

## DEUXIEMES RENCONTRES DE LA MOBILITE INCLUSIVE

CENTQUATRE - PARIS, 3 DECEMBRE 2014

### RESTITUTION

*La mobilité, levier de développement économique et social*

Animation: Alain Grumberg, Futuring Press.

#### Ouverture des travaux

Deuxièmes Rencontres de la Mobilité inclusive, organisées par Wimoov et Total.

#### Animation : agir pour la mobilité inclusive, qu'est ce que c'est ?

**Agir pour la mobilité inclusive,  
qu'est-ce que c'est ?**



- Retrouvez notre animation sur <http://www.mobiliteinclusive.com/> -

#### Introduction

Florence Gilbert, directrice générale de Wimoov et Thierry Pflimlin, secrétaire général de Total Marketing Services.

**Ce sont les Deuxièmes Rencontres de la Mobilité inclusive et vous devez être à la fois enthousiaste, très heureuse et émue...**

**Florence Gilbert :** Je suis fière que Total et Wimoov aient pu ensemble réunir autour de la mobilité inclusive, sujet si souvent sous-évalué, treize autres membres des secteurs publics, privés et associatifs, pour former le Laboratoire de la Mobilité inclusive. Nous avons déjà pu travailler sur deux publics invisibles : les personnes en insertion professionnelle et les seniors. Bienvenue aux participants.

**Qu'est-ce qui a motivé la création du Laboratoire de la Mobilité inclusive?**

**Thierry Pflimlin :** A l'origine, un constat : la mobilité quotidienne est un enjeu fort, reconnu comme tel, mais pour autant, peu présent dans le débat public. La mobilité évolue et continuera d'évoluer. Préparer des solutions accessibles à tous ne peut que nous aider à préparer le futur de la mobilité en général. Ensemble, nous travaillons pour la mobilité inclusive, c'est à dire la mobilité accessible par tous et pour tous.

Nos objectifs :

- Faire émerger la thématique de la mobilité inclusive,
  - Permettre aux acteurs de la mobilité de co-construire les solutions de demain,
  - Élargir ces solutions pour le plus grand nombre et surtout pour les populations fragiles.
- Ce qui nous réunit, c'est la conviction que les solutions de demain passeront par la prise en compte des populations fragiles.

Nous réalisons des groupes de travail avec les contributions de chacun des membres du laboratoire, des rencontres, des interviews, des études. Cette journée de la mobilité inclusive est une journée de travail, de confrontation des travaux, des études... La diversité des 15 membres que nous sommes est une source de dynamisme.

**Quels sont les résultats du Laboratoire de la Mobilité inclusive ?**

**Florence Gilbert :**

- Le premier résultat est d'avoir mis autour de la table 15 structures qui se croisent rarement autour d'une thématique peu prise en compte.
- Le second est qu'il a fallu trouver les ressources pour lancer des études sur des publics dits invisibles (personnes en insertion et personnes âgées). Trois études ont déjà été réalisées : sur la mobilité et l'emploi, la mobilité des seniors et les pratiques internationales. Études qui sont de grande qualité et montrent l'importance de la thématique abordée. Aujourd'hui, 20 % de la population active, soit 7 millions de personnes, sont en empêchement de mobilité. Nous allons être confrontés au phénomène inédit du vieillissement de la population. Nous allons devoir nous préparer pour répondre à cet enjeu. Deux problématiques : l'isolement, dû à la non mobilité, et la très forte dépendance aux aidants
- Le troisième résultat est d'avoir mis en œuvre les recommandations livrées par les études de l'année dernière sur le thème de l'insertion et de la mobilité. Nous avons créé le Laboratoire de la Mobilité inclusive et deux groupes de travail :
  - Premier groupe de travail. Objectif : professionnaliser les métiers autour de la mobilité. Résultats : création d'un lexique de la mobilité, définition de ce qu'est un conseiller mobilité, création d'une fiche de poste.

- Deuxième groupe de travail. Objectif : créer des solutions de mobilité inclusive. Exemple : l'autopartage social sur un territoire rural ...

### **Thierry Pflimlin :**

Les membres du Laboratoire de la Mobilité inclusive ont accompli, durant toute l'année, un travail important à un rythme soutenu : comités de pilotage et ateliers, contributions aux études, auditions d'acteurs externes et préparation de cette journée. Les quinze membres du Laboratoire sont (par ordre alphabétique) :

L'Ademe (Pierre Taillant), l'Adie (Nicolas Hamel), le Conseil national des missions locales (CNML, Marie-Josèphe de Redon), la Fondation Agir Contre l'Exclusion (FACE, Vincent Baholet, François Duroillet), Le Fonds d'Action Sociale pour le Travail Temporaire (FASTT, Jean-Michel Soulodre et Sandrine Laborde), la Fédération Nationale des Caisses d'Epargne (Cédric Turini), MACIF (Alice Sorel), Pôle Emploi (Nicole Brejou), Fondation PSA (Patrice-Henry Duchêne, Patrick René et Virginie Percevaux), Renault (François Rouvier et Gilles Serré), Réunica (Thomas Godard et Olympe Pougeoise), Secours Catholique (Guillaume Alméras), Solidarités Nouvelles Face au chômage (SNC, Vincent Godebout).

### [Présentation de l'étude : « La mobilité des seniors en France » par Marc Fontanes](#)

Cette étude a été réalisée par le Cabinet Auxilia pour le Laboratoire de la Mobilité inclusive.

Sa [synthèse](#) et sa [version complète](#) sont disponibles sur le site [mobiliteinclusive.com](http://mobiliteinclusive.com).

### [Table ronde 1 : «La mobilité des seniors : un enjeu pour la cohésion sociale et la dynamique économique »](#)

**Comme le montre [l'étude présentée par Marc Fontanes](#), la mobilité des seniors est, et sera plus encore demain, un défi national. En 2060, 32% des Français auront plus de 60 ans. Les enjeux de la mobilité concernent de nombreuses dimensions de notre société, à la croisée du social et de la santé : vieillissement de la population, accroissement de la longévité, dépendance et perte d'autonomie, relations intergénérationnelles, accidentologie...**

**Au-delà, ces mêmes enjeux appellent de nouveaux services, stimulent l'économie et créent des emplois. La recherche, l'innovation, les nouvelles technologies sont porteuses de solutions.**

**Ces différentes questions sont au cœur de notre première table ronde :**

**« La mobilité des seniors :  
un enjeu pour la cohésion sociale et la dynamique économique ».**

Participants :

- Olympe POUGEOISE, chargée de mission Activités Sociales chez Réunica

- Hervé SAUZAY, président de l'Institut français des seniors
- Vincent ABADIE, maître expert architecture organique et systèmes pilotés à la Direction de la Recherche et du développement à PSA
- Hervé ASTRE, chargé de mission de la Macif
- Vincent BAHOLET, délégué général de la Fondation Face
- Serge GUERIN, sociologue

### Que vous inspirent les résultats de cette étude ?

#### Vincent Baholet :

- La question de la mobilité était invisible. On la rend visible aujourd'hui.
- C'est pareil pour les seniors. On a passé 30 ans de politiques publiques à ne pas se préoccuper des seniors, pareil en entreprise (fins de carrière peu intégrées dans les politiques RH).

Aujourd'hui, on dit le contraire : les politiques publiques doivent se réveiller, les politiques RH doivent changer, il faut intégrer, garder les seniors.

Après cette question culturelle, il y a une question de représentation mentale, de discrimination, de stéréotypes. Etre senior et pas mobile, c'est la double peine. La question que l'on pose est celle de la normalité sociale. La mobilité, c'est juste continuer de faire partie de la société. La question de la mobilité n'est pas qu'une question de sémantique liée aux transports, c'est aussi une question d'approche globale. Quand on accompagne des jeunes vers l'emploi, on est dans une approche globale (voir missions locales...). Mais on a beaucoup moins cette approche globale sur les seniors. Or, sans une approche globale, on ne peut pas réussir. La transversalité, n'est pas un décret, c'est une condition d'efficacité. Il faut une approche transverse avec les acteurs publics, les architectes, avec les modalités de transports, mais aussi avec des approches sociales et psychologiques.

