expliquent que nous sommes un partenaire historique de Voiture & co. »*

- **Nicole Bréjou**, Pôle Emploi : *« Je voudrais juste insister sur trois points : nous avons commencé à réfléchir à cette question, nous allons continuer et nous inscrire dans la durée ; Pôle Emploi, c'est aussi 47 000 personnes qui travaillent à la réduction du bilan carbone depuis 2010. Entre 2011 et 2012, nous avons réduit de 12,5% le coût environnemental du déplacement des salariés ; Pôle Emploi se met à votre service pour enrichir les travaux du Laboratoire. »*

- **Guillaume Almeras**, Secours Catholique : *« Les domaines dans lesquels la mobilité est déterminante sont variés ,question des jeunes, le monde rural, l'illettrisme (migrants). Au niveau des aides financières demandées, la mobilité arrive souvent en 4^e position, après l'aide alimentaire, l'aide au logement et les aides à l'énergie. Dans les personnes que nous accueillons, le niveau de vie a baissé de 2,5 points. La question de la diminution des ressources affecte la mobilité.*
Plusieurs points ensuite semblent importants à mettre en lumière :
 - 1) *Nous parlons de fragilités mais ne pourrait-on pas parler des forces des personnes ? Nous devons réfléchir à l'aide aux personnes à partir de leurs besoins, mais aussi à partir de leurs forces, de leurs capacités d'agir. Les migrants ont une grosse expérience de la mobilité, par exemple.*
 - 2) *La question de l'inclusivité et de la mobilité : la notion de mobilité inclusive est une notion bipolaire : mobilité et inclusivité. Le Secours Catholique est intéressé par l'aspect d'exclusivité des plus pauvres dans les réponses à la mobilité. Nous invitons à ne pas se focaliser sur la mobilité uniquement, avec des réponses non accessibles au plus fragiles. Comme pour tout pôle dialectique, il faut faire attention à l'équilibre entre les deux aspects et ne pas, petit à petit, faire de l'inclusivité sociale le parent pauvre du Laboratoire de la Mobilité Inclusive.*
 - 3) *Question de l'école et de la mobilité : comment aujourd'hui, à l'école, les savoirs fonctionnels sont-ils mis en valeurs pour permettre plus de mobilité ?*
 - 4) *Enfin, parle-t-on de plateforme sociale ou de plateforme solidaire ? La plateforme sociale est un lieu pour les pauvres. La plateforme solidaire peut être un lieu où ceux qui ont des moyens et d'autres pas, se rencontrent pour partager leurs moyens. Ces moyens sont les capacités de chacun. On est pauvre, mais on a tout de même des choses à donner. C'est un espace de socialisation, de mixité sociale et de partage des richesses. Il existe, à titre d'exemple, des épiceries solidaires, du type groupement d'achat ou AMAP solidaire où ceux qui ont des moyens et ceux qui en ont moins se mettent en commun pour consommer mieux. Des gens cherchent à aider avec l'idée de résultats concrets, de proximité, un tel espace est une réponse aux défis de fraternité de notre société. De plus, ce qui est bon pour les pauvres peut l'être pour d'autres, en particulier pour les personnes âgées. On peut imaginer qu'une plateforme solidaire permette à une personne qui n'est pas habituée à internet, d'avoir accès aux services par le biais d'une personne et non pas d'un écran. Cela peut aider les seniors de classes moyennes ou plus, ayant besoin de confiance, et d'une interface humaine, mais aussi les personnes maîtrisant mal l'écrit et internet. »*

⇒ Voir à ce propos notre dernier rapport :

<http://www.secoures-catholique.org/actualite/emploi-le-nouveau-rapport-statistiques-du-secours,12343.html>

Vidéo de Michèle Delaunay, ministre déléguée auprès de la ministre des Affaires sociales et de la Santé, chargée des Personnes âgées et de l'Autonomie. La ministre se réjouit de la création de ce Laboratoire. Dès qu'une personne âgée ne peut plus se déplacer avec liberté, elle n'est plus tout à fait elle-même. Le défi sera relevé si on trouve des solutions nouvelles, notamment pour les personnes âgées en leur permettant de continuer de se déplacer (libre choix).

[Retour au sommaire](#)

Table ronde 1 : Enjeux de mobilité sur les territoires ruraux

Comment accéder à l'emploi, aux services sociaux ou sanitaires, quand on en est éloigné pour des raisons indépendantes de sa volonté, parce qu'on n'a pas de voiture, qu'on est malade, âgé ou handicapé? On, ce peut être n'importe qui et cela concerne beaucoup de monde dans les zones rurales. Quels sont les enjeux de mobilité dans les territoires ruraux ? C'est le thème de cette première table ronde à laquelle participent :

- **Etienne FORGET**, chargé de mission « Mobilité Solidaire » de l'agence Écomobilité de Chambéry,
- **Jean-Pierre GIRAULT**, Ancien président de la commission Transport de la région Ile-de-France,
- **Cédric TURINI**, chef de projet microfinance & inclusion financière, Direction gouvernance, engagement sociétal, histoire à la Caisse d'Épargne,
- **et Laure WAGNER**, directrice de la communication de Blablacar, **pour le focus « covoiturage »**.
- Débat animé par **Alain Grumberg**, journaliste, directeur de Futuring Press.

N'est-on pas condamné à prendre sa voiture quand on est en région ?

- **Jean-Pierre Girault** : *« A Paris, il y a des bus, le métro, des vélibs, des voitures en libre service, il y a tout. Dans le 77, il n'y a pas de bus, pas de taxi. Le Parisien moyen n'a pas de voiture, il peut s'en passer. A Boissy-Saint-Léger, on compte une voiture par ménage. En Seine-et-Marne, on compte seulement 8 % de carte Navigo et 2 à 3 voitures par ménage. Sans transport, les gens sont obligés de prendre leur voiture. Il y a ensuite la problématique plus large de déruralisation. Pas de commerces, pas de bus. Il y a l'effet territoire et l'effet transport. S'il n'y a pas de boutiques, tout ferme. La seule boutique «sympa» se retrouve en zone industrielle. En Seine-et-Marne, nous voyons des gens qui n'ont pas de moyen de transport marcher au moins 2 h par jour, comme en Inde ou en Afrique (4 à 6 h par jour). On paupérise nos campagnes françaises parce qu'elles sont désertifiées. »*

Quels sont, pour vous, les principaux enjeux ?

