MOBILITÉS SOLIDAIRES EN HAUTS-DE-FRANCE

EXPÉRIENCES ET BONNES PRATIQUES



PRÉFET
DE LA RÉGION
HAUTS-DE-FRANCE
Liberté
Égalité
Fraternité

PACTE DES SOLIDARITÉS

Directeur de la publication : Bertrand Gaume, préfet de la région Hauts-de-France, Préfet du Nord

Rédacteur en chef : Commissariat à la lutte contre la pauvreté

Avec le concours de Nathalie Pitaval du Cerema

Conception et rédaction : Rives Nord - Dométhilde Majek
Strategic Design Scenarios - François Jégou et Leopold Slenczka

Date de dépôt : Octobre 2026

Impression : SGCD du Nord

Ce travail est autorisé selon les termes de la licence I Creative Commons Attribution-Noncommercial-No Derivative Works License 4.0 International.

Vous êtes autorisé à :

- Partager - copier, distribuer et communiquer le matériel par tous les moyens et dans tous les formats, sous les conditions suivantes :

- Attribution - Vous devez donner le crédit de l'œuvre, inclure un lien vers la licence et indiquer si des modifications ont été apportées à l'œuvre. Vous devez indiquer ces informations par tous les moyens raisonnables, sans suggérer que le donneur de licence vous approuve ou approuve la manière dont vous avez utilisé son œuvre.

- Pas d'utilisation commerciale - Vous ne pouvez pas faire d'utilisation commerciale de l'œuvre ou d'une partie du matériel qui la compose.

- Pas de modification - Dans le cas où vous remixez, transformez ou créez à partir du matériel composant l'œuvre originale, vous ne pouvez pas distribuer ou mettre à disposition l'œuvre modifiée.

Les termes de cette licence sont disponibles sur ce lien:
https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.fr

SOMMAIRE

6 Éditoriaux
8 Poser le cadre
10 Actions soutenues
14 Accompagnements
26 Plateformes
32 Garages solidaires
34 Achat de véhicules
44 Bonnes pratiques
52 Préparer la suite
58 Auto-diagnostic
62 Plus d'informations
63 Contributeurs



DANS CETTE PUBLICATION...

Il y a les solutions que l'on connaît. Et puis celles que l'on découvre en allant voir sur le terrain.

Cette publication propose quatre façons d'entrer dans la mobilité solidaire en Hauts-de-France.

Un recueil de bonnes pratiques, d'abord. Des plateformes de mobilité aux garages solidaires, de la location de véhicules à l'accompagnement des publics, des acteurs inventent, ajustent et expérimentent des réponses au plus près des réalités locales.

Un ensemble d'expériences et de bonnes pratiques, ensuite : celui des initiatives soutenues par le Pacte des solidarités en 2024 et 2025. Dix-neuf actions qui donnent à voir la diversité des solutions déployées dans les territoires.

Des récits, surtout. Ceux de celles et ceux qui les font vivre : associations, élus, travailleurs sociaux, conseillers en insertion, agents de l'État, opérateurs. Leurs expériences racontent les départs, les tâtonnements, les alliances, les réussites et les questions encore ouvertes.

Enfin, un regard vers demain. À partir d'un travail collectif mené avec les acteurs du secteur, le livret interroge les coopérations à renforcer, les échelles pertinentes et les chemins pour faire évoluer l'offre.

ÉDITORIAUX

Anne Rubinstein
Déléguée interministérielle à la prévention et à la lutte contre la pauvreté

La mobilité ne se résume pas à la capacité de se déplacer d'un point à un autre. Elle conditionne l'accès à l'emploi, à la formation, aux soins, aux services publics, mais aussi à la vie sociale et citoyenne. Lorsqu'elle fait défaut, c'est l'accès même aux droits qui peut être compromis. C'est pourquoi la mobilité solidaire est un axe majeur du Pacte des solidarités depuis 2024. Parce qu'elle touche à la fois à l'inclusion sociale, à l'insertion professionnelle, aux dynamiques territoriales et à la transition écologique, elle appelle des réponses coordonnées et une mobilisation collective de l'ensemble des acteurs concernés.

Les freins à la mobilité prennent des formes différentes selon les territoires et les parcours de vie. Les solutions ne peuvent donc être uniformes. Elles doivent partir des besoins réels des personnes concernées et s'appuyer sur la coopération entre les collectivités, les associations, les acteurs de l'emploi et de l'insertion, les entreprises et les services de l'État.

À cet égard, les Hauts-de-France font figure de territoire pionnier. Première région à s'être engagée dans l'élaboration des Plans d'action pour les mobilités solidaires (PAMS), les partenaires locaux ont su très tôt se fédérer autour d'une ambition commune : mieux identifier les besoins, coordonner les interventions et développer des solutions adaptées aux réalités locales et aux besoins de tous les habitants. Cette dynamique a permis l'émergence d'initiatives nombreuses et innovantes au service des plus fragiles.

Les expériences présentées dans ce livret en sont l'illustration. Elles témoignent de la richesse des réponses imaginées sur le terrain, mais aussi de la capacité des acteurs à travailler ensemble pour lever les obstacles qui limitent l'accès aux droits et aux opportunités.

Je souhaite que ce recueil contribue à diffuser ces enseignements et inspire d'autres territoires à s'engager dans cette démarche, y compris au-delà des Hauts-de-France. Les expériences présentées ici montrent qu'en associant largement, il est possible de construire des réponses concrètes, efficaces et qui peuvent modifier positivement des perspectives de vie.

Bertrand Gaume
Préfet de la région Hauts-de-France, Préfet du Nord

Si la liberté d'aller et venir est un droit fondamental et constitutionnel, la capacité de certains de nos concitoyens à l'exercer concrètement peut être limitée, de façon transitoire ou plus longue. C'est le cas, en particulier, des personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale, ou des personnes en situation de handicap.

Pour répondre à leurs besoins, la solidarité nationale s'exerce, c'est ce que l'on appelle la mobilité solidaire.

La loi d'orientation des mobilités (dite loi LOM) en a défini les modalités, fin 2019. Elle a notamment posé le principe de l'élaboration de plans d'actions pour les mobilités solidaires, dont le Conseil régional des Hauts-de-France a été le premier à engager la réalisation, en 2021, avec le soutien de l'État au titre de la lutte contre la pauvreté.

Fin 2023, la loi pour le plein emploi est venue inscrire la mobilité solidaire parmi les thématiques appelant l'implication collective et coordonnée de tous les acteurs qui accompagnent les demandeurs d'emploi et les entreprises.

C'est dans ce double cadre législatif que se déploie le Pacte national des solidarités 2024-2027. Dans notre région, la plus touchée de France continentale par la pauvreté, les actions en faveur des mobilités sont intenses : elles ont représenté près de la moitié des crédits d'État mobilisés au titre des pactes territoriaux des solidarités en 2024, et dépassé 2,5 M€ cumulés sur les seules années 2024-2025.

Cet effort particulièrement significatif a concerné une palette de solutions très étendue, portées par les territoires eux-mêmes (collectivités ou opérateurs associatifs) : plateformes de mobilité, achat de véhicules à deux, trois ou quatre roues, thermiques ou électriques, avec ou sans permis, location et réparation de véhicules à prix accessible, aide au permis…

Visant des publics différents, dans des lieux multiples, selon des modèles économiques variés, ces initiatives constituent un capital d'expériences riche, à même d'éclairer l'avenir. C'est l'objet du présent livret que d'en restituer et partager les enseignements et bonnes pratiques.

Car la mobilité solidaire n'est pas la compétence d'une collectivité en particulier, elle est l'affaire de tous.

POSER LE CADRE

Mobilité solidaire et lutte contre la pauvreté dans les Hauts-de-France : des principes à la pratique

En mai 2026, dans les Hauts-de-France, une quarantaine d'acteurs de terrain, chargés de mission, travailleurs sociaux, élus, techniciens, conseillers en insertion, issus de tous les bassins de la région, se réunissent autour d'une même question, aussi banale en apparence que vitale dans les faits : comment aider une personne à se rendre au travail, ou simplement à un rendez-vous, un entretien, une formation, lorsqu'elle n'a ni voiture, ni permis, ni bus qui passe à l'heure qu'il faut, ni même, parfois, de ligne du tout ? Ce livret est né de cette question et des résultats de cet atelier régional organisé par le commissariat à la lutte contre la pauvreté, avec l'appui de la cellule régionale Hauts-de-France mobilités dont le pilotage est assuré par le Cerema depuis 2019. Il prolonge aussi les échanges, tenus au même moment ailleurs en France, d'une journée nationale organisée par la délégation interministérielle à la prévention et à la lutte contre la pauvreté, dont la synthèse se trouve en ligne.

Pour comprendre comment on en est arrivés là, il faut remonter le fil de deux lois, deux jalons qui, à quatre ans d'écart, ont dessiné ce paysage. D'abord, la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019, dite loi LOM, qui la première reconnaît la mobilité solidaire : elle confie aux autorités organisatrices de la mobilité et aux régions le pouvoir d'« organiser des services de mobilité solidaire, [de] contribuer au développement de tels services ou [de] verser des aides individuelles à la mobilité, afin d'améliorer l'accès à la mobilité des personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale et des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite » (code des transports, articles L. 1231-1-1 et L. 1231-3). La loi impose surtout que ces efforts épars se coordonnent, bassin de mobilité par bassin de mobilité, sous la forme de plans d'action communs des mobilités solidaires, les PAMS, pilotés conjointement par la Région, cheffe de file désignée de la mobilité, et le Département, en lien étroit avec les autorités organisatrices locales. Le PAMS, précise la loi, « définit les conditions dans lesquelles les personnes bénéficient d'un conseil et d'un accompagnement individualisé à la mobilité. Il prévoit, notamment, les mesures permettant au service public de l'emploi de fournir ces prestations à tout demandeur d'emploi, à toute personne éloignée de l'emploi ou au jeune en contrat d'apprentissage » (art. L. 1215-3 du code des transports).

Puis vient la loi pour le plein emploi, promulguée le 18 décembre 2023, deuxième acte de cette construction législative : elle veut mieux accompagner demandeurs d'emploi et entreprises, en faisant travailler ensemble tous les acteurs épars de l'insertion et de l'emploi. Dès son article premier, la mobilité figure noir sur blanc parmi les difficultés que cet « accompagnement à vocation sociale » doit pouvoir lever (nouvel art. L. 5411-5-1-I du code du travail). Ainsi se noue, texte après texte, le lien avec le réseau pour l'emploi.

Mais aucune de ces lois ne désigne un seul chef de file, une seule main sur le volant. La mobilité solidaire appartient un peu à tous et, de ce fait, à personne en particulier : elle vit de partenariats patiemment tissés, parfois fragiles, ce qui explique qu'on en parle presque toujours au pluriel, en mobilités solidaires, tant les formes varient d'un territoire à l'autre, d'un village à une métropole, d'une vallée rurale à un quartier périurbain.

Dès 2020 déjà, l'État avait vu dans l'impossibilité de se déplacer l'un des plus grands obstacles à l'accès et au maintien dans l'emploi pour les plus précaires. La stratégie nationale de prévention et de lutte contre la pauvreté a donc soutenu, partout en France, ces initiatives encore balbutiantes. Dans les Hauts-de-France précisément, un partenariat inédit s'est noué entre l'État et le Conseil régional pour cofinancer la démarche des PAMS : un soutien exceptionnel dans le pays, qui a sans doute permis à la région de devenir la première à achever l'établissement des PAMS, couvrant l'intégralité des 10 bassins de mobilité identifiés, au terme de trois années de concertations locales approfondies.

Depuis 2024, le Pacte national des solidarités relaie cet élan, dans son quatrième axe, avec la même ambition : accélérer encore les initiatives au bénéfice des plus vulnérables.

La mobilité irrigue désormais chaque contrat de solidarité signé dans la région : les contrats locaux des solidarités, établis avec les cinq conseils départementaux, l'Aisne, le Nord, l'Oise, le Pas-de-Calais, la Somme, ainsi qu'avec les métropoles de Lille et d'Amiens ; et, à une échelle plus fine, les pactes territoriaux des solidarités, noués sur des portions de territoire à enjeux sociaux et volontaires : la Thiérache de l'Aisne, le Cambrésis, les 7 vallées et Frévent dans le Pas-de-Calais, les arrondissements de Péronne et d'Abbeville dans la Somme.

Sur le terrain, les actions soutenues revêtent des formes très diverses : plateformes de mobilité, déjà installées ou encore en émergence ; flottes de véhicules, à deux, trois ou quatre roues, mécaniques, thermiques ou électriques, avec ou sans permis exigé, de une à neuf places, parfois spécifiquement équipés pour le handicap ; prescription assurée ou non par un tiers ; garages solidaires où l'on répare à moindre coût ; covoiturage solidaire entre voisins ; financement de transports d'utilité sociale ; aide au passage du permis de conduire.

De cette riche expérience accumulée en un temps somme toute bref émerge aujourd'hui un véritable laboratoire en grandeur nature, riche d'essais, de tâtonnements, parfois d'échecs instructifs. Avec le concours patient de chacun, les partenaires en tirent les bonnes pratiques qui se dégagent peu à peu, et cherchent ensemble comment compléter, affermir, réviser ou pérenniser les services déjà mis en place sur le terrain, souvent avec des moyens comptés.

Ce livret poursuit ainsi un double dessein, modeste mais tenace : éclairer les organismes qui souhaitent se lancer dans des actions de mobilité solidaire, et outiller les comités pour l'emploi, déjà carrefours de ces initiatives foisonnantes, et appelés à le devenir plus encore, pour davantage d'efficacité dans l'accès à l'emploi et aux formations, et dans une efficience accrue des moyens publics.