**Serge Guérin** : L'image du vieux est l'image d'une personne qui ne bouge pas. Alors pourquoi faire des politiques publiques particulières sur la mobilité pour des seniors qui vont rester chez eux? Mais la question de la mobilité pour les personnes qui prennent de l'âge est une question d'identité (si je ne peux pas sortir, je n'existe pas) et une nécessité (bouger, c'est aller voir sa famille, le médecin, faire des courses pour se nourrir).

Pour les personnes âgées la question de la mobilité est centrale, avant même celle de la question du logement. C'est une question également transversale. Ces personnes peuvent en partie inventer des solutions (marcher, faire du vélo, groupes de seniors qui s'organisent pour inciter les personnes à bouger). Si autour, des gens ne structurent pas tout cela, ces initiatives vont rester parcellaires.

**Hervé Sauzay** : L'Institut Français des Seniors organise les salons de seniors (+ de 50 ans) en France. Nous faisons aussi des études, du conseil, des formations. Nous avons monté un panel de 2500 seniors. Notre étude sur l'emploi des seniors montre que sur ceux qui sont au chômage, 55 % seraient prêts à aller habiter ailleurs pour trouver un emploi.

Dans notre pays, nous avons du mal à avoir approche globale parce qu'il y a 2 catégories de seniors, selon les tranches âges. Leurs besoins de mobilité sont différents.

- Pour les plus de 75 ans, l'enjeu de la mobilité est la mobilité à la maison, être autonome chez soi. Cela implique la mise en accessibilité du domicile. En 2009-2010, une série d'expérimentations a été faite pour un programme initié par l'Agence

nationale des services à la personne sur la mise en accessibilité du domicile. La Fondation Caisse d'Epargne en Lozère a mis en place un conseiller à domicile pour les plus de 80 ans (200 foyers) pour mettre en œuvre des mesures de prévention des chutes (scotchs sous les tapis...). Dans les 6 mois, les chutes ont été divisées par trois dans cette région. Rassurées, les personnes ont retrouvé leur mobilité intellectuelle.

- Pour les moins de 75 ans, l'enjeu de la mobilité, notamment avec l'augmentation des divorces, est la disponibilité pour les petits enfants, les conduire à l'école, à leurs activités du mercredi, partir avec eux en voyage. La mobilité n'est pas un objectif en soi, c'est un moyen pour le lien social et pour être utile.

**Olympe Pougeoise** : Chez Réunica, au titre de la retraite complémentaire, nous avons 1,7 millions de retraités clients, nous sommes concernés par l'enjeu du vieillissement. Nous agissons également au titre de l'action sociale auprès des personnes âgées pour favoriser l'autonomie. Nous sommes dans une approche globale autour de l'autonomie dans laquelle s'inscrit la mobilité (physique, intellectuelle, relation à l'autre, mobilité inversée).

Nous travaillons autour de trois axes :

- Développer le logement adapté au vieillissement,
- Favoriser le lien social,
- Encourager les services à domicile *autonomisant*.

Nous avons une approche globale et des réponses plus ciblées pour des personnes plus vulnérables. Par exemple les services suivants :

- Sortir + : service d'accompagnement, à pied ou en voiture, des retraités de plus de 80 ans pour tous types de sorties (RDV médecin, coiffeur, courses, spectacles...). Service quasi gratuit (participation pour l'obtention des chèques CESU). 44 760 bénéficiaires en 2013.
- Handéo : déploiement d'un label « Solutions de transports adaptés », pour permettre aux personnes dépendantes (handicapées, seniors, invalidité temporaire...) de trouver et d'avoir accès à des services de proximité leur permettant de sortir de leur domicile dans des conditions de sécurité et de qualité satisfaisantes.
- Mediacycles : service de transport utilisant des vélos adaptés aux seniors et personnes à mobilité réduite et conduits par des professionnels formés à leur accompagnement.
- Génération Voisins : sortir de chez soi, rendre visite à ses voisins. 27% des 75 ans et plus sont en situation d'isolement relationnel. Notre programme d'encouragement du lien social entre voisins a pour objectif de permettre aux personnes âgées de demeurer le plus longtemps possible à leur domicile.

Etre membre du Laboratoire de la Mobilité inclusive nous permet d'affiner certaines de nos approches, de préciser le sujet, les enjeux et de voir avec qui nous pouvons agir.

### **Est-ce que l'on anticipe le vieillissement dans notre pays ?**

**Hervé Astre** : Le rôle de l'assureur est d'anticiper. A quel âge est-on senior ? Nous nous préoccupons des seniors à partir de 75 ans. Nous ne remarquons pas de dégradation forte sur la population senior et sa sinistralité pour la tranche des 65-74 ans. Nous ne sommes pas favorables à la visite médicale sanction. Nous parlons d'accompagnement des seniors dans une transversalité (on parle de la route, de la maison, de la santé). Mais il y a plus d'accidents à la maison qu'en voiture. Les seniors sont attirés par la route, ils ont l'impression de pas être en sécurité sur la route, donc ils cherchent à être rassurés. Alors,

nous les attrapons par des séances de sensibilisation sur la route et nous abordons ensuite le thème de la maison. Nous travaillons ainsi plutôt avec eux sur les accidents de la vie courante. Les problèmes de chutes à la maison sont très fréquents. Nous n'avons pas de stratégie à 10-15 ans. Mais nous avons un million de sociétaires de plus de 65 ans, donc nous y réfléchissons. Nous sommes très actifs sur la question des aidants plus que sur celle de la route.

**Serge Guérin** : Nous oublions que les vieux ne sont pas que des dangers publics, ils sont aussi des victimes. La majorité des accidents concerne les piétons, donc il faut sortir de ce cliché du vieux qui crée l'accident en voiture. Un autre élément important à souligner : l'indépendance pour le senior est de continuer à sortir en voiture. Moins je sors, moins j'ai envie de sortir. La voiture est un élément statutaire et c'est très vrai pour les hommes. Sur la tranche très âgée des seniors, nous sommes sur des questions plus larges de prévention comme celle de la santé. Si je vois mal, si j'entends mal, c'est problématique pour la conduite, mais aussi dans le rapport aux autres. Il y a des besoins de diagnostic, de prévention et d'accompagnement.

**On parlait d'accidentologie. Comment un groupe comme PSA se pose t-il la question de cette mobilité des seniors ?**

**Vincent Abadie** : Ce que montrent nos études, c'est que les seniors ne veulent pas avoir de voiture distinctive, ils veulent une voiture identique à celle des autres, du moins à l'extérieur. Je m'occupe des aides à la conduite, pour faciliter celle des seniors, mais aussi celle de tout le monde. On va vers une automatisation qui facilite la conduite pour tous et bénéficie aussi aux seniors (freinages automatiques sur obstacles, voiture sans chauffeur en 2015). La mobilité des seniors est indépendante de celle des autres ; en même temps on l'intègre dans notre conception. Safe Mouv, par exemple, est un programme qui identifie les problèmes des seniors. Il y a des constantes : navigation (ils se perdent), problème de contrôle de la vitesse.... Safe Stop détecte un problème du conducteur. Il s'adresse à n'importe quel conducteur, plus peut-être à un senior, mais aussi à un jeune qui fait un malaise en conduisant. Safe Mouv et Safe Stop sont des programmes avec des objets connectés qui vont dans le sens d'une utilisation pour tous.

**Serge Guérin** : Les premiers acheteurs d'automobiles neuves sont les seniors. Et quand on fabrique un système de freinage, c'est utile pour tous et pas que pour les seniors. Les problématiques de transports et de mobilité intéressent tout le monde. Penser transport de seniors, c'est penser transport de tout le monde.

**Quel peut être le rôle des collectivités territoriales ?**

**Vincent Abadie** : La prévention va finir par avoir ses limites. Nous aurons besoin des collectivités surtout pour le diagnostic. Nous allons lancer une expérimentation avec Wimoov sur nos seniors. A un moment donné, il faudra bien dire à un sociétaire de 90 ans, qui réapprend son permis, qui a un handicap, de faire un point sur sa mobilité et d'être orienté vers des experts, une structure. Mais il faudra que cela soit cofinancé par les collectivités publiques.