- **Etienne Forget** : *« Il faut tenir compte de la situation particulière de la personne en termes de mobilité. Par exemple, quand on fait un prêt bancaire, ou dans le cadre d'aides au logement, on regarde le rapport entre le revenu et le loyer. Mais le banquier ne prend pas en compte le mode de déplacement, si la personne a des frais d'essence ou pas. Il y a plusieurs enjeux :*
 - ✓ *Social : il faut permettre à tous d'accéder aux services. Particulièrement pour les plus fragiles et les plus pauvres : emploi-formation; santé; démarches; achats; loisirs...*
 - ✓ *Economique, d'urbanisme et de développement territorial : il faut augmenter l'attractivité des territoires ruraux (versus l'exode rural) : offre de transports en commun; aménagements cyclables; qualité de vie.*
 - ✓ *Développement durable : donner la possibilité aux habitants de choisir entre*

la voiture et les modes alternatifs : transports en commun; vélo, vélo à assistance électrique; marche à pied; covoiturage; auto-partage ...

- ✓ *Environnemental : diminuer les pollutions liées à l'usage de la voiture: air; bruit; espace public en ville; emprise (auto) routière. »*

Les plus frappés sont les plus pauvres, quel constat chez vous ?

- **Etienne Forget :** *« Pour certaines personnes, la survalorisation de la voiture est le frein principal. Il « faut » se déplacer en voiture. Mais une fois le permis de conduire passé, elles se rendent compte qu'elles ne peuvent pas subvenir à leurs frais (essence, entretien). Nous posons donc la question : la voiture est-elle la seule solution ? »*

Quelle accessibilité pour les personnes âgées, de plus en plus nombreuses?

- **Jean-Pierre Girault :** *« Nous constatons que beaucoup de bus fonctionnent sur les heures de travail. Il y en a, par contre, peu la journée et le week-end. En périphérie, les gens qui n'ont pas d'argent, n'ont pas de voiture. Après avoir lancé le Grand Paris (35 milliards), l'aide exceptionnelle à Marseille (3 milliards), celle à la Bretagne (2 milliards), y aura-t-il une implication de l'Etat pour le développement du rural ? Le rural est oublié. »*

Pourquoi ce désintérêt ?

- **Jean-Pierre Girault :** *« Je ne l'explique pas et je suis en colère. Le Grand Paris délaisse le reste de l'Ile-de-France. Nous n'évaluons pas les vrais problèmes. »*

Pourquoi la Caisse d'Epargne s'intéresse t'elle à la mobilité ?

- **Cédric Turini :** *« Nous nous y sommes intéressés via l'inclusion bancaire. Nous nous sommes posés la question de savoir comment développer des actions pour des personnes loin de la banque. Nous nous sommes penchés sur le microcrédit personnel. Nous finançons aujourd'hui un microcrédit personnel sur trois. Et 70% des microcrédits personnels que nous finançons en milieu rural sont consacrés à la mobilité versus 63% en général, loin devant le logement et son équipement (20%). »*

Comment anticipez-vous les besoins ?

- **Cédric Turini :** *« Nous avons 4 000 agences implantées sur le territoire. L'inclusion bancaire est faite avec une logique de capillarité. Nous nous sommes concentrés sur 70 collaborateurs formés et nous nous appuyons sur un maillage de 600 partenaires qui nous font remonter les besoins de ces personnes. »*

Vous êtes donc non seulement un financeur mais aussi un observateur de la société. Que remarquez-vous ?

- **Cédric Turini :** *« La crise de 2008, dont nous avons vu les effets à partir de 2010, contribue à nuire au lien entre mobilité et emploi, provoquant l'aggravation de la situation de certains emprunteurs qui ne retrouvent pas de travail, et qui ne peuvent plus faire face aux dépenses occasionnées par leur véhicule (essence, assurance, réparations...). 60 % des emprunteurs sont sous le seuil de pauvreté. Il est important de continuer à accompagner ces personnes »*

Ce qui frappe aujourd'hui, ce sont les souffrances de ces personnes et leurs conséquences psychologiques.

- **Cédric Turini** : « L'acte de prêt est un acte de confiance. Voir à ce propos l'étude du Secours Catholique (<http://www.secours-catholique.org/actualite/emploi-le-nouveau-rapport-statistiques-du-secours,12343.html>). Ces financements ont des impacts indirects sur l'estime de soi, la confiance en soi. »

70% des microcrédits personnels financés par la Caisse d'Epargne en milieu rural sont consacrés à la mobilité. Que faut-il faire ?

- **Jean-Pierre Girault** : « Il faut développer le covoiturage, l'autopartage individuel ou par société. Toutes les sociétés d'autopartage se sont concentrées sur Paris, pas en dehors. Je suggère à Total, Renault, Macif de proposer un kit d'autopartage et de faire en sorte que les limites deviennent de vraies solutions. »

Focus : « Le covoiturage contribue-t-il à la mobilité inclusive ? »

Le covoiturage est l'un des aspects des enjeux de mobilité dont nous parlons dans cette table ronde et nous allons nous y arrêter avec Laure Wagner, directrice de la communication de Blablacar. Deux mots donc sur Blablacar.

- **Laure Wagner** : « Nous transportons 1 500 000 personnes par an. L'enjeu : éviter le gaspillage des places en voiture et remplir les voitures. Les frais sont ainsi partagés. On peut faire un Paris-Lille à 15€. Nous avons 5 millions de membres. »

Quels sont les profils types ?

- **Laure Wagner** : « Il y a 5 ans, nous n'avions que des étudiants, aujourd'hui nos profils sont plus diversifiés. 54% d'hommes, 46% de femmes. Ensuite 1/3 d'étudiants, 1/3 de jeunes actifs, 1/3 de + de 35 ans (célibataires géographiques, papas séparés, seniors...). Nous avons 2 % de plus de 60 ans. Pour voir 10 covoitureurs types avec leur problématique : Le célibataire géographique / La senior / L'étudiant Erasmus / La maman et tous les portraits, allez sur le lien: <http://www.covoiturage.fr/blog/portraits-covoitureurs-2012>. »

Avez-vous le sentiment d'être le miroir des problématiques de mobilité ?