ACTIONS SOUTENUES

en 2024 et 2025

Réparties sur l'ensemble du territoire, les 19 actions qui suivent illustrent la diversité des réponses apportées aux enjeux de mobilité inclusive : location solidaire, garages associatifs, plateformes de mobilité, flottes de véhicules partagés ou encore accompagnement des publics les plus isolés. Portées par des associations, des collectivités et des acteurs de l'insertion, elles témoignent d'un maillage local fort au service de tous les publics, notamment les jeunes et les personnes éloignées de l'emploi.

La carte de la page suivante indique la localisation des porteurs de projets ; leurs actions s'étendent cependant souvent à un territoire plus large.

1 Conseil départemental de l'Aisne
Aisne Starter 2024 et 2025

2 Association Saint Jean
Flotte de véhicules

3 Centre social Est Somme
Transport solidaire

4 WIMOOV : Proposer le bon service à la bonne personne, au bon moment - Cambrésis

5 Communauté de communes des 7 vallées (CC7V) en partenariat avec Wimoov
Soutien à la mobilité des jeunes

6 Association du Vimeu
Transport d'utilité sociale (TUS)

7 Alpha Transports & Services
La mobilité inclusive en Picardie

8 ADEFI Mission Locale pour Ternois Com et ville de Frévent

9 Pôle d'équilibre territorial et rural du Pays de Thiérache
Plateforme de mobilité en Thiérache "Plus"

10 Mamobilité 62
la plateforme de mobilité départementale du Pas-de-Calais

11 La Mission locale de Thiérache
Plateforme Mobilité "Roule ma Poule"

12 Association Synergie
SYN insertion mobilité

13 Communauté d'Agglomération de Cambrai
Constitution d'un parc de véhicules solidaires

14 Communauté d'Agglomération du Caudrésis et du Catésis
Mise à disposition de véhicules

15 Communauté de communes du Pays solesmois
"En route vers l'emploi en Pays solesmois"

16 Aril Interim
Aril Mobile

17 CCAS HIRSON
Mobil'Insert Emploi

18 Communauté de communes des 7 Vallées en partenariat avec Wimoov
Location solidaire

19 Pôle d'équilibre territorial et rural du Pays de Thiérache
La flotte de véhicules solidaires et durables





LES ACCOMPAGNEMENTS

Dans un bureau de mission locale à Frévent ou le long d'une vallée de l'Aisne, la question de la mobilité commence souvent par un silence : celui d'un jeune ou d'un demandeur d'emploi qui n'ose avouer qu'un entretien d'embauche à vingt kilomètres est une montagne inaccessible. C'est à ce point précis de rupture que s'invente l'accompagnement de mobilité solidaire. En débloquant quelques centaines d'euros pour un chèque carburant, le financement d'un permis AM ou un coup de pouce d'urgence comme Aisne Starter, les travailleurs sociaux s'attaquent directement au premier blocage matériel. Cette intervention au plus près des réalités individuelles offre une finesse précieuse en redonnant confiance et en sécurisant les premiers pas vers l'emploi. Mais si ce soutien sur mesure résout la crise immédiate d'un entretien ou d'un stage, sa portée bute parfois sur un écueil sans la présence continue d'un conseiller : distribuer une aide financière ne suffit pas, à elle seule, à bâtir une autonomie durable.

Conseil départemental de l'Aisne
Aisne Starter

1

Description de l'action soutenue :
Aisne Starter est un dispositif destiné à financer tout ou partie des dépenses liées à la reprise d'une activité, rémunérée ou non, ou à une entrée en formation. Il permet de participer à la prise en charge des frais de mobilité, de garde d'enfants, d'achat de petit matériel professionnel, ou de frais annexes.

Nombre de bénéficiaires de l'action en 2025 :
154 aides accordées pour 136 bénéficiaires

Nombre de bénéficiaires de l'action en 2026 :
93 aides accordées pour 88 bénéficiaires au 15 juillet 2026

Publics cibles :
Aisne Starter est destiné aux allocataires du RSA (ARSA) ou jeunes sortants de l'aide sociale à l'enfance (ASE), reprenant un emploi, une activité indépendante, une formation, une action d'insertion, une immersion professionnelle en entreprise ou une démarche de bénévolat.

Coût de l'action en 2025 :
24 507 € d'aides accordées dont 19 314 € en 2025 et 1 933 € en 2026.

Coût de l'action en 2026 :
12 899 €

Porteur du projet:

Siège social : Rue Paul Doumer, 02013 LAON cedex

Site internet : https://www.aisne.com/votre-service/rsa-insertion-emploi/aisne-starter-laide-reprise-dactivite

Tél. 03 23 24 60 60

Mail : Formulaire de contact via le site internet

Activités : Le Département est désigné comme chef de file en matière d'aide sociale, d'autonomie des personnes et de solidarité des territoires. Les grands domaines de compétences du Conseil départemental sont la solidarité sociale, l'éducation, l'aménagement et l'action culturelle



Le montage d'une opération de mobilité solidaire, l'exemple d'une plateforme territoriale

Comment naît une action de mobilité solidaire ? Rarement d'une stratégie globale pensée d'emblée, presque toujours d'un accroc repéré sur le terrain. Dans la Somme, tout commence au cœur de métier d'une association d'aide à domicile, quand le simple transport accompagné des personnes âgées se met à coincer. Gaëlle Coppé, directrice de l'association Saint Jean, y travaille depuis dix ans : **« Quand je suis arrivée, je me suis dit : qu'est-ce qui ne s'est pas passé ? »** Il y a dix ans, une petite convention finançait déjà des courses pour les aînés, une forme de taxi social, mais l'argent s'épuisait toujours en cours d'année, et l'aide s'arrêtait net. **« On a fait en sorte que tout le monde soit éligible »**, résume-t-elle aujourd'hui. Autre fissure, du côté de l'apprentissage : sans voiture, les jeunes en formation n'honoraient tout simplement pas leurs rendez-vous.

C'est en 2016, grâce à un financement du Département dédié à l'insertion professionnelle, que naît le kiosque mobilité. Un vélo, deux voitures, un scooter : le parc tient alors dans une cour. La philosophie, elle, ne changera plus : **« ne plus faire à la place des bénéficiaires »**, mais accompagner le retour à l'autonomie. Le modèle grossit ensuite par ajouts successifs, convention après convention, au fil d'une véritable **« chasse aux appels à projets »** menée pendant dix ans, entre France Travail, la CPAM et le Département. Coaching au code de la route pour des publics trop éloignés de l'apprentissage classique, ateliers théâtre pour désamorcer la peur de conduire, garage solidaire monté en chantier d'insertion : **« on propose des solutions actionnables »**, dit Gaëlle. Le garage, ouvert aussi aux particuliers du quartier, facture selon les revenus, « on ne fait pas de concurrence », pendant que le Département cède ses véhicules réformés à réparer sur place.

Le parc s'est depuis étoffé : une trentaine de scooters mutualisés, une dizaine de voitures sans permis, des vélos, et trois véhicules de neuf places prêtés aux EHPAD du territoire. Deux conseillers reçoivent chaque demande. Un jeune décroche un emploi qui commence dans trois jours, sans voiture : en quelques heures, on lui trouve un scooter. **« On gère les situations selon les urgences »**, glisse Gaëlle. La location, un à trois euros par jour non travaillé selon le véhicule, couvre l'assurance ; une caution est demandée, mais toujours négociée pour rester accessible. Trois mois renouvelables, un appel tous les quinze jours pour prendre des nouvelles : l'usage est censé rester professionnel, **« mais on voit bien que ce n'est pas toujours le cas »**.

Installée à deux pas de France Travail, l'association, identifiée comme la plateforme mobilité du territoire, est devenue incontournable au point de réorienter elle-même vers d'autres dispositifs quand il le faut. Plus de sept collectivités y participent désormais : département, communautés de communes, CPAM, preuve, selon Gaëlle, qu'il fallait **« travailler le maillage »** plutôt que tout faire seule. Restent deux chantiers : convaincre les entreprises du territoire de s'engager à leur tour, et ouvrir une auto-école sociale, pendant qu'on cherche encore comment financer un véhicule adapté au handicap.

Article écrit à partir d'un entretien avec Gaëlle Coppé, directrice de l'association Saint Jean.

Association Saint Jean
Flotte de véhicules

2

Description de l'action soutenue :
Renforcer l'offre de solutions de mobilité sur le territoire en complétant la flotte de véhicules.

Nombre de bénéficiaires de l'action en 2025 : 90 bénéficiaires dont 10 de moins de 25 ans et 50 n'ayant pas le permis.

Publics cibles :
Jeunes, RSA, insertion professionnelle, inscrits à France Travail, en formation, en recherche d'emploi, dont l'emploi est fragilisé par des problèmes de mobilité, personne devant avoir accès à la santé (condition plus large avec le transport à la demande)

Financement sur 2024, réalisation en 2025

Coût de l'action :
60 000 €

Porteur du projet:

Créé en 1977

Contact : Gaëlle Coppé

Siège social : 6, rue Jean Perrin, 80200 Péronne

Site internet :
https://association-saint-jean.com

Tél. 03 22 84 48 61

Mail :
direction@association-st-jean.com

Activités :
Spécialiste de l'aide à domicile à Péronne (80) depuis plus de 40 ans et qui opère sur le territoire Est de la Somme. L'association repose sur des valeurs fortes : la proximité / la relation humaine, la solidarité / l'absence de discrimination, la transparence, l'engagement social.



Centre social Est Somme
Transport solidaire

3

Description de l'action soutenue :
Lancé en 2025 avec le soutien du Conseil départemental de la Somme, de la communauté de communes de l'Est de la Somme (CCES), de l'État et du PETR, le dispositif expérimental de transport solidaire vise à favoriser la mobilité des habitants les plus fragiles du territoire de la communauté de communes grâce à trois modes d'interventions accessibles et adaptés à leurs besoins.

Nombre de bénéficiaires :
- Prêt de véhicules : utilisation limitée qui ne sera pas renouvelée.
- Prêt de scooters électriques : 113 jours de location cumulés. 4 scooters, bientôt complétés de 4 scooters supplémentaires.
- Transport à la demande : 105 bénéficiaires, 6 500 km parcourus (principalement pour des rendez-vous médicaux, des démarches d'insertion et d'emploi, des convocations judiciaires, ou encore des activités du centre social et des démarches administratives).

Public cible :
Seniors isolés, bénéficiaires de l'épicerie sociale et du RSA, demandeurs d'emploi, travailleurs sans moyen de locomotion.

Répartition géographique :
Bénéficiaires exclusivement sur la CCES : 50 % de Ham, 20 % de Nesle, 30 % des autres communes rurales.

Financement sur 2024 , réalisation en 2025
Subvention de 40 000 €

Porteur du projet:

Créé en 2018

Siège social : 12, rue louis Braille, 80400 Ham

Site internet : www.centresocialestsomme.fr

Tél. 03 22 37 00 22

Mail :
accueil@centresocialestsomme.fr

Activités : Animation de la vie sociale au Centre Social Est Somme à Ham et à l'Espace de vie sociale à Nesle



La mobilité solidaire, des solutions qui prennent forme sur le terrain

Dans le centre-ville de Wattrelos, la gare de Tourcoing n'est pourtant qu'à quelques minutes de marche. Là-bas s'ouvrent les portes du métro, du tramway et des trains menant vers la métropole lilloise. Mais pour de nombreux habitants de cette commune un peu enclavée entre Roubaix et Tourcoing, la frontière est tout aussi étanche que si elle relevait d'une rupture du dernier kilomètre.

« Il existe plein de choses, mais personne ne les connaît », résume Audrey Antson. Responsable du pôle Protection et droit des usagers, elle constate ce paradoxe insidieux : l'offre existe, mais demeure invisible pour ceux qui en ont besoin. À Wattrelos, une permanence dédiée a été installée au CCAS et des cartes de transport gratuites sont attribuées aux mineurs. Pourtant, les guichets restent peu fréquentés. Entre méconnaissance des aides et peur de démarches administratives complexes, les usagers renoncent rapidement, alors qu'un accompagnement est proposé sur place.
Le diagnostic va bien au-delà de la simple présence des lignes de bus. Une enquête locale a révélé une constellation de freins psychologiques et de représentations tenaces. Pour beaucoup d'habitants, le réseau collectif reste associé au sentiment d'insécurité, au risque d'agression ou aux retards. Le frein est aussi financier, nourri par l'ignorance des tarifs réduits pouvant atteindre 85 % pour les demandeurs d'emploi. Et quand France Travail propose ces abonnements, un autre décalage apparaît : une personne convoquée à un simple entretien d'embauche n'a pas besoin d'un abonnement mensuel, mais de quelques tickets offerts qu'aucune structure ne sait encore facilement distribuer.

Face à ces blocages, la stratégie pauvreté s'efforce d'ouvrir les horizons. Dans le sud du département, autour du Cambrésis et de l'Avesnois, les équipes ciblent les collégiens de quatrième et de troisième. Par peur de « partir loin » vers Valenciennes, Maubeuge ou Lille, certains jeunes s'interdisent des filières d'études. Pour désamorcer cette appréhension, des travailleurs sociaux, des centres sociaux et des missions locales organisent des trajets tests accompagnés en train et en bus. À l'occasion de portes ouvertes de lycées ou de manifestations estivales, on apprend à composter un billet, lire un plan et dompter l'inconnu.

Ailleurs, dans le Cambrésis, l'enjeu touche directement l'accès à l'emploi. Sur une zone d'activité dépourvue de transports en commun et aux horaires décalés, des véhicules ont été achetés en 2024 grâce à des crédits débloqués pour être loués via France Travail. Malgré un démarrage complexe dans la gestion, l'objectif reste de prêter un véhicule pendant quelques mois, le temps pour le salarié d'épargner pour acheter sa propre voiture d'occasion.