**Vincent Baholet** : La géographie et les territoires sont très importants. La question de la

mobilité ne se pose pas de la même façon en zone urbaine, rurale, périurbaine ou dans les DOM. Il y a des interactions qui doivent se construire avec la collectivité qui est habituée à agir avec les populations ; il y a des partenariats à trouver. Je voudrais revenir sur le rôle des entreprises qui, comme Total, structurent le paysage. Ces entreprises peuvent aider à changer de paradigme, à être moteur en innovation sociale. L'innovation sociale vient aussi du monde de l'entreprise. On doit construire différemment aujourd'hui avec les parties prenantes et les entreprises.

**Serge Guérin** : Il y a un réseau francophone qui s'appelle : «La ville amie des aînées». L'un des huit axes de leur travail est la question du transport, et elle est déjà intégrée à la méthodologie des villes (une cinquantaine de villes en France sont adhérentes). C'est une question d'autonomie et de bien-vivre. Ensuite, dans les endroits où il y a peu de densité, cela concerne les départements, la question qui se pose est celle d'aider ces mobilités plus éloignées. Et surtout d'aider à la mobilité des professionnels. Il y a des gens qui vont vers les personnes âgées. Quand vous avez une heure de soin et une heure de transport, qui paie l'heure de transport, l'essence ? Il y a un enjeu économique pour les départements : qui prend en charge ces frais ? La question du territoire est majeure. On ne vit pas pareil sa mobilité si on est sur un territoire dense ou éloigné de tout. 27 % des habitants des zones rurales sont des personnes âgées.

### **Les personnes âgées sont-elles au courant des aides qui existent ?**

**Serge Guérin** : Il y a deux types d'aides.

- L'aide financière. Et comme souvent, ce sont ceux qui en ont le moins besoin qui sont le plus au courant. Il y a une vraie problématique : pourquoi toutes les personnes de plus de 60 ans devraient avoir une aide, surtout si elles ont un pouvoir d'achat élevé ? Comme il y a de moins en moins d'argent public, il faudra se poser ce type de questions.
- L'aide d'accompagnement. Il y a des personnes pour lesquelles le modèle a toujours été la voiture individuelle. On ne prend pas les transports en commun du jour au lendemain. Il faudrait former les plus âgés aux transports en commun et aussi ceux qui les transportent (conducteurs, machinistes) pour adapter leur conduite à ces personnes.

Le premier frein à la mobilité est la mobilité intellectuelle, c'est le regard sur les vieux. Si on travaille avec les personnes âgées, on peut trouver des solutions de bon sens, logiques, pas onéreuses. On peut décider de faire un arrêt de bus non seulement devant une boîte de nuit, mais aussi à un endroit qui correspond mieux au déplacement des seniors. Idem pour les horaires des transports.

**Olympe Pougeoise** : La collectivité locale est un acteur majeur de l'aménagement du territoire. La collectivité a un rôle à jouer en termes de financement pour les partenariats public-privé, mais aussi pour aménager les espaces de sorties des personnes. Nous travaillons avec la ville de Besançon à l'occasion de l'arrivée du tram dans la ville. Nous co-construisons la ville avec les seniors. Nous avons mis en place des journées découvertes pour savoir de quelles offres ils avaient besoin : journée de découverte des transports bisontins à destination des seniors (tram, bus, vélo cité) et plus particulièrement à destination de ceux qui ont perdu l'habitude de se déplacer. Chaque logement-foyer de la ville a organisé pour ses résidents une découverte du tram. Un groupe d'experts

d'usage (des seniors, pour beaucoup) a été mobilisé autour de la problématique de l'emplacement des «assis-débout» et des billetteries du nouveau tram  
... Répertorier les bonnes pratiques des villes, recenser les initiatives locales est une bonne piste de réflexion pour tous.

**Hervé Sauzay** : La ville de Paris nous a demandé de faire le guide des seniors. Paris est très active pour les seniors. Il vaut mieux habiter Paris que Neuilly. Paris propose de nombreux services d'accompagnement gratuits. Il faut de l'intelligence dans les collectivités plus que d'argent. Nantes fait beaucoup de choses : Marseille, par exemple, ne fait rien. J'attire l'attention sur le rapport de Luc Brossy et la nécessité d'adapter l'espace public dans les villes, élément essentiel pour les seniors. Quand vous prenez en compte les seniors, comme avec internet, cela profite à tout le monde.

**Marc Fontanes** : Dans la version complète de notre étude sur La mobilité des seniors en France, il y a un certain nombre de focus, sur des villes, sur des initiatives diverses et variées, mais il ne faut pas parler que de l'urbain, il faut parler du rural. 65 % des seniors vivent dans le périurbain et dans le rural. C'est moins facile d'accompagner les seniors dans le monde rural. Je suis convaincu que tout doit partir des territoires au sens large avec l'ensemble des acteurs. On a besoin que d'autres acteurs, en lien avec ces questions de mobilité, soient aussi investis (associations, CCAS...). Le conseil général est encore omnipotent sur un territoire très vaste, ce n'est plus possible, il faut redescendre sur le terrain. Il y a des difficultés de mobilité qui transcendent la question du territoire. Par exemple, la question de la vue qui baisse, relève de la même problématique à la campagne ou à la ville, et il faut travailler de manière transversale.

**Dans cette étude, il est question de co-construire le territoire avec les seniors. Les recommandations finales sont transversales. Vous parlez de mobilité inversée. Le vieillissement de la population sous-tend un formidable potentiel économique, notamment d'emplois à créer.**

**Marc Fontanes** : On a essayé de traiter les préconisations en favorisant les enjeux de conception universelle, de mutualiser autant que possible au service de l'éventail de population le plus large possible, de travailler avec les publics fragiles de manière à ce que cela soit généralisable pour l'ensemble de la population. On a des enjeux qui vont être socialement et économiquement de très grande ampleur.

Nous avons aussi ciblé deux populations au sein des seniors : les personnes en perte d'autonomie et les personnes en difficulté sociales et financières.

Nous nous sommes également intéressés à la mobilité inversée, comme piste de dynamisme économique, même si ce n'est pas la seule : nouveaux métiers qui se créent (métiers du numérique, télémédecine...), champs de l'aide à domicile dont les métiers doivent évoluer (voir l'exemple de Serge Guérin sur les coûts d'un transport pour une heure de soin et projet de loi en ce sens sur l'autonomie en cours), l'économie présentielle : faire revenir ou maintenir les services, les commerces sur les territoires où vivent beaucoup de personnes âgées. Un certain nombre d'entre elles a du pouvoir d'achat.

**Vincent Baholet** : Concernant la co-construction avec les seniors, quand on les interroge, ce qu'ils expriment, c'est qu'ils ne veulent pas être différents. Ils ne vont pas chercher les services d'aide offerts par la ville de Paris. Les tarifs sociaux sont peu utilisés, cela veut

aussi dire quelque chose qu'on a du mal à intégrer. Nous avons deux solutions :

- Soit, on les pousse à aller chercher ces aides par des campagnes d'information. On investit de l'argent ? Se pose alors la question des moyens publics et privés.
- Soit, on travaille dans l'autre sens, sur les stéréotypes, les représentations. Le taux de chômage des seniors dans notre pays pour les 50-65 est deux fois supérieur à celui du reste de l'Europe. Si on travaille sur les représentations mentales, l'intégration de seniors sera naturelle. Exemple de la mobilité inversée.

**Le Parisien économique du 1<sup>er</sup> décembre 2014, titrait en une « la Silver Economy, les seniors c'est l'avenir ! ». N'y a-t-il pas un potentiel d'emplois à créer ?**

**Hervé Sauzay** : Les plus de 50 ans, c'est 48 % de la consommation. C'est un-tiers des Français, mais presque la moitié de la consommation. Avec des pics dans certains secteurs, le voyage, la santé. Le service à la personne, ce sont deux millions d'emplois. 65 % des bénéficiaires des services à domicile sont les seniors, les autres ce sont les jeunes mamans. Ce secteur ne trouve pas son économie, contrairement aux États-Unis où les lois sociales permettent plus de souplesse dans l'embauche. Il y a un immense besoin dans le secteur lié à la démographie, mais on n'arrive pas à faire émerger les entreprises pour ce créneau. La Silver Economy représente à peine 300 millions d'euros, ce sont des technologies qui permettent le maintien à domicile, mais les entreprises ont des difficultés à vivre. Malakoff Médéric a loué et testé un appartement à Rennes pour les seniors. Certaines technologies marchaient, mais d'autres comme les robots, pas du tout. Pour moi, l'avenir de la Silver Economy est plus sur la santé.

