

SOUTENIR

LA MOBILITÉ des personnes en précarité

PRÉCONISATIONS

- LES PRATIQUES PROFESSIONNELLES
- LE DEVELOPPEMENT DES MOBILITES EXISTANTES
- LES COOPERATIONS
- L'ADAPTATION AU CONTEXTE ECOLOGIQUE



Septembre 2022

Table des matières

Les pratiques professionnelles :

Repenser l’aller-vers, notamment pour l’adapter aux difficultés de mobilité des personnes4

Crédibiliser les professionnels par leurs pratiques des mobilités.....5

Systématiser l’évocation des mobilités dans tout accompagnement social6

Coordonner les déplacements relatifs aux accompagnements multiples.....7

Faire du numérique une opportunité pour tous dans l’accès aux solutions de mobilité8

Identifier des situations où les mobilités peuvent être réduites et soutenir des mutualisations de déplacements.....9

Soutenir le développement d’une plateforme d’information et diagnostic sur la mobilité, ajustée aux contextes de la précarité, accessible aux personnes concernées et aux professionnels10

Le développement des mobilités existantes :

Favoriser des trajets multimodaux11

Faire évoluer l’accès aux transports à la demande, sur le modèle des transports en commun, et inclure une réflexion sur la gratuité.....12

Organiser un système de covoiturage à destination des agents du Département13

Rationaliser les aides financières proposées par le Département et prioriser les usagers qu’elles permettent de soutenir14

Développer une filière d’insertion par l’activité économique (IAE) impliquée dans le transport à la demande15

Les coopérations :

Favoriser et permettre la coopération interdépartementale.....16

Encourager la coopération intra-départementale (entre services du Département)17

Intégrer des entreprises dans les réseaux et tisser des liens avec ces acteurs18

Penser les modes de garde en intégrant les enjeux de précarité et de mobilité19

Intégrer les formations universitaires et diplômantes du territoire dans les réseaux et tisser des liens avec les acteurs.....20

L’adaptation au contexte écologique :

Défaire le lien associant la voiture individuelle à la réussite sociale par des exemples sociaux positifs21

Financer prioritairement les actions dédiées aux mobilités douces : Développer des pistes cyclables et autres infrastructures et soutenir les initiatives locales des habitants.....22

Relocaliser l’activité économique : sortir de l’impasse de la binarité entre territoires avec emploi et logements inabordables, et territoires sans emploi et aux logements abordables23

Relocaliser l’accès aux droits : par l’itinérance et le soutien aux points locaux peu professionnalisés 24

Fiche Préconisation – Lecture de la fiche

1 – Catégorie d'action

2 – Descriptif général, visée de la démarche

3 – Coût indicatif / Temporalité de la mise en œuvre
Indication du coût

4 – Comment le mettre en œuvre : pistes de réflexion

5 – Exemples connus, expériences, études...

1 LES PRATIQUES PROFESSIONNELLES

2 Repenser l'aller-vers...
notamment pour l'adapter aux difficultés de mobilité des personnes

3 La démarche de "l'aller-vers" vise à aller à la rencontre des personnes pour intervenir en amont des difficultés éventuelles. Dans le cadre de la mobilité, il s'agit aussi de rejoindre les personnes pour lesquelles l'accès à une MDR, par exemple, est difficile. L'objectif est de pouvoir établir un lien entre le professionnel... d'une institution ou d'une association... et la personne pour améliorer l'accès aux droits et aux services de cette dernière. A ce titre, cela s'inscrit dans une logique de prévention et d'accompagnement contre la pauvreté. L'enjeu ici est de favoriser un changement de focalisation, rompant avec l'idée que l'intervention sociale ferait office de filet de sécurité. Il s'agit alors de permettre un accompagnement pour les personnes qui rencontrent des freins à la mobilité. Pour ce faire, il convient de miser sur la mobilité des professionnels, encouragés à quitter les murs des institutions, plutôt que sur celle des usagers. On entend ici une véritable pratique de terrain, un aller-vers effectif, qui permette réellement la rencontre avec les personnes. Il nous semble que l'expérimentation de pratiques d'aller-vers peut également venir répondre au désarroi de certains travailleurs sociaux face aux évolutions de leurs métiers, que la MRIE a pu constater dans ses études.

4 Saut de page

COMMENT?*

- Mettre en place de bus itinérants qui mélangent des professionnels d'institutions et d'associations expérimentées dans l'aller-vers.
- Assurer des permanences délocalisées, en extérieur, dans des zones où la desserte des lieux d'accès aux droits est difficile (en transports en commun notamment). En osant faire évoluer ses pratiques (s'affranchir des critères de performance, notamment), en inventant de nouvelles façons de faire, avec les personnes (considérées ici comme des sujets de droit, avant d'être des bénéficiaires). Et en intégrant l'informel comme élément à part entière de la mise en œuvre d'une politique publique.
- Proposer des formations et créer un guide des bonnes pratiques à destination des professionnels des institutions sur les pratiques d'aller-vers, notamment en s'enrichissant des expériences d'associations spécialisées sur le sujet.

5 PAR-EXEMPLE...
Le Territoire Zéro Non Recours, déployé en octobre 2021 sur le territoire de M... Vent (métropole de Lyon), expérimente le Cent-Sept : <https://www.lecentsept.fr/labo/labo-pauvrete-et-non-recours/#:~:text=L'exp%C3%A9rimentation%20Territoire%20Z%C3%A9ro%20Non,%0%20villeurbanne%20depuis%20avril%22%20>


 LES PRATIQUES
 PROFESSIONNELLES

 Repenser l'aller-vers, notamment pour l'adapter aux difficultés de
 mobilité des personnes


La démarche de "l'aller-vers" vise à aller à la rencontre des personnes pour intervenir en amont des difficultés éventuelles. Dans le cadre de la mobilité, il s'agit aussi de rejoindre les personnes pour lesquelles l'accès à une MDR, par exemple, est difficile. L'objectif est de pouvoir établir un lien entre le professionnel - d'une institution ou d'une association - et la personne pour améliorer l'accès aux droits et aux services de cette dernière. A ce titre, cela s'ancre dans la stratégie nationale de prévention et de lutte contre la pauvreté.



L'enjeu ici est d'assumer un changement de focale, d'insister sur le préventif, en rompant avec l'idée que l'intervention sociale ferait nécessairement suite à une demande exprimée. Il s'agit alors de permettre un accès aux droits effectif, et ce notamment pour les personnes qui rencontrent des freins à la mobilité.



Pour ce faire, il convient de miser sur la mobilité des professionnels, encouragés à quitter les murs des institutions, plutôt que sur celle des usagers. On entend ici une véritable pratique de terrain, un aller-vers effectif, qui permette réellement la rencontre avec les personnes. Il nous semble que l'expérimentation de pratiques d'aller-vers peut également venir répondre au désarroi de certains travailleurs sociaux face aux évolutions de leurs métiers, que la MRIE a pu constater au fil de ses études.

COMMENT ?

