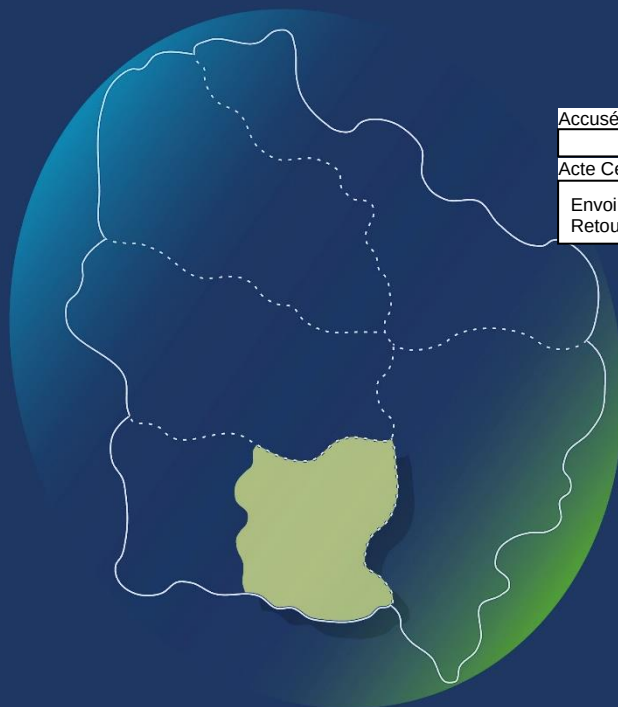




Accusé de réception – Ministère de l'intérieur	
11503310	
Acte Certifié exécutoire	
Envoi Préfecture :	03/02/2025
Retour Préfecture :	03/02/2025

LE PLAN D'ACTION COMMUN EN MATIÈRE DE MOBILITÉ SOLIDAIRE DU BASSIN DE MOBILITÉ EST DE L'OISE



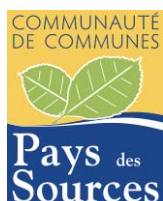


Sommaire

● Editos	5
● Préambule	7
● Présentation de la démarche	8
● Les principaux constats.....	12
● Les enjeux, objectifs et actions	13
● Les fiches actions.....	20
● La durée du plan d'actions	77
● La gouvernance	78
● Suivi et indicateurs	80
● Les signataires	81
● Annexe : analyse de la mobilité solidaire	



Éditos





Éditos



REGION HAUTS DE
FRANCE



DEPARTEMENT DE
L'OISE



ETAT



Préambule

La loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 introduit l'obligation d'élaborer des plans d'actions communs en matière de mobilité solidaire (PAMS). Ces plans visent à garantir une mobilité accessible et équitable pour tous, en particulier pour les personnes en situation de précarité, de handicap, de vulnérabilité sociale, les jeunes en apprentissage, les personnes à la recherche d'un emploi et les bénéficiaires de minima sociaux.

Conformément à l'article L 1215-3 du code des transports, les PAMS doivent être élaborés sous le copilotage des Régions et des Départements, en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés. Cette concertation inclut notamment les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), les syndicats mixtes de type SRU, les associations, les représentants des usagers, les entreprises, les collectivités locales et les services sociaux. Cette démarche participative est essentielle pour identifier les besoins spécifiques des populations vulnérables et pour proposer des solutions adaptées.

La LOM précise que les PAMS doivent intégrer plusieurs dimensions clés de la mobilité solidaire, telles que l'accessibilité financière, l'inclusion sociale, l'adaptation des services de transport aux besoins spécifiques et la promotion des modes de transport doux. Ils doivent également s'inscrire dans une logique de cohérence avec les documents de planification territoriale et avec les contrats opérationnels de mobilité (COM). Il s'agit ainsi de documents très opérationnels, destinés à mettre en œuvre des actions et des stratégies arrêtées par les nombreux acteurs associés.

Aussi, ces PAMS ont pour ambition de proposer des solutions concrètes et adaptées aux spécificités du territoire. Plus précisément, un PAMS doit être élaboré à l'échelle de chaque bassin de mobilité, un nouvel espace de dialogue voulu par la LOM et dont les contours doivent être arrêtés par la Région après concertation. Depuis janvier 2022 et la délibération correspondante prise par la Région, on dénombre dix bassins de mobilité en Hauts-de-France.

Le présent plan d'actions est propre au bassin de mobilité Est de l'Oise.



Présentation de la démarche

L'Etat, la Région Hauts-de-France et le Département de l'Oise volontaires pour porter l'élaboration du PAMS

En Hauts-de-France, les **Départements** et la **Région** se sont accordés pour **copiloter** l'élaboration des PAMS dans chacun des 10 bassins de mobilité dont les contours ont été arrêtés en janvier 2022 après une large concertation. A ce binôme Département-Région voulu par la LOM est venu se joindre l'**Etat**, par la voix du Commissariat à la lutte contre la pauvreté. Ce partenariat se concrétise notamment par le cofinancement par l'Etat, la Région et chacun des cinq Départements, d'une assistance à maîtrise d'ouvrage permettant de mener la démarche sur l'ensemble des bassins. Le cabinet de conseil Auxilia a été retenu. Ce partenariat unique en France illustre la volonté d'engager rapidement les réflexions sur la mobilité solidaire afin d'accompagner les publics vulnérables partout en région.

De plus, il a été décidé d'élaborer en parallèle les PAMS et les contrats opérationnels de mobilité (COM) qui, eux, s'intéressent tout particulièrement aux moyens de faciliter les déplacements intermodaux ou encore à ceux permettant de relier tous les territoires aux réseaux structurants. Ainsi, en Hauts-de-France et, en particulier, dans le bassin de mobilité **Est de l'Oise**, il a été convenu de mener de front l'élaboration conjointe de ces deux documents. C'est une approche unique en France qui montre la volonté de ne pas traiter à part la mobilité des personnes les plus fragiles mais bien d'appréhender leurs difficultés dans le cadre plus large de la mobilité du quotidien de tous les habitants, les publics fragiles devant avant tout pouvoir également utiliser les services de transports de droit commun.

Autre grand principe posé en amont de ces travaux : la volonté de prendre potentiellement en compte tous les publics vulnérables, que ce soit socialement, économiquement ou ceux en situation de handicap. Même si la LOM identifie certains publics prioritaires – les demandeurs d'emploi, les personnes éloignées de l'emploi et les jeunes en contrat d'apprentissage - les copilotes se sont ainsi entendus pour retenir une acception large de cette vulnérabilité en se donnant la possibilité de s'intéresser aussi aux seniors, aux jeunes, aux personnes à mobilité réduite (PMR), etc. Les réflexions lancées dans l'Est de l'Oise devront alors permettre de préciser ces publics-cibles auxquelles doivent s'adresser les actions du PAMS.

Un travail collectif associant tous les acteurs de la mobilité solidaire

Pour assurer notamment le lien avec la démarche d'élaboration du COM, les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), les communautés de communes où la Région est AOM par substitution (Communauté de communes du Pays des Sources et Communauté de communes Senlis Sud Oise) et le syndicat mixte des transports collectifs de l'Oise (SMTCO) sont venus s'adjoindre aux copilotes et sont les autres **signataires du PAMS**. Plus précisément, ont ainsi été directement parties prenantes de la démarche la Communauté d'agglomération de Creil Sud Oise, la Communauté d'agglomération de la Région de Compiègne, la Communauté de communes de l'Aire Cantilienne, la Communauté de communes de la Plaine d'Estrées, la Communauté de communes des Deux Vallées, la Communauté de communes des Lisières de l'Oise, la Communauté de communes des Pays



Présentation de la démarche

d'Oise et d'Halatte, la Communauté de communes du Liancourtois, la Communauté de communes du Pays de Valois, la Communauté de communes du Pays des Sources, la Communauté de communes du Pays du Clermontois, la Communauté de communes du Pays du Noyonnais, la Communauté de communes du Plateau Picard et la Communauté de communes Senlis Sud Oise.

Le **comité de pilotage** pour l'élaboration du PAMS s'est constitué des structures signataires ainsi que de France Travail, de la Caisse d'allocations familiales (CAF), des services de l'Etat (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), et Directions régionale et départementale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités (DREETS/DDETS)) et du Conseil économique, social et environnemental régional (CESER).

Le **comité technique** a, lui, rassemblé les mêmes partenaires, ainsi que l'agence d'urbanisme Oise-les-Vallées, les associations, les Centres communaux d'action sociale (CCAS), les missions locales, la Mutuelle sociale agricole (MSA), les maisons de la mobilité et la Société du Canal Seine-Nord Europe.

Enfin, afin d'associer à ces travaux les nombreux acteurs concernés par les questions de mobilité solidaire et plus particulièrement les « organismes publics et privés intervenant dans l'accompagnement des personnes vulnérables », tel que demandé par la LOM, des temps de travail spécifiques ont été organisés. Ainsi, ont notamment été invités à des **journées-ateliers** et à des groupes d'échanges ou mini-ateliers, les collègues d'acteurs suivants :

- **opérateurs locaux de mobilité** : CitéMobil60 ; Groupement d'entreprises : Transdev Picardie - Transdev CAP - Cars Stepa - Noyon Cars - Charter Cars - Cars Charlot ; Kéolis ; Mobicoop ; RATP Dev ; SNCF Gares et connexions ; Wimoov ;
- **employeurs** : Agora coopérative agricole ; CCI ; la Chambre d'agriculture de l'Oise ; la Chambre des métiers et de l'artisanat ; Groupement des entreprises du Compiègnais (GERCO) ;
- **insertion, emploi** : ADIE Hauts-de-France ; AFPA ; APEC ; BTP CFA Picardie ; Capemploi60 ; CCI Formation ; centres sociaux ; France Travail ; Maisons de l'emploi et de la formation ; missions locales ; Partage Travail 60 ; Proméo ;
- **solidarité, santé, autonomie** : Association des paralysés de l'Oise ; Agence Régionale de Santé (ARS) ; CCAS ; Centres hospitaliers ; Département de l'Oise ; UNAPEI Oise.



Présentation de la démarche

Un an et demi a été nécessaire pour concevoir le plan d'actions

Plus précisément, on compte 18 mois entre le premier comité technique, organisé le 24 mai 2023, et le comité de pilotage examinant le projet final de PAMS de l'Est de l'Oise le 25 novembre 2024. Cela aura été le temps nécessaire pour établir une méthodologie et élaborer le document.

Cette démarche a été menée en deux temps avec une première phase de **diagnostic** et une seconde phase permettant d'identifier les actions réalisables ou engageables sur la période 2025-2029.

La première phase, commune au COM et au PAMS, a permis de dresser un état des lieux de la mobilité et les membres du comité de pilotage, qui s'est tenu le 7 février 2024 à Compiègne, ont pu s'appuyer sur ce diagnostic problématisé pour identifier les principaux **enjeux** se présentant dans le bassin de mobilité et pour définir les **objectifs** à viser en priorité pour répondre à ces enjeux.

Il est à noter que le diagnostic remis est le fruit d'un large travail partenarial et qu'il a pu s'appuyer sur les ressources suivantes :

- une enquête réalisée en juin 2022 par l'Observatoire Régional des Transports (ORT) auprès de l'ensemble des EPCI de la région afin de recenser leurs services et dispositifs de mobilité solidaire ;
- une enquête menée en janvier 2024 par la Région auprès de l'ensemble des AOM afin de les interroger sur la mobilité et les services de transport ;
- un recueil de fiches thématiques élaboré par les services de la Région ;
- les travaux des membres du comité technique qui se sont réunis les 24 mai 2023 à Creil et 24 novembre 2023 à Saint-Just-en-Chaussée ;
- les mini-ateliers animés en visio-conférence par le cabinet de conseil Auxilia ;
- les travaux en sous-groupes organisés lors de la demi-journée atelier du 25 septembre 2023 à Clermont-de-l'Oise ;
- de nombreux entretiens bilatéraux assurés par Auxilia.



Atelier du 25 septembre 2023- Clermont-de-l'Oise

A partir de ces différentes ressources, Auxilia a pu produire une analyse qualitative et spécifique à la mobilité solidaire dans le bassin de mobilité Est de l'Oise.



Présentation de la démarche

Au sortir de ce comité de pilotage, le travail d'identification des actions a pu être engagé. Une nouvelle journée-atelier a été organisée à cet effet le 20 février 2024 à Noyon. La matinée a donné l'occasion de partager des présentations et des retours d'expérience, avec les interventions du centre ressource lecture de Compiègne, de Oise Mobilité et du Département de l'Oise pour la présentation du Transport Oisien en Véhicule Adapté (TIVA) et de la démarche grand chantier du canal Seine-Nord Europe. L'après-midi a été consacré à des



*Atelier PAMS du 20 février 2024
Noyon*

travaux en sous-groupes pour préciser le contenu des futures actions du PAMS. De plus, les membres du comité technique se sont réunis le 21 mai 2024 pour examiner une première proposition de fiches-actions établie par Auxilia.

Une consultation écrite a ensuite été effectuée du 31 juillet au 23 septembre 2024 auprès des structures membres du comité de pilotage sur la base de fiches actions devant constituer le cœur du futur PAMS.

Le résultat de cette consultation, ainsi que le projet de PAMS de l'Est de l'Oise dans son intégralité, ont été présentés lors du comité de pilotage final du 25 novembre 2024 à Compiègne.



Les principaux constats

Le bassin Est de l'Oise présente des atouts significatifs, notamment une croissance démographique à rebours de la tendance régionale et une bonne connectivité grâce à un réseau d'infrastructures de transport développé. En particulier, la proximité avec l'Île-de-France et l'accessibilité des pôles urbains, notamment au sud, contribuent à son attractivité, notamment auprès des populations relativement aisées.

L'offre de mobilité en transport public est dense dans des zones comme l'agglomération de Creil, ainsi que dans les communautés d'agglomération de Compiègne et la communauté de communes du Clermontois. Par ailleurs, l'ensemble du bassin est couvert par le service TIVA à destination des personnes en situation de handicap et par l'offre de transport scolaire adaptée destinée aux élèves et étudiants en situation de handicap.

Toutefois, de fortes disparités existent entre les zones urbaines et rurales, avec des pôles urbains comme Creil accumulant des vulnérabilités sociales et économiques, et les communes rurales, surtout situées dans le nord du bassin, qui souffrent de problèmes d'enclavement et d'un déficit en offres de transport. Cela génère une dépendance à la voiture et une grande disparité dans l'accès aux solutions de mobilité. De plus, les aides et dispositifs « solidaires » sont principalement orientés vers les demandeurs d'emploi et les travailleurs précaires, et moins vers d'autres publics vulnérables, tandis que les solutions de location, réparation et achat solidaires restent faibles.

Le projet de Canal Seine-Nord Europe, qui constitue une opportunité économique majeure, aura un impact sur les pratiques de déplacements, y compris durant sa phase chantier (accès aux bases travaux pour les employés, adaptation des circuits de cars, etc.). Aussi, la réalisation conjointe du contrat opérationnel de mobilité (COM) et du PAMS de l'Est de l'Oise, doit favoriser une approche novatrice, en promouvant une coordination inter-acteurs permettant de proposer des solutions de mobilité adaptées.

Néanmoins, des risques subsistent, en particulier en raison de la proximité avec l'Île-de-France et de la densité des échanges interrégionaux. Ainsi, des inégalités entre zones rurales et urbaines risquent de s'accroître, notamment avec le vieillissement de la population et les difficultés d'adaptation des dispositifs de mobilité aux besoins croissants. La segmentation des publics et la gestion des handicaps invisibles, ainsi que l'éventuelle fracture numérique, constituent des défis supplémentaires.



Les enjeux, objectifs et actions

Au regard de cette analyse, les différents acteurs associés du bassin Est de l'Oise ont défini collectivement quatre enjeux qui correspondent à autant de défis à relever dans ce territoire en matière de mobilité, plus particulièrement pour répondre aux besoins des personnes vulnérables.

Le PAMS 2025-2029 constitue une première génération de ce type de démarche. Tout en étant ambitieux, ce document a vocation à être pragmatique et opérationnel, dans des délais courts.

En s'inscrivant dans la dynamique insufflée par la démarche partenariale d'élaboration de ce document, il doit notamment poser les bases d'une meilleure articulation entre les différents acteurs de la mobilité, valoriser et faire connaître les nombreuses offres existantes. En effet, il existe souvent des dispositifs méconnus ou peu coordonnés qui permettraient de répondre, au moins en partie, aux besoins en déplacement.

Ci-dessous, sont ainsi présentés les quatre enjeux relatifs au bassin de mobilité, les objectifs arrêtés collectivement pour répondre à ces défis et enfin, de manière succincte, les actions identifiées pour atteindre ces objectifs. Pour mémoire, ces enjeux et objectifs sont communs au PAMS et au contrat opérationnel de mobilité (COM) de l'Est de l'Oise. Ce premier document présente les actions les plus tournées vers l'inclusion quand le COM se concentrera plutôt sur l'offre en transport de droit commun et sur la facilitation des pratiques intermodales.

Enjeu 1 – Une meilleure connaissance des besoins et des services de mobilité pour mieux informer la population

Face à ce premier enjeu, plusieurs objectifs ont été fixés par le comité de pilotage :

- Identifier les compétences des acteurs de la mobilité et les financements.
- Améliorer la communication sur l'offre de services de mobilité existante.
- Contribuer à l'accompagnement de la population dans sa mobilité.