Laure Wagner : « Non, nous ne sommes pas le miroir. Mais ce qui est intéressant de constater, c'est que nous sommes surtout connus pour nos grands trajets, Paris-Lille, par exemple. Nous le sommes moins pour les trajets domicile-travail. Il faut donc faire de la pédagogie et développer ces trajets. »

Comment agissez-vous ? Faites-vous de la sensibilisation ?

- **Etienne Forget** : « Nous ne créons pas de lignes de bus mais nous faisons découvrir aux gens les solutions qui existent et nous leur apprenons à s'en servir par les dispositifs suivants :
✓ Ateliers mobilité dont les objectifs sont de découvrir les services à la mobilité

- disponibles sur le territoire et d'apprendre à les utiliser.
- ✓ Variantes : ateliers mobilité mutualisés entre différents acteurs (de la formation, de l'insertion socioprofessionnelle et de l'accompagnement social) d'un territoire peu dense ; ateliers mobilité "témoins" à destination des professionnels de l'accompagnement.
 - ✓ Vélobricolades mobiles: ateliers de réparation de vélos visant à aider les habitants à réparer leur vélo en mettant à leur disposition outils et pièces détachées.
 - ✓ Vélo-école (apprentissage ou perfectionnement de la conduite cycliste) et sorties vélo.
 - ✓ Essai de vélos à assistance électrique (VAE).

Il y a par ailleurs une tarification très sociale des transports qui existe sur Chambéry Métropole que les gens ne connaissent pas. Nous la faisons donc découvrir. »

Lorsque nous avons préparé la journée, vous avez écrit : « nos conditions d'octroi se sont resserrées dans plusieurs régions », que vouliez-vous dire ?

- **Cédric Turini** : « Le microcrédit est un outil dans une palette qui reste réservée à des gens qui peuvent rembourser. La crise a aggravé le lien entre mobilité et emploi. Il est ainsi difficile d'octroyer un crédit sur une promesse d'emploi, si elle ne se concrétise pas. Nous avons un dispositif pour cela : le dispositif Parcours Confiance. Ce sont des associations, fondées et financées par les Caisses d'Epargne, dont la mission est d'accompagner des clients vulnérables afin de les aider à retrouver une situation financière à la fois plus stable et plus équilibrée. Pour y parvenir, elles travaillent en étroite collaboration avec d'autres associations et des collectivités locales (UDAF, CCAS, Missions locales, Restos du Cœur, Croix Rouge, Secours Catholique...). »

C'est la fin de cette table ronde, pour en savoir plus, voici les sites des interlocuteurs :

- Caisse d'Epargne/ Parcours confiance
<http://parcoursconfiance.wordpress.com/parcours-confiance/>
- Blablacar
<http://www.blablacar.fr>
- Chambéry Metropole
<http://www.chambery-metropole.fr/>

Interventions de la salle

- « Je suis l'un de **fondateurs de Voiture & Co**. J'ai travaillé en 2009/2010 à la MRJC (Mouvement Rural de Jeunesse Chrétienne). Je pense que la mobilité des jeunes en milieu rural est un sujet inépuisable pour le Laboratoire. »
- **Société Chronos**, une question pour Blablacar : « Comment faire en sorte d'augmenter le covoiturage domicile-travail ? Ne pensez-vous pas que Blablacar aurait intérêt à développer une offre de mobilité rurale ? »
- **Laure Wagner** : « Le covoiturage domicile-travail ne coule pas de source pour les Français. L'offre dépend aussi des gens qui ont une voiture. En 2014, nous

allons lancer un outil pour que les collectivités soient chez nous. Pour l'offre de mobilité rurale, l'outil existe, mais l'enjeu, c'est la communication, donc ce n'est pas nous.

- *« Je travaille pour l'**UDAF** (Union Départementale des Associations Familiales) : pour nous, 70 % des microcrédits concernent des demandes de véhicules. Sur 276 demandes, 228 n'ont pas abouti. Toutes ces personnes sont souvent en milieu rural. Pour information, nous cherchons des solutions pour elles. »*

- *Association **PSRE** (Promotion et Suivi de la Sécurité Routière en Entreprise) : « Ce qui nous frappe c'est le millefeuille administratif mais aussi le millefeuille des acteurs du covoiturage. Le Laboratoire, c'est bien, mais il faudrait attaquer ce millefeuille aussi par le haut ! »*

[Retour au sommaire](#)

Table ronde 2 : L'articulation entre acteurs de la mobilité : innover dans les action et le modèle économique

Notre pays est en crise économique et sociale. Huit millions de personnes vivent en France avec des revenus inférieurs ou égaux à 950€ dont 100€ passent dans des dépenses de transports, à 40% personnels. Les enjeux de mobilité sont donc un enjeu essentiel pour une grande partie de la population française.

Pour y répondre, il faut innover, chercher et mettre en place de nouveaux modèles économiques.

Tel est le thème de cette 2^e table ronde avec :

- **Claire MARTIN**, directeur RSE du Groupe Renault,
- **Emmanuel SOULIAS**, directeur RSE du Groupe Macif,
- **Thierry du BOUETIEZ**, conseiller développement économique au cabinet du ministre délégué chargé de la ville,
- **Daniel LASCOLS**, directeur de FASTT, Fonds d'action sociale du travail temporaire,
- **Eric HESTIN**, directeur délégué 2EI, un bureau conseil spécialisé dans l'aménagement urbain, filiale de Veolia pour le **Focus : « Cartographier les besoins en mobilité des territoires »**
- **Emmanuelle POTIN** de SFR et **Margaux PHELIP**, directrice adjointe d'Emmaüs Connect, pour le **Focus : « Mobilité inclusive et téléphonie solidaire » : être connecté à la société sans se déplacer.**
- Débat animé par **Alain Grumberg**, journaliste, directeur de Futuring Press.

Au cœur même des modèles émergents, il y a la co-construction. Pouvez-vous définir la co-construction ?

- **Claire Martin** : *« Il faut être au minimum deux comme : covoiturage, colocation. Il faut être deux partenaires motivés pour un même objectif, mais habités par des logiques différentes. La logique d'une grosse entreprise comme Renault, n'a rien à voir avec celle d'une association comme Voiture & co. C'est de ces différences que va naître la richesse. »*

Nous avons ici un modèle de co-construction entre une association et un grand groupe. Quelle est votre motivation à entrer dans une dimension sociale auprès d'un public fragilisé ?