- Mettre en place des bus itinérants qui mixent des professionnels d'institutions et d'associations expérimentées dans l'aller-vers ;
- Assurer des permanences délocalisées, en extérieur, dans des zones où la desserte des lieux d'accès aux droits est difficile (en transports en commun notamment). En osant faire évoluer ses pratiques (s'affranchir des critères de performance, notamment), en inventant de nouvelles façons de faire, avec les personnes (considérées ici comme des sujets de droit, avant d'être des bénéficiaires). Et en intégrant l'informel comme élément à part entière de la mise en œuvre d'une politique publique ;
- Proposer des formations et créer un guide des bonnes pratiques à destination des professionnels des institutions sur les pratiques d'aller-vers, notamment en s'enrichissant des expériences d'associations spécialisées sur le sujet.

PAR EXEMPLE...



Le Territoire Zéro Non-Recours, démarré en octobre 2021 sur le territoire de Moulin-à-Vent (métropole de Lyon), expérimenté par le Cent-Sept : <https://www.lecentsept.fr/labo/labo-pauvrete-et-non-recours/#:~:text=L'exp%C3%A9riment%20Territoire%20Z%C3%A9ro%20Non%20Recours%20depuis%20ao%C3%BCt%202022%20>


 LES PRATIQUES
 PROFESSIONNELLES

Crédibiliser les professionnels par leurs pratiques des mobilités



On l'a vu, les professionnels proposent aux allocataires du RSA et aux jeunes en mission locale des modes de déplacement qu'ils connaissent et, souvent, qu'ils expérimentent régulièrement. Dans ce cadre, et du fait des représentations dont elle jouit à l'échelle de la société, la voiture personnelle est souvent mise en avant. Mais ce mode de déplacement s'avère peu pertinent pour les personnes vivant la précarité. Afin que les professionnels se sentent à l'aise, et légitimes, à proposer d'autres modes de déplacement aux personnes (auto-partage, vélo électrique, covoiturage...), il est nécessaire qu'ils aient des espaces où ils soient encouragés à se saisir de ces types de mobilité alternatifs. L'enjeu étant ensuite d'opérer un décalage dans la relation d'accompagnement, que le professionnel puisse partager sa propre expérience en tant qu'apprenant (utiliser le "je" en l'ancrant dans l'expérience, partager ses étonnements, ce qui l'a soutenu dans l'utilisation de ce mode de déplacement...).



Par ailleurs, il nous apparaît que la mobilité peut être un véritable levier dans l'accompagnement des personnes, en offrant de nouvelles modalités et de nouveaux espaces à la relation d'accompagnement. Partager ces modes de déplacement avec la personne accompagnée, en intégrant cela à l'accompagnement, peut s'avérer extrêmement porteur : on ne partage pas les mêmes choses, ou alors de manière différente, dans une voiture que dans le cadre d'un bureau.

COMMENT ?

- Inciter les professionnels à utiliser les transports en commun : prise en charge des abonnements de transport en commun au-delà des 50% obligatoires ;
- Inciter les professionnels à utiliser les mobilités actives : intégration d'une indemnité kilométrique (IKV) incitative, en assurant les conditions logistiques favorables (garages à vélo sécurisés, vestiaires avec douches, proposer un service gratuit d'entretien des vélos personnels...);
- Permettre aux professionnels d'expérimenter de nouveaux modes de déplacement / organisation d'une journée "challenge mobilité", communication auprès des professionnels sur les systèmes d'auto-partage, de location de vélos... existants ;
- Accompagner physiquement les bénéficiaires dans l'utilisation de modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle (se rendre à un rendez-vous avec eux en auto-partage, en transport à la demande...);
- Mettre en place de l'auto-partage et/ou du covoiturage avec les bénéficiaires, et donner à voir en quoi cela peut constituer un levier pour l'accompagnement.

PAR EXEMPLE...

- La journée Challenge Mobilité organisée par la région AURA : <https://challengemobilite.auvergnerhonealpes.fr/#>
- Le guide plan de mobilité de l'ADEME : <https://expertises.ademe.fr/site/default/files/assets/document/s/plan-mobilite-entreprise.pdf>
- L'auto-partage pour les agents en Ardèche : <https://www.departements.fr/covoiturage-autopartage-departements-ouvrent-voie/>



LES PRATIQUES PROFESSIONNELLES

Systématiser l'évocation des mobilités dans tout accompagnement social



Les difficultés liées aux mobilités peuvent toucher tout le monde, à n'importe quelle étape de sa vie. Les mobilités doivent donc faire l'objet d'une approche transversale, que ce soit lors de l'accompagnement social des personnes ou lors de discussions entre professionnels, même si la mobilité n'est pas source de problème au temps T dans le cas de la personne accompagnée.

La mobilité doit être envisagée comme un élément de base de la vie des personnes. Elle ne peut être "traitée" seulement au moment où elle devient un problème pour les personnes, mais doit l'être de façon préventive.



La mobilité doit être regardée dans sa globalité dès le début de l'accompagnement social, pour cela, les indicateurs qui nous semblent utiles dans le diagnostic renvoient à trois dimensions :

- Les besoins actuels concrets de déplacements pour toutes les dimensions de la vie (emploi, déplacements des enfants, accès aux soins, loisirs...) : pour aller où, à quel moment, seul ou avec enfants ou autres, etc. ;
- Les empêchements rencontrés : handicap, santé, ressources financières, absence de transports disponibles, etc.
- Les connaissances / compétences à développer : maîtrise du français, lecture d'un plan, confiance en soi, maîtrise du vélo classique ou électrique, connaissance des réseaux de partage et d'entraide, etc.



Ensuite, l'analyse de ces dimensions doit permettre d'une part d'interroger la personne sur ses priorités : dans quel ordre agir selon elle ? Et d'autre part de proposer des voies d'améliorations.

COMMENT ?

- Encourager et permettre aux professionnels de prendre du recul sur les diagnostics mobilités ; inventer de nouveaux indicateurs et questionner ceux qui sont proposés dans le cadre des diagnostics mobilités.
- Créer un guide de bonnes idées inspirantes et facilement réalisables pour laisser la place à d'autres outils et approches professionnelles permettant de laisser la personne s'exprimer plus librement lors des entretiens (principes de l'écoute active et bienveillante, photo-expression, world-café, carte-réseau construite avec la personne).
- Proposer des ateliers pour travailler en collectif la question de la mobilité (échanges de bonnes pratiques).
- Avoir une attention particulière sur les horaires des rendez-vous fixés par les professionnels. S'assurer que l'heure dite permettra à l'utilisateur de se rendre au rendez-vous sans problème avec le moyen de transport qu'il empruntera pour venir.

PAR EXEMPLE...

Sur un autre sujet : dans le cadre de l'action publique de prévention et de lutte contre les violences subies par les femmes, il est devenu systématique et obligatoire pour les professionnels de santé de questionner les femmes sur les violences qu'elles subissent éventuellement. Ceci dans le cadre du suivi de grossesse, dans le cadre de premières consultations avec un généraliste, et chaque fois qu'un professionnel de santé s'interroge à ce sujet.)

Cette politique de prévention passe par la systématisation et bien sûr la formation des professionnels.