« C'est compliqué de faire changer les mentalités, les freins psychologiques ou les représentations », observe Audrey Antson. La prise en charge de la mobilité par les acteurs sociaux est encore récente, mais elle s'impose désormais comme un axe majeur de la stratégie pauvreté. On sait par quel bout prendre le sujet, même si le chemin à parcourir sera long.

Article écrit à partir d'un entretien avec Audrey Antson, responsable du pôle Protection et droit des usagers, Direction départementale de l'emploi, du travail et des solidarités du Nord

WIMOOV
Proposer le bon service à la bonne personne, au bon moment - Cambrésis

4

Description de l'action soutenue :
Appuyer le territoire du Pays du Cambrésis dans le développement et la coordination de la mobilité inclusive, en cohérence avec les Plans d'Action en faveur de la Mobilité Solidaire (PAMS) actuellement en cours d'adoption, afin d'améliorer l'accès aux services existants.

Nombre de bénéficiaires de l'action en 2025 : NA

Publics cibles :
Acteurs du territoire (institutionnel, opérationnel, financeur)

Financement sur 2025, réalisation en 2026

Coût de l'action : 60 000 €

Porteur du projet:

Créé en 2001

Contact : Jonathan Otlet

Siège social :
6, Rue de l'Asile Popincourt, 75011 Paris

Site internet : www.wimoov.org

Tél. 06 68 34 78 58

Mail :
jonathan.otlet@wimoov.org

Mobilité solidaire en zone rurale : l'EPCI, la bonne échelle à interroger pour coordonner les acteurs

Quinze kilomètres entre une gare et un emploi saisonnier, dans le Montreuillois. 10 kilomètres de trop. Pas de bus pour les parcourir. Pas de voiture non plus. Alors certains saisonniers enfourchent une trottinette à la sortie du train. **« Ils font 10 km en trottinette »**, explique Isabelle Fradin-Thirode, sous-préfète de Montreuil-sur-Mer et coprésidente du comité local pour l'emploi. Une scène presque banale, et pourtant révélatrice : sur une carte, l'emploi est proche. Dans la vie, il est parfois hors de portée.

À quelques kilomètres de là, le problème change de visage. Les besoins d'un salarié d'un bourg rural sont différents de ceux des saisonniers du littoral. Il doit composer avec des horaires décalés, l'absence de transport collectif, la garde des enfants ou l'éloignement des services. Même territoire, donc, mais des mobilités qui ne se ressemblent pas.

C'est peut-être là que commence le problème : à force de regarder les dispositifs, on finirait par perdre de vue les habitants. Pour comprendre les difficultés de mobilité, il faut partir des bassins de vie, des trajets quotidiens, des entreprises, des horaires. Regarder comment le territoire fonctionne réellement.

Car les solutions existent. Transport à la demande, voitures sans permis, covoiturage, accompagnement solidaire : l'enjeu n'est pas toujours d'inventer un nouveau service. Il est de savoir ce qui existe déjà, où, pour qui, et comment l'articuler.

Entre la Région, le Département, les associations et les opérateurs, les initiatives peuvent pourtant avancer côte à côte et travailler à recenser l'existant pour informer les voyageurs... sans qu'aucun ne parvienne à fournir une cartographie actualisée des transports disponibles. Qui les relie ? Pour Isabelle Fradin-Thirode, la réponse se trouve à l'échelle de l'intercommunalité. Celle de l'EPCI, assez proche du terrain pour connaître ses entreprises, ses villages et ses bassins de vie. **« C'est de là qu'il faut partir. »** Le niveau régional, dit-elle, **« ne peut pas répondre à toutes ces questions à distance ».**

L'EPCI pourrait alors jouer un rôle de chef d'orchestre du recensement des besoins : repérer les manques, éviter les doublons. Ce n'est que dans un second temps que les acteurs devraient se mettre autour de la table et co-construire une réponse à partir des usages et des besoins.

Car derrière la mobilité, il y a autre chose. **« À partir du moment où on a de la mobilité, on résout un problème d'emploi. »** Encore faut-il pouvoir organiser cette équation. Pour cela, il faut une volonté politique, de l'ingénierie et quelques moyens. À cette échelle, la mobilité cesse d'être une addition de solutions. Elle peut devenir une politique de territoire.

Article écrit à partir d'un entretien avec Isabelle Fradin-Thirode, sous-préfète de Montreuil-sur-Mer.

Communauté de communes des 7 vallées (CC7V) en partenariat avec Wimoov

5

Soutien à la mobilité des jeunes

Description de l'action soutenue :
En partenariat avec l'association Wimoov, la CC7V finance le permis AM et, dans un second temps, le code de la route pour 40 jeunes de moins de 25 ans inscrits en mission locale. Wimoov accompagne ces jeunes et les sensibilise avant de mettre à disposition des quadricycles légers électriques. Pour cela, Wimoov conventionne avec des auto-écoles partenaires sur le territoire des 7 Vallées.

Nombre de bénéficiaires de l'action en 2025 :
2 conventionnements avec des auto-écoles et dossiers en cours au 1er août 2026.

Publics cibles : Jeunes de moins de 25 ans.

Financement sur 2025, réalisation en 2026

Coût de l'action : 77 040 €

Subvention : 64 200 €

Porteur du projet:

Créé en 2014

Contact : Guillaume Ansart

Siège social :
6, rue du Général Daullé, 62140 Hesdin-la-Forêt

Site internet : https://7vallees.fr/

Tél. 03 21 90 42 68

Mail : contact@7vallees.fr

Activités : EPCI

Association du Vimeu
Transport d'utilité sociale (TUS)

6

Description de l'action soutenue :
Dispositif visant à doter le territoire d'une réponse complémentaire aux solutions de mobilité existantes, afin de garantir l'équité d'accès aux soins et à l'accompagnement socio-professionnel pour un public sans accès aux transports en commun ou rencontrant des difficultés particulières.

Nombre de bénéficiaires de l'action en 2025 :
281 transports réalisés pour 43 bénéficiaires en 2025

Publics cibles :
Public éligible à la Complémentaire Santé Solidaire, et relevant d'au moins l'une des catégories suivantes : bénéficiaire du RSA ou ayant droit, allocataire de l'ASS, accompagnement global ou Accompagnement Social Exclusif, suivi par la PMI ou l'ASE, ou jeune signataire d'un CJM/CEJ. Le dispositif s'adresse aux habitants d'une commune rurale ou d'une agglomération de moins de 12 000 habitants, hors Amiens Métropole et Abbeville intra-muros. Les trajets pris en charge sont limités à 100 km aller/retour.

Le Transport d'Utilité Sociale (TUS) peut être mobilisé pour l'accès aux soins, aux droits, aux administrations (sans démarche dématérialisée possible), à l'aide alimentaire, à un entretien ou une formation, ou pour un droit de visite — à l'exclusion des actions d'insertion financées par le Département. Il n'intervient qu'en l'absence de solution de droit commun, avec prise en charge sur des points multimodaux (arrêt de bus, aire de covoiturage, mairie...), y compris pour rejoindre un point d'accès aux transports en commun existants.

Financement sur 2025, réalisation en 2025

Coût de l'action : 25 000 €

Porteur du projet:

Créé en 1982

Contact : SOPHIE HURAY

Siège social :
12, rue du bois, 80 210 CHEPY

Tél. 03 22 60 97 93

Mail : s.huray@hotmail.fr

Activités : Accompagner le public sur le volet socio-professionnel permettant de lever des freins, de favoriser les suites de parcours et l'accès à la formation et/ou l'emploi.

Activités principales réalisées :
- Porteur de chantiers d'insertion, activité bâtiment, espaces vert et textile (seconde main)
- Accompagnement du public BRSA en tant que référent RSA
- Accompagnement de public dans le cadre des suivis PEC
- Missions d'accompagnement dans le cadre de l'offre d'insertion 2022-2025 : coaching pro / coaching social / préparation à l'entrée en SIAE

Alpha Transports & Services
La mobilité inclusive en Picardie Maritime

7

Description de l'action soutenue :
Proposer des solutions de mobilité pour sécuriser les premiers pas vers l'emploi, en facilitant l'accès aux entretiens, aux formations et aux prises de poste, notamment dans les secteurs en tension. L'accès au dispositif se fait uniquement par prescription des acteurs de l'emploi et de l'insertion, notamment France Travail et les Missions locales, sur la base d'un besoin ponctuel et clairement identifié. La mise en œuvre s'appuie sur les partenaires locaux et sur l'association Wimoov.

Nombre de bénéficiaires de l'action en 2025 : 150

Publics cibles :
Demandeurs d'emploi et personnes en reprise d'activité

Financement sur 2025, réalisation en 2026

Coût de l'action : 35 000 €

Porteur du projet:

Créé en 1991

Contact :
Alain Klauder, directeur

Siège social : Chemin de la Fernaye, 62600 GROFFLIERS

Site internet :
https://alphatransports.fr

Tél. 03 21 84 56 78

Mail :
association@alphatransports.fr

Activités :
Transport de personnes, transport PMR, livraison de repas, aide à domicile



ADEFI Mission Locale pour Ternois Com
Ville de Frévent

8

Description de l'action soutenue :
Aides à la mobilité rapidement mobilisables, pour faciliter l'accès et le maintien dans l'emploi, salariés comme jeunes apprentis : location et réparation de véhicule (voiture, scooter, vélo), achat de vélo, scooter ou trottinette électrique, financement du permis AM, du code, d'heures de conduite supplémentaires, de chèques carburant, d'abonnements transport en commun, location de vélo et caution solidaire. En complément ateliers « Permis de rouler », ateliers d'auto-réparation (avec Artois Ternois Récupération Emploi et les espaces de vie sociale de Saint-Pol et Frévent), Manuel de la mobilité recensant l'offre locale, les actions collectives et la sensibilisation à la sécurité.

Nombre de bénéficaires de l'action en 2025 :
50 jeunes de moins de 26 ans et 50 personnes bénéficiaires du RSA

Publics cibles :
Habitants du territoire rural de Frévent/Ternois (Pas-de-Calais), en situation de précarité, ayant un projet concret (emploi, formation, stage, apprentissage) et sans autre solution de mobilité. Concerne salariés, jeunes apprentis et jeunes en risque de décrochage, personnes accédant à des formations « non prioritaires », ainsi que futurs candidats aux 1 500 emplois liés au Canal Seine-Nord.

Financement sur l'année 2025 et réalisation de mai au 31/12/2026

Coût de l'action : 65 000 €

Porteur du projet:

Créé en 1991

Contacts :
Fabrice Dehaene, directeur ADEFI Mission Locale : secretariat@adefi-mlr.fr

Aurore Macron, responsable du service vie quotidienne : a.macron@adefi-mlr.fr

Fany Guffroy, conseillère mobilité sur le projet : f.guffroy@adefi-mlr.fr

Siège social :
1 rue des procureurs,
62130 Saint-Pol-sur-Ternoise

Site internet : https://www.adefi-ml.com

Tél. 03 21 03 26 10

Activités : L'ADEFI Mission Locale est une association loi 1901 qui accompagne jeunes et adultes du territoire dans l'élaboration de leur projet professionnel et d'avenir.

Elle intervient sur l'orientation, la formation, l'emploi, l'inclusion et la vie quotidienne (sport, loisirs, culture, citoyenneté, mobilité internationale...). Informer, orienter, accompagner : l'association œuvre pour initier des réussites d'intérêt général en milieu rural, en s'appuyant sur des dispositifs qui promeuvent des valeurs républicaines, citoyennes et d'éducation populaire, où l'initiative et l'expérimentation occupent une place centrale.

LES PLATEFORMES

Pour éviter que des initiatives éparses ne se perdent dans un dédale d'aides méconnues, certains territoires ont choisi de bâtir une véritable tour de contrôle. Comme dans la Thiérache rurale, la plateforme de mobilité solidaire entend agir comme un chef d'orchestre. En réunissant sous un même toit les diagnostics individuels, les services de France Travail, les collectivités et des outils associatifs comme la plateforme « Roule ma poule », elle transforme un empilement de dispositifs en un guichet unique. La logique consiste à offrir à l'usager un itinéraire fluide et sans rupture, du bilan de compétences jusqu'à la solution de transport. Le bénéfice est immense pour les ménages les plus modestes qui trouvent enfin un interlocuteur capable d'orienter chaque situation. Pourtant, la limite de l'exercice réside dans sa lourdeur administrative invisible : faire collaborer des institutions aux cultures divergentes exige des mois de concertation, une ingénierie constante et des budgets pérennes que le moindre arbitrage financier peut fragiliser.

Pôle d'équilibre territorial et rural du Pays de Thiérache
Plateforme de mobilité en Thiérache "Plus"

9

Description de l'action soutenue :
Création d'un outil de coordination de l'offre de mobilité sur le territoire de la Thiérache, facilitant l'accès aux informations pour les habitants ainsi que pour les professionnels. Ce projet, actuellement en cours de développement, vise à intégrer une offre de mobilité multimodale, solidaire et durable.

Nombre de bénéficiaires de l'action en 2025 :
Le dispositif n'a pas encore accueilli de public, la plateforme devant être opérationnelle à la fin de l'année 2026.

Publics cibles :
Tout public (dispositif universel).