## Interventions du public

**Sandrine Garnier**, bloggeuse et consultante : Je travaille sur la thématique des seniors, je voudrais revenir sur le rôle des politiques publiques, l'échec de la loi 2005. Comment réussir la mobilité inclusive sans les pouvoirs publics...

**Intervenant Total** : Il faut mettre les seniors et les entreprises dans la boucle. La loi est bien, mais elle n'est pas dans une logique de parties prenantes.

**J-F Samson** : Je crée le pôle mobilité du bassin du Havre. Je voudrais savoir si, dans le cadre de l'étude, vous croisez les données, insertion sociale-chômeurs. N'y a-t-il pas de nouvelles formes d'emplois à créer ?

**Marc Fontanes** : Il est fondamental de pouvoir se déplacer sur le territoire de son activité. Chez les publics en difficulté sociale comme chez les seniors, il faut les accompagner. En répondant aux besoins des seniors, on répond aux besoins des autres. On va avoir besoin de nouveaux métiers d'accompagnement. Oui, il existe des perspectives d'emplois pour des personnes peu qualifiées.

**Un représentant de la Fédération des usagers de la bicyclette** : Commentaire sur le petit film. Jeune-vélo, adulte-voiture, senior-bus. Dans beaucoup de pays nordiques, le vélo est le moyen de déplacement des seniors. Il faut faire la promotion du vélo aussi pour les seniors. C'est une réponse en termes de mobilité et c'est aussi un enjeu de santé

publique.

**Sandrine de Borest**, Transdev : Dans votre étude sur la mobilité des seniors, avez-vous un focus sur les commerces itinérants dans les zones urbaines et périurbaines ? Ces commerces sont-ils une réponse ? Ces services sont plus chers aussi, tandis que l'épicerie sociale, de son côté, peut-être stigmatisante.

**Marc Fontanes** : Il n'y a pas de focus sur ce sujet. Mais selon moi, l'enjeu consiste à développer le commerce de proximité plus que le service itinérant. Je pense que le commerçant doit proposer plusieurs services.

**Olympe Pougeoise** : Les collectivités sont dans cette logique. Beaucoup d'initiatives se développent. La mobilité inversée, la télémedecine, les objets connectés peuvent être une réponse. Nous travaillons avec la Poste pour savoir si les facteurs peuvent donner des alertes.

**Serge Guérin** : Il y a beaucoup d'initiatives. Dans la Nièvre, une compagnie de théâtre va à la rencontre des gens. Les 80 000 facteurs qui amènent de moins en moins d'enveloppes peuvent amener d'autres choses... J'ai proposé qu'ils apprennent à faire des piqûres !

**Christelle Jequire**, Seniosphère : Vous avez parlé du montant des apports de la Silver Economy. Au Japon la Silver Economy inclut beaucoup d'autres entreprises comme celles de l'alimentaire. La Silver Economy doit aussi comprendre toutes les structures qui permettent de bien vieillir.

## [Présentation des réalisations concrètes des membres du Laboratoire de la Mobilité inclusive](#)

Diffusion d'une animation.

## [Présentation de l'étude « Mobilité inclusive à l'international : bonnes pratiques et sources d'inspiration » par Léa Marzloff](#)

Cette étude a été réalisée par le cabinet Chronos pour le Laboratoire de la Mobilité inclusive.

Sa synthèse et sa version complète sont disponibles sur le site [mobiliteinclusive.com](http://mobiliteinclusive.com).

## [Table ronde 2 : « La mobilité inclusive à l'international : quels enseignements la France peut-elle tirer de ces expériences ? »](#)

**Aujourd'hui en France, 6 à 8 millions de personnes en âge de travailler ou retraités**

**ont des difficultés liées à la mobilité. Les personnes concernées ont des profils très divers, jeunes, actifs, malades, seniors, handicapés et dans la plupart des cas, les solutions sont connues. Les partenaires du Laboratoire de la mobilité sont au cœur des innovations, des actions et des projets développés dans notre pays... Dans le prolongement de l'étude Chronos :**

**«Quels enseignements notre pays peut-il tirer de ces expériences?»**

Participants :

- Francine BAVAY, directrice des projets inclusion numérique (Orange RSE)
- Cédric TURINI, responsable Responsabilité sociale des Caisses d'Epargne
- François ROUVIER, directeur Mobilité durable et Sécurité routière de Renault
- Jérôme POURBAIX, Head of Policy de l'IUTP, International Association for Public Transport
- Et Guillaume ALMERAS, chargé de projets insertion par l'activité économique pour le Secours Catholique

**Que vous inspirent les résultats de cette étude ?**

**Jérôme Pourbaix :** La valeur ajoutée, c'est d'aller au delà des questions habituelles d'infrastructures, d'accessibilité physique et de se pencher aussi sur la question des compétences, la question des apprentissages, des perceptions, de l'accessibilité mentale. Ce sont des questions essentielles pour la mobilité inclusive et il y a des approches différentes selon les pays. Certains pays sont plus avancés sur le développement des horizons de mobilité.

**Guillaume Almeras :** Le Secours Catholique s'intéresse aux questions de mobilité inclusive parce que beaucoup de personnes isolées ou âgées sont confrontées à ces difficultés dans leur quotidien ou pour accéder à l'emploi. J'ai trouvé intéressantes ces approches complémentaires : design universel comme au Danemark et au Japon, sur des lieux denses, mais aussi l'approche des pays anglo-saxons. La France doit réfléchir à partir de ces approches et faire un mixte des deux. Il convient de savoir comment les bénévoles et le monde associatif peuvent se déployer vis-à-vis de ces enjeux.

De notre côté, nous appréhendons les situations de trois manières :

- Nous avons des situations relativement informelles, du taxi social, je suis bénévole citoyen et j'emène mon voisin chez le médecin, faire des courses...
- Nous avons des endroits où c'est un peu plus formalisé avec une personne qui va aller au marché une fois par semaine, un jour fixe.
- Et des structures encore plus formalisées, comme les garages solidaires associatifs, ou de mobilité inversée (épicerie itinérante).

Nous allons à la rencontre des personnes avec pour finalité, non seulement un service, mais du lien social. Il faut penser les réponses avec les usagers. Ce que nous avons dit des représentations sur les personnes âgées s'applique aussi pour les pauvres. Les solutions doivent être pensées avec les capacités des personnes. Cette idée de co-conception est pour nous fondamentale.

**Le Laboratoire de la Mobilité inclusive avance à partir d'un travail de concertation, de co-construction et de collaboration. En quoi consiste le programme Mobiliz?**

**François Rouvier** : Il y a 4 ans, lorsque nous avons commencé à réfléchir, nous ne connaissions pas grand-chose aux personnes qui gagnent 950 euros par mois et qui n'achètent pas nos voitures neuves. Nous sommes allés les interviewer pour connaître et comprendre leur rapport à la mobilité. Ils nous ont dit qu'ils n'avaient pas envie d'être stigmatisés, qu'ils rêvaient d'aller dans un garage classique et de s'acheter une voiture, mais qu'ils ne le pouvaient pas. Nous avons cherché une réponse valorisante et accessible. Nous ne pouvions le faire qu'avec l'aide des structures associatives. C'est comme cela que nous avons eu la chance de travailler avec Wimoov.

En termes de méthodologie, quel que soit le pays dont on parle, nous commençons par comprendre les besoins des publics concernés, on définit un prototype, on le teste, on l'expérimente et ensuite on le déploie et on en évalue l'impact. Que l'on soit en Inde, au Canada, au Japon ou ailleurs, il faut toujours faire cela. On s'adapte aussi aux situations locales, bien-sûr.

Mobiliz développe un programme de mobilité inclusive qui s'appuie sur une démarche de social business. Nous n'avons pas commencé par l'extérieur, mais par la France et ensuite nous sommes allés voir en Inde. Mais nous avons compris que les problématiques y sont différentes.