Il est ressorti des échanges avec les acteurs de la mobilité que les nombreux dispositifs existants étaient méconnus à la fois des bénéficiaires potentiels mais aussi des personnes qui les renseignent et les orientent (les prescripteurs). Ces derniers pourraient ainsi être formés, ou a minima sensibilisés, pour mieux accompagner les personnes dans leurs démarches pour se déplacer. Le besoin de connaître plus précisément le « qui fait quoi ? » est également beaucoup ressorti, avec la nécessité de disposer d'outils pratiques.



Les enjeux, objectifs et actions

Fiche action 1.1. – Centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire pour mieux comprendre l'existant et identifier les zones blanches et les besoins

Le syndicat mixte des transports collectifs de l'Oise (SMTCO), en proposant la constitution d'un annuaire des services de mobilité, y compris de ceux à destination des publics vulnérables, propose un outil-phare des PAMS, à l'échelle de l'Oise. Dans les bassins Est et Ouest de l'Oise, il convient de mettre en place un processus pour alimenter au fil de l'eau cet annuaire. Cet outil sera précieux pour les personnes-ressources et les conseillers, d'une part, et il permettra, d'autre part, d'évaluer le niveau d'offre pour les différents territoires et publics.

Fiche action 1.2. – Former les acteurs généralistes, primo accueillants, prescripteurs et les acteurs relais à la mobilité solidaire

De nombreuses structures qui accueillent du public ne sont pas en capacité de donner un premier niveau d'information au public concernant la question des transports et de la mobilité. Aussi, il convient de former les acteurs qui peuvent être des généralistes (ex : accueil d'une mairie) ou des professionnels de l'accompagnement à la mobilité (ex : agent d'une maison de la mobilité).

Fiche action 1.3. – Intégrer la mobilité au sein des dispositifs à destination des demandeurs d'emploi et des stagiaires de la formation professionnelle

Les différents acteurs de l'insertion professionnelle (les Départements, l'Etat et la Région notamment), font actuellement évoluer leurs dispositifs de formation afin de lever au maximum le frein que constitue la problématique de la mobilité dans la recherche d'un emploi.

Fiche action 1.4. – Développer, faire connaître et coordonner territorialement les dispositifs d'aide aux changements de comportement

Il existe déjà de multiples dispositifs qui mettent en valeur les alternatives à l'autosolisme auprès des entreprises, des écoles, des administrations, etc. Il est proposé que le club de la mobilité solidaire à l'échelle du bassin de mobilité puisse communiquer sur la totalité de ces challenges ou dispositifs d'incitation au changement de comportement. Ce lieu d'échange permettra de sensibiliser les différents partenaires et d'insuffler des dynamiques territoriales pour les différents dispositifs. Des coordinations entre ces dispositifs pourraient également s'opérer dans le cadre de ce club.



Les enjeux, objectifs et actions

Enjeu 2 – La coordination des acteurs de la mobilité

Pour une meilleure coordination des acteurs de mobilité, quatre objectifs ont été donnés :

- Renforcer le dialogue entre les acteurs de la mobilité.
- Optimiser la gestion des situations dégradées.
- Développer et améliorer les outils et services intermodaux.
- Renforcer l'écosystème de la mobilité solidaire.

Certes, il existe de nombreux dispositifs, qui pourraient répondre en grande partie aux besoins liés à la mobilité solidaire s'ils étaient mieux connus. Néanmoins, les différents acteurs et dispositifs présents sur le bassin gagneraient à mieux se coordonner pour être plus efficaces.

La démarche d'élaboration des PAMS a insufflé une dynamique nouvelle, très appréciée, qu'il convient de maintenir pour consolider cet écosystème de la mobilité solidaire. Lors des différents événements réalisés à l'échelle du bassin, les partenaires ont en effet exprimé le besoin de se réunir pour échanger sur les bonnes pratiques, mieux se coordonner, connaître l'ensemble des challenges, des financements possibles, etc.

Fiche action 2.1. – Définir la gouvernance et installer une revue de projets pour le PAMS

Pour suivre la mise en œuvre du plan d'actions et établir des stratégies concertées, il est proposé de créer un comité de pilotage à l'échelle du bassin, réunissant l'Etat (Commissariat à la lutte contre la pauvreté), la Région, le Département de l'Oise, les AOM, le SMTCO et les partenaires de premier niveau (France Travail, CAF, ARS, DREETS, DDETS, DREAL).

En parallèle, un club de la mobilité solidaire sera mis en place, pour, par exemple, partager des retours d'expériences, mieux faire connaître les dispositifs existants et les possibilités de financements ou encore pour relayer l'information sur des événements mobilité du bassin.

Fiche action 2.2. – Mettre en place un référentiel de suivi des actions du PAMS

Le PAMS apparaît comme une opportunité de réaliser un suivi global et harmonisé de l'ensemble des actions menées sur la mobilité solidaire en s'appuyant en particulier sur un référentiel d'indicateurs. Il conviendra d'évaluer certains dispositifs avant d'envisager leur pérennisation ou de les dupliquer sur d'autres territoires.



Les enjeux, objectifs et actions

Fiche action 2.3. – Savoir mobiliser les leviers de financement pour développer des projets, notamment dans les territoires ruraux

Cette action a pour objectif de recenser et valoriser les dispositifs de financements accessibles pour des projets de mobilité. Il est en effet difficile pour un acteur qui souhaite monter un projet d'avoir une vision claire des financements qui pourraient être sollicités. Les acteurs doivent savoir vers quel partenaire se tourner pour financer leurs projets de mobilité.

Enjeu 3 – La recherche d'un équilibre territorial dans l'offre de mobilité

Pour ce troisième enjeu, le comité de pilotage a identifié quatre objectifs prioritaires :

- Améliorer la desserte de l'ensemble du bassin et tout particulièrement en zone rurale.
- Développer des alternatives à l'autosolisme pour accéder aux principaux pôles du bassin.
- Couvrir le bassin par un maillage de lieux d'accompagnement.
- Renforcer les services existants pour faciliter la mobilité de tous.

Malgré le nombre important de dispositifs relatifs à la mobilité solidaire, il existe des besoins de mobilité solidaire non couverts aujourd'hui par un service. Les « trous d'offre » peuvent concerner certains territoires comme certains publics. En définissant une offre qui pourrait être considérée comme « idéale » de mobilité solidaire, des manques ou des opportunités peuvent apparaître dans certains territoires de l'Est de l'Oise.

Il convient également de proposer des dispositifs complémentaires spécifiques pour les publics vulnérables, qui ne trouvent pas de solution adaptée à leurs problématiques de mobilités.

Fiche action 3.1. – Déployer une offre socle de mobilité solidaire maillant tout le bassin

Le principe est de proposer un maillage adapté et équitable des offres et services de mobilité solidaire à l'échelle de l'ensemble du bassin, en visant une ouverture progressive à de plus nombreux territoires et publics.

Cette offre-cible pourrait se décliner en six types de services : l'offre de droit commun, le diagnostic mobilité, l'accompagnement mobilité, le transport solidaire, l'achat, la location et la réparation de véhicule et l'accès à une aide financière.



Les enjeux, objectifs et actions

Fiche action 3.2. – Mettre en place une plateforme de mobilité, porte d'entrée et centre de ressources

Le diagnostic du bassin Est de l'Oise a mis en exergue des manques en ce qui concerne les lieux d'accompagnement des différents publics de la mobilité solidaire, que ce soit en termes de capacité, de maillage géographique, mais également de coordination. En effet, il n'existe pas de plateforme de mobilité dans l'Oise, et une seule maison locale de la mobilité devrait voir le jour au nord du bassin.

Par ailleurs, un centre de ressources sur la mobilité, issu du futur annuaire des solutions de mobilités mis en place par le SMTCO, sera créé pour les acteurs du bassin et leurs accompagnateurs, avec un portail territorial et un catalogue des services de mobilité solidaire, détaillant leurs caractéristiques et modalités d'accès. Ce centre inclura également des formations pour les professionnels locaux afin d'améliorer l'accompagnement des usagers.

Fiche action 3.3. – Anticiper le vieillissement de la population en développant des services adaptés à la mobilité des seniors

Le principal enjeu est d'intégrer les seniors dans l'ensemble des dispositifs d'accompagnement et services de mobilité de l'offre socle en prenant en compte l'existant ainsi que les besoins spécifiques des personnes âgées. Les aidants familiaux sont également une cible privilégiée dans le cadre de la question de la mobilité des seniors.

Fiche action 3.4. – Favoriser la mobilité des jeunes

Des initiatives existent déjà, et vont se développer auprès des scolaires, avec notamment la mise en place de plans de déplacements pour les établissements scolaires, ou la valorisation des différents challenges qui les concernent. On peut évoquer également un travail en cours au niveau de l'orientation des jeunes pour qu'ils choisissent leur formation non pas en fonction de la proximité immédiate de celle-ci mais de l'intérêt professionnel.

Fiche action 3.5. – Favoriser la mobilité des PMR / PSH

Les outils d'information doivent être adaptés au travers de la méthode Facile à lire et à comprendre (FALC) avec des options pour les personnes malvoyantes et malentendantes. Concernant les services de transports, le recensement des arrêts de cars interurbains va être réalisé tandis que la mise en accessibilité des gares se poursuit avec les Schémas directeurs d'accessibilité (SD'AP). Les AOM sont par ailleurs invitées à réfléchir à des partenariats permettant d'assurer une continuité de déplacement, en termes d'accessibilité, sur un parcours impliquant plusieurs réseaux de transport.



Les enjeux, objectifs et actions

Enjeu 4 – La mobilisation des acteurs autour de problématiques spécifiques

Enfin, quatre objectifs ont été arrêtés pour ce dernier enjeu. Ils ciblent des thématiques particulières et perçues comme prégnantes à l'échelle de ce bassin de mobilité :

- Renforcer les relations avec la région Ile-de-France.
- Anticiper l'impact des travaux du CSNE dans la mobilité quotidienne.
- Mettre en œuvre des mesures pour la transition énergétique.
- Mettre en synergie mobilité et accès à l'emploi.

La mobilité solidaire est étroitement liée aux problématiques d'accès à l'emploi et à la formation, et notamment pour les métiers dit « en tension ». A ce titre, divers publics, notamment scolaires, étudiants et apprentis, sont confrontés à des freins psycho-sociaux, plus particulièrement dans les zones rurales où la culture de la mobilité est souvent faible.

Par ailleurs, le Canal Seine-Nord Europe traverse le bassin de mobilité Est de l'Oise et aura un impact significatif sur les déplacements domicile-travail dans les années à venir.

Les acteurs du territoire doivent nécessairement travailler ensemble pour que la mobilité ne soit plus un frein pour l'accès à l'emploi.

Fiche action 4.1. – Développer des dispositifs complémentaires permettant d'améliorer la mobilité des apprentis

La Région a intégré dans son appel à projet pour la réussite des apprentis 2025-2028 une dimension mobilité avec une éventuelle prise en charge de frais de transports mis en place par les CFA. De plus, la Région avec l'ADEME, construit un consortium avec plusieurs CFA, doté d'un volet apprentissage pour développer la pratique du vélo par les apprentis.

Fiche action 4.2. – Faciliter l'accès au chantier du Canal Seine-Nord Europe en proposant des alternatives à l'autosolisme

L'action vise à mobiliser les acteurs du territoire, notamment les opérateurs de mobilité, les entreprises et les collectivités, pour développer des solutions de transport adaptées aux chantiers du Canal Seine-Nord Europe (CSNE). Elle se décline en six points : mobilisation des opérateurs de mobilité solidaire, implication des employeurs pour organiser des services de transport adaptés, collaboration avec les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) pour ajuster les horaires et ajouter des liaisons de transport, circulation de l'information sur les services de mobilité disponibles, accompagnement des travailleurs pour surmonter les freins culturels et psychologiques et développement de solutions d'hébergement.



Les enjeux, objectifs et actions

Fiche action 4.3. – Lever les freins à la mobilité pour faciliter l'accès à l'emploi dans les filières professionnelles en tension

Les espaces de gouvernance du PAMS doivent être des lieux d'échanges pour répondre aux enjeux de mobilité pour les emplois en tension (restauration, services à la personne, hôtellerie...), avec des horaires qui ne correspondent souvent pas actuellement à ceux des transports publics. Cela nécessite en particulier de renforcer le dialogue avec les entreprises et certaines filières et d'intégrer le volet mobilité au sein des dispositifs pour l'emploi en valorisant les outils déjà à disposition.

Avant de préciser le contenu de ces actions, le tableau suivant permet de visualiser à quels enjeux et objectifs peuvent répondre chacune d'entre elles.

Les frontières entre enjeux, par exemple, étant fines, une action pourra naturellement répondre à plusieurs de ces défis.

Par ailleurs, ce tableau permet de visualiser l'équilibre de ce PAMS. Les actions du COM viendront compléter les objectifs plus tournés vers les services de transport et la desserte des territoires.



Les fiches actions

	Une meilleure connaissance des besoins et des services de mobilité pour mieux informer la population				La coordination des acteurs de la mobilité				La recherche d'un équilibre territorial dans l'offre de mobilité				La mobilisation des acteurs autour de problématiques spécifiques			
	Identifier les compétences des acteurs de la mobilité et les financements	Améliorer la communication sur l'offre de services de mobilité existante	Renforcer le accompagnement de la population dans sa mobilité	Optimiser la gestion des situations dégradées de la mobilité	Renforcer l'écocystème de la mobilité solidaire	Améliorer l'accès aux services	Améliorer l'accès aux services	Améliorer l'accès aux services	Améliorer l'accès aux services	Améliorer l'accès aux services	Améliorer l'accès aux services	Améliorer l'accès aux services	Améliorer l'accès aux services	Améliorer l'accès aux services	Améliorer l'accès aux services	Améliorer l'accès aux services
1.1 CENTRALISER L'INFORMATION SUR L'ENSEMBLE DES DISPOSITIFS DE MOBILITÉ SOLIDAIRE POUR MEUX COMPRENDRE L'EXISTANT, ET IDENTIFIER LES ZONES BLANCHES ET LES BESOINS	X	X														
1.2 FORMER LES ACTEURS GÉNÉRALISTES, PRIMO ACCUEILLANTS, PRESCRIPTEURS ET LES ACTEURS RELAIS A LA MOBILITÉ SOLIDAIRE		X														
1.3 INTÉGRER LA MOBILITÉ AU SEIN DES DISPOSITIFS À DESTINATION DES DEMANDEURS D'EMPLOI ET DES STAGAIRES DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE	X	X														
1.4 DÉVELOPPER, FAIRE CONNAÎTRE ET COORDONNER TERRITORIALEMENT LES DISPOSITIFS D'AIDE AUX CHANGEMENTS DE COMPORTEMENT	X		X													
2.1 DÉFINIR LA GOUVERNANCE ET INSTALLER UNE REVUE DE PROJETS POUR LE PAMS	X	X														
2.2 METTRE EN PLACE UN RÉFÉRENTIEL DE SUM DES ACTIONS DU PAMS	X		X													
2.3 SAVOIR MOBILISER LES LEVIERS DE FINANCEMENT POUR DÉVELOPPER DES PROJETS, NOTAMMENT DANS LES TERRITOIRES RURAUX	X	X														
3. 1 DÉPLOYER UNE OFFRE SOCLE DE MOBILITÉ SOLIDAIRE MALLANT TOUT LE BASSIN	X	X														
3.2 METTRE EN PLACE UNE PLATEFORME DE MOBILITÉ, PORTE D'ENTRÉE ET CENTRE DE RESSOURCES	X	X														
3.3 ANTICIPER LE VIEILLESSEMENT DE LA POPULATION EN DÉVELOPPANT DES SERVICES ADAPTÉS À LA MOBILITÉ DES SENIORS		X														
3.4 FAVORISER LA MOBILITÉ DES JEUNES		X		X												
3.5 FAVORISER LA MOBILITÉ DES PMR / PSH		X														
4.1 DÉVELOPPER DES DISPOSITIFS COMPLÉMENTAIRES PERMETTANT D'AMÉLIORER LA MOBILITÉ DES APPRENTIS	X	X														
4.2 FACILITER L'ACCÈS AU CHANTIER DU CANAL SEINE NORD EUROPE EN PROPOSANT DES ALTERNATIVES A L'AUTOSOLISME																
4.3 LEVER LES FREINS À LA MOBILITÉ POUR FACILITER L'ACCÈS A L'EMPLOI DANS LES FILIERES PROFESSIONNELLES EN TENSION				X												

FICHE ACTION 1.1 – Centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire pour mieux comprendre l'existant et identifier les zones blanches et les besoins

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

L'offre de mobilité solidaire présente une grande diversité, tant en termes d'opérateurs (associations, acteurs publics, opérateurs de droit commun, etc.), de cibles (structures, habitants de territoires peu desservis, bénéficiaires de minima sociaux, etc.), de territoires couverts (de l'échelle communale à l'échelle régionale) que de services dispensés (aides financières, accompagnement, mise à disposition de matériel, transport adapté, etc.). Au total sur le bassin Est de l'Oise, ce sont près de 40 dispositifs qui sont recensés en 2024.

Sur le bassin Est de l'Oise, la coordination de cette offre de mobilité solidaire n'existe pas pour le moment. Or, cette multitude d'offres, ainsi qu'un manque de pérennité de certains services, restent souvent la cause d'une illisibilité et d'une méconnaissance de l'existant, tant de la part des bénéficiaires que de celle de l'ensemble des acteurs. Une meilleure coordination et lisibilité des offres permettraient d'identifier plus facilement les manques et les zones blanches et de répondre en partie aux inégalités décrites ci-dessus.