Financement sur 2025, réalisation en 2026 :

35 000 € sur un coût de 145 120 €

Porteur du projet:

Créé en 2004

Contact :
Cindy Fouchet - Chargée de mission mobilité

Siège social :
PETR du Pays de Thiérache, 7, avenue du préau, 02140 Vervins

Site internet :
https://pays-thierache.fr

Tél. 03 23 98 02 71

Mail :
cfouchet@pays-thierache.fr

Activités :
Le PETR du Pays de Thiérache, autorité organisatrice de la mobilité pour ses 4 communautés de communes (Portes de la Thiérache, Thiérache Sambre et Oise, Trois Rivières et Thiérache du Centre), organise des services de transport à la demande (dont le dispositif historique Herbus) et développe des solutions de mobilité solidaire et de mobilités actives pour désenclaver ce territoire rural.

"MaMobilités62" la Plateforme de mobilité départementale du Pas-de-Calais

10

Description de l'action soutenue :
MaMobilité62 structure à grande échelle l'offre de mobilité durable et solidaire dans le Pas-de-Calais, mobilisant 35 professionnels en réseau. La coordination stratégique et opérationnelle est assurée par un chef de projet et une chargée de projet. L'accompagnement (par exemple : ateliers pédagogiques auto-école/code de la route, écomobilité, gestion du stress, micro-crédit, numérique, transport en commun…) repose sur 5 plateformes de mobilité (10 ETP de conseillers) réparties sur le territoire. L'offre de services s'appuie sur 9 structures inclusives (garages solidaires, auto-écoles sociales, transport d'utilité sociale, location solidaire). La détection et le suivi s'appuient sur 9 référents mobilité du CD62, en lien avec plus de 200 prescripteurs.

Nombre de bénéficiaires de l'action en 2025 :
Accompagnement de 2 732 personnes.

Publics cibles :
Bénéficiaires du RSA et jeunes de moins de 26 ans éloignés de l'emploi bénéficiant d'un accès à un accompagnement « sur-mesure », « sans-rupture » et de proximité quel que soit leur lieu de résidence.

Financement sur 2024, réalisation en 2025

Coût de l'action : 340 260 €

Porteur du projet:

Créé en septembre 2021

Contact :
Vincent Lemaître

Siège social : rue Ferdinand Buisson, 62 000 Arras

Site internet : https://www.pasdecalais.fr/mamobilite62-la-plateforme-mobilite-du-departement

Tél. 03 21 21 65 96

Mail : lemaitre.vincent@pasdecalais.fr

Activités : Mobilité durable et solidaire

Le Département, assembleur des pièces du puzzle de la mobilité solidaire

Entre 2022 et 2025, plusieurs dispositifs d'accompagnement renforcé à la mobilité ont co-existé. Parmi eux, MaMobilité62, créée en septembre 2021 pour les bénéficiaires du RSA et les jeunes de moins de 26 ans éloignés de l'emploi. Une offre de services de droit commun est ensuite venue compléter ce dispositif sur le même périmètre, spécifiquement pour les demandeurs d'emploi, avec un prestataire différent proposant des services similaires.

Dans un contexte budgétaire contraint pour tous, Vincent Lemaître attire plus globalement l'attention sur la nécessité de mieux coordonner les efforts financiers afin de rechercher une efficience maximale.

Ce pilotage s'appuie aujourd'hui sur la démarche des PAMS qui, à l'échelle des bassins de mobilité, consiste notamment à recenser l'offre existante : location solidaire, transport, garages… Ces cartographies permettent d'identifier les éventuels doublons et de réfléchir collectivement à la manière de flécher les efforts vers les zones blanches. Un annuaire régional de la mobilité, porté par le Syndicat mixte des mobilités Hauts-de-France, a justement été créé pour centraliser ces données.

« Cet outil sera assurément une véritable aide à la décision », affirme-t-il.

Bien conscient que la mobilité solidaire s'adresse à toutes les personnes fragilisées par une problématique de mobilité, Vincent Lemaître souhaite également élargir la réflexion à d'autres publics : personnes âgées, personnes en situation de handicap, travailleurs précaires… Une vision à 360 degrés, qui dépasse la seule question de l'insertion professionnelle et que le Département, garant des solidarités humaines et territoriales, doit véhiculer à l'avenir.

Toutefois, ***« cet effort doit être collectif et partagé dans le respect des compétences de chacun*. Le Département seul ne pourra pas faire grand-chose »**, prévient-il.

En attendant, il souhaite également mettre en lumière des initiatives **« qui vont dans le bon sens »** : une agence France Travail locale qui finance des chèques mobilité pour les demandeurs d'emploi accompagnés par la plateforme MaMobilité62 ; une fondation qui offre des véhicules dans le cadre d'un projet de déploiement de location solidaire en milieu rural ; ou encore un bailleur social prêt à accueillir une permanence de conseillers mobilité afin d'être au plus près des habitants les plus en difficulté.

La dynamique est aujourd'hui lancée. Il convient désormais de la conforter tous ensemble.

Article écrit à partir d'un entretien avec Vincent Lemaître, chef de projet MaMobilité62 au Département du Pas-de-Calais

La Mission locale de Thiérache
Plateforme Mobilité "Roule ma Poule"

11

Description de l'action soutenue :
Développement d'une Plateforme mobilité portée par la Mission locale du Pays de Thiérache. Mise en place de la gestion d'un parc de véhicules destiné prioritairement au public cible du PACTE des solidarités

Nombre de bénéficiaires de l'action en 2025 :
118 diagnostics réalisés, 87 bénéficiaires sensibilisés et portant un intérêt au projet.

Publics cibles :
Jeunes décrocheurs et travailleurs pauvres (jeunes ou adultes)

Financement sur 2024, réalisation en 2025

Coût de l'action : 30 000 €

Porteur du projet:

Nelly Janier Dubry (présidente)

Contact : Nadège Allard

Siège social :
27, Route d'Hirson, 02140 Fontaine-Lès-Vervins

Site internet : https://www.ml-thierache.org

Tél.
03 23 98 91 48
07 72 37 85 31

Mail :
nadege.allard@ml-thierache.org

Activités :
La Mission locale de Thiérache accompagne les jeunes vers l'autonomie de déplacement : préparation aux permis AM et B, levée des freins psychologiques, ateliers, flotte solidaire de véhicules, simulateur de conduite, diagnostics mobilité et guichet d'information sur l'offre de transport locale.

Le baromètre des mobilités du quotidien 2026

L'association Wimoov conduit une enquête nationale annuelle auprès de plus de 13 000 personnes. Elle permet de mesurer les pratiques, mais aussi les difficultés, les renoncements, les contraintes économiques et la capacité des habitants à choisir leur mobilité. Elle établit également des zooms régionaux sur cette base. Ceux de 2026 ont été rendus publics le 1er octobre. 1000 personnes en ont ainsi constitué le socle en Hauts-de-France. Ses résultats dans les Hauts-de-France mettent en évidence que : **37 % des habitants sont en situation de précarité mobilité, contre 31 % au niveau national.**

Cette précarité frappe particulièrement les personnes les plus fragiles économiquement : elle concerne 77 % des personnes vivant sous le seuil de pauvreté, 63 % des demandeurs d'emploi et six familles monoparentales sur dix. Elle touche également fortement les actifs, notamment les 25-34 ans, dont 45 % sont concernés. Particularité régionale, la précarité mobilité ne se concentre pas uniquement dans les territoires ruraux : elle atteint 38 % des habitants des grandes métropoles et 42 % de ceux des métropoles moyennes.

Cette situation s'inscrit dans un contexte de forte dépendance automobile. 79 % des habitants utilisent principalement la voiture, contre 72 % au niveau national, et un habitant sur deux déclare ne pas pouvoir choisir entre plusieurs modes de transport. Les transports en commun occupent pourtant une place significative, avec 17 % des habitants qui les utilisent comme mode principal et une politique tarifaire plutôt favorable : 72 % de leurs usagers jugent leurs prix abordables.

Mais la mobilité représente aussi une contrainte économique importante. Les habitants consacrent en moyenne 226 euros par mois à leurs déplacements du quotidien, hors achat du véhicule, et 52 % déclarent éviter parfois ou souvent de se déplacer pour faire des économies. Ces contraintes se traduisent par des renoncements : 37 % des habitants ont renoncé à au moins un déplacement au cours des cinq dernières années, alors même que 57 % souhaiteraient pouvoir se déplacer davantage.

Les résultats du Baromètre révèlent ainsi un paradoxe : disposer de solutions de transport ne signifie pas nécessairement pouvoir les utiliser ni avoir réellement le choix de sa mobilité. L'enjeu est donc autant de développer des alternatives que de les rendre accessibles, compréhensibles et utilisables par toutes et tous. Faire de la mobilité un choix plutôt qu'une contrainte est une condition essentielle de l'accès aux droits, de la cohésion des territoires et d'une transition écologique juste.

Données Wimoov, issues du Baromètre des mobilités du quotidien 2026

LES GARAGES SOLIDAIRES

Sous les néons bleutés d'un atelier de La Capelle implanté depuis 1996, la réponse prend une tournure plus mécanique, teintée d'odeur de cambouis et de bruit d'outils. Le garage solidaire s'adresse à ceux pour qui la panne d'un moteur ou un contrôle technique trop cher menacent de faire basculer tout le quotidien. En proposant des réparations à prix coûtant ou de la location à tarif social aux allocataires du RSA et aux travailleurs pauvres, ces structures préservent le lien physique qui rattache encore ces habitants à leur travail. L'avantage est double : sauver des véhicules vieillissants tout en offrant des chantiers d'insertion professionnelle à des mécaniciens en reconversion professionnelle. Mais les ateliers tournent parfois à saturation face à la vétusté du parc automobile populaire, et leur modèle économique demeure sur un fil, tributaire des subventions publiques pour équilibrer leurs comptes.

Association Synergie
SYN Insertion Mobilité

12

Description de l'action soutenue :
Le garage solidaire de La Capelle porté par l'association Synergie à La Capelle, propose la location et la réparation de véhicules (voiture, voiture sans permis, scooter, vélo/VAE) à tarif solidaire, pour les bénéficiaires des minima sociaux, sur prescription d'un conseiller emploi ou travailleur social.

Nombre de bénéficiaires de l'action en 2025 :
92 bénéficiaires en 2025 (46 femmes / 46 hommes)

Publics cibles :
Bénéficiaires du RSA, demandeurs d'emploi, personnes ayant des revenus en dessous du SMIC, personnes disposant d'un contrat de travail, une attestation de formation ou de stage professionnel.

Financement sur 2024, réalisation en 2025

En 2024 : 15 000 € (pour l'achat de véhicules thermiques)

Financement sur 2025, réalisation en 2026

Coût de l'action : 25 200 € dans le cadre du Contrat local des solidarités (12 600 € Etat / 12 600 € Département) soit 17 % du budget global de l'action garage de La Capelle.



Porteur du projet:

Créé en 1996

Contact :
Thomas Béroudiaux, directeur

Siège social : 15 Place de la Gare
59620 AULNOYE-AYMERIES

Site internet : https://www.facebook.com/Synergie.Association?locale=fr_FR

Tél. 03 61 46 04 02

Mail :
contact@association-synergie.fr

Activités :
Structure d'insertion par l'activité économique, Synergie accueille, suit et oriente les bénéficiaires des minimas sociaux via des chantiers d'insertion et une entreprise d'insertion (CDDI), avec un accompagnement vers l'emploi ou la formation qualifiante.

LES ACHATS DE VÉHICULES

Sur les parkings des intercommunalités du Cambrésis ou des 7 Vallées, une dernière option s'aligne en silence : des flottes de voitures sans permis, de scooters électriques ou de minibus de ramassage. L'objectif est ici de combler les zones blanches de la carte et de répondre aux horaires décalés de l'embauche du matin, là où aucun transport en commun ne passera jamais. En confiant la gestion de ces véhicules à des opérateurs spécialisés, les collectivités mettent directement les clés entre les mains de ceux qui démarrent un contrat. La réactivité est maximale et l'obstacle immédiat est levé. Toutefois, ce modèle matériel se heurte à des contraintes logistiques exigeantes : coût d'acquisition élevé des véhicules, gestion des assurances et entretien constant d'une flotte soumise à un roulement intense.

Communauté d'agglomération de Cambrai

13

"En route vers l'emploi"

Description de l'action soutenue :

Pour favoriser l'accès à l'emploi, la CAC a lancé en décembre 2025 un service de prêt de véhicules.
En partenariat avec Solimob, basée à la Maison de la mobilité, 5 voitures sont désormais proposées aux habitants en parcours professionnel pour 2 € par jour.

Nombre de bénéficiaires de l'action en 2025 :

- Sur 1 200 jours (8 mois, 5 véhicules, 30 jours par mois), 360 immobilisés pour panne et 665 loués (soit 80% du temps opérationnels des véhicules), pour au total 14 bénéficiaires
- 30% du temps des véhicules d'occasions, sont immobilisés suite à des problèmes de pannes (voyants allumés sur les véhicules hybrides, contrôles techniques, et une immobilisation suite à un litige avec un bénéficiaire (calendrier assurance)

Publics cibles :

Habitants de la CAC engagés dans un parcours d'insertion professionnelle : contrat de formation ou de travail.

Financement sur 2024, réalisation en 2025

83 000 € pour constituer un parc de véhicules solidaires



Porteur du projet:

Créé en 1996

Contacts :
Communauté d'Agglomération de Cambrai (CAC)

Siège social : 14 rue Neuve, B.P. 375 – 59407 Cambrai Cedex

Site internet : www.agglo-cambrai.fr

Tél. 03 27 72 40 00

Mail : contact@agglo-cambrai.fr

Expérimentation : quand la mobilité déverrouille l'emploi

Mobilité en Cambrésis, la voiturette qui a bousculé les codes. Dans le Cambrésis, on ne résout pas la question de la mobilité qu'avec un permis. On la résout à plusieurs partenaires, avec des agglomérations partie prenante et une apprentie pas comme les autres. Récit d'une expérimentation qui roule.