 LES PRATIQUES
 PROFESSIONNELLES

Coordonner les déplacements relatifs aux accompagnements multiples



Les personnes en difficulté de mobilité peuvent être accompagnées à la fois pour le RSA, et pour le suivi en protection de l'enfance, ou bien par Pôle Emploi, ou d'autres acteurs internes ou externes du Département. Dans ces situations, le dédoublement des accompagnements a du sens pour améliorer la qualité de relation d'aide auprès des personnes, mais occasionne aussi un nombre de déplacements, vers des communes parfois très distantes les unes des autres. Pour simplifier et limiter les déplacements, il serait utile que les professionnels impliqués dans le suivi RSA de ces personnes ou bien se déplacent à domicile, ou bien les rencontrent sur le même lieu que leur temps de suivi enfance, lorsque les personnes le souhaitent.



Limiter les déplacements est une modalité efficace pour signifier aux personnes la prise en compte de la durée et des distances importantes auxquelles elles sont contraintes.


 COMMENT ?

- Demander aux professionnels impliqués dans ces accompagnements d'interroger la personne sur la proposition de venir au plus proche de chez elle
- Proposer aux professionnels de réaliser avec la personne un planning mensuel des déplacements nécessaires en mesurant les temps réels parcourus, les coûts, les contraintes secondaires (garde des enfants, etc.) pour déterminer ensuite des regroupements de rencontres, des déplacements de professionnels...


 PAR EXEMPLE...

Dans le cadre du Logement d'abord, les soutiens apportés à la personne logée peuvent fréquemment se réaliser à domicile, ou dans un lieu « neutre » (café, parc...).

Dans le cadre de lieux d'hébergements (CHRS, pension de famille, HUDA, etc.), il est fréquent de construire des partenariats avec des équipes mobiles détachant un professionnel qui vient tenir une permanence dans les locaux. Ceci peut inspirer le regroupement de rencontres concernant l'insertion.

LES PRATIQUES
PROFESSIONNELLES

Faire du numérique une opportunité pour tous dans l'accès aux solutions de mobilité



Le numérique devient, de plus en plus souvent, indispensable pour se déplacer efficacement, que ce soit par la géolocalisation (applications pour gérer au mieux nos trajets en vélo, transports en commun, voiture...) ou par les systèmes de réservation (autopartage, covoiturage, vélos en libre-service...) ou de paiement d'abonnements pour les différents modes de transport.



Cependant, une fracture numérique persiste aujourd'hui dans la société et une partie des utilisateurs sont laissés de côté, et notamment les personnes en situation de fragilité sociale, qui peuvent rencontrer des difficultés dans l'accès aux outils numériques (ordinateur, smartphone, internet...) ou dans l'utilisation de ces outils (difficultés de compréhension de la langue par exemple). L'enjeu est donc de maintenir ces usagers en situation de bénéficier des différents types de mobilité comme tout un chacun.



Alors, comment faire du numérique une chance et une solution d'amélioration des mobilités pour tous ?

Pour ce faire, il convient de faciliter l'usage du numérique et de parvenir à transmettre à l'ensemble des usagers une même information.

COMMENT ?

- Recenser puis créer un réseau de professionnels soutenant la mobilité sur le territoire pour leur permettre d'échanger sur leurs pratiques et de partager leurs expériences.
- Recenser les acteurs du territoire œuvrant pour la facilitation des mobilités et mettre en place un réseau coordonné d'accompagnants (associations, services institutionnels...)
- Lister les applications existantes en lien avec la mobilité pour les restituer de façon pédagogique aux professionnels et qu'ils puissent ensuite mobiliser cette connaissance auprès des publics accompagnés.
- Former des professionnels référents sur la thématique des mobilités qui seraient mobilisables pour organiser des ateliers d'appui à l'utilisation du numérique à destination des publics fragiles.
- Encourager les professionnels à contourner le numérique s'il s'avère être un frein important dans la vie quotidienne des personnes suivies : donner par exemple des trajets-types au format papier, avec les horaires et les lignes à emprunter. Ces fiches doivent être faciles à lire et à comprendre, notamment pour les personnes qui parlent peu français.

PAR EXEMPLE...

<https://www.tremplinanepa.com/a-propos>

Tremplin Anepa utilise avec des personnes accompagnées des « fiches trajets » préparées en amont avec la personne avec ses trajets réels, imprimées et utilisables en direct pour s'approprier les trajets à réaliser. Elles peuvent être réalisées en FALC (facile à lire et à comprendre), avec des images, etc.


 LES PRATIQUES
 PROFESSIONNELLES

Identifier des situations où les mobilités peuvent être réduites et soutenir des mutualisations de déplacements



L'enquête a montré que les personnes en précarité peuvent être en situation de sur-mobilité, au sens où de multiples besoins de mobilité se superposent et ne sont pas tenables dans un contexte où les moyens de se déplacer rapidement sont insuffisants. Cela est particulièrement prégnant dans le cas des familles avec enfants à charge, et touche alors en priorité les femmes. L'enjeu n'est alors pas toujours de renforcer la mobilité, mais peut être de limiter les besoins de mobilité, et ce dans l'objectif d'une amélioration des conditions de vie quotidienne (on considère, par exemple, que limiter les mobilités redonne davantage de temps pour la vie en famille, limite le stress et la fatigue des parents et enfants...).



Ces phénomènes de sur-mobilité pourraient être réduits dans des situations précises, qu'il faut identifier et à chaque fois valider avec la personne.

Pour réduire les mobilités, les rencontres à domicile par les professionnels, ou dans des points de rencontre à proximité des lieux de vie, sont une première option. Ensuite, la mutualisation des moyens de déplacements individuels (pour emmener des enfants à l'école ou dans des activités) peut réduire le nombre de déplacements à organiser pour une même famille. Les professionnels peuvent soutenir ces entraides entre habitants en les coordonnant au sein de centres sociaux, dans le cadre de l'insertion vers la formation ou l'emploi...


 COMMENT ?

- Travailler la mobilité avec un objectif, lorsqu'il est pertinent pour les personnes accompagnées, de réduction de la sur-mobilité. Pour certains emplois, amener les personnes à réfléchir aux options de télétravail, notamment.
- Construire avec des collectifs d'habitants des mutualisations d'aide au transport pour réduire le nombre de déplacements assurés par une même personne (au sein de centres sociaux, du périscolaire et des écoles, de groupes de personnes participants à des ateliers d'insertion, etc.)


 PAR EXEMPLE...

En réalisant avec une personne la liste des trajets qu'elle réalise, et en identifiant les trajets qui vont empêcher ou empiéter d'autres trajets (par exemple avec des horaires de bus incompatibles).

En faisant la liste des priorités de la personne (peut-être venir récupérer son enfant pour échanger sur sa journée, mais pas nécessairement l'emmener...)

En initiant des collectifs réels ou virtuels qui favorisent la mutualisation et l'entraide de parents (tel que Petitbus : <https://www.petitbus.com/> ou Cmabulle : <https://www.cmabulle.fr/>), et en développant des mutualisations auprès d'autres catégories de publics que les parents.