Plusieurs outils d'information dédiés à la mobilité solidaire coexistent cependant : *Mes aides France Travail*, la plateforme *DORA* (outil d'aide à la prescription). Cependant, plusieurs difficultés peuvent apparaître pour accéder à l'information :

- Ces portails ne sont pas interconnectés et peuvent fournir des résultats partiels (les plateformes n'apparaissent pas dans les résultats de recherche) ou non mis à jour ;
- L'information disponible peut être insuffisante ou inadaptée aux difficultés de compréhension de certains publics. Les outils uniquement numériques, ne sont pas adaptés à tous les publics de la mobilité solidaire, notamment aux personnes en situation d'illectronisme ou encore à certaines personnes en situation de handicap (handicap visuel, par exemple) ;
- Ils sont encore peu, voire très peu connus et utilisés ;
- Ils ne font pas le lien avec les offres de transport de droit commun, qui sont pourtant très pertinentes pour les publics vulnérables.

En plus de ces dispositifs spécifiques aux personnes vulnérables, des systèmes d'information voyageurs multimodaux existent pour la mobilité de droit commun. Le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO) a mis en place un système d'information voyageur multimodal, *oise-mobilite.fr*, qui centralise toutes les offres de mobilité (services réguliers de transport collectif, transport collectif à la demande, covoiturage et mobilités douces).

L'enjeu qui ressort de ce diagnostic est d'améliorer l'harmonisation, la mutualisation, l'actualisation, la simplification, et la lisibilité de ces outils.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Sur le département de l'Oise, le SMTCO étudie la possibilité de mettre en place un annuaire recensant les aides et services de mobilité solidaire en lien avec son Système d'information multimodale *oise-mobilite.fr*.

Grâce à un système de filtres, cet annuaire, destiné avant tout aux prescripteurs, permettra de connaître précisément les aides auxquelles un bénéficiaire peut avoir droit à quoi il a accès, en fonction de sa commune de résidence, de son profil et du type de service recherché.

Il est à noter qu'en parallèle, à l'échelle régionale, la plateforme *PassPass*, développée et mise à disposition par Hauts-de-France Mobilités (HdFM), est en train de procéder au recensement de l'ensemble des données et informations concernant les aides et services de mobilité, afin d'alimenter un outil équivalent pour le reste de la région Hauts-de-France. Cet outil devrait être fonctionnel en 2025.

Ces deux outils du SMTCO et de HdFM devront être interopérables afin que les usagers puissent s'affranchir des limites administratives.

La pertinence et l'utilité de ces annuaires s'appuient sur la mise en place d'un process de centralisation de l'information et d'actualisation régulière qui sera à définir de manière concertée par les parties prenantes (services de l'Etat, de la Région, du Département, du SMTCO, des opérateurs de mobilité dont les structures de l'économie sociale et solidaire porteuses de solutions de mobilité solidaire, des AOM et EPCI).

Le process de centralisation des informations devra tenir compte des éléments suivants :

- **Niveau minimal d'informations recensées**, de manière à éviter la dissémination de données et les risques d'incohérences :
 - nom du service ;
 - contact (mail + téléphone + adresse postale) ;
 - lien vers le site du porteur comportant les informations à jour ;
 - description brève (périmètre géographique + conditions d'accès) ;
- **Interopérabilité des outils informatiques** permettant la remontée d'informations, comme c'est par exemple le cas en ce qui concerne les calculateurs d'itinéraires entre les échelles régionale (*PassPass*) et départementale (*oise-mobilite.fr*), de manière à ne pas multiplier les échelons tout en conservant l'identité départementale de la mobilité solidaire ;
- **« Ramification » du process** de remontée de l'information :
 - concernant les dispositifs portés par des structures associatives et d'économie sociale et solidaire (ESS), comme le transport d'utilité social (TUS), le pilotage sera confié au Département, avec une mise à jour semestrielle ;
 - concernant les contrats de transports publics, mobilisation des AOM et des opérateurs de la mobilité (prévoir dans les contrats une mission de remontée d'information) sera nécessaire avec mise à jour annuelle des données ;
- **Animation d'un réseau de référents** (en lien avec le club de la mobilité solidaire prévu dans la gouvernance) se réunissant une à deux fois par an pour assurer la continuité de la dynamique de remontée d'informations. Cette animation de la remontée d'information pourrait ensuite être animée par la plateforme de mobilité départementale, une fois celle-ci mise en place (voir la fiche action 3.2) ;
- **Identification d'un acteur** chargé de faire une veille régulière sur l'ensemble des dispositifs recensés.

Sur la base de cet outil de mise à disposition de l'information, plusieurs actions de valorisation peuvent être envisagées :

- Déclinaison de cet annuaire en documents d'informations thématiques accessibles, répondant à la démarche Facile A Lire et à Comprendre (FALC). Cette action nécessite l'élaboration d'un véritable programme de travail tel que la définition du périmétrage des informations prioritaires à transcrire et recours à un prestataire (formation à la rédaction FALC ou réalisation de la transcription) ;
- Déclinaison de cet annuaire pour développer des modules de formation spécifiques à la mobilité à des moments particuliers (orientation scolaire, recherche d'emplois, demande de droits, déprise automobile) à destination des prescripteurs et bénéficiaires. Cette action nécessite également l'élaboration d'un véritable programme de travail : périmétrage des formations ; définition du format adéquat ; recours à un prestataire.
- Transfert des informations aux échelles infrarégionales (bassin, EPCI) afin d'alimenter les outils préexistants et d'assurer une information harmonisée sur tous les territoires (cadre à définir).

- Actualisation du travail initié dans le diagnostic PAMS : identification fine des manques en termes de publics, en termes de service ou aide, en termes de capacité d'accueil, ou en termes de couverture géographique (zones blanches) ;
- Concertation et valorisation auprès des acteurs proposant d'autres outils d'information ;
- Valorisation auprès des acteurs de la mobilité solidaire et des publics.

Par ailleurs, France Travail élabore son futur portail régional qui permettra une lisibilité de toutes les aides à destination des usagers, y compris celles liées à la mobilité. Le partenariat spécifique entre les acteurs institutionnels et France Travail pourrait, sous réserve de faisabilité technique et de principe, permettre une interopérabilité avec l'annuaire des mobilités.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES



PARTENAIRES



CIBLES

- Département

- Région
- SMTCO
- AOM
- EPCI
- Opérateurs de mobilité solidaire

- Opérateurs de mobilité solidaire
- Prescripteurs
- Bénéficiaires



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année (2025)

- Réalisation, par le SMTCO, d'une étude de faisabilité pour intégrer un annuaire des services et aides de mobilité solidaire et des aides de mobilité de droit commun sur oise-mobilite.fr.

2

Deuxième année (2026)

- Si le SMTCO peut réaliser l'annuaire des services et aides de mobilité sur le département de l'Oise, un travail partenarial sera réalisé avec HdFM pour assurer l'interopérabilité des deux systèmes. L'ensemble des membres du SMTCO (Région, Département, AOM) seront amenés à contribuer à l'élaboration du référentiel (remontée des informations) ;
- Si le SMTCO peut réaliser l'annuaire des services et aides de mobilité, mise en place et animation par le Département d'une procédure de remontée des informations.

3

Puis chaque année

- Animation de la procédure de remontée d'information ;
- Valorisation du recensement selon les différentes options décrites plus haut.



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources :

- Recensement des financements des copilotes (voir diagnostic) ;
- Recensement à date des dispositifs de mobilité solidaire (voir BDD Région) ;
- Recensement des dispositifs de mobilité solidaire (voir diagnostic) ;
- Outils en ligne recensant les offres de mobilité solidaire : portail France Travail, plateforme de l'inclusion DORA, etc.

Ressources humaines :

- Veille et animation du réseau de référents (estimation : 5 jours par an) ;
- Pilotage de la remontée d'information des dispositifs associatifs (Département – estimation : 8 jours par an) ;
- Remontée d'information et participation au réseau des référents (AOM et opérateurs de la mobilité – estimation : 2 jours par an).



INDICATEURS DE SUIVI

- Suivi des doublons et zones blanches identifiées au fur et à mesure des actualisations du recensement ;
- « Crash tests » en partant d'une situation donnée (définition de personae) afin de s'assurer de la lisibilité et de la disponibilité de l'information et de l'offre ;



ACTIONS LIÉES

- 1.2 Former les acteurs généralistes, primo-accueillants, prescripteurs et les acteurs relais à la mobilité solidaire ;
- 3.2 Mettre en place une plateforme de mobilité départementale, porte d'entrée et centre de ressources.

FICHE ACTION 1.2 – Former les acteurs généralistes, primo-accueillants, prescripteurs et les acteurs relais à la mobilité solidaire

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Les acteurs qui peuvent accueillir les publics vulnérables (prescripteurs, acteurs publics, sociaux) font remonter le sujet de la mobilité comme un facteur principal expliquant isolement, difficulté d'insertion ou d'accès aux services.

Alors qu'ils sont parmi les premiers relais de l'information auprès du grand public et des publics vulnérables en matière de mobilité, ces acteurs ne sont pas des spécialistes de la mobilité et l'offre de transport de droit commun comme les solutions de mobilité solidaire ne sont pas toujours bien connues. Cela peut aussi refléter la difficulté d'informer efficacement sur les offres existantes et de disposer des outils utiles, exhaustifs et actualisés. Par ailleurs, appréhender la complexité des difficultés rencontrées par les publics vulnérables peut être un véritable défi.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Former les acteurs généralistes, primo-accueillants et prescripteurs à la mobilité solidaire consiste à les outiller de manière à ce qu'ils soient en capacité d'accompagner les publics qu'ils rencontrent selon leur degré de besoin d'accompagnement : donner une information de premier niveau, détecter des problématiques de mobilité (notamment socio-économiques et psychologiques), réaliser un pré-diagnostic, adresser un bénéficiaire à une structure d'accompagnement mobilité solidaire (pour un diagnostic individuel approfondi) voire être en capacité de délivrer directement « la bonne » solution (aide financière, solution de transport, etc.).

Les objectifs, et donc le contenu de la formation, doivent être déclinés selon les types d'acteurs ciblés. On peut ainsi distinguer :

- **Les lieux généralistes d'accueil du public (1er niveau)** : mairies, centres sociaux, centres communaux d'action sociale (CCAS), caisse primaire d'assurance maladie (CPAM), Maisons France Services (MFS), Maisons du Conseil départemental, épiceries sociales et solidaires, acteurs de la santé, centres d'accueil CAF et Sécurité Sociale, bureaux de vente de transports en commun, points d'information jeunesse, etc.
 - ▶ Pour ces acteurs, il s'agit de créer une formation de 1er niveau permettant à ces acteurs de donner l'information de base (horaires, réseaux, tarifs). A titre d'exemple, une expérimentation sur la formation des agents de Maisons France Services est en cours dans le département du Nord en partenariat avec HdF Mobilités (formation aux outils PassPass et liens avec les outils déployés par les AOM locales, la Région, et la SNCF notamment). Il est également possible, dans ces formations, de s'appuyer sur des exemples inspirants, qui dispense ce type d'accueil de premier niveau dans une démarche d'« aller-vers » : c'est notamment le cas de la Maison France Services itinérante de la CC Senlis Sud Oise, qui, selon un planning mensuel, se déplace quotidiennement dans un quartier de Senlis ou dans une commune différente de l'intercommunalité, afin que l'information soit disponible au plus près des habitants.

- Les **professionnels de l'accompagnement social** déjà sensibilisés aux enjeux de la mobilité solidaire et rencontrant des publics vulnérables ayant un besoin d'accompagnement personnalisé (2ème niveau) : France Travail, Cap Emploi, missions locales, Maisons départementales des solidarités (MDS), Maison départementale de l'Autonomie (MDA), RH d'entreprises, agences d'intérim, etc.

► Pour ces acteurs, une piste est de s'appuyer sur les acteurs structurants de la mobilité solidaire formant les conseillers mobilité afin de bénéficier de leur expertise (contenu de formations, formateurs). En plus des informations de premier niveau évoquées ci-dessus, cette formation viserait à sensibiliser les participants aux freins (géographiques, psychosociaux, physiques, financiers) à la mobilité des publics vulnérables. De plus, des actions de sensibilisation et formation aux outils de Oise Mobilité pourraient être mises en place par le SMTCO et l'Agence Oise Mobilité pour ces acteurs de 2ème niveau, en étroite relation avec les AOM du territoire concerné afin de mieux faire connaître l'offre de mobilité. Une séquence propre aux solutions de mobilité solidaire du bassin ou du département de l'Oise pourrait être envisagée, avec par exemple une sensibilisation à l'utilisation de l'annuaire qui pourrait être développé par le SMTCO (voir fiche « 1.1 centraliser l'information »). Cette action pourrait être complétée par un webinaire sur les informations mobilité « de base » qui pourrait régulièrement être actualisé afin d'intégrer les nouveautés. Enfin, des exercices pratiques quant à la réalisation d'un diagnostic mobilité permettraient de généraliser cette étape indispensable dans le parcours mobilité des publics très vulnérables. Cette formation pourrait par exemple reprendre les différentes étapes d'un pré-diagnostic mobilité avec pré-identification des freins à la mobilité :

1. Évoquer la situation personnelle du bénéficiaire,
2. Aborder la situation professionnelle du bénéficiaire,
3. Traiter la situation financière du bénéficiaire,
4. Évoquer la mobilité actuelle du bénéficiaire,
5. Proposer des solutions au regard des freins et orienter le bénéficiaire vers un guichet spécialisé.

Cette formation peut être complétée par l'animation de temps d'échange entre acteurs, de manière à actualiser les informations régulièrement auprès des personnes déjà formées.

- Les **professionnels de l'accompagnement à la mobilité (3ème niveau)**, rencontrant des publics orientés sur prescription, ayant des difficultés de mobilité avérées : plateformes de mobilité, porteurs de dispositifs de mobilité solidaire.

Pour ces acteurs, déjà formés aux offres et enjeux de la mobilité solidaire, il s'agira de proposer des formations ciblées selon les besoins (par exemple en cas d'ouverture à un public différent). Ainsi, la plateforme de mobilité locale qui est en cours de développement sur la CC du Plateau Picard, portée par la mission locale, pourrait avoir besoin de la mise à niveau du personnel qui suit déjà des jeunes en mission locale sur les problématiques de mobilité, mais qui verrait son public s'élargir, donnant lieu à des problématiques de mobilité plus diverses. Une expérimentation de ces formations de 3ème niveau avec la mission locale du Plateau Picard pourrait être envisagée dans ce cadre.

Les acteurs évoqués ci-dessus pour illustrer la typologie sont cités à titre indicatif, chaque structure étant susceptible d'être placée dans un niveau supérieur en fonction de sa montée en compétences en matière d'information sur la mobilité. De plus, ces listes d'acteurs ne se veulent pas exhaustives.

Les contenus de formation doivent également être adaptés selon le public visé, notamment :

- Jeunes (missions locales) ;
- PMR / PSH (MDA) ;
- Demandeurs d'emplois (France Travail) ;
- Ménages précaires (centres sociaux, CCAS, CPAM) ;
- Séniors (MDS) ;
- Publics « hors statut » pouvant être concernés par des difficultés « invisibles » liées à la mobilité (MDS, Maisons France Services...).



NATURE DE L'ACTION

- ☐ Animation
- ☐ Communication
- ☐ Concertation
- ☐ Etude
- ☐ Expérimentation

- ☐ Fonctionnement
- ☒ Formation
- ☐ Ingénierie
- ☐ Investissement



PILOTES

- Région
- Département



PARTENAIRES

- Etat
- Région
- Département
- AOM
- EPCI
- Communes
- Associations
- AFPA
- Plateformes de mobilité
- SMTCO
- Structures d'insertion comprenant des conseillers en insertion professionnelle (EI, ETTI, IAE, etc.)
- Lieux d'accueil existants type Maisons France Services



CIBLES

- Acteurs de 1^{er} niveau
- Acteurs de 2^{ème} niveau
- Acteurs de 3^{ème} niveau



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Elaboration de la formation (2025)

- Constitution de la liste d'acteurs à cibler ;
- Recensement des ressources utiles préexistantes ;
- Élaboration du programme de formation (contenu, format, outils) ;
- Identification du financement ;
- Communication interne et recrutement des formateurs.

2

Dès septembre 2025

- Communication externe et animation des premières formations ;

3

Chaque année

- Reconduction chaque année dans une démarche d'amélioration continue.



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources :

- Premier niveau :
 - Guides, sites web des plateformes de mobilité solidaire
- Le système d'information voyageur multimodal Oise Mobilité, également disponible comme application mobile, et éventuellement complété par un annuaire des services et aides de mobilité solidaire dans un second temps
- Deuxième niveau :
 - Formations existantes en conseil en mobilité ;
 - Module pré-diagnostic formation Conseiller en Insertion Professionnel (CIP).

Eléments financiers :

- Formation gratuite pour les participants ;
- Estimation du coût pour une journée de formation (préparation et animation) : 3000 € HT ;
- Estimation du coût pour un webinaire de 2h (préparation et animation) : 2000 € HT.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de campagnes de formation initiées via la gouvernance du PAMS en précisant les publics-cibles (exemple : les agents des maisons France Services, des antennes régionales, etc.)



ACTIONS LIÉES

- 1.1 Centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire pour mieux comprendre l'existant et identifier les zones blanches et les besoins ;
- 3.1 Déployer une offre socle de mobilité solidaire maillant tout le bassin.

FICHE ACTION 1.3 – Intégrer la mobilité au sein des dispositifs à destination des demandeurs d'emploi et des stagiaires de la formation professionnelle

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Selon une étude du Laboratoire de la Mobilité inclusive, près d'un Français sur quatre déclare avoir déjà renoncé à un travail ou une formation faute de moyen de transport pour se déplacer. Ils sont plus d'un sur deux à le déclarer chez les personnes les plus fragiles financièrement. La mobilité est donc un frein assurément prégnant à l'accès à l'emploi ou à une formation.