Tout est parti d'un groupe de travail collaboratif. Les directrices France Travail du Cambrésis ont été conviées au groupe de travail organisé par la commissaire à la pauvreté, dans le cadre du pacte territorial des solidarités. Ce jour-là, Karine Wielebski, directrice France Travail Le Cateau, un petit site rural, s'y rendait avec ses collègues de Cambrai et Caudry la tête pleine d'idées.

Au détour des échanges, sa conviction détonne : **« Financer le permis, OK, mais certains demandeurs d'emploi n'ont pas la capacité à l'obtenir. Ce n'est pas une solution universelle ; les transports en commun en ruralité non plus… Une solution type voiturette sans permis pourrait répondre aux vrais besoins des demandeurs d'emploi de mon territoire. Et puis les jeunes en raffolent, ça pourrait contribuer à leur première mobilité »**

L'idée est retenue par le groupe, et par la commissaire à la pauvreté elle-même, avec à la clé un financement de l'État pour les trois intercommunalités de l'arrondissement. En voiture ! Ou plutôt en voiturette !

Des partenaires « mobilité » sont associés pour la gestion des locations solidaires.

À l'autre bout du territoire, un peu moins rural, on a aussi parlé de voitures avec permis. Et dans une logique RSE, pourquoi ne pas ouvrir les portes aux véhicules électriques ? Chaque intercommunalité, avec sa directrice d'agence, a pu choisir les véhicules les plus opportuns pour son public.

Chez France Travail Le Cateau, le choix s'est porté sur des voiturettes sans permis, thermiques et électriques. 1 euro par jour, assurance comprise, pendant 2 mois maxi le temps de s'organiser… En route vers l'emploi ! Les demandeurs d'emploi ont commencé à trouver des solutions concrètes pour aller travailler grâce à ces locations solidaires.

Très vite une évidence s'est imposée : la mobilité ne se résume pas à un prêt de voiturette. Ça se joue aussi **« dans la tête »** : accompagner quelqu'un à trouver les horaires de bus, l'aider à trouver un financement pour son propre véhicule, cartographier les entreprises qui recrutent et les moyens d'y accéder… Bref, il faut travailler en parallèle l'accompagnement vers l'emploi, avec cette particularité de « mobilité sous toutes ses coutures ».

L'arrivée de Fanny, l'apprentie magicienne de la mobilité…

France Travail Le Cateau a recruté une apprentie pour expérimenter un accompagnement intensif « mobilité » baptisé « Mobil'idées ». Le bilan des six premiers mois de cet accompagnement est en préparation.

Ce qui apparaît déjà, c'est la force de travailler ensemble sur un même territoire. Le budget du pacte territorial des solidarités a permis d'impulser et de mettre autour de la table tous les acteurs concernés. L'accompagnement et les co-financements des trois agglomérations, la volonté des équipes de France Travail, sans oublier les partenaires du territoire et les acteurs mobilité complémentaires ont ouvert le chemin vers des solutions concrètes adaptées à la ruralité.

Tous ensemble, ça devient une affaire qui roule !

Article écrit à partir d'un entretien avec Karine Wielebski, Directrice France Travail Le Cateau

Communauté d'Agglomération du Caudrésis et du Catésis

Mise à disposition de véhicules

14

Description de l'action soutenue :

En lien avec les Agences France Travail de Caudry et du Cateau-Cambrésis, la CA2C, via l'association ACTION, met à disposition des véhicules sans permis et avec permis, thermiques et électriques, aux demandeurs d'emploi.

Publics cibles :

Les Agences France Travail de Caudry et du Cateau désignent les bénéficiaires, domiciliés uniquement sur le territoire de la CA2C. Les bénéficiaires sont pris en charge par ACTION, qui prend contact avec eux afin de définir le véhicule le plus adapté à leur profil. ACTION vérifie que l'ensemble des informations des bénéficiaires, transmises par l'Agence France Travail, sont correctes, notamment leur lieu de résidence – dans l'une des quarante-six communes de la CA2C - ainsi que la validité de leur permis de conduire ou BSR.

Financement sur 2024, réalisation en 2025

Les financements versés en 2025 ont permis d'acquérir cinq véhicules sans permis (quatre électriquse type Citroën AMI et un thermique type AIXAM) et deux véhicules avec permis thermiques (type DACIA Sandéro).

Coût : 82 500 €



Porteur du projet:
Association ACTION

Créé en 1994

Contacts :

MM. DECALION et TREFLE dirigent le dispositif. L'exécution est assurée par Mme BEDU après transmission de l'identité des bénéficiaires par les Agences France Travail susmentionnées.

Siège social : 7 rue du 19 mars 1962 59129 AVESNES-LES-AUBERT

Site internet : https://www.association-action.org/

Tél. 03 27 82 29 82

Mail : action.ala@wanadoo.fr

Activités : Accès aux droits, à l'autonomie et à l'émancipation.

La CA2C assurant cinq lignes interurbaines et une ligne urbaine (TCC), mettant à disposition sept véhicules avec et sans permis en collaboration avec France Travail, offrant une aide au permis de conduire B pour les 17-25 ans (sans condition de revenu)

Les comités locaux pour l'emploi, relais opérationnel des PAMS

Comment faire en sorte qu'une feuille de route régionale se traduise concrètement au coin de la rue ? C'est tout l'enjeu du tandem formé par les Plans d'action de mobilité solidaire et les comités locaux pour l'emploi (CLPE). Leur complémentarité repose d'abord sur un emboîtement d'échelles : au PAMS la vision stratégique du bassin de mobilité ; au CLPE la réactivité opérationnelle de l'arrondissement, au plus près des agences France Travail et des entreprises locales.

Sur le terrain des Hauts-de-France, l'absence de transport demeure le principal frein à l'insertion professionnelle. Dans les agences, les conseillers France Travail se trouvent souvent confrontés à des situations complexes qui exigent un accompagnement personnalisé que la gestion ordinaire des portefeuilles ne permet pas d'offrir. C'est de cette nécessité partagée qu'ont émergé des réponses concrètes, telles que le recrutement d'une conseillère mobilité en alternance dans un arrondissement rural ou des campagnes de recensement des aides existantes au niveau des communes.

Dans ce dialogue permanent, chaque échelon apporte à l'autre des leviers complémentaires. Le PAMS transmet au comité local une feuille de route structurée : des diagnostics de mobilité approfondis, une cartographie précise des publics fragiles et l'accès à l'annuaire régional des services de transport, tout en déployant des formations pour les prescripteurs et le soutien du club de la mobilité solidaire. En retour, le CLPE agit comme un capteur du réel. Il fait remonter les blocages vécus par les usagers comme par les employeurs, affine la connaissance des besoins, alimente l'annuaire régional et sensibilise le tissu économique local aux solutions proposées. Il décline ainsi les fiches actions régionales, jusqu'à la création de maisons de la mobilité destinées à garantir une offre socle de services.

Mais la portée de ce travail partenarial s'étend au-delà de l'insertion sur le marché du travail. Si la mobilité a longtemps été réduite par les comités locaux à une approche strictement socio-économique, les acteurs de terrain défendent désormais un élargissement des perspectives. Pouvoir se déplacer conditionne tout autant l'accès aux soins, la préservation des liens sociaux et l'autonomie au quotidien. En s'appuyant sur les outils et diagnostics des PAMS, les CLPE disposent désormais d'une opportunité unique pour dépasser une vision cloisonnée et faire de la mobilité un droit fondamental, tout en restant fermement ancrés dans leur mission première : ouvrir à chacun les portes de l'emploi.

Cambrésis Emploi / Communauté de communes du Pays solesmois

"En route vers l'emploi en Pays solesmois"

15

Description de l'action soutenue :
Mise à disposition de véhicules avec et sans permis pour encourager le retour à l'emploi via prescription de France Travail.
Faciliter la mobilité pour le retour à l'emploi de demandeurs sans solution de transport.
À ce jour, le recul n'est pas suffisant pour apprécier pleinement le service rendu en nombre d'habitants. À titre d'exemple, sur le 1er trimestre 2026, 5 demandeurs d'emploi ont bénéficié des 5 véhicules.

Publics cibles :
Demandeurs d'emploi du territoire du Pays Solesmois
France Travail identifie les demandeurs d'emploi du Pays solesmois rencontrant des difficultés de mobilité et les oriente vers l'association ACTION, basée à Saint-Aubert. Pour le compte de la CCPS, ACTION gère la mise à disposition des véhicules et le suivi des bénéficiaires, moyennant une participation de deux euros par jour.

Financement sur 2025, réalisation en 2026
77 822 € au 11 juin 2026 (hors charges de personnels CCPS et de structure)
+ 2 850 € de dépenses par trimestre (marché de gestion et assurance)
= +/- 86 375 € à fin 2026



Porteur du projet:
Communauté de communes du Pays solesmois avec le partenariat de France travail Le Cateau et l'Association ACTION

Créé en 2025

Contacts :
Communauté de communes du Pays de Solesmes (CCPS)

Siège social : ZAE du Pigeon Blanc Voyette de Vertain 59730 SOLESMES

Site internet : https://www.ccpays-solesmois.fr/

Tél. 03 27 70 74 30

Mail : contact@ccpays-solesmois.fr

Activités : À travers sa compétence action sociale / solidarité, la CCPS pilote et finance le dispositif, coordonne les partenaires et assure son suivi. L'action s'inscrit dans le Pacte Territorial des Solidarités (PTS) et vise à lever les freins à la mobilité pour favoriser le retour à l'emploi.

Aril Interim
Aril Mobile

16

Description de l'action soutenue :
Transport de personnes en situation de précarité pour reprise d'emploi et/ou de formation en horaires décalés et sur les zones blanches dans un rayon de 15 kilomètres autour de Cambrai. Location d'un minibus 8 places et mise en place d'un ramassage proche du domicile des personnes (10 minutes à pied maximum) pour les amener au travail.
Prescription via fiche de prescription et mise en place du transport si possibilité sur le circuit de ramassage.

Nombre de bénéficiaires de l'action en 2025 :
109 prescriptions et 92 personnes transportées de mars 2025 à mai 2026 (17 refus liés à l'impossibilité de réaliser le trajet par rapport au planning du véhicule)

Publics cibles :
Demandeurs d'emploi de longue durée (DELD), bénéficiaires des minima sociaux. Sur les personnes transportées, 19 % de femmes et 43 % de moins de 25 ans, 45 % d'allocataires du RSA et 45 % de demandeurs d'emploi longue durée.

Financement sur 2024 et 2025, réalisation en 2025 et 2026

Coût de l'action : 97 000 € par an.

Porteur du projet:

Créé en 2004

Contact :
m.cardon@arilcambresis.com

Siège social : 13, avenue de dunkerque, 59400 Cambrai

Site internet : https://arilcambresis.com

Tél. 07 69 32 14 86

Mail :
m.cardon@arilcambresis.com

Activités :
L'agence interim d'insertion ARIL (Association des Réseaux des Initiatives Locales), sur le Cambrésis depuis 30 ans, propose des services à la personne (confort, autonomie), un intérim d'insertion pour demandeurs d'emploi, et un accueil périscolaire, avec une double mission : faciliter le quotidien et favoriser l'emploi durable.



CCAS HIRSON
Mobil 'Insert Emploi

17

Description de l'action soutenue :
Permettre à un public éloigné de l'emploi peu ou pas mobile de se rendre sur les actions d'insertion et de retour vers l'emploi mises en place par le CCAS

Nombre de bénéficiaires de l'action en 2025 :
23 bénéficiaires sur plus de 150 bénéficiaires des actions d'insertion du CCAS sur 2025

Publics cibles :
Demandeurs d'emploi, bénéficiaires du RSA, travailleurs intégrant les ateliers et chantiers d'insertion et éprouvant des difficultés de mobilité pour se rendre sur le lieu de travail

Coût de l'action : 79 000 €

Porteur du projet:

Contact :
M. Vincent Szpakowski
03 23 58 75 33

Siège social : 55, rue de Lorraine, 02500 Hirson

Site : Ateliers et chantiers insertion CCAS Hirson

Tél. 03 23 58 75 30

Mail : ccas@hirson.net

Activités : Centre d'action sociale communale, le CCAS accompagne les personnes en situation de précarité grâce à des chantiers d'insertion et divers ateliers sociaux. Son pôle mobilité aide les bénéficiaires du RSA et les publics fragiles à lever les freins aux déplacements vers l'emploi et les soins.



18

Communauté de communes des 7 vallées et partenariat avec Wimoov

Location solidaire

Description de l'action soutenue :
Mise en place d'une flotte de 2 quadricycles légers électriques sans permis en location solidaire.
Acquisition et mise à disposition de véhicules sans permis pour les personnes en insertion professionnelle ne disposant pas de permis, depuis septembre 2025. La location solidaire est effectuée par le partenaire associatif local Wimoov dans le cadre de ses missions d'accompagnement à la mobilité.

Nombre de bénéficiaires de l'action en 2025 :
2 bénéficiaires en 2025. 4 bénéficiaires en 2026 (au 31/07). Location moyenne/longue durée. 1 formation en Maison Familiale Rurale (MFR), 4 CDD et un CDI ont été rendus possibles grâce aux deux quadricycles électriques légers.

Publics cibles : Insertion professionnelle

Financement sur 2024, réalisation en 2025

Coût de l'action : 19 958 €

Porteur du projet:

Créé en 2014

Contact : Guillaume Ansart

Siège social : 6, rue du Général Daullé, 62140 Hesdin-la-Forêt

Site internet : https://7vallees.fr/

Tél. 03 21 90 42 68

Mail : contact@7vallees.fr

Activités : l'EPCI des 7 Vallées développe une offre de mobilité solidaire et durable : transport à la demande (Pass Pass TAD), service d'autopartage Terr'Moov (vélos, scooters et véhicules légers en location pour le public en insertion avec Wimoov), covoiturage local et aides au permis pour les jeunes.