- **Claire Martin** : *« D'abord, le métier de constructeur automobile est entrain de se transformer. L'arrivée de nouveaux enjeux énergétiques et économiques nous oblige à repenser notre métier. De constructeur automobile nous devenons acteur de la mobilité. Par exemple, avec les véhicules électriques, nous devons aussi penser batteries, recharges. Nous travaillons avec de nouveaux acteurs, nous découvrons d'autres domaines d'innovations. Ensuite, si nous parlons de*

Renault généraliste, nous avons construit des véhicules comme la Logan. Cela a permis à certaines personnes qui ne pouvaient pas s'offrir de véhicule neuf d'en acquérir un. Mais malgré l'existence de cette gamme low cost, achat malin, il y a un public qui ne peut pas s'offrir ce véhicule, ni neuf, ni d'occasion. Nous assistons à un développement de la pauvreté dans les pays développés. Nous réfléchissons donc à des services de mobilité et des innovations pour ce segment de personnes qui n'est pas clientèle aujourd'hui. »

Quels sont les enjeux ?

- **Claire Martin** : « Premier enjeu : économique, innover pour les personnes en situation de précarité nécessite de revisiter les processus, les offres et les marges. Deuxième enjeu, saisir le concept de « frugalité ingénieuse » qui nécessite un vrai changement de mentalité et du temps. Troisième, financier : ces projets font appel aux ressources financières et humaines de l'entreprise ; il faut les piloter avec la même exigence, le même professionnalisme produit ou service « classique ». Dans les grands groupes, on a l'habitude de dire que les interfaces de processus sont souvent des « niches » de non qualité, ou de non performance. Avant même de parler d'innovation dans les actions, il me semble essentiel d'innover dans les interfaces entre tous les acteurs.

Que signifie la co-construction pour la Macif ?

- **Emmanuel Soulias** : « Nous avons une tradition de travail en co-partage avec des acteurs de l'économie sociale et solidaire. Nous sommes partenaires de Voiture & Co depuis 1998. Le groupe fonctionne avec la Fondation comme laboratoire. Et puis, le moment venu, l'assureur peut devenir financeur. A la Macif, la Fondation intervient puis l'assureur arrive. Nous sommes le 1^{er} assureur quatre et deux-roues en France. »

Chez Renault, le groupe évolue avec la RSE, est-ce le cas à la Macif aussi ?

- **Emmanuel Soulias** : « Il y a une certaine inertie chez les assureurs. C'est plus difficile. Mais cette réalité fait évoluer nos offres. Je vous donne quelques exemples aussi. L'autopartage est un casse tête pour un assureur : comment assurer une voiture partagée entre plusieurs personnes ? Comment assurer le covoiturage ? Nous devons nous adapter aux nouveaux usages de la mobilité et les anticiper. Nous remarquons ainsi l'érosion du parc individuel, et de nouveaux modèles apparaître. »

Chez Fastt, êtes-vous observateurs aussi de ces changements ?

- **Daniel Lascols** : « Non, nous ne sommes pas observateurs mais acteurs. Le Fastt est une association à but non lucratif créée en 1992 par les partenaires sociaux. Financée par les entreprises de travail temporaire, le Fastt propose aux salariés intérimaires des services et des prestations pour faciliter l'accès au logement, faciliter la mobilité et l'accès à l'emploi, sécuriser l'accès au crédit et, plus largement, pour améliorer leur vie quotidienne. Je vais rajouter la vision dynamique de la co-construction : elle suppose de travailler ensemble parfois dans le brouillard et de s'ajuster. Pour nous la co-

construction se fait en permanence avec les agences d'intérim. Si une agence nous appelle et nous dit : voilà, nous avons une personne qui est d'accord pour travailler mais qui n'a pas de véhicule, nous contactons des plateformes de mobilité, des locations à la demande...Nous avons un réseau de partenaires pour répondre aux enjeux. Nous mettons ainsi à disposition une solution de mobilité à tarif réduit pour permettre à un salarié intérimaire de se rendre sur son lieu de mission. »

Ce modèle de co-construction est intégré.

- **Daniel Lascols** : *« Oui, tout à fait, nous ne savons rien faire seuls. »*

Nous avons parlé des cibles de la mobilité. Qu'en est-il des jeunes des quartiers défavorisés ?

- **Thierry du Boutiez** : *« Les quartiers populaires représentent 8 millions d'habitants. 1 000 quartiers sont en situation difficile. Beaucoup de ces quartiers sont enclavés, la question de la mobilité est une réalité. Les gens sont mal reliés aux agglomérations. A la mobilité physique, s'ajoute la question de la mobilité mentale. Les gens ne savent pas comment sortir du cadre de leur quartier, le taux de chômage des jeunes s'élève à 60 %. Mobilité et emploi sont très liés. Dans des villes comme Bordeaux où les lignes de trams sont allées jusqu'aux quartiers, le chômage a diminué. »*

Etes-vous en quête de modèles innovants dans la recherche de solutions ?

- **Thierry du Boutiez** : *« Oui, comme dans ces quartiers la situation est plus difficile qu'ailleurs, nous expérimentons. Cela va de la location de vélos à des innovations dans les modes de partenariat, des conventions avec des entreprises (dont Total, Renault, SNCF, RATP PSA...) »*

Focus : « Cartographier les besoins en mobilité des territoires

Un des grands enjeux est d'identifier les besoins. Eric Hestin, votre bureau conseil 2EI (Éco Environnement Ingénierie) est spécialisé en aménagement urbain. Vous avez mis en place un outil original de cartographie de la «vulnérabilité des populations d'un territoire aux enjeux de précarité énergétique lié à la mobilité». De quoi s'agit-il ?

- **Eric Hestin** : *« 2EI et un bureau de conseil de Veolia pour aider à bâtir une stratégie environnementale en vue du développement durable. Un des visages méconnu de la vulnérabilité énergétique est la vulnérabilité mobilité. On parle de vulnérabilité mobilité quand les dépenses liées aux transports représentent 18 à 20 % des revenus des ménages. Le choix du périurbain peut être libre ou subi. Certaines personnes n'anticipent pas leurs contraintes liées aux transports. »*

Comment est construit cet outil ?