- En Inde, la première problématique est la ruralité ; l'enjeu est de maintenir les populations dans les villages. Les gens ont tendance à chercher fortune dans les villes, mais ils ne font que faire grossir les bidonvilles et devenir encore plus pauvres que dans leurs villages.
- La deuxième problématique est de faire travailler les femmes. Nous avons travaillé avec des instituts indiens et nous sommes allés faire des carottages sociologiques pour comprendre les problématiques des villages et des femmes. Puis nous avons travaillé avec les équipes de Renault en Inde, pour voir quelles solutions trouver. Nous sommes aujourd'hui au stade où on définit les prototypes. Nous allons les tester dans les mois qui viennent. Ces expériences confirment qu'il faut travailler avec le local.

En France, comme en Inde, nous travaillons avec des associations et des partenaires locaux, et ensuite nous déroulons la méthodologie qui est la même.

**Francine Bavay** : Dans tous les pays de l'étude, il y a beaucoup de ressources de mobilité, que ce soient de lourdes infrastructures ou des structures légères, des véhicules. C'est l'optimisation de l'usage de ces ressources déjà existantes qui est notre objectif. Cette optimisation, on ne peut l'atteindre que si on se préoccupe des usagers, de leurs besoins, mais aussi de leurs caractéristiques. Des usagers qui ont une mobilité plus ou moins aisée et des ressources plus ou moins limitées. Nous essayons avec le service national numérique d'élaborer des services numériques qui permettent de répondre à ces caractéristiques. Cela donne une approche globale. Si on veut avoir une approche d'inclusion, il faut tenir compte des personnes et de tous leurs besoins. Il faut une approche systémique. Nous devons avoir une approche globale des personnes et de leur budget, qui est très contraint. Ces personnes ont besoin de se déplacer, d'accéder à l'emploi, mais aussi de se prémunir des risques bancaires. Nous essayons de co-construire avec les usagers, mais aussi avec toutes les associations qui sont à leurs contacts (nos partenaires sont ANSA, ADIE, le groupe SOS, ATD Quart Monde, le Mouv...)

**Cédric Turini** : Nous sommes des banques coopératives régionales. La mobilité pour

nous, c'est la question du financement de la mobilité. Donc du crédit. Cinq à six millions de personnes en France, sont exclues du crédit (ressources trop faibles, situation socioprofessionnelle instable...). On remédie à cela en faisant évoluer nos méthodes de scoring, pour faire plus facilement du crédit (notamment à un jeune qui n'a pas de CDI, mais qui veut s'acheter un véhicule pour trouver un travail). Mais il reste une frange de la population (minima sociaux, grande précarité) qui continue d'être exclue du financement. C'est là que se positionne le microcrédit. Ce sont des gens en marge de notre offre commerciale, captés par un réseau de 700 associations locales avec lesquelles nous avons noué des partenariats. Ce dispositif de microcrédit personnel pourrait initier d'éventuelles innovations en termes de mobilité. Quand on parle co-construction, partenariat public-privé, il y a sept ans, associations et banques étaient, chacune de son côté, réunies à la Caisse des dépôts, à s'envoyer leurs poncifs à la figure. Aujourd'hui, nous travaillons tous ensemble sur le territoire. Nous sommes en co-construction, à tel point que cette année encore nous avons eu des ateliers avec le Secours Catholique pour trouver des innovations dans le domaine de la microfinance et du microcrédit. En 7 ans, nous avons fait un chemin qui pourrait inspirer le chemin de la mobilité inclusive.

**Quand on parle de la mobilité en France, il y a des aides, qui peuvent changer d'une agglomération à l'autre, d'une collectivité territoriale à l'autre. Est-ce que vous, au sein de l'association internationale des transports publics, vous réfléchissez aux questions tarifaires et est-ce que vous les pensez dans un champ de mobilité plus globale ?**

**Jérôme Pourbaix** : Oui, bien sûr, le tarif fait partie de l'équation du financement du transport public. Mais c'est un sujet compliqué, les principes des politiques tarifaires sont différents d'un pays à l'autre. Il y a des pays avec une approche plus commerciale, avec des tarifs de base plus élevés, des pays comme la France où le tarif de base est plus modéré, donc c'est assez difficile de faire des comparaisons. Il y a des tarifs sociaux dans presque tous les pays européens, qui s'adressent à un large public, des jeunes, des personnes âgées, mais souvent il n'y a pas de lien entre le niveau de revenus et la réduction auquel on a droit. A ma connaissance, la France est le pays le plus avancé dans cette réflexion : expériences à Grenoble, à Strasbourg, travail de mise en relation entre le niveau de revenus et la réduction à laquelle on a droit.

**Léa Marzloff** : Ce qui m'a semblé intéressant, c'est ce projet ITN aux États Unis, un projet de réseau de conducteurs volontaires. Cela ne veut pas dire qu'on ne paie pas, mais on paie en fonction des revenus. On fonctionne sur des crédits, des points qu'on gagne. Ce sont des crédits, des sortes de contrats incitatifs (avant 70 ans les gens conduisent et après ils sont passagers) qui permettent de résoudre ces problématiques financières. C'est un système d'échange de savoir-faire. La France n'est pas en retard, par rapport à ces approches communautaires. Cette notion de Laboratoire de la Mobilité inclusive, n'existe pas ailleurs. Certains sujets ne sont pas abordés chez nous, comme l'accès à l'emploi par la mobilité pour les femmes. C'est vrai pour l'Inde, mais aussi pour le Japon. J'étais très étonnée car je croyais qu'il s'agissait de la mobilité des femmes précaires. Pas du tout. La question au Japon est : comment remettre les femmes sur le marché du travail en intégrant les services du quotidien sur leur trajet de mobilité. Cette problématique ne se pose pas en France. Est-elle sous évaluée?

## **Les bénévoles constituent la force de frappe du Secours Catholique. Y a-t-il de nouveaux modèles à inventer avec eux ?**

**Guillaume Almeras** : Par rapport aux États-Unis, nous avons des systèmes d'échanges et de savoir-faire. En France, autour des actions collaboratives, co-construites, participatives, surtout dans les territoires ruraux, nous n'aurons pas beaucoup de réponses en raison du manque de densité. Il faudrait imaginer un système où celui qui aide pourrait avoir une forme de retour sur investissement. Avec Orange, nous réfléchissons à ces questions tout en considérant qu'il faut maintenir une forme de gratuité autour du bénévolat. A petite échelle, il y a des choses à expérimenter auprès de petites communautés. Les compensations pourraient être pensées avec les pouvoirs publics. On pourrait prévoir une petite aide locale à la personne qui toutes les semaines emmène les gens au marché alors qu'elle est elle-même fragile financièrement. De quoi s'agit-il ? S'agit-il d'utiliser une main d'œuvre pas chère qui se substitue aux pouvoirs publics, qui donnent de moins en moins d'argent aux associations, ou s'agit-il de soutenir de petites initiatives locales. Cela soulève une vraie question sur l'argent public et les initiatives citoyennes et locales qui doivent être soutenues. Nous ne sommes pas obligés de tout récupérer sur un modèle d'entrepreneuriat. Il y a des coopérations à inventer, des choses à co-construire.

**Jérôme Pourbaix** : L'approche collaborative est essentielle dans les zones peu denses, elles sont appelées à se développer. Très peu d'expériences existent. Il y en a quelques unes en Suisse. Il y a du chemin à faire.

**Léa Marzloff** : Je rejoins cette idée, il y a peu d'innovations locales de transports à la demande. Il y a eu une expérimentation au Royaume Uni, avec un projet de bus postaux qui effectuaient des trajets de transport, pour les précaires, mais cela n'a pas marché.

**Francine Bavay** : Nous avons besoin de co-construction pour avancer entre grosses entreprises et associations. Mais les usagers sont aussi capables de co-construire et d'apporter des solutions à leurs problèmes. Il y a un mot qui n'a pas été encore prononcé aujourd'hui, c'est l'économie collaborative. Grâce aux plateformes numériques, il est plus facile de co-construire aujourd'hui. Les grands acteurs doivent travailler ensemble dans une approche systémique. Il faut prendre en compte les initiatives les plus petites et les plus innovantes pour aller vite. L'enjeu est d'optimiser les ressources existantes. Et impliquer aussi les personnes directement concernées. Nous avons fait une expérimentation à Nanterre. Nous nous sommes rendu compte que les personnes à revenus très «contraints» sont très innovantes. Elles sont expertes de leur propre vie.