Par ailleurs, dans le cadre de sa compétence en matière de formation professionnelle, la Région Hauts-de-France a lancé un nouveau service public régional de formation « S'engager vers l'emploi 2023-2027 », sous forme de SIEG (Service d'Intérêt Economique Général) sur les 28 arrondissements composant le territoire régional.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Le dispositif « S'engager vers l'emploi 2023-2027 » vise à accompagner vers l'emploi ou vers des formations qualifiantes les personnes connaissant différents freins d'accès à l'emploi. Le public concerné est constitué de demandeurs d'emploi jeunes et adultes, prioritairement dépourvus de diplôme et rencontrant des difficultés d'apprentissage ou d'insertion, afin de leur permettre de bénéficier, à titre gratuit, d'un parcours individualisé comportant un accompagnement à caractère pédagogique, social et professionnel.

Ce dispositif porte un regard particulièrement attentif à la mobilité sous deux angles essentiellement :

- d'une part, dans le cadre de la contractualisation avec les organismes de formation, le lieu de formation est finement précisé à la ville. Ainsi, les difficultés de déplacements sont prises en compte à l'origine du montage du projet de formation : le lieu de déroulement de la formation est préalablement défini afin de réduire les abandons ou l'absentéisme, et de soutenir une offre au plus près des bénéficiaires.
- d'autre part, lors du sas de positionnement qui permet de déterminer le parcours de formation adapté aux besoins du stagiaire, les organismes de formation¹ opèrent un diagnostic qui doit mettre au jour, entre autres questionnements, les problématiques liées à la mobilité, ou à la perception qu'ont les bénéficiaires sur leur mobilité.

Par ailleurs, dans le cadre de l'obligation de service public « Coopération-Partenariat », les organismes de formation sont enjoins à mener des partenariats qui diversifient leurs sources de prescripteurs, qui les acculturent à leur environnement territorial et qui les encouragent à mener des coopérations actives avec d'autres acteurs de l'insertion et de l'emploi. Ainsi, après une analyse de leurs besoins (issue d'un questionnaire qui leur sera transmis en amont), sera proposé aux organismes de formation de travailler avec les structures proposant de l'accompagnement individualisé aux personnes éloignées de l'emploi et de la formation, afin d'établir un programme d'intervention et à terme avec la plateforme de mobilité départementale qui coordonnera ces structures.

L'annuaire de recensement des aides et dispositifs de mobilité réalisé potentiellement par le SMTCO viendra en appui de cette coopération, pour offrir aux prescripteurs une vision exhaustive du champ des possibles.

¹ Cartographie des organismes de formation présents sur le bassin Est de l'Oise

Enfin, il conviendrait que la mobilité continue à être prise en compte et valorisée au sein du prochain dispositif de formation à partir de 2027.

Accompagnement des bénéficiaires du RSA par les Départements

A travers l'outil *Ouiform*, le Département de l'Oise peut positionner et suivre les allocataires du RSA sur des formations à l'échelle nationale. L'outil ne prend pas en compte les problématiques de mobilité mais l'accompagnement de l'utilisateur par un référent peut être l'occasion de travailler ce sujet, en faisant le lien avec les offres de mobilité solidaire du bassin, en particulier les maisons de la mobilité.

Accompagnement des demandeurs d'emploi par France Travail

France Travail a mis en place une prestation « Bilan-accompagnement mobilité », destinée à accompagner des demandeurs d'emploi vers une mobilité géographique plus autonome, en levant leurs freins à la mobilité et en faisant notamment prendre conscience aux bénéficiaires qu'il existe d'autres solutions que la voiture et l'obtention du permis de conduire. Il s'agit d'un parcours individualisé d'une durée de 3 mois, pouvant être complété par des ateliers en groupe.

La mobilité est également évaluée dans le cadre d'autres dispositifs de France Travail. C'est le cas notamment du dispositif « Prépa Compétences » qui permet aux publics éloignés de l'emploi et de l'accès à la formation, ayant besoin de renforcer leurs compétences, de découvrir des métiers et de trouver la bonne offre de formation en une trentaine de jours maximum.



NATURE DE L'ACTION

- ☒ Animation
- ☐ Communication
- ☐ Concertation
- ☐ Etude
- ☐ Expérimentation

- ☐ Fonctionnement
- ☒ Formation
- ☐ Ingénierie
- ☐ Investissement



PILOTES

- Région
- Département
- France Travail



PARTENAIRES

- Organismes de formation



CIBLES

Le public éligible :

- Les personnes en recherche d'emploi majeures, inscrites ou non à France Travail
- Les salariés en contrat aidé
- Les salariés à temps partiel (durée inférieure à 24 heures par semaine)
- Les personnes en Préparation partagée d'éducation de l'enfant (PréParE) à temps plein et privées d'emploi
- « Les personnels en reconversion professionnelle », les sportifs de la région Hauts-de-France



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

- Pour la Région dispositif « S'engager vers l'emploi 2023-2027 »



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

- Cahier des charges du dispositif « S'engager vers l'emploi 2023-2027 »
- Annuaire de recensement des aides et dispositifs de mobilité solidaire (action 1.1)



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de bénéficiaires formés dans le cadre du dispositif « S'engager vers l'emploi 2023-2027 »
- Nombre d'organismes de formation mobilisés dans le partenariat



ACTIONS LIÉES

- 1.1 Centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire pour mieux comprendre l'existant et identifier les zones blanches et les besoins ;
- 3.2 Mettre en place une plateforme de mobilité, porte d'entrée et centre de ressources.

FICHE ACTION 1.4 – Développer, faire connaître et coordonner territorialement les dispositifs d'aide aux changements de comportement

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

L'une des priorités de la LOM est d'accompagner, voire d'initier les changements de comportements. Il existe déjà de multiples dispositifs qui mettent en valeur les alternatives à l'autosolisme auprès des entreprises, des écoles, des administrations, etc.

Nous constatons néanmoins que ces dispositifs ne sont pas toujours connus de la part des différentes structures cibles, ou qu'elles ne perçoivent pas le bénéfice qu'elles pourraient tirer de ces démarches.

Les acteurs du territoire évoquent régulièrement le fait que la multiplicité des dispositifs peut nuire à la lisibilité des actions.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Au travers de cette action, il est proposé de distinguer les opérations de sensibilisation et d'incitation au changement des pratiques de mobilité en fonction des différentes catégories de publics qu'elles visent : les jeunes, les entreprises et leurs employés, le grand public. Le principe général est d'en faire la publicité et d'accompagner leur montée en puissance. En particulier, le fonctionnement et les résultats de ces dispositifs peuvent être partagés dans le cadre de la gouvernance des PAMS et peuvent intéresser et permettre de raccrocher à ces travaux de nouveaux partenaires, usagers ou bénéficiaires, employeurs, etc.

Concernant le public des scolaires et des jeunes, plusieurs dispositifs peuvent être mis en exergue et développés sur le territoire à l'image de ceux détaillés dans la fiche action 3.4 relative à la mobilité des jeunes :

- challenges de l'écomobilité scolaires, des collèges et des lycées, organisés par le Centre ressources régional en écomobilité (CREM) ;
- les plans de déplacements des établissements scolaires (PDES) ;
- le dispositif Savoir Rouler à Vélo.

Les dispositifs à destination des entreprises

Des dispositifs à destination des entreprises sont également proposés, ou imposés. La LOM demande notamment aux entreprises de plus de 50 salariés travaillant sur un même site d'insérer dans les Négociations salariales Annuelles Obligatoires (NAO) avec les partenaires sociaux un volet mobilités. A défaut, l'élaboration d'un Plan de Mobilité Employeur (PDMe) s'impose.

Il existe un intérêt fort à associer les entreprises aux travaux sur la mobilité, d'autant plus que certaines d'entre elles sont sujettes au versement mobilité (VM) et peuvent ainsi prétendre légitimement à des services bénéficiant à leurs salariés. Toutefois, force est de constater qu'il est difficile de les mobiliser, par exemple lors des journées-ateliers PAMS ou encore à l'occasion des comités des partenaires de la mobilité que doit organiser chaque AOM.

- Les plans de mobilité employeur (PDMe)

Certains employeurs peuvent méconnaître leurs obligations ; ce qui implique une moindre sensibilisation des salariés aux solutions alternatives de mobilité. Il est d'ailleurs difficile d'établir un recensement des entreprises qui ont réalisé cet exercice. A court terme, l'objectif est d'avoir une visibilité maximale sur les plans de mobilité employeur mis en place sur les territoires, et d'envisager des sensibilisations des entreprises qui ne se seraient pas encore engagées dans cette démarche.

- Le Challenge de la mobilité Hauts-de-France (employeurs)

Le challenge de la mobilité Hauts-de-France, dont le slogan est « Au travail, j'y vais autrement », est organisé chaque année durant la semaine européenne de la mobilité. Il vise en particulier à promouvoir les modes de transports alternatifs à la voiture individuelle pour les salariés dans le cadre de leurs trajets domicile-travail.

Il est organisé par la CCI Hauts-de-France (avec l'appui du réseau des CCI territoriales de la région), Réseau Alliances – Déclic Mobilités, en partenariat avec la Direction Régionale Hauts-de-France de l'ADEME, le Conseil régional Hauts-de-France, Hauts-de-France Mobilités, la Métropole Européenne de Lille, SNCF Mobilités Hauts-de-France et le Conseil départemental du Nord.

Ce challenge concerne tous les employeurs (publics, privés, associations...), quels que soient leur taille ou leur localisation. En 2023, 228 établissements ont participé à ce challenge au niveau régional. L'objectif sera d'augmenter significativement le nombre d'établissements participant à ce challenge et de renforcer la sensibilisation des différents acteurs locaux, notamment lors du club de la mobilité solidaire.

Enfin, d'autres dispositifs sont destinés à l'ensemble de la population.

Les dispositifs destinés à l'ensemble de la population :

- Le Défi régional Pass Pass covoiturage

Ce défi vise à récompenser les habitants des Hauts-de-France qui pratiquent le covoiturage ou qui souhaitent le découvrir. Pendant une semaine, chacun est invité à partager sa voiture ou laisser sa voiture au garage pour rejoindre celle d'un autre, former un équipage pour aller au travail, pour aller étudier ou pour ses loisirs. Outre la valorisation du covoiturage globalement, ce défi permet de communiquer davantage sur la plateforme passpasscovoiturage.fr.

Une sensibilisation lors du club de la mobilité solidaire sera effectuée, avec l'ambition de créer une émulation territoriale. Aujourd'hui, cette plateforme de mise en relation proposée par le syndicat mixte de coordination Hauts-de-France Mobilités est de manière générale assez méconnue sur le bassin Est de l'Oise.

- La Semaine Européenne de la mobilité

Cet événement européen a pour objectif d'inciter la population à utiliser des modes de déplacements plus durables. Cette séquence forte de l'année permet aux collectivités et aux citoyens d'organiser des événements promouvant des modes de déplacements respectueux de l'environnement. C'est également l'occasion pour les collectivités de faire connaître les actions et activités qu'elles entreprennent dans le domaine.

Au niveau régional, le CREM répertorie l'ensemble des actions sur les Hauts-de-France. Il est proposé d'avoir également un recensement au niveau des bassins de mobilité afin de promouvoir davantage des dynamiques territoriales.

Les rencontres du club de la mobilité solidaire seront aussi l'occasion de mettre en exergue des actions innovantes initiées lors de cette semaine européenne de la mobilité ; actions qui pourraient avoir vocation à se dupliquer sur les territoires voisins.

- Mai à Vélo

Il s'agit d'un événement sur un mois, porté par l'Association de Promotion et d'Identification des Cycles de la mobilité Active (APIC). L'objectif est de multiplier les événements pour encourager la pratique du vélo.

Il conviendra de valoriser ces différentes initiatives à l'échelle du bassin de mobilité. On peut imaginer notamment utiliser le challenge « Mai à Vélo » avec l'application *Geovelo* pour créer des dynamiques territoriales et augmenter significativement le nombre de structures participantes.

Une multiplication des initiatives à faire connaître et à coordonner territorialement

Cette liste des initiatives visant à changer les comportements de mobilité est loin d'être exhaustive.

Ces nombreux dispositifs ne sont pas toujours connus des différents publics cibles. Aussi, il est proposé que le club de la mobilité solidaire à l'échelle du bassin de mobilité puisse communiquer sur la totalité de ces challenges ou dispositifs d'incitation au changement de comportement. Ce lieu d'échange permettra de sensibiliser les différents partenaires et d'insuffler des dynamiques territoriales pour les différents dispositifs. Des coordinations entre les différents dispositifs pourraient également s'opérer dans le cadre de ce club.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- CREM



PARTENAIRES

- Région
- Département
- AOM et EPCI
- CCI (Hauts-de-France et réseau)
- Réseau Alliances / Déclic Mobilités
- ADEME
- SMTCO
- HdFM
- Opérateurs de transport et de mobilité
- Associations



CIBLES

- Employeurs
- Publics de la mobilité solidaire et grand public en général



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

- Un point sur ces dispositifs pourrait être proposé dès les premiers comités de pilotage ou rencontres du club de la mobilité solidaire



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

- L'ensemble des dispositifs présentés dans la fiche, complétés des dispositifs restant à identifier au plan local



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'entreprises participant au challenge de la mobilité (Source : CCI Hauts-de-France) ;
- Nombre de participants au défi Pass Pass Covoiturage (Source : HdFM).



ACTIONS LIÉES

- 3.4 Favoriser la mobilité des jeunes ;
- 2.1 Définir la gouvernance et installer une revue de projets pour le PAMS.

FICHE ACTION 2.1 – Définir la gouvernance et installer une revue de projets pour le PAMS

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Le pilotage actuel de la mobilité solidaire est en cours de préfiguration pour une gouvernance future. L'élaboration des Plans d'Action pour la Mobilité Solidaire (PAMS) pour 2023-2024 est réalisée en copilotage par la Région, le Département de l'Oise et le Commissariat à la Lutte contre la Pauvreté, en concertation avec des acteurs tels que les syndicats mixtes SRU, les AOM... L'écosystème actuel est complexe avec notamment des difficultés de lisibilité de l'offre et des aides, ainsi que de coordination. Il est essentiel de maintenir une "communauté" de la mobilité solidaire et d'intégrer divers collèges d'acteurs, pour approfondir certaines thématiques comme le logement, l'emploi et la formation. Enfin, les modèles économiques de la mobilité solidaire nécessitent une simplification, une mutualisation et une pérennisation des moyens engagés.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

La mise en œuvre du PAMS impliquant des acteurs et des responsabilités diverses, en appui sur un écosystème complexe, il est proposé la mise en place d'une gouvernance ad hoc à l'échelle du bassin et à l'échelle régionale.

A l'échelle du bassin, la gouvernance du PAMS est constituée d'un comité de pilotage annuel, le comité de bassin, et d'un club de la mobilité solidaire annuel a minima, organisés par le trinôme Etat, Région et Département.

Le comité de pilotage :

- fait le point sur l'état d'avancement du PAMS ;
- fait l'état d'avancement de la mise en place de la plateforme départementale ;
- fixe les objectifs et le programme annuel au titre du PAMS du bassin : priorités, pilotage, échéances ;
- mesure les effets des actions mises en œuvre en vue de les reconduire ou de les faire évoluer ;
- précise les publics et territoires cibles pour les formations à la mobilité ;
- anime une revue de projets en examinant en particulier le financement des actions prioritaires.

Composition : Etat, Région, Département, AOM et les communautés de communes où la Région est AOM de substitution, HdFM, SMTCO, France Travail, CAF, DREETS, DREAL ;

En fonction de l'ordre du jour, d'autres partenaires pourront être invités : représentants de l'Education Nationale, sous-préfectures, ARS, ADIL, AFPA, fédérations de métiers en tension, etc. ;

Club de la mobilité solidaire :

- Soutient et suit la mise en œuvre des actions prioritaires validées en comité de pilotage ;
- Recense les besoins et les demandes de ses membres au regard des remontées de terrain ;
- Propose des retours d'expériences ;
- Formule des demandes à l'attention du comité de pilotage ;
- Coordonne les actions qui nécessitent une mutualisation (ex : un garage solidaire sur plusieurs AOM/EPCI) ;
- Organise des échanges sur des sujets spécifiques en fonction des besoins

Composition : structures membres du Comité de pilotage, structures membres des COTECH déjà réunis dans la démarche d'élaboration du PAMS et autres acteurs mobilisés lors des journées-ateliers PAMS en associant davantage les employeurs, les habitants et les usagers.

A l'échelle régionale, comme pour les contrats opérationnels de mobilité (COM), l'ensemble des PAMS fera l'objet d'un suivi annuel synthétique dans le cadre du comité régional des partenaires. L'avancement respectif des différents PAMS pourra y être présenté, ainsi que les principales actions prévues pour l'année à suivre. De même, chaque autorité organisatrice de la mobilité, au sein de ses comités des partenaires, est invitée à présenter un état d'avancement du PAMS.

Par ailleurs, il est proposé qu'un point soit régulièrement réalisé sur les actions mises en place à l'échelle du bassin de mobilité Est de l'Oise dans les différents Comités d'emploi (ex SPEL) qui sont copilotés par l'Etat et la Région, (à la demande des Comités d'emploi ou a minima tous les 3 ans). L'objectif sera notamment de porter à connaissance des acteurs de l'Emploi l'ensemble des dispositifs pouvant faciliter l'accès ou le retour à l'emploi.