Projection de la carte 2EI

- **Eric Hestin** : *« L'indice de vulnérabilité est couplé avec l'offre de transports. On regarde quelle offre de transport est proposée à ces personnes en périphérie. Et*

dès qu'on sort du centre ville, on voit bien que la situation est problématique. »

Est-ce que ce type d'outil peut-être utile ?

- **Claire Martin** : « Le concept d'effort automobile est très intéressant. Il signifie à la fois l'effort financier, l'effort temps, le temps du transport, et l'effort cognitif, l'effort pour se repérer dans un territoire. Suivant le territoire, nous allons avoir des offres de service qui vont être utiles. La question est ensuite de voir comment nous arrivons à compléter l'offre existante et comment nous nous focalisons sur ces territoires avec des garages solidaires, par exemple... ».

Vous avez développé des plateformes de mobilité, plus de 50 garages solidaires à ce jour, quel investissement prévoyez-vous ?

- **Claire Martin** : « Nous visons le développement de services spécifiques : plateformes de mobilité, plus de 50 garages solidaires, une centaine d'ici à la fin de l'année et notre objectif est de 200 garages solidaires d'ici à fin 2014, dumicrocrédit avec l'ADIE (spécialisée dans le microcrédit), ssoutenir les 3 entreprises dans lesquelles nous avons investi grâce au fonds Mobiliz Invest ; 5 millions d'euros vont être investis dans ce fonds. »
- **Daniel Lascols** : « L'innovation est aussi dans l'accompagnement sur mesure dans la durée. Il y a la solution immédiate, puis l'accompagnement de la personne pour qu'elle trouve son autonomie. Cela commence par un microcrédit pour acheter, mais derrière, il faut anticiper l'entretien de la voiture et donc le garage solidaire. C'est une chaîne sur la durée. »

Est-ce que l'innovation sur la durée, n'est pas un changement de mentalité, c'est à dire une transversalité avec l'Etat qui prend en compte les besoins et la réalité des gens ?

- **Thierry du Boutiez** : « On s'approche de cela. Mais impliquer les politiques territoriales n'est pas facile pour l'Etat. Nous avons une politique nationale alors que la logique serait de travailler à partir des territoires. Il faudrait une approche territoriale et diversifiée par territoire. »

A-t-on conscience de l'urgence ?

- **Thierry du Boutiez** : « Oui, les acteurs sur le terrain n'ont pas attendu l'Etat. Nous plaidons pour tenir compte de cela. L'Etat innove comme, par exemple, avec les Missions locales sensées être un dispositif souple, facile. Mais en fin de compte, les Missions ont été digérées par l'Etat ... »
- **Emmanuel Soulias** : « Cet outil est intéressant pour cartographier à la fois les besoins et les solutions. A la Macif, nous sommes territorialisés en 11 régions. Nous connaissons le besoins de nos territoires, de nos sociétaires. Nous avons des dispositifs de solidarité pour les aider et aussi une prestation solidarité chômage. Nous avons cette base de données dans notre société que nous pouvons partager

avec d'autres acteurs.

Focus : « Mobilité inclusive et téléphonie solidaire » : être connecté à la société sans se déplacer.

Focus sur un autre modèle, celui de la connexion solidaire. Et le projet de co-construction entre SFR et Emmaüs Connect.

- **Margaux Phelip** : *« Nous travaillons depuis 4 ans sur la question de la connexion solidaire pour des personnes envoyées par des partenaires sociaux. Le projet est porté par l'association Emmaüs Connect, en partenariat avec SFR et la ville de Paris. Ce sont des offres SFR repackagées. Ce programme repose sur deux piliers complémentaires, afin d'aider les bénéficiaires à accéder durablement aux télécommunications sans que cela ne pèse trop lourd dans leur budget : des offres à tarifs solidaires et un accompagnement pédagogique personnalisé. »*

Quel est l'intérêt pour SFR ?

- **Emmanuelle Potin** : *« Nous avons conscience que le numérique a révolutionné la société. Un salarié, un PDG, tout le monde utilise aujourd'hui son téléphone pour recevoir une annonce, c'est un véritable levier vers l'insertion. »*

Vous avez conduit une étude d'impact sociologique avec des chercheurs de la Fondation Maison des Sciences de l'Homme, Telecom ParisTech : qu'a-t-elle donnée ?

- **Margaux Phelip** : *« L'étude a fait sortir le rôle central des télécommunications dans l'intégration des personnes fragiles et l'impact positif du programme sur les bénéficiaires. C'est un véritable tremplin vers l'emploi. 90% des bénéficiaires vivent sous le seuil de pauvreté. Trois grandes situations amènent les personnes à s'inscrire : la grande exclusion, une dynamique d'insertion socioprofessionnelle, la fragilité budgétaire pour les foyers. »*

Chiffres clés : les bénéficiaires du programme

- ▶ 20% n'ont pas de mobile à leur inscription.
- ▶ 87% des usagers utilisent des cartes prépayées.
- ▶ 67% sont en recherche d'emploi.
- ▶ 55% ont un ordinateur et 48% ont internet chez eux.
- ▶ A l'entrée dans le programme, la dépense moyenne en téléphonie est de 35€/mois contre 24€/mois pour la moyenne des Français. Grâce au programme, les bénéficiaires réduisent leurs dépenses mensuelles de téléphonie de 27€ en moyenne. 3 200 bénéficiaires en France, 5 points d'accueil.

Vous venez de découvrir des dispositifs concrets ?

- **Claire Martin** : *« Nous nous sommes précédemment posés la question de savoir comment déployer ces modèles à grande échelle. Lorsque de grandes entreprises s'engagent, c'est avec cet espoir de changement d'échelle. Et pour cela, il est*

nécessaire de travailler avec les acteurs de terrain. Exemple avec Renault Mobiliz, le programme de Social business du Groupe, lancé en France en juillet 2012. Notre concept chez Renault, c'est la mobilité durable pour tous. Nous avons réfléchi à pour TOUS. Nous n'avons pas transformé Renault, mais Renault Mobiliz est au cœur de la stratégie du groupe. Nous investissons dans des projets qui tiennent la route, solides, qui créent de la valeur, de la richesse. Renault Mobiliz est un programme coélaboré avec différents acteurs : issus du milieu associatif (V&Co), académique (HEC), du monde de la recherche (communauté d'innovation), acteurs publics ou parapublics, et notre réseau de distribution. Ensemble, nous nous efforçons de proposer des solutions pour un segment de clientèle auquel nous ne nous étions jamais adressés : les 8 millions de personnes vivant sous le seuil de pauvreté en France. »