**François Rouvier** : Ce qui me frappe dans ces projets est que nous n'avons pas peur de faire des choses, de prendre des risques ensemble, de nous tromper. Nous créons des ferments de co-construction. C'est plus compliqué dans d'autres domaines de l'entreprise.

## **Le monde change et la prise en compte des populations délaissées oblige les entreprises à changer, à être des acteurs sociaux.**

**Cédric Turini** : Dans le secteur bancaire, on a une loi, qui nous oblige à cibler, approcher et bancariser des clientèles fragiles. Ce n'est plus un choix. C'est une obligation légale. La loi, avec l'obligation de prendre en compte les clientèles fragiles, nous force à innover, à

revoir nos procédures.

### **Une réponse globale pour traiter l'ensemble des publics sur la question de la mobilité est-elle envisageable?**

**Cédric Turini** : Nous en avons le projet, avec Total, Renault, la Caisse d'Epargne... Nous réfléchissons à un pack de mobilité inclusive.

**Léa Marzloff** : Est ce que les opérateurs de transports publics, les autorités de transports seraient intégrées dans ce pack ?

**Cédric Turini** : La solution n'est pas totalement globale. Elle ne répond pas à tous les besoins. Nous avons une offre qui est plutôt axée sur l'automobile. Ce sont nos métiers, c'est par là que nous avons commencé et que nous sommes interpellés. En microcrédit, nous finançons en mobilité beaucoup plus sur les territoires ruraux que sur les territoires urbains. Nous ne sommes pas fermés à élargir le tour de table, mais il est vrai que nous sommes plusieurs acteurs à répondre à la question de la voiture.

**François Rouvier** : La difficulté de la co-construction est que nous sommes divers acteurs avec des systèmes complexes interconnectés. Techniquement, c'est compliqué. Nous voulons agir sur des projets qui aboutissent, pas sur de grands projets qui n'émergent jamais. Il n'y a pas de réponse unique, on ne peut pas avoir que des approches globales.

**Guillaume Almeras** : On a parlé des réseaux, de la co-construction. Chacun doit jouer sa partition. Il faut accepter de ne plus être dans un modèle pyramidal. L'une des questions est de savoir comment les pouvoirs publics vont accepter de ne pas tout légiférer sur tout. Il s'agit de ne pas bloquer les initiatives ...

### Interventions du public

**Intervenant 1** : Je voudrais soulever la question des effets pervers de la tarification solidaire : je donne le cas d'un bénéficiaire du RSA qui pourrait changer de statut, mais qui finalement ne le fait pas pour conserver ses avantages. Avez-vous des exemples de pays qui ont une tarification adaptée aux revenus afin de résoudre la question des effets de seuil ?

**Léa Marzloff** : Dans notre étude internationale sur l'accès à la mobilité, quatre pays sont concernés. Les systèmes de tarifications sociales, quasi systématiques en France, ne le sont pas à l'étranger. Certaines autorités de transport mettent en place ces systèmes de tarification, sur des modèles de pack d'aides, un peu comme ce que fait Wimoov. Au sein de l'Union européenne, il y a du soutien à des programmes de recherches, de mise en conformité, mais pas de tarification...

**François Maugère** (Transdev) : Vos travaux montrent un certain avant-gardisme, est-ce qu'une mutualisation des innovations européennes serait possible ?

**Jérôme Pourbaix** : Nous essayons d'encourager ailleurs certaines actions qui marchent

en Angleterre, par exemple, en alliant des actions avec les chambres de commerce.

**Didier Lucès** (Mobilex) : Par la tarification sociale, nous n'empêchons pas les effets de seuils. Pour un euro de différence, une personne perd ses avantages. Alors, comment les plateformes de mobilité peuvent-elles accompagner cette réflexion sur les tarifs avec l'aide du conseiller mobilité ? La logique doit être globale, une bonne mobilité doit être globale, nous devons accompagner la personne dans sa globalité.

**Intervenant 3** : Est ce que les représentants des entreprises peuvent nous expliquer pourquoi ils s'impliquent dans la mobilité inclusive ?

**François Rouvier** : C'est une question de responsabilité sociale. Il n'y a plus d'argent public ; les entreprises doivent s'impliquer. Ensuite, c'est un véritable facteur d'innovation. Les grandes entreprises innovent moins, elles ont besoin de déverrouiller certaines choses. Enfin, c'est un facteur de motivation pour les salariés, cela répond à leur besoin de sens.

**Intervenant 4** : Je suis frappé par les communautés de conducteurs volontaires. On sent bien que c'est intéressant dans les zones rurales. Mais n'y a-t-il pas des exemples de concurrence avec les taxis ?

**Lea Marzloff** : Oui bien sûr, mais cela n'a rien à voir. Uber, c'est 10 euros le trajet. Ce type de covoiturage, c'est 10 euros par mois. Ce sont par ailleurs des services peu connus et exclusifs qui s'adressent à un certain public.

### Table ronde 3 : « Une politique nationale ambitieuse est-elle possible ? »

Depuis ce matin, nous avons dialogué et échangé... les études Auxilia sur la mobilité des seniors en France et celle de Chronos sur les pratiques à l'internationale ont permis de définir des préconisations, des recommandations susceptibles d'être utilisées en France.

Tout au long de cette journée, il a été question d'expérimentations et d'innovations. Si les défis de la mobilité trouvent aujourd'hui des réponses, c'est grâce au dynamisme de ses acteurs : associations, fondations, entreprises et collectivités territoriales. Leurs approches sont souvent locales, circonscrites à une ou plusieurs facettes de la mobilité. Se pose alors cette question :

« Une politique nationale ambitieuse est-elle possible ? »

Pour cette ultime table ronde, nous accueillons :

- Catherine LESTRE DE REY, déléguée générale de la Fondation Fare
- Marie-Josèphe DE REDON, chargée de mission insertion sociale et autonomie des jeunes du CNML (Conseil national des missions locales)
- Carole CANO, directrice du Centre de ressources et de formation de Wimoov
- Bruno LECHEVIN, président de l'ADEME
- Thierry DUBOUËTIEZ, conseiller spécial de la Commissaire générale à l'égalité des

territoires (CGET)

- Patrice BRES, directeur France de Total Marketing & Services

## Une politique nationale ambitieuse est-elle possible ?

**Thierry Dubouëtiez** : J'ai une méfiance pour les grandes politiques nationales. On met du temps à les élaborer, c'est un dispositif complexe, long, les gens en place changent et on passe à autre chose. Parle-t-on d'une politique nationale d'un gouvernement seul dans son coin ? Non, et c'est tout le débat sur la co-construction. C'est un sujet qui part d'initiatives locales et qui n'est pas forcément intégré au niveau des politiques publiques...

**Bruno Lechevin** : Nous avons adopté en 1<sup>re</sup> lecture une loi sur la transition énergétique et nous avons ciblé les bâtiments et les transports pour atteindre ces objectifs. L'Ademe porte ces problématiques de manière à prendre en compte l'environnement, mais chaque fois qu'on touche aux politiques de transports, les réactions sont très vives. C'est un sujet clivant, au-delà des volontés des uns et des autres. La mobilité est aussi source de précarité. L'Ademe, avec d'autres organisations, s'est rendu compte qu'il fallait prendre en compte cette problématique de précarité et de mobilité. S'il est facile de réduire son chauffage, c'est plus difficile avec la mobilité. Pour cette transition énergétique, tout le monde doit être autour de la table : le public, le privé, les populations, les ONG, les entreprises, les collectivités.

**Marie-Josèphe de Redon** : Quels sont les freins à une approche globale ? Il faudrait que la mobilité soit reconnue comme un sujet à part entière ; il faudrait avoir cette vision globale. C'est un processus. Par ailleurs, on doit dépasser les clivages, on ne doit pas penser la mobilité de manière cloisonnée comme celle des jeunes, des handicapés, des personnes âgées. C'est un frein social, un frein à l'insertion, à l'emploi, à la santé, en milieu diffus ; c'est l'un des enseignements de cette étude aussi.