NATURE DE L'ACTION

- ☒ Animation
- ☐ Communication
- ☒ Concertation
- ☐ Etude
- ☐ Expérimentation

- ☐ Fonctionnement
- ☐ Formation
- ☐ Ingénierie
- ☐ Investissement



PILOTES



COMITÉ DE PILOTAGE



CLUB DE LA MOBILITE SOLIDAIRE

- Etat - Région - Département	- Etat (Lutte contre la pauvreté) - Région - Département - AOM et Communautés de communes où la Région est AOM par substitution - Hauts-de-France Mobilités - SMTCO - France Travail - CAF - ARS - DREETS - DREAL - En fonction de l'ordre du jour, d'autres partenaires pourront être invités : Education Nationale, sous-préfectures, ARS, ADIL, AFPA, fédérations de métiers en tension, etc	- Structures membres du comité de pilotage - CAF - Maisons Départementales de l'Autonomie - Unions départementales des Missions Locales / Maisons de l'emploi et de la formation (AREFIE) - UDCCAS - URIOPSS - Plateformes et opérateurs de mobilité solidaires - Opérateurs de transport - Cellule France Mobilités - Gestionnaires de Pôles d'échange - Acteurs santé - Acteurs handicap - Associations locales - Représentants d'employeurs - Représentants d'habitants/usagers
---	--	--



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

- Premier comité de pilotage du PAMS Est de l'Oise ;
- Première rencontre du club de la mobilité solidaire du PAMS Est de l'Oise

2

Chaque année

- 1 comité de pilotage ;
- 1 club de la mobilité solidaire a minima, ou plus, de manière à maintenir la dynamique insufflée lors de l'élaboration du PAMS.



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

- Conditions de réussite :
 - Coordination et animation (invitations, logistique, élaboration ordre du jour, compte-rendu...) ;
 - Préparation en amont des ordres du jour et des documents associés : implication des services de l'Etat, Région, Département et des AOM ;
- Propositions de salles par les acteurs locaux.



INDICATEURS DE SUIVI

- Tenue annuelle du comité de pilotage et du club de la mobilité solidaire



ACTIONS LIÉES

De manière générale, toutes les actions du PAMS en fonction des priorités retenues chaque année.

Plus particulièrement :

- 1.1 Centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire pour mieux comprendre l'existant et identifier les zones blanches et les besoins ;
- 1.2 Former les acteurs généralistes, primo-accueillants, prescripteurs et les acteurs relais à la mobilité solidaire ;
- 2.2 Mettre en place un référentiel de suivi des actions du PAMS ;
- 3.2 Mettre en place une plateforme de mobilité, porte d'entrée et centre de ressources.

FICHE ACTION 2.2 – Mettre en place un référentiel de suivi des actions du PAMS

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Les acteurs concertés à l'échelle du bassin ou de la région relèvent soit un manque d'évaluation des dispositifs financés et initiés, soit une difficulté à harmoniser les méthodes et indicateurs d'évaluation. De fait, la grande diversité des dispositifs de mobilité solidaire, de leurs porteurs, de leur nature et de leur format, implique une grande hétérogénéité dans les pratiques de suivi et d'évaluation. Cela peut avoir pour conséquence des manques d'efficacité et d'optimisation (doublons, non identification de saturation de capacités d'accueil, financements par projets et non par structures, etc.).

D'autres problématiques ont également été pointées, en particulier celle de l'efficacité de certains financements. Face à ces constats, le PAMS apparaît comme une opportunité de mener un suivi global et harmonisé de l'ensemble des actions menées sur la mobilité solidaire.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Cette action a un double objectif : évaluer, d'une part, certains dispositifs avant d'envisager leur pérennisation ou de les dupliquer sur d'autres territoires et, d'autre part, mettre en place un référentiel de suivi du PAMS.

S'agissant du premier objectif, il reviendra au comité de pilotage du PAMS d'identifier le cas échéant les services à évaluer et de lancer les études correspondantes. A noter que le club de la mobilité solidaire pourra être mis à contribution pour évaluer certains dispositifs ou il pourra signaler au comité de pilotage d'autres dispositifs qui mériteraient d'être examinés. Sans parler d'audit ou d'évaluation, il conviendra autant que possible de partager des retours d'expérience lors des rencontres du club de la mobilité solidaire.

Afin de répondre au second objectif, il s'agira d'établir un tableau de bord de suivi du PAMS à deux niveaux :

- Tout d'abord à l'échelle de chaque action en retenant un ou deux indicateurs permettant de mesurer sa réalisation ;
- Ensuite à l'échelle du PAMS afin d'évaluer globalement sa mise en œuvre et son efficience ;
- Des représentations sous forme de radars pourront être utilisées pour représenter des indicateurs de contexte (part des différents publics dans la population totale du bassin, revenu médian, IDH, taux de motorisation, etc.) comme des indicateurs de résultats (nombre de dispositifs accessibles aux seniors, nombre de personnes accompagnées par les maisons de mobilité, etc.).

Le tableau de bord proposera pour chaque indicateur un processus d'alimentation annuel, en visant la simplicité et l'efficacité. Il est en effet primordial de s'assurer que le processus d'alimentation des indicateurs est appropriable et réaliste pour les acteurs mobilisés.

A partir de ce référentiel, un bilan annuel de suivi sera réalisé dans le cadre du comité de suivi du PAMS.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Etat
- Région
- Département



PARTENAIRES

- Membres du comité de pilotage



CIBLES

- Opérateurs et pourvoyeurs d'aide de mobilité solidaire
- Elus des différentes échelles (régionale, départementale, locale)



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année (2025)

- Elaboration du référentiel d'évaluation et du process de reporting.

2

Chaque année dès 2025

- Alimentation des indicateurs ;
- Réalisation du bilan annuel et présentation en comité de suivi du PAMS.



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

- Des exemples de référentiels d'évaluation provenant d'autres politiques publiques.



INDICATEURS DE SUIVI

- Existence du référentiel de suivi (tableau de bord) (Oui / Non).



ACTIONS LIÉES

- l'ensemble des fiches actions est concerné.

FICHE ACTION 2.3 – Savoir mobiliser les leviers de financement pour développer des projets, notamment dans les territoires ruraux

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

De nombreuses sources de financement sont potentiellement mobilisables pour accompagner les projets de mobilité. Sans viser l'exhaustivité, on peut citer quelques acteurs majeurs proposant des dispositifs d'accompagnement pouvant couvrir des actions dans le champ de la mobilité solidaire : Union Européenne (FEDER...), l'Etat, Etablissements publics (ADEME, CEREMA...), Banque des Territoires, la Région, les Départements, certains EPCI...

Les territoires font le constat que certains publics ou zones ne bénéficient pas de solutions adaptées et ils souhaiteraient proposer des réponses à ces problématiques. Les acteurs, et notamment les AOM, sont alors confrontés à la problématique du financement de leurs projets de mobilité car il est difficile aujourd'hui d'avoir une vision claire des sources de financements existantes. En effet, entre les appels à projets, les demandes de subventions, les dispositifs d'expérimentations..., il est nécessaire d'avoir une ingénierie importante pour savoir quels financements solliciter pour développer un projet. De plus, les modalités des dispositifs d'aide correspondants peuvent évoluer chaque année.

Cette problématique est d'autant plus importante dans les territoires ruraux où les EPCI ont pris la compétence mobilité récemment, avec moins d'antériorité dans le domaine et moins de personnel consacré à cette question des déplacements et des transports.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Depuis 2019, la Cellule Régionale France Mobilités Hauts-de-France accompagne les collectivités pour améliorer la mobilité du quotidien essentiellement dans les territoires peu denses. Ainsi, les acteurs territoriaux du CEREMA, de l'ADEME, de la DREAL, de la Banque des territoires, et de l'Agence nationale de la cohésion des territoires, combinent leurs compétences au sein de la cellule France Mobilités Hauts-de-France, avec comme partenaire associé la Région Hauts-de-France.

En proposant un service gratuit d'information, de conseil et d'ingénierie à destination des collectivités, des territoires ruraux, petites et moyennes villes et espaces périurbains des agglomérations, la cellule France Mobilités contribue à éclairer les décisions et rendre possible la mise en œuvre des projets de mobilité. En 2024, la Cellule France Mobilités Hauts-de-France vient de mettre en place SOS Mobilités Hauts-de-France, pour guider les collectivités dans l'élaboration des projets de mobilités en zones peu denses : <https://sos-mobilites-hdf.recoconseil.fr/>.

Le premier niveau d'accompagnement que constitue ce dispositif permet à un EPCI d'être orienté soit vers une solution technique auprès de l'un des partenaires de la cellule, soit vers une possibilité de financement. Avec cette formalisation du processus d'accompagnement des collectivités dans le montage de projets de mobilité, l'objectif est de lever de nombreux blocages, notamment financiers.

La Cellule France Mobilités Hauts-de-France travaille actuellement sur les modalités de diffusion de l'information auprès des collectivités (mails, webinaires, flyers, etc.). On peut d'ores et déjà retrouver le cycle de webinaires sur sa page régionale : <https://www.francemobilites.fr/regions/hauts-france>.

Par ailleurs, l'ensemble des dispositifs d'aides (financements et ingénierie) pour les projets, expérimentations et innovation dans les mobilités sont répertoriés par France Mobilités et son espace « Aides-territoires » qui permet de réaliser une veille territorialisée et thématique des aides financières possibles et de paramétrer des alertes personnalisées pour bénéficier d'une veille automatisée sur les nouveaux dispositifs. Les acteurs portant des dispositifs de financement doivent d'ailleurs veiller à ce que ces informations soient à jour sur la plateforme : <https://aides-territoires.beta.gouv.fr/portails/francemobilités>.

Le Syndicat mixte des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO) joue également un rôle important dans l'accompagnement des « nouvelles » AOM. Depuis la prise de compétence de ces nouvelles AOM, le SMTCO accompagne ces structures pour s'approprier au mieux la compétence mobilité, et notamment aider à connaître les différentes modalités de financement pour créer un projet.

La conférence des financeurs pourra également coordonner les financements sur les nouveaux projets, identifier les actions prioritaires sur les territoires.

Enfin, le levier du mécénat est également une perspective à activer, via la Fondation d'entreprises par exemple.

Le Club de la mobilité solidaire sera l'occasion de communiquer sur les différentes aides mobilisables dans le cadre de projets de mobilité solidaire.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Cellule France Mobilités (CEREMA, ADEME, DREAL, Banque des territoires et Agence nationale de la cohésion des territoires)
- Région
- Agence nationale de la cohésion des territoires



PARTENAIRES

- Département de l'Oise
- AOM
- SMTCO



CIBLES

- AOM, notamment dans les territoires plus ruraux
- L'ensemble des acteurs souhaitant monter un projet de mobilité, et notamment solidaire



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Juin 2024

- L'outil SOS Mobilités Hauts de France a été mis en place en juin 2024.

2

2025

- La conférence des financeurs devrait se mettre en place au plus tard en 2025.



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

- Les ressources actuelles des différentes structures pilotes ou partenaires.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de sollicitations des acteurs du bassin Est de l'Oise sur SOS Mobilités Hauts-de-France.



ACTIONS LIÉES

- Centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire pour mieux comprendre l'existant et identifier les zones blanches et les besoins ;
- COM Fiche action n°3 Faciliter le retour d'expérience et l'accompagnement des maîtres d'ouvrage.

FICHE ACTION 3.1 – Déployer une offre socle de mobilité solidaire maillant tout le bassin

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Offre de droit commun : malgré un réseau ferroviaire plutôt dense, un certain nombre de lignes de cars interurbains et des réseaux de transports en commun desservant les principales villes du bassin (Creil, Compiègne, Senlis...), cette offre est inégalement répartie sur le territoire et souvent en inadéquation avec les besoins des publics vulnérables (horaires, coupures de trajet, freins psychosociaux, gestion du premier/dernier kilomètre, etc.). Néanmoins elle reste pertinente pour de nombreux publics.

Diagnostic et accompagnement : le bassin est bien couvert mais par des offres très restreintes, qui concernent exclusivement les personnes en insertion et recherche d'emploi et les jeunes. De plus, l'accessibilité géographique inégale et des capacités d'accueil réduites en comparaison du volume potentiel de personnes à accompagner appuient ce constat.

Transport solidaire : de nombreux services existent, permettant une bonne couverture territoriale, mais ils restent très hétérogènes. TIVA permet notamment de mailler l'ensemble du département de l'Oise mais ne s'adresse qu'aux PMR/PSH et son périmètre ne couvre pas l'exhaustivité de la demande émanant de la population en situation de handicap dans sa diversité. De nombreux freins d'accessibilité ont été observés : manque d'information et de visibilité, fréquences et amplitudes horaires, capacités de prise en charge limitées, frontières territoriales.

Location, achat, réparation : quatre EPCI du bassin (CC du Pays des Sources, CC des Deux Vallées, CC des Lisières de l'Oise et CC de l'Aire Cantilienne) ne proposent aucune offre de ce type. Les autres EPCI, en revanche, sont plutôt bien dotées, qu'il s'agisse de la location de vélos pour les jeunes en insertion ou de voitures pour les BRSA et demandeurs d'emploi. De plus, le bassin dispose d'un maillage important de garages solidaires ou proposant des programmes solidaires (Renault, Norauto), mais ils se trouvent saturés par une demande importante.

Couverture géographique (situation début 2024)

- Diagnostic et accompagnement mobilité : couverture du bassin uniquement pour les demandeurs d'emploi et les jeunes, absence d'offre pour les autres publics ;
- Transport solidaire : couverture complète du bassin par le Transport Oisien en Véhicule Adapté (TIVA), d'autres offres maillent chaque EPCI exceptés la CC Senlis Sud Oise, la CC du Pays de Valois et la CC des Deux Vallées ;
- Location sociale de véhicules : la plupart des intercommunalités sont couvertes sauf la CC du Pays Noyonnais, la CC de l'Aire Cantilienne, la CC des Lisières de l'Oise, la CC du Pays des Sources et la CC des Deux Vallées ;
- Réparation et achat solidaires : le constat est équivalent à celui de la location sociale, bien que le Noyonnais soit ici couvert concernant les allocataires du RSA et que la CC de la Plaine d'Estrées et la CC du Plateau Picard ne le soient pas.

Publics vulnérables pris en charge en date de début 2024

Les demandeurs d'emploi et personnes en insertion sont la catégorie de public la mieux prise en charge à l'échelle de l'Est de l'Oise, notamment concernant les diagnostics/accompagnements mobilité et les offres de location, achats et réparations solidaires. Les PMR/PSH sont aussi bien représentées grâce à TIVA, les bénéficiaires des minimas-sociaux et les jeunes dans une moindre mesure.

Publics vulnérables non pris en charge à date de début 2024

Aucun public n'est pris en charge pour les diagnostics et accompagnements en dehors des demandeurs d'emploi (et des jeunes dans le Clermontois et sur le Plateau Picard). Les locations, achats et réparations solidaires ne concernent quasiment que les demandeurs d'emploi et les bénéficiaires des minimas sociaux. Les seniors, habitants des territoires ruraux et QPV peu desservis et les jeunes (en dehors du Plateau Picard et du Clermontois) ne sont que très peu pris en compte dans la mobilité solidaire sur le bassin Est de l'Oise.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

L'objectif de cette action est de proposer un maillage adapté et équitable des offres et services de mobilité solidaire à l'échelle de l'ensemble du bassin en visant une ouverture progressive à de plus nombreux territoires et publics.

Dans ce cadre, il est proposé de valoriser, maintenir et le cas échéant développer une offre dite « socle » de mobilité solidaire, appuyée sur des lieux d'accompagnement dédiés à la prise en charge d'un ensemble de publics vulnérables sur le bassin. L'offre socle et les lieux d'accompagnement sont dédiés à la prise en charge d'un ensemble de publics vulnérables sur le bassin. Les définitions ci-après pourront guider les stratégies de soutien aux structures, qui devront répondre à ce nouveau référentiel.

L'offre socle

Inspirée de l'étude *Mobilité solidaire* à vocation d'insertion professionnelle réalisée par le CEREMA pour le Préfet de la région Pays de la Loire, la notion d'offre socle consiste en l'identification de l'ensemble des services de mobilité « de base » à même de répondre aux besoins particuliers des publics vulnérables sur un territoire.

Dans le cadre du PAMS, l'offre socle est déclinée en 6 types de services :

- Le diagnostic mobilité individuel, première étape d'un parcours d'accompagnement visant à la fois une meilleure autonomie en mobilité et l'accès à des solutions de transport, en lien avec le projet social ou professionnel de la personne ;
- L'accompagnement mobilité, qui vise à doter les bénéficiaires de compétences nécessaires : lecture de carte, utilisation des transports en commun, apprentissage du vélo, formation au code de la route et au permis de conduire, etc. ;
- La mise à disposition ou location sociale de véhicules : vélo, vélo à assistance électrique, deux-roues motorisé, voiture sans permis, voiture avec permis – pour les bénéficiaires les plus autonomes ;
- Le transport solidaire : covoiturage solidaire, transport à la demande, transport d'utilité sociale – pour les bénéficiaires les moins autonomes ;
- L'accès pérenne à tarif social à un véhicule : achat, réparation – entretien ;
- L'accès à une aide financière en fonction du profil de la personne, par exemple pour financer le permis de conduire.