- **Emmanuel Soulias** : *« En ce qui nous concerne, nous devons d'abord anticiper les tendances. Le parc automobile évolue. En 2006, nous avons mis en place une tarification assurance différenciée pour les véhicules moins polluants et plus sûrs. Avec l'apparition de véhicules électriques et hybrides, l'assureur se pose la question par exemple de la « batterie ». La seconde partie de notre métier, ce sont les sinistres et les réparations. Nous incitons nos sociétaires à utiliser des pièces de réemploi plutôt que des pièces nouvelles. Enfin, nous devons aussi nous adapter aux nouveaux comportements : covoiturage, autopartage... Comment assurer les personnes ? Et puis aussi cet exemple : le camping car partagé ? Comment fait-on pour assurer un camping car partagé ? Ce sont certes des besoins de niches, mais ces personnes qui se déplacent autrement peuvent devenir des clients. »*
- **Daniel Lascols** : *« Nous avons mis à disposition une solution de mobilité à tarif réduit pour permettre à un salarié intérimaire de se rendre sur son lieu de mission. Nous voyons que cela a un impact sur l'accès à l'emploi ainsi que sur la qualité de l'emploi (durée des missions, adéquation au parcours de qualification, rémunération,...). Pour 55 % des personnes cela permet un maintien dans l'emploi.*

Est-ce important de passer outre le cloisonnement institutionnel et mental des acteurs du transport et ceux du secteur social, de rechercher des approches territoriales, d'agir localement avec par exemple la signature de conventions portant sur la gestion des quartiers ?

- **Thierry du Boutiez** : *« Oui, le monde économique est essentiel sur ces questions là. A condition de monter des coopérations souples et en s'appuyant sur les initiatives locales. Il faut ensuite essayer d'industrialiser le processus de manière à le rediffuser. »*

Interventions de la salle

- **Croix Rouge** : *« Sur le projet Emmaüs/SFR, racontez-nous la vie de l'un de vos bénéficiaires. »*
- **Margaux Phelip** : *« Le travailleur social nous envoie la personne. Nous faisons un diagnostic de sa situation, nous choisissons avec lui son offre. Nous proposons ensuite un accompagnement pédagogique avec des rendez-vous de conseils personnalisés et des ateliers thématiques.*

- **FARE** (Fédération des Associations de la Route pour l'Education) : « *Nous sommes prêts à rejoindre le Laboratoire de la Mobilité Inclusive. Il faudrait travailler à valoriser le métier de conseiller en mobilité.* »
- **Association PSRE**, Promotion et Suivi de la Sécurité Routière en Entreprise : « *Certains ont parlé de rajouter des structures, des interfaces. Ne croyez-vous pas au contraire qu'il faut supprimer des structures pour être plus efficace? Question pour Renault : vous sous-traitez beaucoup de vos métiers. Certains des salariés de vos sous-traitants sont des travailleurs pauvres. Que faites-vous pour les aider ?* »
- **Claire Martin** : « *Que faire des salariés pauvres de nos fournisseurs ? Nous identifions ces sujets par des intermédiaires. Nous avons des structures de filtrage comme l'UDAF 95. Mais nous n'avons pas encore passé de convention avec des travailleurs pauvres.*
- **Thierry du Boutiez** : « *Je suis convaincu qu'il faut arrêter d'empiler les outils, de rajouter de couches d'intermédiaires. La solution est selon moi de s'appuyer sur des personnes qui ensemble, là où elles travaillent, forment un réseau pour fluidifier le système.* »

[Retour au sommaire](#)

Table ronde 3 : Mieux évaluer les dispositifs d'insertion par la mobilité

Depuis le début de ces Rencontres, vous l'avez constaté, il existe de multiples dispositifs pour favoriser la mobilité de publics qui en ont besoin pour de multiples raisons : accéder au travail, éviter l'isolement, créer du lien social. Dans cette 3^e table ronde, nous allons découvrir d'autres bonnes pratiques avec une approche différente : celle de l'évaluation des dispositifs mis à la disposition de personnes éloignées de l'emploi ou marginalisées, de personnes âgées... etc.

Participant à la table ronde :

- **Stéphanie LOPES d'AZEVEDO**, chargée des questions économiques et développement durable de l'UTP, l'Union des transports publics et ferroviaires ;
- **Anne-Laure DESVIGNE**, chargée de mission Centrale de mobilité à la Maison de l'emploi de Marseille ;
- **Jean-Pierre ORFEUIL**, président de la Chaire universitaire de l'Institut pour la ville en mouvement
- **et Thomas GODARD**, adjoint au directeur des Activités sociales de Réunica pour le **Focus sur «La mobilité des personnes âgées»**.
- Débat animé par **Alain Grumberg**, journaliste, directeur de Futuring Press.

Avons-nous la culture de l'évaluation en France ?

- **Jean-Pierre Orfeuill** : *« L'institut pour la ville en mouvement (IVM) a été créé par le groupe PSA Peugeot Citroën en 2000, dans le cadre de la politique de mécénat. Nous sommes une association à vocation internationale. Nous travaillons sur l'innovation liée à la mobilité urbaine. Nous favorisons les rencontres scientifiques interdisciplinaires, les expérimentations liées aux problématiques de handicap, d'insertion sociale, d'accès à la ville pour les adolescents, d'organisation urbaine, d'architecture, de nouvelles technologies de l'information, etc. Nous essayons de tester les dispositifs. Maintenant, si nous avons vraiment la culture de l'évaluation en France, nous n'aurions pas mis 20 milliards sur le Grand Paris avec des études complètement nulles.*
- **Stéphanie Lopes d'Azevedo** : *« Du point de vue de l'UTP, nous sommes des observateurs. Nous en sommes encore aux balbutiements. »*
- **Anne Laure Desvigne** : *« A Marseille, dès le départ, nous avons voulu mettre en place l'évaluation de notre dispositif. En même temps, nous nous sommes*

heurtés à l'absence de culture de l'évaluation. »

Que fait la Centrale de Mobilité à la Maison de l'Emploi de Marseille ?