LES PRATIQUES
PROFESSIONNELLES

Soutenir le développement d'une plateforme d'information et diagnostic sur la mobilité, ajustée aux contextes de la précarité, accessible aux personnes concernées et aux professionnels



La plateforme de soutien à la mobilité est un outil existant et utile, qui peut répondre à deux difficultés observées dans l'enquête :

- La connaissance parcellaire que les professionnels de terrain ont des moyens de soutenir la mobilité au niveau de leur territoire
- Les besoins de soutien à la mobilité de manière renforcée par des formations de type : destinées aux professionnels d'une part, aux personnes en précarité d'autre part.
- Réaliser des diagnostics individuels de mobilité afin de construire des réponses sur-mesure pour permettre aux personnes en précarité d'avoir une information lisible sur les points à travailler pour améliorer leur mobilité et sur des solutions existantes.



Mobil'Aid, la plateforme existante, nouvellement créée, propose ces services mais est à présent trop peu connue des professionnels, et surtout des personnes concernées. La communication la concernant peut être développée, et l'accès à ses services pourrait être facilité par une prescription élargie : au-delà des professionnels de l'insertion du Département, aux autres professionnels susceptibles de connaître des familles ou des personnes isolées ayant des difficultés de mobilité.

De plus, le diagnostic de mobilité réalisé pourrait documenter davantage des conditions actuelles de la mobilité : quelles difficultés relatives à la santé, à la garde des enfants, aux ressources financières, en plus des éléments recueillis concernant les compétences de la personne pour se déplacer.

Enfin les formations concernant la mobilité des personnes en précarité pourraient être réalisées par ce biais auprès des professionnels, afin de diffuser au maximum les outils pratiques développés par l'expertise de Mobil'Aid.

COMMENT ?

- Pour faciliter l'interconnaissance et la formation des professionnels, des déjeuners informels au sein des permanences de secteur, des espaces contribuant au suivi des bénéficiaires du RSA et des missions locales, qui inviteraient l'animatrice de la Plateforme avec le soutien du Département, seraient un moyen de tisser un lien.
- Les canaux de diffusion classique de l'information : mail, site internet, brochure papier et présentation dans un journal interne, pourraient aussi être complétés par des témoignages audio ou vidéo qui donneraient envie aux professionnels et aux personnes en précarité de rencontrer Mobil'Aid.

PAR EXEMPLE...

La Plateforme de Mobilité du Puy-de-Dôme, existante depuis 2012 et imaginée dès 2009, est pilotée par 5 associations. Elle est facilement visible grâce à un site internet : <https://pfm63.fr/>. Sur prescription (Pôle emploi, services sociaux, missions locales, IAE, partenaires associatifs) les bénéficiaires peuvent être orientés après un diagnostic de mobilité. Un catalogue des aides et des soutiens disponibles existe aussi sur le site internet. Environ 1000 personnes sont accompagnées chaque année.



LE DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS EXISTANTES

Favoriser des trajets multimodaux



De nombreux territoires du département du Rhône ne sont encore pas ou mal desservis par les lignes de transports en commun existants, aux fréquences ou aux horaires qui ne concordent pas nécessairement avec la vie des personnes, notamment celles qui travaillent en horaires décalés.



L'enjeu, pour répondre à cette problématique des "zones blanches en transports", est de permettre et d'encourager le développement de la multimodalité : parfois, le temps de trajet peut être considérablement optimiser par l'utilisation de différents modes de transport (faire du vélo sur quelques kilomètres avant de prendre un bus, un tram ou un train, par exemple).



Cependant, cette multimodalité s'aménage et se crée, car embarquer son vélo avec soi dans un autre mode de transport, par exemple, n'est pas toujours permis, et le laisser sur place demande la mise à disposition d'infrastructures spécifiques.

COMMENT ?

- Développer les parkings à vélo sécurisés dans les pôles multimodal, avec la possibilité de profiter de consignes pour laisser sur place casques et accessoires.
- Travailler sur la réglementation de l'accès des vélos ou trottinettes aux autres modes de transport (bus, car, tram, train), en équipant par exemple les cars du réseau SYTRAL de porte-vélos. Travailler directement avec le SYTRAL sur la modernisation du parc pour inclure l'usage du vélo ou autre modalité douce.
- Apporter une vision globale aux différentes échelles du territoire, sur les enjeux d'un pôle ou d'une nouvelle infrastructure notamment en matière d'intermodalité et de cohérence des itinéraires de rabattement.

PAR EXEMPLE...

Expérimentation lancée en juin 2021 sur le réseau TCL pour laisser la possibilité aux usagers d'embarquer leurs vélos avec eux à bord des tramways (aux heures de moindre affluence).



LE DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS EXISTANTES

Faire évoluer l'accès aux transports à la demande, sur le modèle des transports en commun, et inclure une réflexion sur la gratuité



Il y a un enjeu d'abord de coordination des différents transports à la demande mis en place par les communautés de communes. Ceci pourrait être un espace investi par le Département, afin de contribuer aux mobilités solidaires en ayant une amplitude d'action sur tout le territoire. Cela demande un travail d'ajustement et d'harmonisation des conditions d'accès.

Ensuite l'enjeu de la lisibilité des offres pour les usagers, comme pour les professionnels les sollicitant, est crucial pour limiter le non-recours.

Enfin la question du tarif pourrait être harmonisée pour s'adapter à toutes les situations, y compris celles des moins de 25 ans n'ayant accès à aucun minimum social (soit l'ensemble des jeunes sauf ceux déjà parents).

La gratuité est une réflexion importante à mener. Pour cela, il faut avoir en tête une dimension cruciale et souvent occultée : la gratuité est le résultat d'une politique de soutien public rendu invisible. Ces politiques de soutien public permettant de limiter les coûts ou de les annuler complètement existent pour de très nombreux domaines, y compris dédiés aux catégories sociales les plus aisées.

COMMENT ?

- Etablir un groupe de travail dédié à la simplification et l'harmonisation des TAD portés par chaque communauté de communes
- Rendre visible la gratuité et la repenser pour soutenir les personnes sans-ressources

PAR EXEMPLE...

Le coût d'une place de spectacle à l'Opéra avant aides publiques des collectivités locales et de l'Etat soutenant la culture est autour de 200€. Le coût d'accès pour le public sera bien plus restreint (autour de 50 à 100€), et il faudrait rendre visible l'aide publique reçue par le spectateur qui peut accéder à ce spectacle grâce à une aide (invisible) : « *En agrégeant l'ensemble des subventions publiques (hors établissements parisiens), le coût de la place revient à 138€ pour la puissance publique* »

(<https://www.fncc.fr/blog/financements-publics-operas/>)

Pour encourager l'utilisation des systèmes d'aides, il faut être attentif à déstigmatiser l'aide reçue : elle ne s'adresse pas seulement aux plus précaires, mais chacun en bénéficie, y compris les plus fortunés.



LE DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS EXISTANTES

Organiser un système de covoiturage à destination des agents du Département



Un certain nombre de grosses entreprises ont développé en interne des systèmes de covoiturage, elles sont d'ailleurs les premières organisatrices de covoiturage en France selon l'ADEME, généralement dans le cadre d'un plan de mobilité (PDM, obligatoire pour les entreprises de plus de 100 salariés).