Les lieux d'accompagnement en matière de mobilité solidaire

Ils doivent pouvoir proposer a minima et au préalable de tout autre action, un premier accueil dédié au diagnostic des besoins en mobilité de l'utilisateur. Pourront être proposés ensuite des services ou des aides à la mobilité adaptés tels que du coaching individuel, des ateliers collectifs, du micro-crédit, une orientation vers des garages solidaires et auto-écoles sociales, du transport solidaire, de la location/achat/réparation, etc.).

Ces lieux d'accompagnement correspondent aux niveaux 2 et 3 dans la typologie des lieux d'accompagnement (cf. action 1.2)

Par ailleurs, les structures qualifiées de lieux d'accompagnement en matière de mobilité solidaire devront également être référencées et contribuer auprès de la future plateforme départementale de mobilité solidaire qui les coordonnera.

Les publics vulnérables

Bien que la nécessité de passer d'une acception statutaire des publics de la mobilité solidaire (jeunes de -26 ans, bénéficiaires du RSA, etc.) à une notion « d'archipel des situations de difficultés » est aujourd'hui partagée par nombre d'acteurs, une liste indicative (mais non exhaustive et évolutive) des principaux profils d'utilisateurs concernés est encore la seule clé d'entrée pour identifier les cibles de l'offre en matière solidaire. Ainsi, on peut identifier ces différents types de publics :

- les primo demandeurs d'emploi de moins de 25 ans ;
- les demandeurs d'emploi indemnisés en dessous du SMIC ;
- les demandeurs d'emploi non imposables ayant épuisé leurs droits ;
- les stagiaires de la formation professionnelle rémunérés en dessous du SMIC ;
- les titulaires d'un Contrat d'Accompagnement dans l'Emploi (ou ancien Contrat Emploi Solidarité) ;
- les bénéficiaires du Revenu de Solidarité Active ;
- les bénéficiaires de l'Allocation Adulte Handicapé ;
- les volontaires Civils de Cohésion Sociale et de Solidarité ;
- les jeunes de moins de 26 ans sortis du système scolaire sans qualification ou sans expérience ;
- les seniors bénéficiaires de l'allocation de solidarité aux personnes âgées (ASPA) ;
- les seniors bénéficiaires de l'allocation personnalisée d'autonomie (APA) ;
- les seniors bénéficiaires de l'allocation supplémentaire d'invalidité (ASI).

Le diagnostic du PAMS a par ailleurs identifié d'autres publics vulnérables, tels que certains habitants de territoires peu denses par exemple.

Valorisation et pérennisation de l'offre socle et des lieux d'accompagnement en matière de mobilité solidaire

Le diagnostic a mis en évidence l'existence de nombreux dispositifs de mobilité solidaire et de lieux d'accompagnement, qu'il convient de valoriser et de maintenir dans le temps.

La Région soutient depuis 2018 ces structures d'accompagnement. Pour pérenniser ce soutien, et conformément à ses engagements dans le cadre du PAMS, elle portera un regard vigilant sur la cohérence et l'équité territoriale de l'offre en mobilité solidaire, afin d'éviter les doublons et assurer une complémentarité de l'offre. Le volet 2 de l'appel à projets annuel Mobilité et Territoires mis en place en 2024 contribuera à la cohérence de cette offre sur le bassin.

Par ailleurs, France Travail a mis en place une prestation « Bilan-accompagnement mobilité » (MBI), opérée par le prestataire Wimoov, destinée à accompagner des demandeurs d'emploi vers une mobilité géographique plus autonome, en levant leurs freins à la mobilité.

Mise en œuvre

A partir de l'offre socle identifiée dans le cadre du diagnostic PAMS (2023), il est proposé de réaliser chaque année un bilan de l'évolution de cette offre. Ce bilan s'appuiera sur une mise à jour de la cartographie de cette offre à l'échelle du bassin et des différentes catégories de publics pris en charge (cf. carte et tableau 2023 en annexe). Le bilan permettra de vérifier que l'offre évolue progressivement en capacité et d'identifier les besoins prioritaires pour proposer des actions correctrices. Ce bilan pourra également par la suite s'appuyer sur les remontées faites dans le cadre de la future plateforme de mobilité départementale.

Pour calibrer l'offre socle, selon les besoins prioritaires identifiés et qui pourront faire l'objet d'une revue de projets dans le cadre du futur comité de pilotage de PAMS (cf. Fiche action 2.1), il est proposé en annexe un système de calcul basé sur des moyennes issues d'observations de dispositifs de mobilité solidaire dans différents territoires français.

Des possibilités de co-financement sont également à prendre en compte dans ce cadre, au-delà des possibilités d'engagement des copilotes de cette action (Département et Région) :

- Les fonds européens (type FSE+) peuvent contribuer à hauteur de 50% des dépenses engagées (une fois toutes les autres aides déjà obtenues) ;
- La formation au permis de conduire bénéficie de multiples financements que les opérateurs (auto-écoles sociales ou classiques) ou les bénéficiaires peuvent obtenir selon de nombreux critères (Etat via le permis à 1 € par jour, Région, Département, Fonds d'aide aux jeunes, France Travail, FASTT, recours au CPF, recours à un micro-crédit, aides locales...) ;
- L'accès à un véhicule à moteur (scooter, voiture) peut également être pris en charge par différents dispositifs : l'aide à la recherche d'emploi France Travail, les aides du FASTT pour les intérimaires... ;
- Le transport solidaire peut pour une bonne partie, être réalisé directement par les EPCI ou AOM qui développent leurs politiques locales de mobilité.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Département
- Région



PARTENAIRES

- Etat
- AOM/EPCI
- France Travail
- CAF
- FASTT
- Opérateurs de mobilité solidaire



CIBLES

- Publics vulnérables du bassin



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2029

- Couvrir le bassin d'une offre socle de mobilité solidaire accessible aux différents publics vulnérables pris en compte dans le PAMS.



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

- La typologie des lieux d'accompagnement (cf. fiche PAMS 1.2) ;
- Le règlement de l'appel à projet régional Mobilité et Territoires.



INDICATEURS DE SUIVI

- Volumétrie des services de mobilité solidaire de l'offre socle sur le bassin ;
- Nombre de dispositifs recensés dans l'annuaire du SMTCO pour chaque type.



ACTIONS LIÉES

- 1.1 Centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire pour mieux comprendre l'existant et identifier les zones blanches et les besoins ;
- 1.2 Former les acteurs généralistes, primo-accueillants, prescripteurs et les acteurs relais de la mobilité solidaire ;
- 2.2 Disposer d'un référentiel de suivi des actions du PAMS ;
- 3.2 Mettre en place une plateforme de mobilité départementale, porte d'entrée et centre de ressources, et les capacités d'accompagnements individuels.

Éléments de calcul pour le calibrage des services de mobilité solidaire

Le calibrage de principe suivant est basé sur une moyenne issue d'observations de dispositifs similaires sur d'autres territoires en France. Il permet d'estimer la répartition des types de prise en charge parmi les différents services de l'offre socle.

L'exemple indiqué s'appuie sur la prise en charge sur un an de 1 000 bénéficiaires.

Diagnostic et accompagnement mobilité :

- Un conseiller mobilité peut réaliser 200 diagnostics mobilité par an, 1 diagnostic correspondant à 0,5 jour de travail (avec préparation, analyses en amont, rendez-vous) ;
- Un conseiller mobilité peut également assurer 40 accompagnements mobilité (formations, etc.) par an, à raison d'un accompagnement par semaine pour 5 personnes.

Calibrage pour 1000 bénéficiaires : 5 conseillers mobilité pour 1000 diagnostics et 200 sessions d'accompagnement (formation, atelier, mise en situation...) possibles, couvrant l'ensemble des bénéficiaires.

Accompagnement au code de la route et au permis de conduire : on peut considérer que 30% des bénéficiaires accompagnées seront orientés vers le passage du permis de conduire.

Calibrage pour 1000 bénéficiaires : 300 accompagnements au permis par an

Mise à disposition de véhicules : considérant que la mise à disposition d'un véhicule est limitée en durée à 100 jours au maximum (estimation haute), et qu'il peut être mis à disposition 300 jours dans l'année (temps de battement, révision, réparation), un véhicule peut profiter à 3 personnes par an.

Les hypothèses suivantes d'orientation vers une mise à disposition de véhicule sont proposées : 4% des bénéficiaires vers un vélo classique, 15% un vélo à assistance électrique (VAE), 15% un scooter, 2% une voiture sans permis, 6% une voiture avec permis.

Calibrage pour 1000 bénéficiaires :

- vélo classique : 13 vélos nécessaires ;
- VAE : 50 ;
- scooters : 50 ;
- voitures sans permis : 7 ;
- voitures avec permis : 20.

Transport solidaire : on considère qu'en moyenne, 20% des bénéficiaires sont orientés vers une solution de transport solidaire à la suite du diagnostic/accompagnement pour une durée maximale de 2 mois.

Calibrage pour 1000 bénéficiaires, sur une base d'une utilisation du service 20 jours par mois, soit 40 aller-retours ou 80 trajets, soit 16 000 trajets sur 1 an.

Estimation de dépenses pour les différents services de mobilité solidaire

Les estimations de dépenses suivantes sont indiquées pour faciliter l'estimation des budgets éventuels à co-financer en fonction des services à maintenir ou développer.

NB : la participation financière des bénéficiaires n'est pas intégrée au calcul.

Diagnostic et accompagnement : le coût d'un conseiller mobilité est estimé en 2024 à 38 000 € annuels (salaire net, cotisations salariales et employeur)

Accompagnements au code la route et permis de conduire : le coût unitaire d'un permis solidaire (code + conduite) est estimé en moyenne à 2 500 €.

Mise à disposition de véhicules : le coût unitaire de ce service est estimé par journée de mise à disposition de chaque moyen de déplacement proposé ; il intègre l'ensemble des postes de coûts hors carburant : amortissement, entretien, assurance.

- vélo classique – Coût unitaire d'une journée de location = 3€ ;
- VAE – Coût unitaire d'une journée de location = 8€ ;
- scooters – Coût unitaire d'une journée de location = 17€ ;
- voitures sans permis – Coût unitaire d'une journée de location = 27€ ;
- voitures avec permis – Coût unitaire d'une journée de location = 27€.

Transport solidaire : en considérant qu'un trajet moyen correspond à 25 km parcourus, et que le coût au kilomètre est de 0,70 € (comprenant carburant, ressources humaines, entretien, amortissement), chaque trajet réalisé par un bénéficiaire revient à : $25 \times 0,70 \text{ €} = 17,5 \text{ €}$.

Recensement des services de mobilité solidaire sur le bassin Est de l'Oise

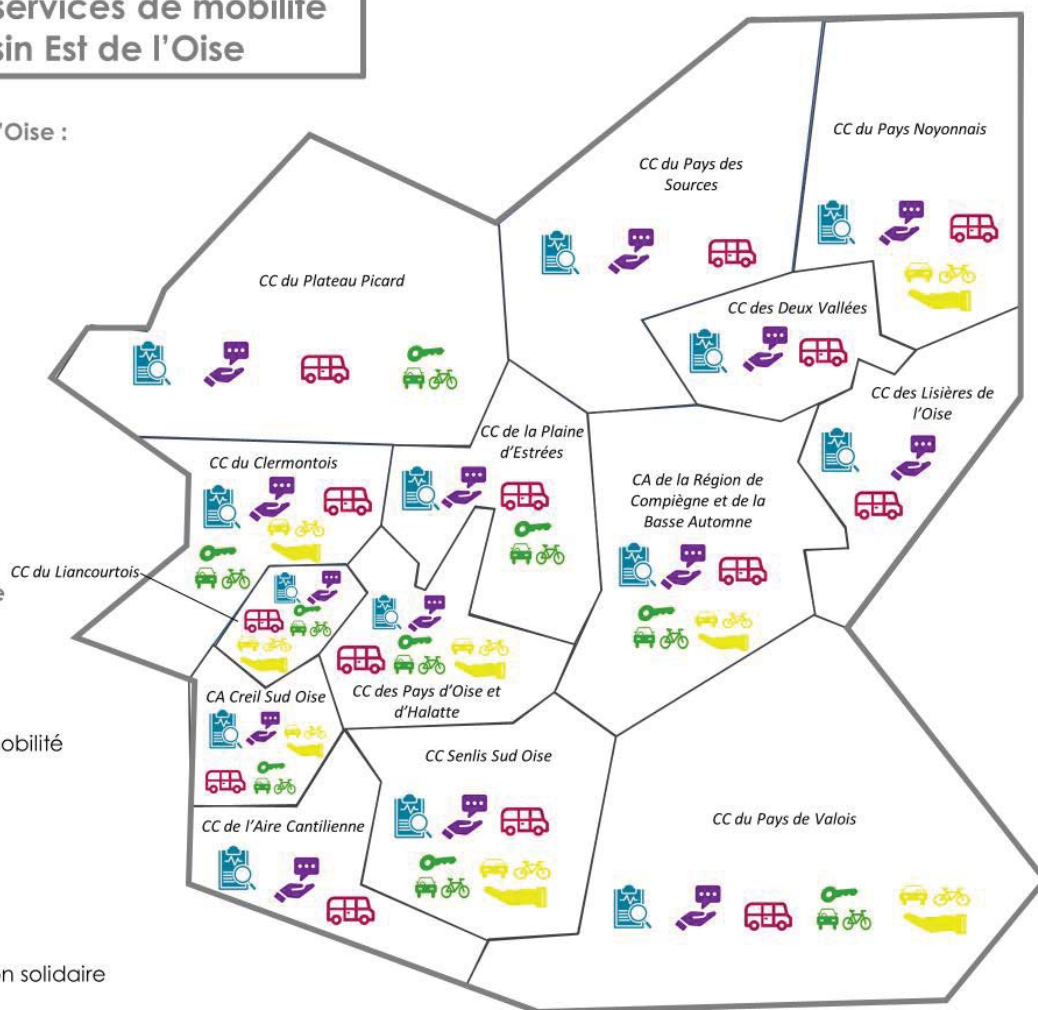
Le bassin de mobilité Est de l'Oise :

— Bassin Est de l'Oise

□ EPCI dans le bassin

Services de mobilité solidaire présents sur l'EPCI :

-  Diagnostic mobilité
-  Accompagnement mobilité
-  Transport solidaire
-  Location solidaire
-  Achat et/ou réparation solidaire



FICHE ACTION 3.2 – Mettre en place une plateforme de mobilité, porte d'entrée et centre de ressources

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Le diagnostic du bassin Est de l'Oise a mis en exergue certains manques en ce qui concerne les lieux d'accompagnement des différents publics de la mobilité solidaire, que ce soit en termes de capacité, de maillage géographique, mais également de coordination. Ils se classent en deux catégories :

- Maisons de la mobilité

Les maisons de la mobilité jouent un rôle central dans le parcours de mobilité et dans l'articulation de l'offre de mobilité solidaire sur un territoire. Elles facilitent l'accès des plus fragiles à une mobilité autonome grâce à une approche basée sur l'accompagnement personnalisé. Elles assurent trois missions complémentaires :

- L'accompagnement vers une mobilité plus autonome des personnes en situation de fragilité : diagnostic, formation, suivi ;
- La mise en réseau d'opérateurs porteurs de solutions de mobilité et la valorisation de leurs offres : transporteurs publics, acteurs privés et associatifs ;
- La mise à disposition de solutions complémentaires lorsque des besoins non couverts sont recensés : accès à des territoires non desservis, déplacements à horaires décalés.

Si début 2024, il n'en existe aucune sur le bassin Est de l'Oise, une maison de la mobilité se trouve actuellement en phase de lancement, portée par la Mission locale du Grand Plateau Picard pour les territoires des CC du Plateau Picard et de l'Oise Picarde (bassin Ouest de l'Oise). Cette structure proposera des services d'information à la mobilité, de diagnostic et d'accompagnement pris en charge par un conseiller mobilité à temps plein, un accompagnement au code et au permis de conduire, de la location de scooters, voitures sans permis et voitures classiques ainsi que de la réparation de véhicules.

- Plateforme de mobilité départementale

Dans le cadre de la stratégie nationale de prévention et de lutte contre la pauvreté (2017-2022), et maintenant dans celui du Pacte des Solidarités (2023-2027), le gouvernement français prévoit un axe dédié à la mobilité solidaire afin de lever les freins vers l'emploi liés à la mobilité². Parmi les cinq mesures concrètes proposées, la première vise « la création de plateformes de mobilité dans les zones non-pourvues ». Les moyens des Conseils départementaux et de France Travail sont renforcés pour financer cet accompagnement, avec la mise en place notamment de conventions entre l'Etat et les Départements qui le souhaitent.

Repères chiffrés arrondis pour le bassin Est de l'Oise

Population du bassin : 530 000 habitants

Allocataires des minima sociaux : 102 000

NEETS : 18 000

Demandeurs d'emploi de catégorie A, B et C : 38 000

Personnes âgées en perte d'autonomie (+ de 75 ans) : 40 000

Personnes en situation de handicap (bénéficiaires de l'AAH) : 9500

Total : 207 500 personnes soit 39% de la population (chiffre à relativiser, certaines personnes pouvaient cumuler plusieurs de ces situations de vulnérabilités).

² https://solidarites.gouv.fr/sites/solidarite/files/2022-12/flyer_mobilites_inclusives_2021.pdf



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

La couverture complète du bassin par une plateforme de mobilité départementale pourrait être envisagée, en prenant la forme d'un guichet d'orientation vers les différents services de mobilité solidaire du bassin.

La structuration et la coordination d'une partie de l'offre de mobilité solidaire (diagnostic, accompagnement et transport d'utilité sociale) à l'échelle départementale, permettrait une certaine continuité et homogénéité des services de mobilité solidaire sur le bassin.