**Catherine Lestre de Rey** : Nous sommes une fédération d'acteurs, une association qui rassemble d'autres associations. Vous avez un élément de la réponse. Pour avoir une approche transversale, nous sommes tous d'accord sur une approche globale, mais qui doit être déclinée en fonction des spécificités territoriales, des acteurs. La complexité n'est pas seulement de considérer la mobilité dans son ensemble, elle est aussi dans les pratiques. Nous ne sommes pas encore des praticiens du décloisonnement, ni en termes de politiques publiques territoriales, ni même en termes de pratiques professionnelles. On voit bien qu'il y a des hybridations de métiers, des changements dans les attitudes, dans les prises de décisions, où il faut associer de nouveaux acteurs.

Dans notre Fédération, nous avons pris le parti de représenter une diversité d'acteurs et d'observer l'intérêt de structurer sur des démarches et des postures communes pour la mobilité pour tous, plutôt que de modéliser. Sur le terrain, je reprends l'exemple des populations qui innovent et qui trouvent pour elles-mêmes ; il ne vous échappe pas que le secteur de l'insertion est en train de passer par les mêmes étapes.

Quand on parle de politique publique, de laquelle parle-t-on ? S'il y avait une politique publique à avoir cela ne serait pas une politique nationale, mais une politique transnationale. Dans le domaine de l'insertion, c'est l'Europe qui dicte les financements. Soit on va directement sur des coopérations transnationales, mais avec une trésorerie à trois ans, du personnel administratif et financier conséquent, soit nous allons faire des

mutualisations d'acteurs, mais c'est encore trop récent dans le secteur de l'insertion sociale qui est parti à bride abattue. Il y a de belles réussites d'économies sociales, mais il faut donner du temps au temps, il faut avoir une méthodologie et décloisonner certaines cultures professionnelles, débattre...

**N'est on pas prisonnier de notre façon de fonctionner en silo en France : le social, le logement, les transports ? La mobilité malheureusement touche à tout.**

**Thierry Dubouëtiez** : Oui en France, nous fonctionnons encore en silo, et je ne le supporte pas. Le CGET dépend du Premier ministre, donc nous essayons de travailler en transversalité. Cela regroupe tous les services de la politique de la ville (plus de 7 000 associations financées) et la DATAR, regroupés dans un seul organisme qui essaie d'avoir une vision. C'est tout neuf et en construction. Nous cherchons à travailler collectivement et à avoir une approche des territoires en difficulté que cela soit en milieu urbain ou rural. Si on prend l'exemple des centrales de mobilité ou des initiatives citées aujourd'hui, il y en a aussi bien dans les quartiers en difficulté que dans les milieux ruraux.

Au CGET, il faut qu'on ait une approche transversale. Jusqu'à présent ces initiatives locales étaient plus financées dans le cadre de la politique de la ville, ce qui était très bien. Par contre, le Fond national d'aménagement et de développement du territoire qui finance aussi des actions ailleurs en France, n'a pas pris en compte ces questions de mobilité inclusive. Il travaille cependant sur les questions de transport et les réseaux : c'est fondamental. Faire arriver un tramway au fin fond d'un quartier, cela change les choses et on n'a plus besoin de mettre en place des systèmes palliatifs de mobilité inclusive. Il ne faut plus avoir d'approche en silo, d'autant plus que la mobilité inclusive est quelque chose d'un peu accessoire par rapport à certaines politiques. Quand on prend les grosses politiques d'insertion professionnelle, la question de la mobilité est accessoire, au sens où elle est un accessoire de l'insertion. Ce n'est pas le cœur de la politique. Si on prend les personnes âgées, ce n'est pas non plus le cœur de la politique, on est plus sur des problématiques de santé...

**Quelle est la motivation du groupe Total?**

**Patrice Brès** : Notre démarche avec Wimoov, c'est de synthétiser toutes les réflexions que l'on peut avoir et qui résultent de notre ancrage territorial. Total est très présent à travers son réseau de stations services ou à travers son réseau de distribution de fuel domestique. Nous avons une couverture globale, y compris dans les endroits les plus isolés. Dans les années 73-74, il y avait environ 40 000 stations services en France, aujourd'hui il n'y en a plus que 12 000.

Il y a un mouvement de fond en France et dans les zones rurales qui crée toute une série de nouveaux problèmes. On a vu que la voiture est au cœur des questions de mobilité dans les zones rurales. Nous vendons du carburant, des produits, mais aussi des services. Nous devons prendre en compte tout ce qui touche au lien social. C'est la raison pour laquelle nous cherchons à fédérer, à accompagner ces initiatives. Du fait de la baisse de la consommation de carburant (et pour d'excellentes raisons), les stations en zones rurales se fragilisent et finissent par fermer. On essaye de développer une offre pour que les municipalités puissent co-investir avec nous dans des stations minimalistes automatiques, pour essayer de participer au maintien de cet ancrage. On a vu que la question des commerces de proximité est fondamentale pour résoudre la question de

l'isolement des seniors. Voici un exemple typique.

**Un grand groupe comme le vôtre apprend aussi du secteur associatif et des collectivités territoriales. Vous êtes capables d'innover, mais eux aussi sans en avoir les mêmes moyens...**

**Patrice Brès** : Je crois que c'est la capacité à rassembler des acteurs très différents. On est avec des collectivités territoriales, des associations, des entreprises privées, chacun apporte sa pierre. Et c'est vrai qu'en venant du privé, nous avons un regard peut être plus efficace, mais en échange nous avons le regard des associations et du retour terrain.

**Quelles seraient pour vous les conditions qui pourraient faire évoluer nos pratiques en France ?**

**Carole Cano** : Une approche nationale avec l'État et les grandes entreprises. Puis une approche locale et territoriale. Ces initiatives sont efficaces et elles se sont professionnalisées avec le temps. Elles existent depuis plus de 15 ans pour certaines. Elles doivent être encouragées.

**Quelles sont pour vous les conditions qui pourraient engager une politique nationale qui permettrait de mieux prendre en compte les défis du pays ?**

**Carole Cano** : La France a beaucoup avancé sur ces défis et elle est capable de les relever. Le Laboratoire est une preuve de co-construction pour relever ce défi de la mobilité inclusive. Trois éléments me paraissent importants :

- le développement et l'essaimage des produits mobilité,
- l'innovation,
- et la reconnaissance des métiers de la mobilité et de l'accompagnement de la mobilité.

**Thierry Dubouëtiez** : L'État n'a pas besoin de tout faire, mais il peut accompagner avec équité sur tous les territoires. Il peut avoir un rôle d'équilibrage. Le pack mobilité, je veux bien m'y insérer en tant que pouvoir public. Co-construire avec vous, me semble un bon moyen de travailler ensemble.

**Marie Joseph de Redon** : A quelle condition une politique nationale ? Je plaçais pour une mobilité pour tous. Mais je suis là pour les jeunes des missions locales, pour dire que la mobilité est un frein à l'insertion sociale et professionnelle. Sur le terrain, on est tous d'accord pour dire qu'il y a d'énormes capacités d'innovation, sauf que la mobilité n'est jamais considérée comme le cœur du sujet. Les missions locales, parce que ce n'est pas leur cœur de métier, ont très peu de financement pour s'occuper de mobilité. Heureusement qu'il y a des appels à projets, mais on devrait avoir une pérennisation des financements de ce côté là. Pour pérenniser ces financements, cela serait à l'État d'agir. Bref, pour résumer il faudrait réorganiser la gouvernance, considérer la mobilité comme un sujet à part entière, considérer la mobilité comme une démarche, un processus...

**Patrice Brès** : Je voudrais donner l'exemple d'une opération avec l'État, un appel à projets avec le ministère de la jeunesse auquel la direction du mécénat de Total a été associée. Nous avons lancé un appel à projet, public-privé, concernant la mobilité et l'emploi des

jeunes. Nous avons eu 88 dossiers, 16 projets retenus, c'est une belle collaboration privé-public.

**Bruno Lechevin** : Pour l'ADEME le véhicule du futur n'est pas un véhicule, mais un service de mobilité partagée. On doit avoir une approche transverse, mettre tout le monde autour de la table. Les enjeux sont technologiques, mais aussi comportementaux, organisationnels et de ce point de vue là, il y a du chemin à faire. L'ADEME expérimente dans le cadre des investissements d'avenir un certain nombre de projets, notamment Optimum Lyon. Demain, on devra aider au développement de services innovants, qui s'appuieront sur les nouvelles technologies, avec un marketing personnalisé, de nouveaux outils non clivants...