Le département, en tant que grande organisation agissant sur un territoire étendu, a un rôle décisif à jouer en la matière. Cela rentre dans le cadre de la responsabilité environnementale. Par ailleurs, cela s'insère également dans une stratégie d'amélioration de la qualité de vie des salariés, et de renforcement de l'attractivité : un système de covoiturage permettrait de valoriser le cadre d'emploi, et d'attirer notamment de jeunes professionnels, qui ont des attentes en termes de mobilités alternatives à l'usage de la voiture individuelle. Dans le contexte actuel, cela peut également valoir comme argument intéressant de compensation salariale. Enfin, cela rentre tout à fait dans le cadre de la crédibilisation du processus, en permettant aux agents d'expérimenter au quotidien de nouveaux modes de déplacement.

COMMENT ?

Développer un service de covoiturage en interne, ou promouvoir des plateformes déjà existantes (OuiHop, Roulez malin, Karoos...), en appuyant la démarche par des outils de communication

PAR EXEMPLE...

Le guide plan de mobilité de l'ADEME : <https://expertises.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/plan-mobilite-entreprise.pdf>

Exemple du Plan mobilité développé par les HCL (Hospices Civils de Lyon) : « Un plan de mobilité (PDM) innovant a débuté pour transformer les modes de déplacements des professionnels et des usagers sur les différents sites. Pour les professionnels, le plan encourage **l'utilisation des transports en commun** pour les déplacements domicile/travail ou professionnels mais incite également à recourir aux **modes doux** et au **covoiturage** par le biais d'une incitation financière. L'étude des flux logistiques et inter-sites intégrera prochainement le plan de mobilité. Après le renouvellement récent des poids-lourds, ce sont **26 véhicules utilitaires électriques** qui ont rejoint en 2021 la flotte automobile des HCL. »

<https://www.chu-lyon.fr/responsabilite-societale-et-environnementale>



LE DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS EXISTANTES

Rationaliser les aides financières proposées par le Département et prioriser les usagers qu'elles permettent de soutenir



Les comportements des personnes sont en partie liés aux aides et financements qu'elles peuvent obtenir : des personnes qui n'auraient pas investi, sans aide, dans un vélo électrique par exemple pourraient le faire si elles reçoivent un coup de pouce financier d'une collectivité territoriale.

Le Département, en tant que collectivité publique financeuse, a donc une certaine responsabilité dans l'usage qu'il fait de son budget : prioriser tel ou tel financement par rapport à tel ou tel autre aura inmanquablement un impact sur la vie de ses administrés.

Toute collectivité publique, et le Département du Rhône en particulier, peut agir sur les usages de ses habitants en orientant et en fléchant ses budgets et financements sur certaines aides plus que sur d'autres. Cela prend place dans une logique plus large d'amélioration continue et d'optimisation des dépenses, indépendamment du domaine de financement.

Plus particulièrement en ce qui concerne les mobilités, de très nombreuses aides existent (pour financer un permis de conduire, pour soutenir la réparation ou la location d'une voiture, pour encourager l'achat d'un vélo, pour contribuer au paiement d'un forfait de transport en commun...), laissant parfois les usagers perdus. De plus, une partie non négligeable de ces financements sont encore orientés sur la voiture (Fonds d'Aide aux Jeunes - assurance auto, permis de conduire, frais de déplacement ou de réparation du véhicule...) alors même qu'une partie des bénéficiaires de ces aides auront des difficultés à entretenir une voiture, s'ils en acquièrent une.

Le Département, en tant que personne morale de droit public, peut également souscrire des cautionnements de garantie d'un emprunt fait par une personne privée.

(https://www.collectivites-locales.gouv.fr/sites/default/files/migration/garantie_emprunt.pdf)



COMMENT ?

- Dresser la liste de l'ensemble des aides et financements du Département liés de près ou de loin aux mobilités, voir quels usages des mobilités ils encouragent et revoir leur ordre de grandeur et de priorité.

Par exemple, laisser une place moins importante dans les aides à la voiture, étant donné qu'une grande partie du public recevant ces aides ne sera pas en mesure d'entretenir une voiture par la suite.

Par exemple, financer davantage les coûts relatifs à la garde des enfants, notamment dans les cantines des collèges, ce qui contribue à soulager les mobilités des parents.

- Permettre au Département de se porter garant pour des personnes privées quand elles investissent dans un achat important, par exemple un vélo électrique ou le matériel périphérique (chèque de caution).

PAR EXEMPLE...

Les choix de financements ont un impact fort sur la participation à la transition écologique, comme le montrent plusieurs projets de territoires présentés ici : https://www.cohesion-territoires.gouv.fr/sites/default/files/2019-07/mobilite_fr.pdf

Le budget vert du Département de la Mayenne, intégrant les dépenses liées aux mobilités :

<https://lamayenne.fr/page/budget-vert-2eme-edition#:~:text=Pour%20la%20premi%C3%A8re%20fois%20en,ses%20cr%C3%A9dits%20budg%C3%A9taires%20et%20d%C3%A9penses>



LE DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS EXISTANTES

Développer une filière d'insertion par l'activité économique (IAE) impliquée dans le transport à la demande



Soutenir le transport à la demande en créant une ACI dédiée est une innovation pertinente pour valoriser à la fois la dynamique de relocalisation de l'activité économique qui permet de réduire la mobilité, mais aussi pour apporter une réponse utile à un secteur peinant à recruter.



Ce TAD pourrait concerner à la fois les personnes, mais aussi des situations spécifiques de livraisons de matériel, ou de courses de particuliers. Les modalités de déplacements envisagées ne sont pas nécessairement la voiture, ou bien de préférence avec des véhicules électriques. La systématisation de navettes desservant les zones d'activité est aussi un débouché utile pour ce type d'atelier chantier d'insertion. Plus globalement le secteur de la logistique (en particulier la problématique « dernier kilomètre ») est un espace de débouchés professionnels importants et utiles socialement. Toute une filière d'IAE pourrait être développée par ce biais, en revalorisant le TAD qui ne doit pas apparaître comme un assistantat ou un service type Uber, mais comme une contribution sociale des plus précaires à la transition écologique et à l'insertion socio-économique.



COMMENT ?

- Constituer un groupe de travail réunissant les porteurs de TAD, les EPCI souhaitant en développer, les associations opératrices des ACI et des personnes salariées en insertion pour développer un projet cohérent avec la mobilité douce (par exemple utilisant des vélos cargo, ou des véhicules électriques quand les distances à parcourir sont trop longues).

PAR EXEMPLE...

<http://mobileemploi29.net/>

« Reconnue d'intérêt général, l'association Mobil'Emploi œuvre pour la mobilité, l'emploi et l'insertion depuis 2005. Notre mission : Renforcer l'offre de transport de proximité afin de favoriser l'accès à l'emploi de publics en difficulté d'insertion et dépourvus de moyen de locomotion. Ce système de transport individualisé est destiné à compléter l'offre de transports collectifs sur certains secteurs géographiques ou à certains horaires dit atypiques. Depuis 2007, Mobil'Emploi est aussi un chantier d'insertion qui accueille en moyenne 25 salariés par an et les accompagne dans la construction de leurs parcours professionnels. »


 LES COOPÉRATIONS

Favoriser et permettre la coopération interdépartementale





Les bassins de vie des personnes s'affranchissent des frontières administratives : il sera par exemple plus facile pour un habitant de Vienne, dans l'Isère, de se rendre dans les services du Département du Rhône, à Lyon, plutôt que dans ceux du Département de l'Isère, à Grenoble. Les mobilités peuvent être des freins dans la gestion des dossiers administratifs des administrés, ce qui peut parfois amener à des situations de non-recours pour ces derniers.