Cette plateforme, coordonnée à l'échelle du département, renforcerait la lisibilité et l'accessibilité de l'offre de mobilité solidaire tout en permettant de limiter la segmentation de l'offre en fonction des publics. Elle réduirait de fait les situations de non-recours, induites par une faible lisibilité et une vraie complexité de l'offre de mobilité.

Une plateforme de mobilité départementale pourrait être mise en place par le département de l'Oise, sur le modèle de plateformes existantes portant sur d'autres thématiques comme Oise Séniors.

Cette plateforme de mobilité serait constituée de deux grands volets :

1. Couvrir l'ensemble du bassin par une organisation commune de l'accès sur prescription à un parcours mobilité par les publics très vulnérables*. Les critères suivants seront à déterminer :

- La définition du dispositif d'accès : prescription, outils (fiche navette, etc.), numéro vert, antennes physiques, etc. ;
- Les modalités de coordination des structures locales par le Département (maisons de la mobilité, autres structures de mobilité solidaire).

A titre d'exemple, la capacité d'accueil pour le département voisin de la Somme en 2024 sur un bassin de mobilité (Grand Amiénois-Grand Roye) :

- Deux conseillers mobilité travaillant au sein de la plateforme départementale de la Somme assurent l'accueil et l'orientation de 300 bénéficiaires par an à l'échelle du bassin.
- Les bénéficiaires sont ensuite pris en charge par les opérateurs locaux pour les diagnostics et autres prestations d'accompagnement.
- Les publics accueillis sont en priorité ceux accompagnés par le Département (bénéficiaires du RSA, jeunes sortant de l'ASE, jeunes NEET suivis par le Département, salariés des SAAD, etc.). Néanmoins, le Département vise une ouverture progressive de ses dispositifs de mobilité solidaire à l'ensemble des publics vulnérables, soit aux publics du PAMS.

2. Créer un centre de ressources sur la mobilité à destination des acteurs du bassin et des accompagnateurs du public avec une mise à jour récurrente :

- création d'un portail territorialisé issu du futur annuaire des solutions de mobilité solidaire porté par le SMTCO (voir la fiche action 1.1) ;
- création d'un catalogue qualifié des services déployés sur le bassin de mobilité : description du service, cibles, modalités d'accès, contact, etc. ;
- mise à disposition d'autres ressources : formations des acteurs locaux et prescripteurs (voir fiche action 1.2), guides.

**La notion de public « très vulnérable » recouvre les personnes dont les difficultés de mobilité nécessitent un accompagnement personnalisé et un parcours mobilité ; les autres publics vulnérables pourront bénéficier de services moins personnalisés, développés via d'autres fiches actions (information adaptée via la méthode FALC, premier accompagnement proposé par les acteurs de proximité de type France Services, etc.)*



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES



PARTENAIRES



CIBLES

Département	- Etat - Région - France Travail - AOM/EPCI - SMTCO	Publics vulnérables du bassin
---	---	---



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

D'ici fin 2029

- Création de la plateforme de mobilité départementale, avec une capacité de prise en charge de minimum 500 personnes par an.

2

Au moins une fois par an

- Une évaluation des avancées de la mise en place du PAMS se fera dans le cadre des comités de pilotage, organisés au moins une fois par an (cf fiche action 2.1) ;
- Sera également abordé l'état d'avancement de la mise en place de la plateforme départementale.



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

- Recrutement, à la création de la plateforme, d'au moins trois conseillers mobilité.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de bénéficiaires « très vulnérables » accueillis chaque année ;
- Une fois la plateforme mise en place, les indicateurs suivants pourraient être pris en compte au niveau départemental :
 - Nombre d'accompagnement longue durée vers la mobilité autonome ;
 - Nombre d'accompagnement ponctuel d'orientation vers un service de mobilité ;
 - Nombre de parcours ayant abouti à une mobilité pérenne et durable.



ACTIONS LIÉES

- 1.1 Centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire pour mieux comprendre l'existant et identifier les zones blanches et les besoins ;
- 1.2 Former les acteurs généralistes, primo-accueillants, prescripteurs et les acteurs relais à la mobilité solidaire ;
- 3.1 Déployer une offre socle de mobilité solidaire maillant tout le bassin.

FICHE ACTION 3.3 – Anticiper le vieillissement de la population en développant des services adaptés à la mobilité des seniors

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Le bassin Est de l'Oise devrait connaître, comme toute la région Hauts-de-France, un fort vieillissement de sa population avec une augmentation de plus de 70% de la part des 75 ans et plus d'ici 2040. Les plus de 75 ans représentent aujourd'hui plus de 40 000 personnes sur le bassin. L'accroissement en volume des besoins spécifiques des personnes âgées concomitamment avec la diminution de leur mobilité constitue un enjeu fort pour le bassin.

Le vieillissement de la population implique des enjeux en matière de déprise automobile, de perte d'autonomie, d'accès aux soins et de prise en compte des besoins des aidants du fait d'une certaine dépendance aux réseaux informels. L'accès et la maîtrise du numérique est également un sujet prégnant pour l'autonomie et la mobilité de ce public.

Sur le bassin Est de l'Oise, ces difficultés liées à la mobilité des seniors et à leur accès aux services et équipements se concentrent notamment sur le Nord et l'Est du bassin (CC des Lisières de l'Oise, CC des Deux Vallées, CC du Plateau Picard), et sont particulièrement aggravées dans les espaces ruraux reculés.

La capacité d'accueil des dispositifs de mobilité solidaire existants n'est à ce jour pas adaptée à ces problématiques.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Le principal enjeu est d'intégrer les seniors dans l'ensemble des dispositifs d'accompagnement et services de mobilité de l'offre socle en tenant compte de l'existant ainsi que des besoins spécifiques des personnes âgées.

L'intégration de ces besoins spécifiques dans l'offre de mobilité peut prendre différentes dimensions :

- Un accompagnement mobilité spécifique, intégrant notamment la question de la « déprise automobile » pour sensibiliser, anticiper et proposer des solutions alternatives à la voiture ;
- Le renforcement de services de proximité et de services d'aller-vers, en particulier pour l'accès aux soins, à l'image du service « Prévention santé précarité » porté par le Conseil départemental et qui va à la rencontre d'un public rural, la plupart du temps senior ;
- L'adaptation des services de droit commun aux besoins des seniors (accessibilité des transports, horaires, premiers et derniers kilomètres) et le développement du transport à la demande.

Des réflexions spécifiques, avec des expérimentations, devront être menées pour faciliter la mobilité des seniors pour avoir accès aux soins, notamment les spécialistes qui peuvent parfois être éloignés de leur lieu de domicile. Ainsi, le GÉrontopôle Hauts-de-France, créé le 7 juillet 2023, pourrait contribuer à cette réflexion, en particulier avec un partage d'expériences.

Par ailleurs, plusieurs outils, déployés par le Département de l'Oise, pourraient être renforcés afin de prendre en compte les problématiques de mobilité.

Par exemple, la plateforme téléphonique « *Allo Oise Senior* », permet de répondre aux besoins des personnes de plus de 60 ans, mais ne renseigne pas sur les offres de mobilité accessibles aux seniors. Afin que ce dispositif puisse inclure une réponse aux demandes d'information de base de seniors portant sur les services de mobilité, les agents d'*Allo Oise Senior* pourraient être formés au 1er ou 2^{ème} niveau d'information mobilité (voir le détail dans la fiche 1.2). Ils pourraient par ailleurs, selon le besoin, renvoyer vers la plateforme téléphonique de Oise Mobilité lorsque le besoin relève de son champ de compétence (sur la réservation de transports à la demande par exemple).

De même, le dispositif « Prévention santé précarité », qui prévoit des visites à domicile chez des seniors, pourrait informer les personnes isolées sur les services de mobilité solidaire auxquelles elles ont droit et les orienter vers les acteurs locaux de la mobilité solidaire. Pour ce faire, les agents de ce dispositif pourraient également bénéficier du 1er ou 2ème niveau de formation prévu dans le cadre de la fiche 1.2 du PAMS.

Enfin, ces agents du Département de l'Oise en contact avec les personnes vulnérables lors de visites à domicile pourraient également mettre en avant les initiatives de « démobilité » ayant vocation à rapprocher les services des habitants dans les territoires, pour éviter certains déplacements. C'est notamment le cas de la Maison France Services itinérante de Senlis, portée par la CC Senlis Sud Oise (CCSSO), qui sillonne les villages de la communauté de communes du lundi au vendredi de 10h à 17h30.

Les aidants familiaux sont également une cible privilégiée dans le cadre de la question de la mobilité des seniors. Ces accompagnements peuvent prendre deux formes :

- Le relais ou soutien au domicile de la personne aidée par des professionnels (aide à domicile comme services itinérants) ;
- Le relais ou soutien extérieur pour assurer le transport et l'accompagnement de la personne aidée.

Pour traiter ces sujets, il est essentiel de maintenir des échanges réguliers avec les partenaires dans le cadre du Club de la Mobilité solidaire (voir fiche action 2.1) en croisant les enjeux de mobilité de droit commun et mobilité solidaire avec les questions de logement, santé, etc. Des visites « hors les murs » pourront être organisées pour nourrir les réflexions des partenaires. Ainsi, par exemple, la Maison France Services itinérante de la CC Senlis Sud Oise (CCSSO) pourrait être visitée, des échanges organisés sur ce sujet spécifiquement entre la CCSSO et les autres communautés de communes intéressées par ce service, et une Maison France Services itinérante pourrait ensuite être expérimentée sur au moins un autre territoire du bassin de mobilité a minima.

Par ailleurs, il est possible de prendre appui sur des dispositifs existants, comme le soutien régional à l'installation de maisons de santé ou l'appel à projets régional « Maintien du dernier commerce de proximité dans une commune ». A l'échelle oisienne, le Conseil départemental finance également, via son Plan Oise Santé, l'aide à la construction et à l'équipement de maisons de santé pluri professionnelles labellisées par l'ARS, de centres de santé et de cabinets médicaux afin de lutter contre la désertification médicale et de rapprocher les services de santé des habitants, limitant ainsi leur besoin en déplacements.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Région
- Département



PARTENAIRES

- SMTCO
- AOM/EPCI
- Opérateurs de mobilité solidaire, en particulier les plateformes de mobilité solidaire
- ARS
- CPAM/CAF
- CCAS/CRS
- SIAD
- Assureurs



CIBLES

- Personnes âgées
- Aidants familiaux



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année (2025)

- Intégrer le sujet des seniors à l'ordre du jour du Club de la mobilité solidaire pour affiner les besoins, partager les retours d'expérience et proposer des expérimentations ;
- Identifier les EPCI particulièrement en besoin de services à destination des seniors et orienter les stratégies de soutien financier en conséquence.

2

Deuxième année (2026)

- Organisation de visites de terrain pour découvrir les initiatives existantes dans les Hauts-de-France et nourrir les réflexions du Club de la mobilité solidaire ;
- Poursuite des réunions régulières du Club de la Mobilité solidaire et de l'exploration dans ce cadre du sujet de la mobilité des seniors : identification de premières pistes d'action, dont les moyens mobilisables par les différents partenaires et leurs niveaux d'engagement ;
- Priorisation des besoins et identification d'expérimentation à lancer en premier sur le bassin en se basant sur les discussions en Club de la mobilité solidaire ;
- Lancement opérationnel des premières expérimentations d'adaptation de services existants ou de création afin de répondre aux enjeux en se basant sur les premières discussions du Club.

3

Chaque année (à partir de 2026)

- Évaluation des expérimentations ;
- Lancement éventuel de nouvelles expérimentations.

4

Troisième année (2027)

- Sur la base des expérimentations réalisées, faire un bilan et étudier les possibilités de massification.

5

Quatrième année (2028)

- Massification des dispositifs de mobilité adaptés aux besoins des seniors.



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

- Diagnostic du PAMS ;
- Base de données de la Région Hauts-de-France ;
- Base de données des services de mobilité solidaire en Hauts-de-France pour s'inspirer des initiatives portées en faveur des seniors sur la Région.



INDICATEURS DE SUIVI

- A partir de l'annuaire dynamique des services de mobilité : nombre de services accessibles aux seniors recensés.



ACTIONS LIÉES

- 1.1 Centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire pour mieux comprendre l'existant et identifier les zones blanches et les besoins ;
- 1.2 Former les acteurs généralistes, primo-accueillants, prescripteurs et les acteurs relais à la mobilité solidaire ;
- 2.1 Définir la gouvernance et installer une revue de projets pour le PAMS ;
- 3.1 Déployer une offre socle de mobilité solidaire maillant tout le bassin.

FICHE ACTION 3.4 – Favoriser la mobilité des jeunes

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Les jeunes du bassin Est de l'Oise sont confrontés à un faible niveau de formation ainsi qu'à un taux de chômage et de pauvreté élevé pouvant résulter de difficultés de mobilité ou entraîner des problématiques de mobilité. Qu'ils soient scolaires, étudiants ou apprentis, la difficulté à accéder à une formation ou à un emploi, particulièrement forte dans le rural, cache des freins psycho-sociaux à commencer par une culture de la mobilité particulièrement faible. Des choix d'études ou d'emploi sont parfois réalisés par défaut, avec la proximité comme seul critère.

C'est notamment le cas dans les secteurs les plus ruraux comme Noyon ou Saint-Just-en-Chaussée, avec au total près d'un jeune sur cinq (15-29 ans) qui n'est ni en emploi ni en formation sur le bassin (contre 22,8 % en moyenne régionale). C'est par ailleurs une problématique prégnante sur l'agglomération de Creil où la proportion de NEETS atteint 28,6%.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

En premier lieu, il convient de prévenir tôt les difficultés de mobilité rencontrées par les jeunes en œuvrant notamment au sein des collèges et lycées pour favoriser la culture de la mobilité et, en particulier, lever les freins aux études supérieures. Ce travail passe par une coopération entre AOM, opérateurs de mobilité, associations et établissements scolaires.

Concernant le public scolaire, plusieurs dispositifs peuvent être mis en exergue sur le territoire, et mériteraient d'être plus développés :

- **Les challenges de l'écomobilité scolaire, des collèges et des lycées**

Ces challenges de l'écomobilité sont des événements visant à promouvoir l'utilisation des moyens de transport doux lors des trajets domicile-école. Ces événements gratuits sont ouverts respectivement à toutes les écoles, collèges et lycées des Hauts-de-France. Ils consistent à favoriser l'utilisation des transports doux (trajets à pied, à vélo, à trottinette, en transports en commun, covoiturage, etc.) en mettant en compétition des classes, établissements et groupes de personnel, le temps d'une semaine. Les équipes sont récompensées selon leurs résultats et via des animations organisées par les établissements scolaires lors de cette semaine de challenges.

De nombreux établissements du bassin Est de l'Oise, de la maternelle au collège, ont participé l'année dernière. A titre d'exemple, ce sont 51 classes de maternelles et 100 classes de primaires de l'Agglomération Creil Sud Oise qui étaient impliquées en octobre 2023, en plus d'être accompagnées par l'Association des Usagers du Vélo de l'Oise (AU5V) pour des ateliers de sensibilisation et d'autoréparation.

Ces challenges sont organisés par le Centre ressources régional en écomobilité (CREM) avec le soutien de plusieurs partenaires (Académies de Lille, d'Amiens, Région Hauts-de-France, ADEME, DREAL, Département du Nord). L'objectif pourrait être d'augmenter significativement le nombre de structures partenaires, soit 10% en plus par an. Pour cela, un effort supplémentaire de communication est nécessaire. Des mises en relations entre établissements scolaires d'un même territoire pourront être faites afin de réaliser des retours d'expériences. Un point spécifique aux différents challenges et dispositifs incitatifs à la mobilité pourra également être effectué annuellement lors d'un club de la mobilité solidaire.

- **Les plans de déplacements des établissements scolaires**

Le Plan de Déplacement Etablissement Scolaire (PDES) est un document stratégique qui propose un certain nombre de mesures visant à développer des solutions favorisant des pratiques de déplacement alternatives à la voiture individuelle. Le principal objectif du PDES est de réduire les modes de déplacement motorisés individuels au profit de modes plus sobres en énergie, moins polluants, plus sûrs, comme les modes actifs, le transport collectif ou encore le covoiturage.

En 2024, cinq lycées par académie, en Hauts-de-France, ont eu droit à un accompagnement personnalisé dans leurs démarches PDES. L'accompagnement personnalisé des lycées pilotes implique :

- la mise en relation entre l'établissement et les acteurs locaux de la mobilité ;
- la préparation et co-animation des comités de pilotage ;
- l'approfondissement des enseignements délivrés lors de la formation initiale ;
- la co-réalisation du diagnostic (diagnostic accessibilité et diagnostic habitudes de mobilité) ;
- la co-élaboration du plan d'action.

A titre d'exemple, au sein de l'Agglomération de la Région de Compiègne, deux lycées sont déjà engagés dans une démarche de PDES ou similaire : le Lycée Polyvalent Charles de Gaulle de La Croix-Saint-Ouen, et le lycée Pierre d'Ailly de Compiègne.

- **Le dispositif Savoir Rouler à Vélo**

Ce programme inscrit le vélo comme un savoir fondamental à acquérir à la sortie de l'école élémentaire. La formation est découpée en trois niveaux d'apprentissage à atteindre en 10h de formation afin de savoir circuler en situation réelle et gagner en autonomie à l'entrée au collège. De nombreux acteurs peuvent organiser ce programme : écoles, centres de loisirs, mairies, fédérations sportives, associations liées à la pratique du vélo, associations de prévention...

Sur ce sujet également, une dynamique territoriale pourra être promue à l'occasion des clubs de la mobilité solidaire.