- **Anne Laure Desvigne :** *« Nous diagnostiquons sur les quartiers nord les problèmes de mobilité chez les demandeurs d'emploi. Nous facilitons l'orientation des personnes rencontrant des problèmes de mobilité vers les dispositifs adaptés, intervenons sur les freins culturels ou sociaux d'accès à l'emploi, nous essayons de trouver des innovations... »*

Quel est le bilan de votre dispositif ?

- **Anne Laure Desvigne :** *« Nous avons proposé des services d'aides pédagogiques et matérielles*
 - Aides pédagogiques : l'entretien approfondi en mobilité, 977 entretiens réalisés, les ateliers mobilité, 450 stagiaires ;
 - Aides matérielles : prêt de véhicules 157 mois de location pour 91 bénéficiaires, accompagnement à la conduite, 219 évaluations, 70 bénéficiaires de leçons, 14 permis ;
 - Aide au transport en commun : plus de 400 bénéficiaires

Combien de personnes sont concernées ?

- **Anne Laure Desvigne :** *« Deux mille cent personnes ont été accueillies avec un pré-diagnostic qui parfois suffit à résoudre le problème de mobilité. Mille personnes ont passé des entretiens approfondis en mobilité ; 450 personnes ont bénéficié d'ateliers mobilité (lectures de plan, test de scooter...) ; 9 ont bénéficié d'aides matérielles (locations). »*

Ce processus décrit pour Marseille vous paraît-il intéressant ?

- **Jean-Pierre Orfeuill :** *« Les publics accueillis sont très différents, ce qui implique des solutions différenciées. Nous sommes tous d'accord pour dire que l'évaluation doit servir à montrer ce qui marche le mieux sur un territoire donné mais qui ne marchera pas ailleurs. »*

Quelles sont les meilleures pratiques ?

- **Jean-Pierre Orfeuill :** *« Il faut d'abord savoir quels sont les critères d'évaluation. Depuis ce matin, nous avons regardé les choses sur le terrain social. Mais il faut les voir sur le terrain économique. Nous avons tous intérêt à ce que tout le monde travaille. Je ne vois jamais de statistiques en France qui disent pourquoi les gens qui n'ont pas de permis de conduire sont deux fois plus au chômage que les autres. Pourquoi cette information ne remonte pas au sommet ? Les pouvoirs publics ont pris conscience de la précarité énergétique, il faut une prise de conscience sur la mobilité. Entre 45 et 50 % de la population française est en dehors du périmètre des transports urbains. Ainsi, si vous vous placez sur le terrain purement économique, les partis politiques extrêmes n'auront pas de prise sur l'opinion. A travers l'Institut nous avons fédéré les choses et je vois un passage de relais. Nous poursuivons des recherches plus spécialisées sur la cognition urbaine avec des experts en Asie, en Amérique, en*

Europe et en Chine. Nous travaillons sur la ville lisible. »

Vous êtes un centre d'observation très bien placé pour parler de mobilité : pourquoi la dimension de la mobilité vous importe ?

- **Stéphanie Lopes d'Azevedo** : *« L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) est l'organisation professionnelle des entreprises de transport public, ferroviaires (fret et voyageurs) et des gestionnaires d'infrastructure en France. Elle représente les entreprises de transports urbains publics de 160 agglomérations. En 2002, nous avons publié avec l'université de Lyon une « Etude mobilité et grande pauvreté » afin d'identifier les besoins des plus précaires. Depuis, nous avons mis en place beaucoup d'actions. Désormais, en 2013, tous les réseaux urbains proposent des tarifications solidaires basées sur les revenus ; à ce propos on voit que les personnes âgées ont souvent des revenus supérieurs aux jeunes. Quelles que soient ses ressources, une personne peut bénéficier de ces services. Mais il faut aussi de la pédagogie pour faire connaître les dispositifs qui existent. Par exemple, trois-quart des femmes de 87 ans, ne savent pas à quoi servent les chèques mobilité qu'elles reçoivent. »*

Une fois que vous avez évalué, que faites-vous de cette évaluation ?

- **Anne Laure Desvigne** : *« Nous avons des obligations de bénéfices. Nous nous rendons compte qu'il faut par exemple ouvrir une autre auto-école sur Marseille, que les financements sont mal utilisés ... Par ailleurs, beaucoup de professionnels de l'emploi ne connaissent pas les dispositifs... »*

Anticipez-vous?

- **Stéphanie Lopes d'Azevedo** : *« Les CCAS se désengagent de la distribution de titres aux bénéficiaires. Elle est à la charge de l'opérateur. »*

Comment faites-vous pour que les bonnes pratiques soient utilisées par d'autres ?

- **Jean-Pierre Orfeuill** : *« Tout ce qui relève du système des transports doit être pensé à partir des gênes territoriaux. »*

Focus sur «La mobilité des personnes âgées»

Quelles sont vos préoccupations en matière de mobilité ?

- **Thomas Godard** : *« Chez Reunica, nous travaillons sur l'autonomie à domicile. Nos clients veulent rester vivre chez eux le plus longtemps possible. Mais pour qu'une personne âgée reste autonome à domicile, il faut qu'elle puisse sortir de*

chez elle. La mobilité est l'une des conditions de l'autonomie. Elle permet de garder du lien social. »

Vous avez mis en place un dispositif permettant aux personnes de plus de 80 ans de sortir de chez elle grâce à des solutions de mobilité. De quoi s'agit-il ?

- **Thomas Godard** : *« Il s'agit d'un dispositif initié par un des groupes de protection sociale et généralisé par les fédérations Agirc et Arrco (retraite complémentaire des salariés du privé). Le dispositif s'appelle Sortir Plus. Il consiste à proposer à des personnes de plus de 80 ans des chèques emplois services universel pour sortir de chez elle avec un accompagnateur. L'idée est que la personne puisse à la fois sortir de chez elle, mais aussi être accompagnée pour plus de sécurité tout en créant du lien.*

Depuis 2013, il existe un numéro national unique. Ces personnes âgées reçoivent des courriers leur indiquant le numéro, sinon les caisses de retraites peuvent les informer. En 2012, le taux de consommation de CESU était de 79 % sur 40 à 45 000 personnes.