Faciliter la vie quotidienne des habitants des territoires implique donc une évolution dans les pratiques des institutions publiques, collectivités territoriales incluses, qui gardent encore le réflexe de fonctionner en silo, c'est-à-dire indépendamment les uns des autres. Une solution pour évoluer sur ce point serait de permettre à des usagers rattachés administrativement à un territoire de se rendre dans les services de la collectivité voisine, dont les locaux sont peut-être plus proches de son lieu de vie.

La coopération interdépartementale doit donc avoir pour objectif de mieux servir les habitants des territoires en mutualisant certaines actions entre bassins de vie proches.

La coopération peut porter sur différentes pistes, notamment sur celle des mobilités, en mettant en commun le développement des infrastructures ou en favorisant l'efficacité des services au public.

COMMENT ?

- Mettre en œuvre un diagnostic pour repérer les bassins de vie interdépartementaux aux problématiques communes.
- Signer une convention interdépartementale pour fixer les orientations de la coopération, valider les actions et veiller à la mise en œuvre du projet de coopération.

PAR EXEMPLE...

Coopération interdépartementale entre la Loire et la Haute-Loire :
https://www.loire.fr/jcms/lw_13048_78/cooperation-interdepartementale-loire-haute-loire


 LES COOPÉRATIONS

Encourager la coopération intra-départementale (entre services du Département)





Les habitudes de travail, dans les collectivités territoriales employant un grand nombre d'agents, sont encore de travailler en silo : chaque service gère ses problématiques en interne, alors que certains sujets transversaux, comme l'est celui de la mobilité, pourrait mobiliser des agents de différents services. Car gérer des infrastructures, c'est avoir un impact sur la vie quotidienne des personnes qui les emprunteront, et inversement, travailler avec des personnes sur leurs parcours et leurs trajets, c'est faire avec les infrastructures existantes.

L'exemple des pistes cyclables est ici parlant : elles permettent à la fois aux habitants, et plus particulièrement aux collégiens et aux personnes en situation de précarité de se déplacer sur le territoire. Leur traçage doit donc faire appel à la fois aux compétences des agents travaillant sur la voirie bien sûr, mais également à celles de leurs collègues de la sectorisation des collèges, qui pourront donner leur avis sur les tracés envisagés et leur sécurisation, ou à celles des agents de l'insertion sociale, qui pourront également identifier les lieux essentiels à desservir pour faciliter l'accès aux droits des personnes.

On voit bien apparaître le lien que peut faire le sujet de la mobilité entre différentes compétences départementales : l'aménagement et les transports d'une part, et les solidarités et la cohésion territoriale d'autre part. Dans le cas du Département du Rhône, on pense notamment aux pôles "Solidarités et Services aux usagers", "Routes, logistique et Nouvelles mobilités", "Education, Culture, Tourisme" et "Territoire, Projets et Développement durable", qui, tous, traitent des questions de mobilités, mais avec des approches différentes : les lunettes qu'ils enfilent pour aborder ce sujet commun ne sont pas les mêmes, et il serait enrichissant pour l'ensemble de pouvoir en échanger.

Cela permettrait aussi de renforcer la cohérence des projets portant sur la mobilité.

L'enjeu est ici de permettre aux services de la collectivité de se côtoyer, de se connaître, de créer des relations interpersonnelles pour faciliter un travail commun et cohérent à l'échelle du Département.

COMMENT ?

- Instaurer des moments d'échanges entre agents issus de différents services du Département pour qu'ils aient l'occasion de discuter ensemble des problématiques liées aux questions de mobilité.
- Encourager la collaboration et les porosités inter-services sur des questions larges et transversales comme peuvent l'être celles liées aux mobilités ou aux questions de genre.

PAR EXEMPLE...

La démarche de construction de la politique départementale de la jeunesse dans les Hauts-de-Seine, en sortie de la crise sanitaire, réalisée par cette dynamique impliquant une transversalité des services :

https://inet.cnfpt.fr/sites/default/files/2021-04/07_RC_2021_Hauts-de-Seine.pdf

LES COOPÉRATIONS

Intégrer des entreprises dans les réseaux et tisser des liens avec ces acteurs



Sur les questions de mobilité, les relations à tisser avec - et entre - les entreprises implantées dans le département du Rhône, constituent un enjeu incontournable. De nombreuses entreprises développent des plans mobilité, et proposent des solutions innovantes pour le déplacement de leurs salariés. D'autres entreprises gagneraient à être accompagnées sur la conception d'un plan mobilité, ou d'être mises en réseau avec d'autres acteurs du territoire.

Lorsqu'ils existent, ces plans mobilité, en plus de répondre à des enjeux écologiques prégnants, permettent de renforcer l'attractivité des entreprises et du territoire. Le Département a un rôle important à jouer dans l'accompagnement et la mise en réseau des entreprises, en donnant à voir le contexte gagnant-gagnant de ces dispositifs.

COMMENT ?

- Se rapprocher des entreprises qui développent des plans mobilité d'ampleur, pour les aider à capitaliser leurs expériences.
- Accompagner la construction de plans mobilité avec les entreprises qui n'en développent pas, et les aider à en saisir la plus-value (en termes de recrutement, notamment). Et ce en commençant par des secteurs en tensions, dans lesquels les questions de mobilité sont prégnantes (restauration, notamment).
- Travailler de concert avec Pôle Emploi, en affinant avec eux les secteurs en tension, et en s'appuyant par sur leur annuaire des entreprises.
- Dans le champ des Ateliers et Chantiers d'insertion (ACI) : travailler l'accessibilité des emplois en ACI pour les personnes rencontrant des obstacles à la mobilité, en systématisant les systèmes de navette.
- Soutenir la mise en réseau des entreprises par un club d'entreprise créant des solutions de mobilité alternatives utilisables par tous et en mutualisant au niveau du territoire (et non plus seulement en branches professionnelles).

PAR EXEMPLE...

Le club entreprises développé par Solid'Action dans l'Isère :

http://www.solidaction.fr/index.php?option=com_content&view=article&id=90&Itemid=522

Le plan de déplacement inter-entreprises (PDIE) du port autonome de Strasbourg :

<https://ged.fne.asso.fr/silverpeas/services/sharing/attachments/kmelia110/fda22e04-daec-4c5e-b221-71b46993c4d7/206b3d23-f7fc-4d16-b19f-0ee94137c6de/eas-pdie-port-autonome-strasbourg-010142.pdf>


 LES COOPÉRATIONS

Penser les modes de garde en intégrant les enjeux de précarité et de mobilité



Pour les parents, accéder à des modes de garde pour les enfants est primordial dans le cadre du développement de mobilités choisies (et non subies), et dans celui de l'accès à l'emploi. De nombreux freins à l'accès à des espaces de garde existent pour les personnes en précarité, et notamment : le peu de places disponibles, des obstacles financiers, mais aussi parfois une certaine méfiance des personnes envers ces structures.