**Catherine Lestre de Rey** : Il nous faut consolider l'existant qui a du mal aujourd'hui, conforter les coordinations locales, acter de la reconnaissance des initiatives et participer de la visibilité entre le micro, le mezzo et le macro. Travailler sur les échanges de pratiques.

## Conclusion de la journée

### **Quels messages essentiels reprenez-vous de cette journée?**

**Thierry Pflimlin** : J'ai la conviction que le Laboratoire de la Mobilité inclusive est utile, il y a un immense besoin et une grande attente. J'en ai pour preuve le foisonnement d'expériences, cette volonté de travailler en commun alors que nous sommes si différents. On a beaucoup parlé de co-construction, de sortir du silo, de travailler tous ensemble, sphère publique, privée, associative. Quand on s'occupe des précaires, on trouve des solutions innovantes pour tous. Je retiens le caractère opérationnel et pragmatique des échanges : les acteurs qui se sont exprimés sont présents sur le terrain et les solutions recommandées naissent du terrain. C'est aux résultats que j'évalue le Laboratoire. Ainsi, nous développerons des coopérations fructueuses entre acteurs.

**Florence Gilbert** : La mobilité est un enjeu majeur dans l'insertion sociale et professionnelle de 7 à 10 millions de personnes en France : travailleurs précaires, seniors, personnes handicapées, etc. Développer les capacités de mobilité, c'est améliorer l'emploi et la cohésion sociale. C'est non seulement un bon pari social, mais aussi économique car la non-mobilité coûte cher tant à l'individu qu'à la société. Agir sur la mobilité réduit le temps de chômage.

La bonne nouvelle est que des solutions existent et sont mises en œuvre : plusieurs dizaines de milliers de personnes en bénéficient chaque année. Mais c'est insuffisant. Pour un changement d'échelle, les acteurs territoriaux ont besoin d'un coup de pouce de l'État afin de favoriser la reconnaissance et la professionnalisation du métier.

### **Comment voyez-vous l'avenir ?**

**Florence Gilbert** : Le travail ne fait que commencer et, en lien avec les autres acteurs, le Laboratoire va poursuivre ses efforts dans quatre directions :

- Valoriser la réflexion engrangée depuis deux ans pour aller porter ses idées et recommandations auprès des décideurs.

- Contribuer également à la mise en réseau et à l'accompagnement des entrepreneurs de ce domaine.
- Etre une force de proposition pour améliorer le modèle économique des acteurs de la mobilité. Améliorer leur efficacité. Démontrer que le retour sur investissement de ces projets fait partie de nos priorités.
- Créer davantage de liens entre mobilité inclusive et inclusion numérique nous semble également un axe porteur en terme d'innovation.

### **Prend-on date pour 2015 ?**

**Thierry Pflimlin et Florence Gilbert** : Rendez-vous est pris pour l'année prochaine. La France sera sous le feu des projecteurs avec le sommet sur le Climat à Paris en fin d'année (COP 21 du 30 novembre au 11 décembre 2015). Nous avons, à travers notre Laboratoire une direction à proposer, des solutions à promouvoir. Préparer les solutions de demain en matière de mobilité, c'est rendre la mobilité durable plus inclusive ! Merci à tous les participants : membres du Laboratoire, partenaires, équipes de Wimoov et Total.

### [Daniel Zielinski, directeur de cabinet, ministère de la ville, de la jeunesse et des sports](#)

#### **Quelle solution votre ministère envisage t'il pour répondre à l'immense défi de la mobilité inclusive ?**

La question de la mobilité est transversale. Patrick Kanner est ministre de la ville, représentant du Commissariat général à l'égalité des territoires, de la jeunesse, du sport, de la vie associative et de l'éducation populaire. De mon côté, j'ai un plaisir personnel à être parmi vous. Avant d'être auprès de Patrick Kanner, j'étais auprès de Marisol Touraine et je m'occupais du plan Pauvreté et du plan sur le handicap. La mobilité est au cœur de ces politiques. Je connais ainsi un certain nombre d'entre vous dans cette salle. La mobilité est au cœur de vos actions et au cœur de nombreuses politiques qui sont menées.

Au sein de notre ministère, nous cherchons à avoir des réponses concrètes, financières, en matière de structuration des territoires, pour les citoyens, pour les jeunes, pour les seniors (travailler, se soigner, se former, faire ses achats, pratiquer une activité associative.)

La mobilité concerne la ville, mais aussi les territoires ruraux. Ces deux types de mobilité seront traités de manière différente par vous, mais aussi par nous. La mobilité est aussi l'accessibilité pour les personnes en situation de handicap pour vivre comme tout le monde. La mobilité est un axe fort de notre ministère tant au niveau de la ville que des sports. La mobilité, c'est aussi voyager et beaucoup n'ont pas cette chance. Cela veut dire développer des moyens de transports, reconfigurer nos territoires et puis aussi nos esprits. C'est important aussi pour la jeunesse, aide au permis de conduire, à l'achat d'un vélo, d'un scooter. Plus tôt le déclic se fait, plus la mobilité est facilitée par la suite. Certains subissent la mobilité, et c'est une source de stress, dans la vie personnelle, pour travailler, pour les familles monoparentales.

Pour ces exclus de la mobilité, nous avons besoin de structurer les réponses : réponses en matière de transport pour que cela soit vraiment efficace. La réalité pour beaucoup, pour ceux qui n'ont pas les moyens de bouger, c'est une forme d'assignation à résidence, avec des conséquences catastrophiques en matière d'emploi, de cohésion sociale, d'isolement pour les personnes âgées. Nous sommes concernés par plusieurs domaines.

- La mobilité pour les quartiers prioritaires : désenclavement d'un territoire par la création d'une ligne de tramway. Nous allons dévoiler les 200 quartiers prioritaires qui seront accompagnés de mesures financières très importantes, à côté des 1 300 quartiers déjà repérés comme étant prioritaires. La mobilité et le transport seront au cœur de cette politique. Cinq milliards d'euros seront mis dans cette politique de rénovation urbaine. Tout ne va pas être affecté à la mobilité. Mais on a demandé aux préfets, dans les contrats de ville au niveau des collectivités locales, des intercommunalités, de regarder comment la mobilité permet de désenclaver le quartier ou le territoire.
- L'avenir des villes plus écologiques. Nous avons en création pour 2015, un Institut de la ville durable, qui va faire du benchmark, des comparaisons de bonnes pratiques. Ce que j'aimerais vous proposer, c'est que le Laboratoire de la mobilité inclusive puisse travailler avec cet institut pour imaginer des mobilités de demain.
- En ce qui concerne l'avenir des jeunes, plusieurs points :
  - Les accueils collectifs de mineurs (colonies de vacances), qui contribuent à faire bouger les jeunes et souvent pour la première fois. Nous aidons financièrement ces accueils. Nous avons des outils avec la CNAF (Vacaf) qui aident à faire bouger pour les vacances, qui permettent aux jeunes de voir d'autres territoires, à avoir ce déclic de mobilité dans la tête...
  - Nous avons été très heureux de travailler avec Total et le Fonds d'expérimentation jeunesse. Cela montre qu'il y a des partenariats très intéressants, qui sont public-privé, qui ont les mêmes objectifs. Nous allons dévoiler les 16 projets très prochainement.
  - La mobilité internationale à travers trois outils : Erasmus, et Erasmus Plus, ouverts plus largement, non seulement aux étudiants, mais à d'autres publics jeunes ; l'Office franco allemand pour la Jeunesse, l'Office franco québécois pour la Jeunesse avec pour objectifs de les ouvrir aux jeunes des quartiers prioritaires à hauteur de 20 %.

L'État s'investit modestement au travers de notre ministère dans ces politiques. Nous essayons de toucher à la mobilité à travers ces différents axes. Nous espérons aller plus loin avec vous. Notre ministre dit souvent que la mobilité est un droit et non une chance. Votre observatoire y contribue et nous serons à vos côtés pour développer ces outils de mobilité.