19

Pôle d'équilibre territorial et rural du Pays de Thiérache

La flotte de véhicules solidaires et durables

Description de l'action soutenue :
Déploiement d'une flotte de véhicules solidaires pour désenclaver le territoire et lever les freins à la mobilité des publics précaires. L'action repose sur un partenariat avec la mission locale de Thiérache et sa plateforme « Roule ma poule » : le PETR fournit la solution matérielle tandis que la mission locale assure le repérage, l'accompagnement individuel et le suivi des jeunes et allocataires du RSA pour sécuriser leur parcours d'insertion.

Nombre de bénéficiaires de l'action en 2025 :
6 contrats de location, représentant un total de 1 121 kilomètres parcourus par les bénéficiaires.

Publics cibles :
Jeunes âgés de 16 à 25 ans (jusqu'à 29 ans pour les personnes en situation de handicap).
Bénéficiaires du RSA accompagnés par le Plan local pour l'insertion et l'emploi (PLIE) des Trois Rivières.

Financement sur 2024, réalisation en 2025
50 000 €

Coût de l'action : 104 052 €

Porteur du projet:

Créé en 2004

Contact :
Cindy Fouchet, chargée de mission mobilité

Siège social :
7, avenue du préau, 02140 Vervins

Site internet : https://pays-thierache.fr

Tél. 03 23 98 02 71

Mail :
cfouchet@pays-thierache.fr

Activités :
Depuis 2021, le PETR du Pays de Thiérache pilote un Plan de mobilité simplifiée en milieu rural. Il met à disposition une flotte solidaire 100 % électrique (voiturettes Ami, scooters, VAE) gérée avec la mission locale (« Roule ma poule ») pour proposer de la location à tarif très accessible.





BONNES PRATIQUES

Sept leviers pour construire des solutions de mobilité solidaire efficaces et durables

Cette synthèse rassemble les enseignements issus de l'atelier régional sur les mobilités solidaires tenu dans les Hauts-de-France le 5 mai 2026. Elle propose un ensemble de bonnes pratiques identifiées par les acteurs de terrain, associations, collectivités, structures d'insertion et partenaires économiques, engagés dans l'accompagnement à la mobilité des publics les plus fragiles.

Ces pratiques sont organisées en sept axes complémentaires : diagnostic, financement, offre, gouvernance et animation, formation et accompagnement, évaluation, communication. Elles dessinent les conditions de réussite des projets de mobilité inclusive. Elles rappellent qu'une réponse efficace part toujours des besoins réels des habitants, s'appuie sur une offre diversifiée et territorialisée, et s'inscrit dans une gouvernance partagée entre les acteurs locaux.

Loin d'un modèle unique, ce document invite chaque territoire à s'approprier ces repères pour construire, à son échelle, des solutions adaptées, coordonnées et pérennes, au service de l'emploi, de l'autonomie et de l'inclusion sociale.

1: Diagnostic

Partir des besoins réels des habitants
Les projets les plus efficaces commencent par l'écoute des usagers : tables rondes, diagnostics mobilité, retours d'expérience et concertation locale. Considérer les bénéficiaires comme des partenaires permet d'éviter les solutions standardisées et de construire des réponses adaptées aux contraintes réelles : horaires, santé, garde d'enfants, isolement ou mobilité psychologique.

#diagnostic #besoins

2: Financement

Diversifier les financements pour sécuriser les actions
Les initiatives les plus solides combinent financements publics, fonds européens, fondations, mécénat d'entreprise, appels à projets et participation des usagers. Cette diversification limite la dépendance aux subventions ponctuelles et permet de pérenniser les services, malgré la baisse des financements associatifs ou la fragilité des appels à projets.

#financement #diversification

Sourcer les fournisseurs
Ne pas se précipiter exclusivement vers des concessionnaires ou prestataires locaux. Faire jouer la concurrence en élargissant la recherche au-delà du territoire d'implantation.

#financement #diversification

Respecter les règles de commande publique, pour les collectivités : les achats sont à envisager sur la globalité d'une opération (véhicule, équipement, entretien). Les seuils et les modalités de passation des commandes en découlent.

#financement #diversification

Neuf ou occasion ?
Chaque solution présente des avantages et des inconvénients, à bien peser. Dans le cas de véhicules d'occasion, bien penser à leur taux de disponibilité effective, une fois mis en service. Il ne sera pas aussi élevé que celui de véhicules neufs.

#financement #diversification

Penser les tarifs et durées de mise à disposition en fonction des publics mais aussi des ressources du porteur. Attribuer un véhicule sans limitation de durée n'est pas à recommander. La gratuité des services peut être une option mais n'est en rien une obligation. Les conditions doivent être examinées en fonction des offres déjà existantes sur le territoire, y compris dans le secteur privé.

#financement #diversification

3: Offre

Développer une offre multimodale sur un même territoire
Les plateformes efficaces combinent plusieurs solutions : conseil mobilité, location de véhicules, garages solidaires, navettes, covoiturage, TAD, accès aux transports publics ou véhicules sans permis. Cette diversité évite les lacunes dans l'offre et permet de proposer des réponses rapides et adaptées selon les profils, les territoires et les projets professionnels.

#offre #multimodalité

Développer les garages et locations solidaires
Les garages solidaires jouent un rôle clé dans l'accès à l'emploi en proposant réparation, entretien ou location à coût réduit. Ils permettent également la remise en état de véhicules issus de dons. Ces solutions répondent aux réalités des territoires ruraux où la voiture reste souvent indispensable pour accéder à l'emploi ou à la formation.

#offre #solidarité

Favoriser des réponses rapides et souples
Les bénéficiaires ont besoin de solutions immédiatement mobilisables pour éviter une perte d'emploi ou de formation. Les dispositifs efficaces proposent des aides flexibles, simples d'accès et adaptées à l'urgence : location courte durée, aide financière ponctuelle, transport temporaire ou accompagnement intensif pendant les premières semaines d'activité.

#offre #réponse

Territorialiser les réponses mobilité
Les besoins diffèrent fortement entre zones rurales, périurbaines et urbaines. Les projets performants s'appuient sur une connaissance fine des bassins de vie, des zones blanches, des horaires décalés ou des difficultés d'accès aux services. Cette territorialisation permet de construire des solutions réalistes et cohérentes avec les usages locaux.

#offre #territorialiser

Développer des solutions spécifiques aux territoires ruraux
Dans les zones peu desservies, des solutions dédiées sont indispensables : navettes vers les entreprises, covoiturage organisé, véhicules sans permis ou transport à la demande. Ces réponses permettent de désenclaver les communes rurales et d'ouvrir l'accès à l'emploi, à la formation et aux services essentiels.

#offre #rural

Construire des offres complémentaires plutôt que concurrentes
La coopération entre acteurs permet de couvrir davantage de besoins et d'éviter les doublons. Chaque structure peut se spécialiser sur un volet : accompagnement, réparation, transport, location ou insertion. Cette logique de complémentarité améliore la qualité des réponses et renforce l'efficacité globale des dispositifs sur le territoire.

#offre #complémentarité

Créer des solutions adaptées aux horaires atypiques
Les besoins de mobilité liés au travail en horaires décalés sont souvent mal couverts par les transports classiques. Les projets les plus innovants adaptent leurs services aux contraintes des entreprises : navettes, covoiturage sécurisé, solutions nocturnes ou accompagnement spécifique. Cela facilite l'accès aux métiers en tension et réduit les abandons d'emploi.

#offre #horaires-atypiques

Sécuriser les parcours vers l'emploi durable
Les solutions temporaires doivent préparer des réponses pérennes. Les projets efficaces articulent aide d'urgence et construction d'une autonomie future : acquisition d'un véhicule, accès progressif au permis ou apprentissage des mobilités du quotidien. Cette logique évite les ruptures et stabilise durablement le retour à l'emploi.

#offre #emploi

4: Gouvernance/ Animation

Construire une gouvernance territoriale élargie
Associer dès le départ les EPCI, collectivités, AOM, France Travail, missions locales, SIAE, garages solidaires, bailleurs, associations, entreprises et acteurs sociaux permet de créer une vision commune des besoins. Cette coopération évite les doublons, améliore la lisibilité des offres et favorise des réponses coordonnées, adaptées aux réalités locales et aux différents publics.

#gouvernance #territoires

Créer un diagnostic mobilité personnalisé
L'accompagnement individuel permet d'identifier précisément les freins matériels, psychologiques, financiers ou logistiques. Un diagnostic mobilité aide à construire un parcours progressif et réaliste : accès au permis, location solidaire, covoiturage, transport à la demande ou mobilité douce. Cela élargit les opportunités d'emploi et sécurise les parcours.

#gouvernance #diagnostic

Mettre en place un interlocuteur unique
Identifier un point d'entrée unique améliore l'orientation, réduit la dispersion des dispositifs et renforce la coordination entre acteurs. Cette lisibilité favorise l'accès rapide aux solutions et améliore l'efficacité des accompagnements.

#gouvernance #interlocuteur

Travailler la mobilité comme un levier global d'inclusion
La mobilité ne concerne pas uniquement l'emploi. Les projets les plus pertinents intègrent aussi l'accès aux soins, à l'alimentation, au logement, aux droits, aux loisirs ou à la vie sociale. Une approche globale permet de réduire l'isolement, d'améliorer l'autonomie et de sécuriser durablement les parcours de vie des personnes accompagnées.

#gouvernance #inclusion

Associer les entreprises aux solutions de mobilité
Impliquer les employeurs permet d'identifier les besoins réels liés aux horaires, aux zones d'activité ou aux métiers en tension. Certaines entreprises participent au financement, organisent des navettes ou soutiennent des solutions locales. Cette coopération sécurise les recrutements, limite les ruptures de contrat et améliore l'attractivité économique du territoire.

#gouvernance #entreprises

Renforcer l'animation et la coordination du réseau
Les dynamiques territoriales nécessitent un pilotage identifié pour maintenir les coopérations dans le temps. L'animation de réseau, les temps de partage, les visites de terrain ou les feuilles de route communes permettent de maintenir la mobilisation des partenaires et de faire évoluer les réponses selon les besoins du territoire.

#gouvernance #coordination

Valoriser les ressources locales et le bénévolat
Le dynamisme associatif, les conducteurs bénévoles et l'entraide locale constituent des leviers importants de mobilité solidaire. En s'appuyant sur les habitants et les réseaux locaux, les territoires développent des réponses de proximité, renforcent le lien social et favorisent une logique collective de solidarité et d'inclusion.

#gouvernance #bénévolat

5: Formation/ Accompagnement

Accompagner les démarches administratives jusqu'au bout
Informer ne suffit pas. Les bénéficiaires doivent être accompagnés concrètement dans le montage des dossiers de financement, les inscriptions, les démarches de permis ou les demandes d'aides. Cet appui administratif réduit les abandons, sécurise l'accès aux dispositifs et facilite l'entrée rapide dans les solutions de mobilité.

#formation #administration

Intégrer la mobilité dans les parcours d'insertion
La mobilité doit être traitée en amont des démarches vers l'emploi. Les projets les plus efficaces associent mobilité, insertion, formation et accompagnement social dans une logique de parcours global. Cette articulation permet de lever simultanément plusieurs freins et d'éviter les ruptures liées à des difficultés de déplacement non anticipées.

#formation #intégration

Accompagner le changement de comportement dans la mobilité
Au-delà des solutions matérielles, certains freins sont psychologiques : peur du covoiturage, manque de confiance, anxiété liée aux déplacements ou difficulté à sortir de son territoire habituel. Les dispositifs qui prévoient un accompagnement humain, progressif et rassurant améliorent durablement l'autonomie des bénéficiaires.

#formation #comportement

Relier mobilité, formation et développement des compétences
Les difficultés de déplacement empêchent souvent l'accès à la formation ou à l'alternance. Les initiatives les plus efficaces facilitent les trajets vers les centres de formation et les bassins d'emploi. Elles révèlent ainsi des compétences "empêchées" et permettent aux personnes éloignées de développer leur employabilité durablement.

#formation #compétences

Sensibiliser les élus et institutions locales
L'implication des élus est essentielle pour inscrire la mobilité solidaire dans les politiques territoriales. Les démarches qui sensibilisent régulièrement les décideurs améliorent la prise en compte des besoins des habitants, renforcent la coordination interinstitutionnelle et facilitent l'intégration de la mobilité dans les stratégies d'attractivité et d'insertion.

#formation #sensibilisation

6: Evaluation

Mesurer l'impact social et économique des actions
Les projets évaluent leurs effets : accès à l'emploi, réduction de l'isolement, accès aux soins, baisse des coûts de transport, développement des compétences ou réduction des émissions de CO_2. Cette mesure d'impact renforce la crédibilité des actions auprès des financeurs et facilite une inscription pérenne dans les politiques publiques.

#évaluation #impact

7: Communication

Améliorer la communication et la lisibilité des offres
De nombreuses solutions existent mais restent méconnues des publics et des prescripteurs. Centraliser les informations, utiliser des outils communs et développer des campagnes de communication ciblées améliorent l'accès aux dispositifs. Une meilleure visibilité des offres favorise l'orientation rapide et l'utilisation effective des services existants.

#communication #lisibilité

Faire de la mobilité un outil d'attractivité territoriale
Les projets de mobilité solidaire contribuent au développement économique local en facilitant les recrutements, l'accès aux formations et la circulation des habitants. En réduisant les freins de déplacement, ils renforcent l'attractivité des territoires ruraux ou industriels, soutiennent les entreprises et participent à la cohésion sociale durable.