Pour les personnes vivant la précarité, et en particulier pour les femmes, le fait d'avoir des enfants entraîne des formes de sur-mobilité. Il est important de limiter ces mobilités contraintes, en proposant des solutions innovantes et adaptées aux réalités des personnes et des territoires. De manière générale, il est primordial de mailler les réflexions, d'intégrer la question des mobilités et des modes de garde lorsque d'autres thématiques sont mises au travail (emploi, accès aux droits...)



 COMMENT ?

- Lever les freins pour les personnes qui ont une méfiance par rapport aux modes de garde : valoriser et soutenir des initiatives telles que les Accorderies, qui contribuent à améliorer la connaissance mutuelle entre les personnes en précarité et les modes de garde.
- Construire avec les professionnels du scolaire et de la petite enfance un réseau de parents covoiturant dans le cadre de l'accompagnement des enfants le matin, et avant de les récupérer le soir. Financer des sièges auto pour les personnes.
- Développer les initiatives type pedibus organisées par les associations de parents d'élèves.
- Adapter les horaires d'ouverture des crèches, en permettant aux parents en horaires décalés de déposer et récupérer leurs enfants.
- Visibiliser davantage la possibilité de demander une aide départementale (FAI) pour
 - Prendre en compte le coût de la mobilité induite par les déplacements pour la garde d'enfant durant l'emploi ou la formation.
 - Prendre en charge des frais exceptionnels de cantine ou de périscolaire ou de garde d'enfants dans des situations ponctuelles d'emploi ou de formation.



PAR EXEMPLE...

Les Accorderies :

<https://www.accorderie.fr/>

LES COOPÉRATIONS

Intégrer les formations universitaires et diplômantes du territoire dans les réseaux et tisser des liens avec les acteurs



Le tissu territorial regorge d'acteurs qui peuvent apporter leur aide et leur soutien pour monter et faire vivre des projets autour des mobilités. Parmi eux, les universités et grandes écoles sont des terreaux de savoirs et de compétences sur lesquelles les collectivités peuvent s'appuyer pour mettre en œuvre de façon innovante leurs politiques publiques.



Le territoire du Rhône est un territoire riche et en évolution, véritable réservoir de réflexions sur des projets liés à la mobilité. Associer des étudiants à ces réflexions, c'est les élargir de façon scientifique et innovante, dans le cadre d'un travail intellectuel et pratique exigeant.



COMMENT ?

- Solliciter les étudiants des écoles et universités du territoire pour les associer à la mise en place de projets tutorés autour du thème des mobilités.
- Prendre contact et tisser des coopérations avec les structures universitaires du territoire pour identifier les filières universitaires qui pourraient être associées à des projets sur les mobilités (communication avec l'EM Lyon, technologies et créations d'applications avec l'INSA...).

PAR EXEMPLE...

Exposition de maquettes innovantes d'étudiants en urbanisme sur le territoire du Grand-Orly Seine Bièvre :

<https://ecole-boule.org/territoire-habite/>



L'ADAPTATION AU CONTEXTE ÉCOLOGIQUE

Défaire le lien associant la voiture individuelle à la réussite sociale par des exemples sociaux positifs



Il est indispensable de limiter l'usage des voitures individuelles dans un avenir proche. Dans le même temps, il est nécessaire de permettre aux personnes de se déplacer quand c'est nécessaire. Un travail de fond sur les représentations s'impose, à tous les niveaux sociaux, qu'il s'agisse du niveau de la communication d'un département qui peut ici améliorer son attractivité pour que s'y installent de nouveaux habitants (qui ne souhaitent pas être obligés de posséder un véhicule par adulte dans chaque foyer, ou qui ne le peuvent pas), ou des autres niveaux territoriaux (l'Etat, la Région, la commune...).



Ces représentations sont multiples, elles concernent d'abord l'image que renvoie le déplacement en voiture. La voiture reste principalement associée à l'indépendance, la liberté et la réussite sociale. Or, en réalité, ce type de déplacement coûte à toute la société : par la pollution qu'il produit (pollution de l'air, pollution sonore, dégradation des habitats en bordure de route, impact sur la faune et la flore, etc.), par le nombre toujours important d'accidents routiers qui endeuillent des familles. Se déplacer en voiture place les personnes en situation d'être redevables des coûts sociaux générés par un choix individuel, souvent non contingent, car d'autres solutions existent, même si elles demandent des adaptations aux personnes. Ce sont donc ceux qui sont les plus en capacité de s'adapter qui doivent construire ces nouvelles symboliques, en y associant chacun.



Notamment car la gratification symbolique à posséder une voiture n'est pas négligeable, et demande du temps pour être déconstruite et remplacée par la gratification à contribuer à l'intérêt général en utilisant d'autres modes de déplacement.

Les représentations autour de la voiture, vue comme le moyen de mobilité à privilégier du côté des allocataires du RSA et des jeunes en mission locale, sont alors à nuancer, à questionner, à bousculer...

Il est primordial d'informer les personnes sur le fait que le prix de la voiture ne cesse d'augmenter (+15% depuis trois ans, +30% depuis dix ans), du fait de la conjonction de différents facteurs. On l'a vu, notamment dans le cadre de l'expérimentation des "10 000 permis pour réussir" lancée en 2009 par le Fonds d'Expérimentation pour la Jeunesse, l'accompagnement des jeunes en difficulté d'insertion au passage du permis de conduire ne lève pas tous les freins : deux ans après l'entrée dans le dispositif, près de deux jeunes sur trois n'ont pas encore de véhicule. Par ailleurs, l'enjeu écologique est énorme. Comme le souligne un collectif de chercheurs et d'acteurs du monde associatif dans une tribune parue en mai 2022, même dans l'hypothèse où tout le parc automobile français devenait électrique en 2050, nous serions encore loin d'une mobilité assez décarbonée. La voiture (même électrique) n'est pas un véhicule durable, et il s'agit dès lors "d'accompagner dans cette transition les personnes les plus dépendantes de l'automobile".

Pour approfondir cette question :
 Chiffres et analyses dans : « Partir de bon matin, à bicyclette... », INSEE Première, n°1629, janvier 2017
<https://www.insee.fr/fr/statistiques/fichier/ver-sion-html/2557426/ip1629.pdf>

COMMENT ?

- Expérimenter, comme d'autres collectivités, des périodes sans voiture en réalisant une capitalisation des enseignements.
- Réaliser avec différentes catégories de publics (pas seulement les plus précaires ! commencer avec des professionnels ayant une forte consommation de carburant par exemple...) des ateliers participatifs articulant information sur les mobilités possibles et construction de représentations positives.

PAR EXEMPLE...

Plusieurs initiatives autour des mobilités douces par Tremplin pour l'Emploi (Aveyron) :
<https://www.tremplinpourlemploiaveyron.fr/actualites/eid/11049/zoom-sur-la-mobilite-en-territoire-rural>

Opération "1 mois sans MA voiture", par City Rou' (Rennes) : <https://abp.bzh/experimentation-1-mois-sans-ma-voiture-50-de-co2-economises-en-un-mois-22476>



L'ADAPTATION AU CONTEXTE ÉCOLOGIQUE

Financer prioritairement les actions dédiées aux mobilités douces : Développer des pistes cyclables et autres infrastructures et soutenir les initiatives locales des habitants



La réponse à la transition écologique passe évidemment par l'évolution et l'adaptation de nos pratiques de mobilités. Cela se fera notamment par le développement de modes de mobilités douces, comme le vélo, l'autopartage ou le covoiturage.