Les conditions d'attribution des chéquiers sont les suivantes :

- ✓ *avoir 80 ans et plus, sans condition de ressources,*
- ✓ *être en situation d'isolement (évaluation téléphonique),*
- ✓ *un maximum de 3 chéquiers de 150 € chacun, par personne et par an,*
- ✓ *participation financière du retraité : 15 € pour le premier chéquier, 20 € pour le deuxième et 30 € pour le troisième.*

Ce service donne la possibilité d'être accompagné, à pied ou en voiture, quand la personne le souhaite et où elle le souhaite, pour faire ses courses, se promener dans le quartier, aller chez le coiffeur, faire une sortie culturelle... »

Interventions de la salle

- **Voiture and Co** : *« S'il y a des difficultés dans la distribution des moyens de transports, et si aujourd'hui, à peine la moitié des personnes qui y auraient droit ont accès à la tarification sociale, il serait peut être intéressant de penser à un modèle économique de distribution des titres ou que les centrales de mobilité soient un relai informatif ... »*
- **Patrick René** (Fondation PSA) : *« Je voudrais juste dire que La Fondation PSA Peugeot Citroën «Un monde en mouvement», créée mi 2011, soutient plus 170 projets autour de la mobilité (garages solidaire, plateformes de mobilité...). Nous travaillons autour de 4 grands axes : insertion, éducation et culture, handicap, environnement... »*

[Retour au sommaire](#)

Clôture des premières Rencontres de la Mobilité inclusive

Florence Gilbert, directrice générale de Voiture & Co

Chers ambassadeurs de la Mobilité Inclusive !

D'abord merci à tous pour votre engagement :

- ✓ Vous êtes venus nombreux pour cette première édition des Rencontres de la Mobilité Inclusive. C'est le signe de votre engagement en faveur de la mobilité pour tous.
- ✓ Rien ne peut être fait sans des femmes et des hommes qui s'engagent et prennent des risques pour développer des actions innovantes.

Quelle mission de clôturer cette journée !

Commençons par relever les moments forts et nos futurs projets.

Car notre objectif est, que tous les jours, sur tous les territoires, nous puissions nous rendre compte de ce qu'est être en empêchement de mobilité.

Nous pouvons dans un premier temps retenir de cette journée un constat fort :

- ✓ 7 millions de personnes en âge de travailler sont concernées par les problèmes de mobilité, soit 20 % de la population active ;
- ✓ 50 % des personnes interrogées ont déjà refusé un emploi ou une formation pour des raisons liées à la mobilité ;
- ✓ 28 % ont déjà abandonné un emploi ou une formation pour des questions de mobilité.

Nous avons analysé les diverses sources d'empêchement à la mobilité et les failles des solutions déjà existantes.

Nous avons dégagé dans les grandes lignes des objectifs principaux pour améliorer la mobilité des publics en insertion sociale et professionnelle.

L'heure est venue maintenant de construire des solutions concrètes, durables et adaptées aux problématiques identifiées : la création d'un label « opérateur social de mobilité » ou encore créer le répertoire des nouveaux métiers de la mobilité...

Comment y arriver ?

Nous devons mobiliser les talents de tous les acteurs de la société civile ;

Nous devons également travailler pour faire tomber les barrières sociales, culturelles, géographiques psychologiques ou financières, qui freinent la mobilité.

La poursuite de nos travaux reposera sur trois piliers :

- ✓ L'implication des acteurs
- ✓ L'animation des réseaux
- ✓ La fédération des acteurs

Nous devons penser l'apprentissage de la mobilité dès l'école pour sortir des comportements tout automobile ou monomode.

Nous devons être innovants même dans les financements « mobilité sociale » pour optimiser les crédits.

Notre objectif est de proposer des solutions de mobilité pour rendre autonome les publics fragiles : le cœur de notre cible est constitué des 7 millions de personnes.

Nous devons désenclaver les territoires en les rendant accessibles, en permettant aux bassins d'emploi de devenir des bassins de vie.

Nous devons nous occuper de tous les territoires, plutôt que de se concentrer exclusivement sur les territoires urbains.

Conclusion : la mobilité accessible passe par la mobilisation de tous, de NOUS TOUS. Et c'est bien l'esprit qui a animé notre rencontre.

Si je voulais la résumer en une phrase, ce serait : « tout seul, on va plus vite ; ensemble, on va plus loin ».

Nous avons là l'ADN de la co-construction, un ADN que nous avons constitué ensemble. Car c'est ensemble, en coordonnant nos efforts et nos expertises que nous y arriverons.

Le Laboratoire que nous avons lancé avec vous est là pour ça !

Nous allons nous revoir l'année prochaine, et tout au long de nos réflexions.

Merci à tous! Bonne fin de journée.

Conclusion de Jérôme Schmitt, Directeur Développement durable et Environnement de Total

Je vous propose une synthèse de la journée en 7 points :

- 1) Sur les centrales de mobilité. Elles ont prouvé leur efficacité et leur nécessité.
- 2) Sur l'état d'esprit.
 - a. Travailler à partir des forces des personnes, de leur adaptabilité ;

b. Effet vertueux en chaîne entre accorder un financement, manifester sa confiance, susciter l'estime de soi.

- 3) Sur les enjeux. La mobilité est avant tout un enjeu de mobilité mentale, d'éducation, un enjeu psychologique. Les financements ne manquent pas. Ce qui manque avant tout, c'est la clarté dans le / les systèmes, de la simplicité, de la pédagogie... et des innovations business / services.
- 4) Sur les innovations. Des changements de posture mentale, de l'Etat en particulier, une capacité à accompagner les personnes sur une trajectoire avec des successions de modèles et de services à chaque étape, des approches différenciées par type de besoin, par territoires, par types de public.
- 5) Sur ce que les entreprises peuvent apporter. Accompagner les changements d'échelle, aider à résoudre la complexité, la culture de l'évaluation, l'impératif de l'évaluation, le partage des données de précarité avec les autres acteurs pour co-construire plus de solutions dans l'espace rural.
- 6) Sur la co-construction. Qui dit co-construction dit tâtonnement, itérations, expérimentation... et donc une forme de droit à l'erreur, de bienveillance des acteurs les uns vis-à-vis des autres, car il n'y a pas de route toute tracée.
- 7) Sur l'Etat. Moins légiférer, plus inciter, plus faire confiance aux partenariats public-associatif-privé. Moins d'assistanat. Il y a une vraie vague vertueuse, il faut la mettre en valeur.

Merci à tous.

[Retour au sommaire](#)