#communication #attractivité territoriale

Sortir la mobilité solidaire du silo emploi

Sur le terrain, un constat revient souvent : la mobilité solidaire reste aujourd'hui pilotée quasi exclusivement à travers les Contrats locaux pour l'emploi (CLPE), donc sous un angle strictement socio-économique. **« La mobilité pour moi elle est sociétale, c'est un fait de société »**, explique Patrice Hié, directeur adjoint de la DDETS de l'Oise. Une conviction née de quinze années passées à l'Assistance publique-Hôpitaux de Paris, en Seine-Saint-Denis, où il fut parmi les premiers à envoyer des équipes gériatriques directement au domicile des patients plutôt que l'inverse. **« Il fallait sortir les personnels de l'hôpital »**, résume-t-il. Partir des besoins de l'usager plutôt que des dispositifs existants. Une méthode qu'il transpose aujourd'hui, arrondissement par arrondissement, pour repérer les territoires qui partagent les mêmes manques. Les dispositifs actuels, note-t-il, répondent chacun à une seule facette du problème : **« c'est un silo plus grand, mais c'est quand même un silo ».**

Peu après sa prise de poste, il assiste à une réunion intercommunale sur le logement où un maire raconte sa mésaventure : un bus conduisait les personnes âgées d'une petite zone rurale à leurs rendez-vous de rééducation, chez le médecin, à l'hôpital. Le véhicule, usé par des centaines de milliers de kilomètres, tombe en panne. Personne ne trouve l'argent pour le remplacer. **« Pourquoi on ne trouve pas le financement si on peut prouver l'efficacité ? »**, interroge Patrice Hié. Le Contrat local des solidarités, financé pour moitié par l'État et pour moitié par le Département, reste selon lui d'abord au niveau départemental, alors que ces mobilités discrètes, sont souvent les plus vitales mis à l'échelle communale.

Un dispositif incarne déjà cette double valeur, sociale et pédagogique : le « Pass citoyen », inscrit dans le Contrat local des solidarités 2026. Il finance 600 euros de permis de conduire pour les 18-21 ans contre soixante-dix heures de bénévolat, et 300 euros d'équipement selon le même principe, cumulable avec le Bafa. **« On ne donne pas sans qu'en retour la personne rende aussi quelque chose »**, résume Patrice Hié : agir tôt, avant que la mobilité ne devienne un frein durable à l'insertion.
Reste à sortir vraiment du cadre de l'emploi. Il cite en exemple une association de la Somme qui réunit sous un même toit garage solidaire, location à tarifs adaptés, aide au permis et accompagnement des freins psychologiques, une réponse globale, à l'opposé des silos. Lui garde en mémoire les deux bus quotidiens qui menaient les élèves au lycée dans son enfance : la mobilité n'a jamais été un acquis.

Article écrit à partir d'un entretien avec Patrice Hié, directeur adjoint de la DDETS de l'Oise

La mesure d'impact comme levier d'amélioration

Dans les couloirs de la Délégation interministérielle à la prévention et à la lutte contre la pauvreté (DIPLP), Cécile Charles s'est attelée dès son arrivée à une tâche discrète mais décisive : insuffler une culture de l'évaluation sur tout le territoire national dans le cadre du Pacte des solidarités. Derrière les mots administratifs et les lignes budgétaires dédiées aux garages solidaires, aux ateliers vélo ou aux plateformes de transport, une ambition humaine se dessine : dépasser la simple statistique pour observer les transformations réelles dans le quotidien des personnes les plus précaires.

En France, la culture de l'évaluation des politiques publiques s'est longtemps résumée à un exercice institutionnel mené par des experts extérieurs, analysant les deux dernières années de déploiement d'un dispositif. Mais à partir des années 2010, les acteurs du champ social, du monde associatif et de l'économie sociale et solidaire (ESS) ont commencé à imposer une autre vision : celle de la mesure d'impact social. Il ne s'agit plus seulement de rendre des comptes aux financeurs, mais d'établir scientifiquement un lien direct de cause à effet entre une action et les changements concrets survenus dans la vie des usagers, et ce sur l'ensemble de la durée d'un projet.

C'est cette philosophie que la DIPLP impulse au sein des Contrats locaux des solidarités conclus entre l'État, les conseils départementaux et plusieurs métropoles comme Lille ou Amiens. Dans ces conventions, la mobilité solidaire s'inscrit au cœur du quatrième axe consacré à la transition écologique et solidaire. Alors que toutes les initiatives financées faisaient l'objet d'une évaluation intermédiaire fixée au 30 juin 2026, la DIPLP, sous le pilotage de Cécile Charles, a demandé aux collectivités de faire un pas de côté et d'aller plus loin dans la démarche évaluative en choisissant au moins une action phare pour conduire une mesure d'impact approfondie. Une exigence qui s'étend aussi aux Pactes locaux des solidarités déployés à l'échelle des communes et des intercommunalités avec l'appui des partenaires locaux comme les missions locales, les associations de mobilité solidaire ou les CCAS quand il s'agit d'actions de mobilité.

Pour la DIPLP, la clé du succès repose sur l'appropriation directe de la démarche par les porteurs d'action et les bénéficiaires eux-mêmes. Plutôt que d'imposer un cadre rigide à des personnes en situation de fragilité, la mesure d'impact préconise d'impliquer les usagers dès la conception de la mesure. En réfléchissant ensemble aux outils les plus adéquats, qu'il s'agisse d'entretiens individuels chaleureux ou de questionnaires anonymes, la démarche garantit une écoute bienveillante et pertinente.

Si l'exercice peut sembler intimidant pour des petites structures qui manquent de temps et d'ingénierie, il existe aujourd'hui de nombreuses ressources pour dédramatiser l'exercice. Entre les guides méthodologiques, les webinaires et les appuis fournis par des acteurs comme l'Impact Tank ou l'Avise, la mesure d'impact devient un précieux temps d'arrêt. Comme l'ont démontré les plateformes de mobilité en Pays de la Loire en créant un référentiel d'évaluation partagé, cette démarche fédère les équipes, redonne du sens au travail quotidien et permet d'apprendre collectivement à mieux agir pour les plus fragiles.

Article écrit à partir d'un entretien avec Cécile Charles, Conseillère en charge de l'évaluation, de la mesure d'impact et de l'accès aux droits Délégation interministérielle à la prévention et à la lutte contre la pauvreté (DIPLP).



PRÉPARER LA SUITE

Comment pérenniser et améliorer les actions de mobilité solidaire pilotes expérimentées sur le territoire des Hauts-de-France ?

Cette dernière partie ouvre des pistes pour consolider les acquis des expériences financées par le Pacte national des solidarités en Hauts-de-France. Trois questions structurent la réflexion : comment renforcer la coopération entre les acteurs du territoire, comment pérenniser ces actions et comment mieux répondre aux besoins réels des habitants. Les propositions qui suivent invitent à passer d'expérimentations locales à une stratégie durable, coordonnée et partagée, pour inscrire la mobilité solidaire dans le temps long des politiques territoriales.

Comment renforcer la coopération entre les acteurs du territoire ?

Comment mieux travailler ensemble pour gagner en efficacité, en complémentarité et en couverture territoriale ?

Organiser des temps réguliers d'interconnaissance
Mettre en place des forums, clubs mobilité et groupes de travail permanents réunissant opérateurs, institutions, entreprises et financeurs pour partager les pratiques, identifier les besoins émergents et renforcer les coopérations territoriales.

Renforcer les plateformes territoriales mobilité
Structurer les plateformes locales comme espaces permanents d'échange, d'orientation et de coordination entre acteurs de l'emploi, de la santé, du logement et de la mobilité afin de mieux traiter les freins périphériques de manière globale.

Former en continu les professionnels
Développer la formation des acteurs du RPE, des conseillers et des opérateurs aux dispositifs existants, aux enjeux de mobilité et aux évolutions des solutions afin d'améliorer l'orientation des publics et la qualité de l'accompagnement.

Associer davantage les entreprises
Impliquer les employeurs dans le financement, la gouvernance et l'identification des besoins de mobilité liés aux horaires atypiques, aux métiers en tension ou aux zones d'activité afin de mieux sécuriser les recrutements et fidéliser les salariés.

Développer une approche interterritoriale
Faciliter les coopérations inter-EPCI, inter-départementales et interrégionales pour éviter les ruptures de parcours liées aux frontières administratives et permettre une meilleure continuité des solutions de mobilité sur les bassins de vie.

Mutualiser les moyens et les outils
Développer des consortiums et des coopérations entre acteurs pour partager véhicules, logiciels, ingénierie de projet et réponses aux financements. Cette mutualisation réduit les coûts, améliore la couverture territoriale et renforce l'efficacité des services.

Comment assurer un pilotage durable et des financements pérennes ?

Comment créer les conditions institutionnelles, financières et politiques permettant d'inscrire la mobilité solidaire dans le temps long ?

Renforcer la coordination entre financeurs
Créer des conférences locales des financeurs et des espaces de dialogue entre Région, Département, État, Europe et EPCI afin de mieux articuler les dispositifs, mutualiser les moyens et adapter les financements aux réalités territoriales.

Stabiliser les financements sur plusieurs années
Mettre en place des conventions pluriannuelles et hybrider les financements publics, privés et européens afin de sécuriser les actions, éviter les logiques d'appels à projets " ponctuels " et donner de la visibilité aux opérateurs pour structurer durablement leurs services.

Créer une gouvernance territoriale claire
Désigner un pilote ou des co-pilotes de la mobilité solidaire, clarifier les rôles des acteurs et inscrire la démarche dans les feuilles de route des CLPE afin de renforcer la coordination, la cohérence des actions et le suivi des besoins à l'échelle locale.

Mesurer et valoriser l'impact des actions
Développer des indicateurs quantitatifs et qualitatifs pour objectiver les résultats : accès à l'emploi, réduction de l'isolement, accès aux soins ou économies réalisées. Cette évaluation facilite les décisions des financeurs et la pérennisation des projets.

Passer d'initiatives locales à une stratégie durable
Faire évoluer les réponses ponctuelles vers des dispositifs structurés, coordonnés et pérennes à l'échelle des territoires. Cela suppose des outils stables, des coopérations durables et une planification collective inscrite dans le temps long.

Comment développer des solutions de mobilité plus accessibles et adaptées aux besoins des habitants ?

Comment partir des besoins réels des habitants pour proposer des réponses plus lisibles, plus accessibles et plus adaptées aux parcours de vie ?

Développer des solutions adaptées aux zones rurales
Renforcer les services dans les zones blanches : Transport À la Demande, navettes, taxis solidaires, covoiturage ou garages solidaires. Les réponses doivent dépasser les frontières administratives pour correspondre aux bassins de vie réels des habitants.

Améliorer la visibilité des solutions existantes
Créer un annuaire commun, un point d'entrée unique et des outils de communication partagés pour rendre les offres plus lisibles auprès des habitants, des prescripteurs et des entreprises, notamment pour les publics éloignés du numérique.

Construire des parcours mobilité complets
Proposer des "packs mobilité" combinant aides carburant, réparation, assurance, accompagnement pédagogique et solutions matérielles. Ces réponses globales sécurisent la reprise d'emploi et limitent les ruptures de parcours.

Mieux intégrer les bénéficiaires dans les projets
Associer les usagers à l'évaluation des besoins, à l'amélioration des services et aux instances locales afin d'adapter les solutions aux réalités vécues et renforcer l'efficacité des dispositifs sur le terrain.

Hauts-de-France : Une mise en œuvre des PAMS dans dix bassins de mobilité

Dans les bureaux de la direction de la mobilité de la Région Hauts-de-France, les enjeux liés à l'accès à la mobilité des habitants les plus précaires prennent une nouvelle dimension. A la veille de la promulgation de la Loi d'orientation des mobilités (LOM) de décembre 2019, s'est passé un nouveau défi à la fois technique et humain : garantir à chacun la possibilité de se déplacer, quels que soient ses ressources, son lieu de résidence, son handicap ou son environnement psychologique et culturel. Dans une région marquée par des indicateurs socio-économiques fragiles, avec des taux de pauvreté et d'illettrisme élevés, ne pas pouvoir se déplacer équivaut bien souvent à être assigné à résidence, coupé de l'emploi, des formations ou des soins.

Pourtant, le territoire ne partait pas de zéro. Dès avant le vote de la LOM, les Hauts-de-France s'étaient déjà dotés d'outils pionniers : une aide au transport aux particuliers (ATP) apportant 20 euros par mois aux salariés modestes, le dispositif « En route vers l'emploi » louant des véhicules pour un euro par jour aux demandeurs d'emploi, des billets de car à un euro, ou encore le soutien financier aux plateformes locales de mobilité. Mais le défi consistait à faire dialoguer des collectivités qui travaillaient jusqu'alors en tuyaux d'orgue : la Région d'un côté, maîtresse des réseaux de transport, et les cinq départements de l'autre, pilotes des politiques de solidarité. Pour sceller cette alliance, une ingénierie financière partagée a été mobilisée dès 2021, avec la participation du commissariat à la Lutte contre la pauvreté, permettant de déployer une assistance à maîtrise d'ouvrage afin d'écrire les dix Plans d'action communs en matière de mobilité solidaire (PAMS), véritables feuilles de route de la mobilité solidaire pour tous.

Pour mener à bien cette élaboration, la Région a orchestré dès janvier 2022 un découpage minutieux en dix bassins de mobilité. Élaborée en concertation avec les élus locaux et le Cerema à partir de l'étude des flux de voyageurs, cette carte a pris soin de ne pas fracturer les démarches territoriales existantes, comme le Pacte Sambre-Avesnois-Thiérache ou les parcs naturels régionaux.