La mise en œuvre d'une politique publique autour des mobilités douces ne peut être efficace que si ces mobilités sont pensées au sein d'un système global, qui aille au-delà des simples aménagements d'infrastructures (cyclables ou automobiles), dans le cadre d'une réflexion intégrée (mise à disposition de stationnement publics et privés, travail sur la signalétique, ateliers de réparation, services de location de véhicules, location de vélos électriques...).



Le développement des infrastructures cyclables (voies, parkings à vélos sécurisés, mise à disposition de parcs relais...), de covoiturage ou d'autopartage (aménagement d'aires, mise en place de sites interactifs, mise à disposition de bornes électriques de recharge pour les véhicules électriques) doivent faire l'objet d'un investissement massif en termes de moyens financiers.



La mise à disposition d'infrastructures de qualité doit également aller de pair avec une communication efficace sur les solutions mises à disposition auprès du public, et notamment du public le plus fragile.

Ces actions auront aussi des bénéfices secondaires non négligeables pour renforcer l'attractivité du territoire en général, mais également pour le tourisme, en particulier pour les zones encore sous-dotées (comme la Beaujolais par exemple).

COMMENT ?

- Rédiger et mettre en œuvre un Plan Mobilités douces à l'échelle du Département.
- Débloquer des aides et des subventions aux associations qui développent des actions visant à encourager les pratiques de mobilités douces chez les habitants (ateliers de réparation de vélo, vélo-écoles...)
- Faire du covoiturage une évidence et une priorité en instaurant des aires de covoiturage sur des grands axes routiers.
- Se positionner comme un facilitateur des pratiques de mobilités douces en développant une application recensant les aires d'autopartage, les pistes cyclables ou les points de covoiturage solidaire et en communiquant dessus.

PAR EXEMPLE...

La "dotation de mobilités alternatives" du Département du Loir-et-Cher, aide financière destinée aux collectivités pour la réalisation d'un projet d'infrastructure permettant le déploiement des pratiques de mobilités douces :

<https://docs.google.com/document/d/1kRJ6XtN2tJS7tHjBC7lRxTibaatobw3lxoPq4ZsTvT4/edit>

Le Plan départemental pour une mobilité durable du Département de l'Oise :
<https://www.oise.fr/actions/routes-voies-douces-et-transports/plan-departemental-pour-une-mobilite-durable>



L'ADAPTATION AU CONTEXTE ÉCOLOGIQUE

Relocaliser l'activité économique : sortir de l'impasse de la binarité entre territoires avec emploi et logements inabordables, et territoires sans emploi et aux logements abordables



Les enjeux autour de l'emploi et des mobilités ne consistent pas systématiquement à développer la mobilité des personnes en précarité, mais aussi à relocaliser l'activité économique, pour assurer des emplois dans des zones éloignées de la métropole de Lyon.



Or, les prix du logement dans la métropole de Lyon connaissent une augmentation très importante, qui va continuer à amener des personnes à s'installer dans des zones moins onéreuses en termes de loyer. Par ailleurs, des activités plutôt non qualifiées (chaînes de production notamment) vont se relocaliser dans des territoires où le logement est plus accessible : des usines pharmaceutiques, textiles, de composants électroniques... Ce contexte est porteur dans le cadre du développement de l'attractivité du territoire et du rapprochement à opérer entre lieu d'habitation et lieu de travail.



Cependant, ce développement doit se faire avec comme point de mire la maîtrise de l'ensemble des paramètres et sans reproduire l'opposition classique entre territoires riches en emplois et excluant les classes populaires qui ne peuvent pas s'y loger, et territoires accessibles pour les classes populaires mais qui renforcent l'exclusion par la privation d'emploi.

COMMENT ?

- Renforcer l'attractivité du territoire en accompagnant les entreprises à développer des plans mobilité (voir la fiche "Intégrer les entreprises dans les réseaux et tisser des liens avec ces acteurs")
- Se donner comme objectif qu'il y ait un ou deux "Territoires Zéro Chômeur de Longue Durée" dans le département du Rhône d'ici 2025.

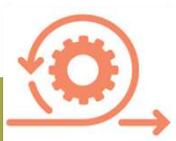
PAR EXEMPLE...

"Territoires Zéro Chômeur de Longue Durée" :

<https://www.tzclld.fr/>

Expérimentation du dispositif d'encadrement des loyers dans les zones tendues (Paris, Lille / Hellemmes / Lomme, Plaine Commune, Est Ensemble, Lyon / Villeurbanne) :

<https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F1314>



L'ADAPTATION AU CONTEXTE ÉCOLOGIQUE

Relocaliser l'accès aux droits : par l'itinérance et le soutien aux points locaux peu professionnalisés



Relocaliser l'accès aux droits est un objectif permettant de lutter contre le non-recours et de prendre en compte l'impératif de la transition énergétique dans un territoire où les déplacements en voitures sont majoritaires, et où l'augmentation des transports en commun n'est pas prévue à moyen terme.

Cette relocalisation ne pouvant se faire par des antennes des MDR (récemment fermées) à moins d'une hausse significative du budget consacré, et cette solution ayant aussi le défaut de ne pas répondre totalement au non-recours qui demande un aller-vers systématisé, il convient de davantage développer l'itinérance.

Cette itinérance demande une formation adéquate à dispenser aux professionnels de MDR, mais aussi un développement significatif du partenariat formel et informel avec les acteurs associatifs locaux qui assurent un lien avec les habitants.

COMMENT ?

Renforcer les partenariats existants et en créer de nouveaux avec les associations ayant développé une forte culture d'aller-vers : déjeuners informels entre professionnels, organisation d'événements valorisant l'intelligence collective, ...

Permettre aux travailleurs sociaux du Département d'accompagner les médiateurs numériques de façon régulière pour apporter dans le même temps une interconnaissance plus forte avec les professionnels des institutions.

PAR EXEMPLE...

VHB (Centre social Vivre en Haut Beaujolais) propose des rencontres régulières à tout type d'habitants lors du marché, à la sortie des écoles...

<https://www.centresocialvhb.fr/10854-2/>

La Maraude mixte urgence sociale et protection de l'enfance, développée par la Métropole de Lyon dans le cadre de la Stratégie nationale de lutte contre la pauvreté, s'appuie notamment sur une action d'aller-vers sur différents marchés, pour notamment transformer la représentation de « l'assistante sociale ».

Voir l'article de la MRIE :

http://www.mrie.org/images/MRIE/mrie/MRIE/DOCUMENTS/DA/REVUE_MRIE_N2_-juillet2021.pdf

Et la démarche générale : <https://solidarites-sante.gouv.fr/affaires-sociales/lutte-contre-l-exclusion/lutte-pauvrete-gouv-fr/toutes-les-actualites/article/deploiement-des-maraudes-mixtes>