Il a fallu dépasser d'immenses disparités : si le Pas-de-Calais faisait figure de pionnier avec son réseau « MaMobilité62 », d'autres territoires comme l'Oise ne disposaient d'aucun dispositif dédié. Dans chaque bassin, des ateliers ont rassemblé l'ensemble des partenaires autour d'un même objectif : créer une communauté d'acteurs de la mobilité solidaire pour mieux s'approprier les PAMS. Sur le terrain, cinq chargés de mission régionaux sillonnent les territoires pour appliquer les actions des PAMS et faire vivre cette communauté.

En février 2026, le dixième et dernier Plan d'action de mobilité solidaire (PAMS) a été officiellement adopté. La dynamique se prolonge désormais à travers les « clubs de la mobilité solidaire ». Une aventure collective qui prouve que derrière la tuyauterie administrative se joue l'essentiel : redonner à chacun sa liberté.

Article écrit à partir d'un entretien avec Cécile Berger, chargée de mission au service études, mobilité et territoires, Région Hauts-de-France

Mobilités en Hauts-de-France

La Loi d'orientation des mobilités (LOM) du 26 décembre 2019 consacre l'expression **« mobilité solidaire »**. Elle renvoie à la notion de droit à la mobilité et pointe spécifiquement la mobilité des personnes les plus vulnérables quelles que soient leurs situations.

Le législateur a par conséquent offert aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM : communautés de communes, syndicats mixtes, pôles d'équilibre territorial et rural…) la possibilité d'intervenir dans le champ de la mobilité solidaire soit en finançant une association opérant un transport d'utilité sociale (TUS) soit en proposant un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité destiné aux personnes les plus vulnérables. De plus, l'AOM peut également mettre en place le versement d'aides individuelles en faveur de la mobilité ou encore adapter l'offre de transport public existante pour la rendre plus adaptée aux contraintes rencontrées par ces personnes (mobilité réduite, difficultés cognitives, faibles revenus, difficultés à retrouver un emploi…).

Si la LOM a mis sur le devant de la scène la mobilité solidaire, il n'en reste pas moins vrai que la mobilité des personnes les plus vulnérables est depuis de nombreuses années l'apanage du milieu associatif dont l'action est notable. La question de la mobilité des plus immobiles reste fondamentale et se heurte à la baisse des financements dédiées à celle-ci.

C'est pourquoi, il est essentiel tout d'abord de faire connaître les retours d'expériences et de rechercher toutes les sources de financements existantes pour assurer le fonctionnement des services de mobilité solidaire existants et si possible en créer d'autres. Ce rôle incombe à différents acteurs issus des mondes de l'emploi, de la mobilité, et des associations.

Répondre aux questionnements des nombreux acteurs revient aux cellules régionales France mobilités créées dans un contexte de service après-vote de la LOM. Ainsi, la cellule régionale France mobilités Hauts-de-France, et en particulier le Cerema, s'associe aux travaux menés par le commissariat à la lutte contre la pauvreté. Ainsi, la cellule régionale France mobilités a pour mission d'orienter les acteurs vers les financements existants, de répondre aux questions juridiques et techniques afférentes à la mobilité solidaire. A cette fin, la cellule régionale France mobilités Hauts-de-France propose un outil SOS mobilités destiné à aider les porteurs de projets dans leurs recherches.

De plus, capitaliser les retours d'expérience et rationaliser l'action publique en matière de mobilité solidaire apparaît plus que jamais fondamental dans ce contexte de raréfaction des ressources dédiées aux mobilités. Enfin, faire collaborer les différents acteurs œuvrant d'une manière ou d'une autre sur la question de la mobilité solidaire est un des axes de travail qui doit être privilégié quel que soit le contexte (type d'acteurs et en fonction de leur domaine de prédilection : emploi, insertion, mobilité, services à la personne…) et quel que soit le document à produire (Plans d'actions en faveur de la mobilité solidaire, plan de mobilité simplifié…). Pour ce faire, le Cerema propose entre autres un jeu d'intelligence collective appelé la Mosaïque des mobilités solidaires, qui peut utilement permettre de lancer un travail collaboratif entre acteurs privés comme publics.

Page rédigée par le Cerema (Nathalie Pitaval)

AUTO-DIAGNOSTIC

Initier une action de mobilité solidaire

L'objectif du diagnostic : poser un état des lieux objectif de votre projet de mobilité solidaire : ses forces, ses manques, afin de décider où porter vos efforts. Pas de bonne ou mauvaise note : seulement un arrêt sur image utile.



Mise en place
Utilisez ce diagnostic à quatre moments : avant de lancer une action, avant une demande de financement, après une période d'essoufflement, ou avant un rendez-vous avec un partenaire. Un projet de mobilité solidaire se joue rarement en solo : appuyez-vous sur les documents et dispositifs déjà présents sur votre territoire (contenus du Plan d'action de mobilité solidaire, site internet France Mobilités, SOS mobilités, etc.)

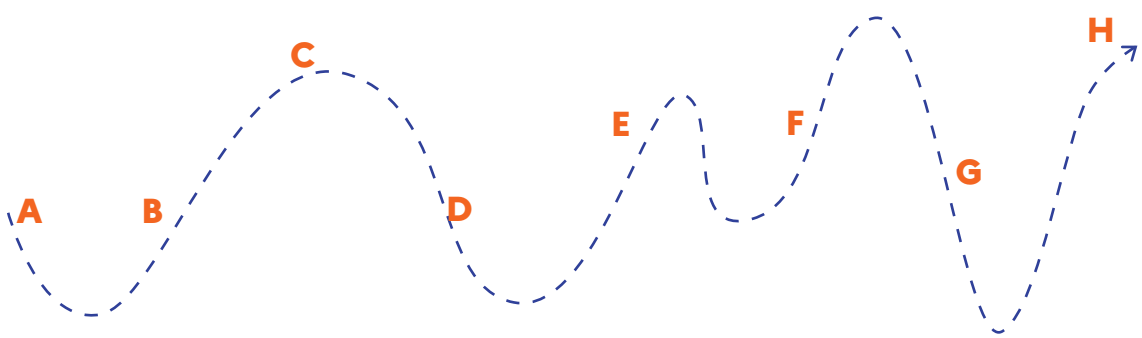
Participants
Un diagnostic individuel, pour le porteur de projet qui veut y voir clair seul. Une réflexion en équipe, avec bénévoles, salariés et conseil d'administration. Un échange en réseau, en atelier avec vos partenaires du territoire. Les trois se jouent avec les mêmes règles.

Comment procéder
25 questions réparties en 8 dimensions d'un projet de mobilité solidaire. Pour chacune, un seul geste : annoncer votre état d'avancement réel, pas celui que vous visez.

Notez à la fin ce qui justifie vos réponses et comment aller de l'avant !

Résultats
Pas un score à battre. Une visualisation où apparaissent les cases pleines et les cases vides. Repérez les déséquilibres, une offre solide sans partenaire formalisé, du matériel prêt mais invisible aux yeux des bénéficiaires. Une case vide n'est pas une pénalité, c'est une zone à explorer au prochain tour.

Suite
Ce diagnostic n'a de sens que prolongé par une action : partager avec votre équipe, bâtir un plan ciblé, appeler un partenaire en renfort, ou recommencer dans quelques mois pour mesurer le chemin parcouru.



A Besoins et diagnostic territorial

1. Avez–vous identifié la ou les actions que vous souhaitez mettre en oeuvre ? (service de mobilité, accompagnement personnalisé à la mobilité)

2. Avez-vous identifié précisément les publics concernés par les difficultés de mobilité sur votre territoire ?

3. Avez-vous quantifié le nombre de personnes concernées par des données chiffrées ?

4. Avez-vous identifié les principaux freins à la mobilité de ces publics (permis, véhicule, coût, isolement) ?

5. Avez-vous identifié les motifs de déplacement prioritaires en dépassant la seule entrée « emploi » (santé, démarches, lien social, vie quotidienne) ?

B Offre existante et positionnement

6. Avez-vous recensé les solutions de transport déjà existantes sur le territoire (transport en commun, transport à la demande, transport d'utilité sociale, vélo partagé, etc.) ?

7. Avez-vous identifié les zones non couvertes par cette offre existante ?

8. Avez-vous identifié les publics non couverts par cette offre existante ?

9. Avez-vous vérifié que votre projet ne fait pas doublon avec une action déjà en place ?

C Ressources humaines

10. Disposez-vous de bénévoles ou salariés mobilisables pour l'action ?

11. Ces personnes ont-elles les compétences nécessaires (conduite, mécanique, accompagnement) ?

12. Avez-vous les moyens d'apporter une réponse rapide et souple aux demandes urgentes (délai de traitement court, solutions courtes et renouvelables) ?

D Ressources matérielles et financières

13. Disposez-vous de véhicules et d'un lieu identifié pour leur stationnement et leur entretien ?

14. Avez-vous évalué le budget de fonctionnement nécessaire (carburant, entretien, assurance) ?

15. Vos financements sont-ils diversifiés et assurés sur plusieurs années (plusieurs sources, conventions pluriannuelles), plutôt que dépendants d'un seul appel à projets ponctuels ?

16. Vous êtes-vous renseigné sur les conditions d'assurance des véhicules, bénévoles et bénéficiaires ?

E Cadre juridique et assurances

17. Est-ce que votre statut juridique vous permet de réaliser cette action ?

18. Avez-vous vérifié la réglementation applicable au transport de personnes ?

19. Avez-vous pris en compte le Réglement Général sur la Protection des Données ?

F Partenariats, prescription et entreprises

20. Avez-vous identifié des partenaires prescripteurs (Centre communal d'action sociale, mission locale) ?

21. Avez-vous noué des liens avec des partenaires qui peuvent vous apporter de l'ingénierie (Cellule régionale France Mobilité, un réseau spécialisé du territoire) ?

22. Avez-vous identifié des partenariats financiers ou techniques (convention, engagement écrit) ?

23. Avez-vous associé des entreprises du territoire comme partenaires (identification de besoins liés aux horaires atypiques, sécurisation de leurs recrutements) ?

G Accompagnement des bénéficiaires

24. Votre action prévoit-elle un accompagnement des freins psychologiques ou comportementaux (peur, manque de confiance) et un suivi des démarches administratives jusqu'à leur terme ?

25. Votre action s'inscrit-elle dans une logique de progression vers l'autonomie (permis, achat de véhicule, appropriation des transports), au-delà du seul dépannage ponctuel ?

H Pilotage, évaluation et communication

26. Avez-vous identifié qui coordonnera et pilotera l'action au quotidien ?

27. Avez-vous défini des indicateurs de suivi et une démarche d'évaluation construite avec les bénéficiaires, avec un temps régulier d'ajustement ?

28. Votre offre est-elle suffisamment visible et lisible pour les bénéficiaires potentiels et les prescripteurs ?

CONTRIBUTEURS

Audrey Antson
responsable du pôle Protection et droit des usagers, direction départementale de l'emploi, du travail et des solidarités du Nord.

Cécile Berger
chargée de mission Direction études, mobilité et territoires, Région Hauts-de-France.

Serge Bouffange
commissaire à la lutte contre la pauvreté des Hauts-de-France.

Cécile Charles
conseillère en charge de l'évaluation, de la mesure d'impact et de l'accès aux droits, délégation interministérielle à la prévention et à la lutte contre la pauvreté.

Gaëlle Coppé
directrice de l'association Saint-Jean, Somme.

Isabelle Fradin-Thirode
sous-préfète de Montreuil-sur-Mer, Pas-de-Calais.

Patrice Hié
directeur départemental adjoint, Direction départementale de l'emploi, du travail et des solidarités de l'Oise.

Vincent Lemaître
chef de projet MaMobilité62, Département du Pas-de-Calais.

Nathalie Pitaval
directrice de projet urbanisme mobilité, Cerema.

Karine Wielebski
directrice France Travail Le Cateau, Nord.

MOBILITÉS SOLIDAIRES EN HAUTS-DE-FRANCE

EXPÉRIENCES ET BONNES PRATIQUES

Et si, pour comprendre la mobilité solidaire, il fallait commencer par regarder ceux qui restent au bord du chemin ?

Un jeune qui renonce à une formation faute de scooter. Une salariée qui parcourt quinze kilomètres en trottinette pour rejoindre son emploi. Un rendez-vous médical impossible à atteindre, un permis trop cher, une voiture qui tombe en panne. Dans les Hauts-de-France, derrière chaque problème de mobilité, il y a un parcours de vie, une histoire, un territoire.

Cette publication raconte ce qui se passe lorsque les acteurs décident de regarder ces histoires ensemble. Elle rassemble d'abord 19 initiatives soutenues par le Pacte des solidarités en Hauts-de-France en 2024 et 2025 : plateformes de mobilité, transports solidaires, garages associatifs, flottes de véhicules, aides au permis, location solidaire… Un inventaire vivant de solutions imaginées au plus près des besoins.

Mais il ne s'arrête pas aux dispositifs. Il donne aussi à entendre celles et ceux qui les font vivre : élus, travailleurs sociaux, conseillers en insertion, associations, agents de l'État, opérateurs. Leurs récits racontent les tâtonnements, les rencontres, les réussites et les impasses. Car une action de mobilité solidaire naît rarement d'un plan parfait : elle se construit souvent à partir d'un problème très concret, rencontré sur le terrain.

Enfin, ce livret regarde devant. Quelles alliances inventer ? Quelle échelle pour agir ? Comment mieux coordonner l'existant ? Comment passer d'une addition de dispositifs à une véritable politique de territoire ? Ces questions ont été mises en discussion avec les acteurs régionaux lors d'un atelier collectif réunissant une quarantaine de professionnels en mai 2026.

Ce livret est donc une photographie en mouvement : celle d'une région qui expérimente, apprend de ses expériences et cherche, collectivement, les chemins de la mobilité solidaire de demain.