Au-delà des dispositifs détaillés ci-dessus, le Département de l'Oise mène d'ores et déjà des actions en lien avec sa politique jeunesse :

- jeunes suivis par l'ASE (aide sociale à l'enfance) ;
- jeunes NEET (ni en emploi ni en formation) ;
- jeunes « ex-MNA » (mineurs non accompagnés) dont l'assiduité dans un parcours d'insertion et de formation conditionne le maintien sur le territoire français.

Il sera primordial de s'inspirer de l'expertise et des dispositifs existants dans le déploiement de dispositifs pour la mobilité des jeunes.

Enfin d'autres travaux peuvent également être menés afin de faciliter la mobilité des jeunes :

- Valoriser et multiplier les stands et ateliers liés à la mobilité au sein des forums emploi, formation et apprentissage qui se tiennent régulièrement dans les territoires du bassin (CC des Lisières de l'Oise, CC du Plateau Picard...) impliquant notamment le SMTCO, les opérateurs de la mobilité et la SNCF ;
- Valoriser et multiplier les actions de sensibilisation auprès du public scolaire, réalisées par exemple par les opérateurs de transport dans certains EPCI du territoire comme la CC du Clermontois ou l'Agglomération Creil Sud Oise, ainsi que les événements régionaux destinés (des jeunes de la maternelle au lycée) du type « Challenge de la mobilité en Hauts-de-France » dont les AOM peuvent être ambassadrices ;
- Proposer des alternatives réalistes au passage du permis de conduire pour les jeunes qui n'en ont pas la capacité (mise à disposition de véhicules type voiture sans permis ou vélos) ;
- Mener une étude expérimentale auprès des jeunes pour explorer des solutions alternatives à la voiture ;
- Sensibiliser les jeunes à la mobilité en proposant des programmes pédagogiques. Cette action pourra prendre exemple sur le partenariat actuel entre l'inspection académique d'Amiens et la Région visant à travailler avec une dizaine de classes de l'élémentaire au lycée ;
- Développer l'information à la mobilité en même temps que l'information pour l'orientation. Un travail est en cours entre la direction Proch'Orientation de la Région et Hauts-de-France Mobilités pour pouvoir prendre appui sur leurs outils.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES



PARTENAIRES



CIBLES

En lien avec l'Education Nationale :

- Région (lycées/Apprentissage)
- Département (collèges)
- Communes (écoles primaires)

- Education Nationale / établissements scolaires
- Missions locales
- Associations d'insertion
- Opérateurs de mobilité
- AOM

- Jeunes (collégiens, lycéens, apprentis, jeunes déscolarisés, etc.)



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année (2025)

- Identification des collèges et lycées où la problématique de mobilité est la plus prégnante afin de travailler avec les directions à des actions à mettre en œuvre auprès des élèves pour faciliter leur culture de la mobilité ;
- Montage de l'étude expérimentale à destination de différents « profils » de jeunes (collégiens, lycéens, apprentis, jeunes suivis par une mission locale) pour explorer des solutions spécifiques ;
- Poursuite du travail amorcé par Proch'Orientation et Hauts-de-France Mobilités ;
- Récolte du retour d'expérience du partenariat entre l'inspection académique d'Amiens et la Région sur le volet sensibilisation.

2

Deuxième année (2026)

- Lancement de l'étude expérimentale ;
- Lancement de premiers modules à destination de collégiens et de lycées dans des établissements pré-identifiés en 2025 ;
- Organisation d'un forum annuel à destination des jeunes croisant les questions d'emploi, d'études et de mobilité.

3

Troisième année (2027)

- Bilan et évaluation de l'expérimentation et des modules pilotes ;
- Extension des modules à destination d'autres collèges et lycées ;
- Reconduction éventuelle de l'expérimentation et passage à l'échelle en déployant les solutions adéquates qui en seront ressorties.

4

Quatrième année (2026)

- Poursuite des actions précédentes ;
- Extension de l'action aux écoles primaires.



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

- Diagnostic du PAMS ;
- Base de données des offres de mobilité et aides existantes pour les jeunes.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'établissements participant au challenge de l'écomobilité ;
- Nombre de PDES élaborés ;
- Nombre de dispositifs accessibles aux jeunes (source : annuaire des mobilités d'Hauts-de-France Mobilités).



ACTIONS LIÉES

- 1.1 Centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire pour mieux comprendre l'existant et identifier les zones blanches et les besoins ;
- 1.2 Former les acteurs généralistes, primo-accueillants, prescripteurs et les acteurs relais à la mobilité solidaire ;
- 3.1 Déployer une offre socle de mobilité solidaire maillant tout le bassin ;
- 4.1 Développer des dispositifs complémentaires permettant d'améliorer la mobilité des apprentis ;
- 4.3 Faciliter les déplacements pour les filières professionnelles en tension ou particulièrement sensibles aux enjeux de mobilité et favoriser l'accès à l'emploi.

FICHE ACTION 3.5 – Favoriser la mobilité des personnes à mobilité réduite (PMR) et des personnes en situation de handicap (PSH)

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Pour les personnes en situation de handicap, les problématiques de mobilité s'articulent autour de deux enjeux d'accessibilité : physique, d'une part, et cognitive, d'autre part. Cette catégorie d'usagers peut s'appréhender au travers du nombre de bénéficiaires de l'allocation adultes handicapés (AAH), qui étaient 9 500 en 2018 (2% de la population du bassin) mais également du nombre de détenteurs de la Carte Mobilité Inclusion. Cependant, ces indicateurs ne permettent d'obtenir qu'une estimation basse du volume de personnes concernées car elle ne prend pas en compte les questions de handicap invisible ainsi que la question du non-recours.

Dans le département de l'Oise, la Carte Mobilité Inclusion (CMI) peut donner accès à son titulaire au service de transport collectif à la demande TIVA en cas de mention « invalidité ». Ce service, qui a transporté 37 600 voyageurs au second semestre 2022, est apparue comme un dispositif pertinent pour ses bénéficiaires (situations d'invalidité à + de 80%) à l'échelle du périmètre départemental. Néanmoins, pour les autres, il persiste des difficultés, parfois invisibles, qui appellent à reconsidérer la mobilité de droit commun au prisme de la mobilité solidaire, afin d'accompagner vers et de rendre concrètement accessibles de nombreux services de mobilité classiques à destination des PMR/PSH.

A titre d'exemple, l'offre de diagnostic et d'accompagnement mobilité à destination de cette catégorie de public est inexistante sur le bassin Est de l'Oise.

Par ailleurs, chaque AOM est tenue de :

- rendre accessible aux PMR son propre réseau par la mise en accessibilité des points d'arrêt prioritaires, l'acquisition de matériels et véhicules accessibles, etc. ;
- établir et mettre en œuvre un schéma d'accessibilité ;
- faire connaître aux usagers l'état d'avancement des programmes correspondants et d'indiquer notamment dans les informations commerciales les offres et sites (points d'arrêt routiers, gares, lignes...) qui peuvent être empruntés par les PMR/PSH.

Pour mémoire, tous les services mis en place par le SMTCO dans le cadre du Système Intégré des Services à la Mobilité dans l'Oise (SISMO) au bénéfice de ses collectivités membres répondent aux obligations en vigueur imposées pour l'accessibilité des personnes handicapées et à mobilité réduite.

L'information voyageurs a été rendue accessible et conforme à la loi de 2005 à travers :

- un site web oise-mobilite.fr et ses applications mobiles qui permet aux personnes en situation de handicap d'accéder à ses contenus et fonctionnalités sans difficulté ;
- des équipements d'informations voyageurs au sol : panneaux et écrans dynamiques aux principaux points d'arrêts et gares ;
- des équipements embarqués avec une information sonore et visuelle dans tous les véhicules des réseaux de transport collectif des AOM de l'Oise.

Concernant le transport des élèves et étudiants en situation de handicap, la loi prévoit le financement du transport scolaire des élèves en situation de handicap et le Département de l'Oise assure le financement et l'organisation du transport scolaire et des stages obligatoires au cours du cursus. Chaque élève ou étudiant en situation de handicap bénéficiant d'un avis favorable de la Commission des Droits et de l'Autonomie des Personnes Handicapée (CDAPH) peut bénéficier de la mise en place d'un transport adapté collectif ou d'une aide individuelle en cas d'utilisation du véhicule familial. Au niveau régional, le Plan régional handicap prévoit plusieurs mesures en faveur de la mobilité des PMR/PSH. Depuis 2023, il est par exemple possible pour les personnes en situation de handicap de bénéficier de l'aide aux transports aux particuliers dès le premier kilomètre.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

En premier lieu, il convient d'acter que si le service TIVA a démontré son efficacité en tant que service de transport pour les personnes en situation de très forte invalidité, son ouverture et son extension à d'autres publics apparaissent intenables aujourd'hui en raison de contraintes capacitaires et budgétaires.

Ainsi, pour les PMR/PSH n'y étant pas éligibles, l'objet des contrats opérationnels de mobilité (COM) et des PAMS est d'identifier les actions qui nécessitent une bonne coordination entre différents acteurs pour être mises en œuvre de manière efficace. On peut en particulier relever les deux pistes d'actions suivantes :

- La LOM demande à qualifier l'accessibilité des points d'arrêt prioritaires des différents réseaux de transports collectifs dans un rayon de 200 mètres. Il revient donc en particulier aux AOM de communiquer la liste de ces arrêts prioritaires aux acteurs de terrain qui ont la main sur les questions de voirie puis de collecter et faire remonter les informations correspondantes au niveau national et dans un format déterminé. Il faudrait mettre en place un processus et un cadre spécifique à ce sujet pour veiller à sa mise en œuvre. La Région pourrait animer une telle démarche, avec sa casquette de cheffe de file de la mobilité, et doit en tant qu'AOM régionale communiquer aux collectivités locales la liste de ses points d'arrêts prioritaires routiers et ferroviaires.
- A titre expérimental, il pourrait être intéressant d'identifier une origine-destination concernant deux AOM reliées par une ligne de transport régionale. Ainsi, les deux AOM locales et la Région (AOM régionale) s'entendraient et se coordonneraient pour proposer un parcours intermodal totalement accessible porte à porte, un traitement au droit de la gare permettant le cheminement du point d'arrêt du bus au quai de la gare, etc. Elles en assureraient également la publicité. Fort de cette expérience, ce type de projets pourrait être dupliqué sur d'autres relations « ville à ville ». Il convient de signaler que l'Agglomération de la Région de Compiègne s'est proposée pour faire partie de cette expérimentation.

De manière plus générale, s'agissant de la pris en charge des PMR/PSH, il convient à la fois :

- de poursuivre la mise en accessibilité des gares et des points d'arrêts routiers avec les schémas directeurs d'accessibilité (SD'AP) ;
- de travailler sur des solutions de mobilités pour faciliter l'accès aux soins, notamment pour des spécialistes parfois très éloignés du lieu d'habitation ;
- de les accompagner vers les services de mobilité de droit commun les plus adaptés, avec des ateliers de sensibilisation, d'information, de mise en situation, etc. Les portes d'entrée pour les bénéficiaires pourraient à la fois être la MDA de l'Oise mais aussi les établissements et services d'accompagnement par le travail (ESAT), avant une prise en charge par la plateforme de mobilité départementale ;
- d'adapter les outils d'information actuels, lorsque ce n'est pas déjà le cas, afin de les rendre lisibles et compréhensibles de tous, au travers de la méthode FALC (facile à lire et à comprendre) ou encore d'options à destination des personnes malvoyantes, sourdes/malentendantes... ;
- de maintenir l'aide au transport des particuliers (ATP) en situation de handicap, dispositif régional de soutien aux habitants des Hauts-de-France qui travaillent ou qui reprennent une activité et qui utilisent leur véhicule pour aller travailler, par la prise en charge d'une partie des frais liés au trajet domicile-travail (éligibilité bonifiée pour les PSH) ;
- de déployer la solution Acceo, solution d'interprétation en Langue des Signes Française (LSF) et de transcription à distance, qui facilitera le quotidien des sourds et des malentendants en simplifiant notamment leur relation avec l'administration publique (en évitant notamment les déplacements contraints, faute de pouvoir échanger à distance en utilisant un téléphone, pour un renseignement parfois sommaire) ;
- de soutenir la création d'un label handi-accueillant pour les organismes de formation de la Région. Ce label permettra d'amplifier la démarche qualitative d'accompagnement des personnes en situation de handicap dans les Hauts-de-France, de distinguer les organismes de formation exemplaires en matière d'accueil des PSH et surtout de permettre aux personnes en situation de handicap d'identifier facilement les structures de formation inclusive proposant, entre autres, des solutions de transport adaptées aux stagiaires en situation de handicap ;

- d'accompagner la mise en accessibilité des bâtiments et des espaces publics des collectivités territoriales. En effet, pour beaucoup de collectivités l'accessibilité coûte cher, la Région a donc décidé d'ajuster ses politiques régionales d'investissement (aménagement, sport et culture) pour accompagner les territoires dans cette mise au norme essentielle à l'amélioration du quotidien de nombreux habitants des Hauts-de-France en situation de handicap ;
- de financer (via un nouveau dispositif de soutien aux projets d'investissement dans le handicap) l'acquisition de matériel adapté pour faciliter l'accueil ponctuel et la mobilité des personnes en situation de handicap, et notamment les fauteuils tout chemin (« type Joëlette, Tiralo, Hippocampe, Quadrix, Escargoline, ... »).



NATURE DE L'ACTION

- ☐ Animation
- ☒ Communication
- ☐ Concertation
- ☐ Etude
- ☐ Expérimentation

- ☒ Fonctionnement
- ☐ Formation
- ☒ Ingénierie
- ☒ Investissement



PILOTES

- Région
- Département
- AOM



PARTENAIRES

- EPCI
- Communes
- SMTCO
- SNCF Gares & Connexions
- MDA
- ESAT
- Acteurs de l'emploi type Cap emploi et France Travail



CIBLES

- Les personnes en situation de handicap en particulier



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

D'ici à 2029

- Identification de l'ensemble des points d'arrêts prioritaires et remontée des informations relatives à leur accessibilité dans un rayon de 200 m ;
- Expérimentation d'un parcours intermodal totalement accessible porte à porte aux PMR/PSH sur une relation « ville à ville » ;
- Rendre l'ensemble des outils d'information et de communication liés à la mobilité accessibles aux personnes en situation de handicap ;
- Disposer de documents FALC à disposition dans les lieux d'accueil et d'information autour de la mobilité (Oise Mobilités, guichets d'information, etc.).



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

- Diagnostic du PAMS ;
- Base de données des offres de mobilité et aides existantes pour les PMR/PSH ;
- Bilan du schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée (SD'AP) des AOM.



INDICATEURS DE SUIVI

- Fréquentation annuelle du service TIVA.



ACTIONS LIÉES

- 1.1 Centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire pour mieux comprendre l'existant et identifier les zones blanches et les besoins ;
- 1.2 Former les acteurs généralistes, primo-accueillants, prescripteurs et les acteurs relais à la mobilité solidaire ;
- 3.1 Déployer une offre socle de mobilité solidaire maillant tout le bassin ;
- 3.2 Mettre en place une plateforme de mobilité, porte d'entrée et centre de ressources ;
- 3.3 Anticiper le vieillissement de la population en développant des services adaptés à la mobilité des seniors.

FICHE ACTION 4.1 – Développer des dispositifs complémentaires permettant d'améliorer la mobilité des apprentis

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

La LOM indique précisément, dans l'article L1215-3, que les jeunes en contrat d'apprentissage doivent pouvoir bénéficier d'actions en leur faveur dans le cadre de la mise en place du PAMS : « *Le plan d'action définit les conditions dans lesquelles ces personnes bénéficient d'un conseil et d'un accompagnement individualisé à la mobilité. Il prévoit, notamment, les mesures permettant au service public de l'emploi de fournir ces prestations à tout demandeur d'emploi, à toute personne éloignée de l'emploi ou au jeune en contrat d'apprentissage.* »

L'ensemble des acteurs de la formation ont pris en compte cette problématique de la mobilité dans le cadre du Contrat de plan régional pour le développement de la formation et de l'orientation professionnelle (CPRDFOP).

La question de la mobilité est en effet prégnante pour les apprentis puisqu'ils doivent se rendre à la fois sur leur lieu de travail et sur leur lieu de formation.

Il existe déjà de nombreuses aides financières dont peuvent bénéficier les apprentis. Sans être exhaustif, on peut citer celles :

- de la Région (Aide aux transports aux particuliers, carte *Génération# HDF-Apprentis*, fonds de solidarité de l'apprenti, En route pour l'Emploi, Aide individuelle au permis de conduire...) ;
- du Département (Pass permis citoyen à destination des 18-19 ans, fonds départemental mobilité) ;
- de l'Etat (aide au permis de conduire, aide mobilité jeune par Action Logement...) ;
- des missions locales, des associations ;
- des Centres de Formations des Apprentis ;
- des AOM avec des tarifs préférentiels sur les réseaux de transports en commun.

Ces aides sont indispensables pour financer les modes de transports qui peuvent être utilisés par les apprentis. Néanmoins, elles ne répondent pas toujours suffisamment aux besoins pratiques des apprentis. Les difficultés sont d'autant plus importantes dans les territoires ruraux et en périphérie des pôles intermédiaires du bassin où beaucoup d'offres d'emploi en apprentissage sont régulièrement non pourvues.

Les jeunes et les CFA font ainsi remonter le fait que :

- le choix d'une formation ou d'une entreprise se fait par défaut en prenant en compte la proximité, pas toujours en fonction de leur appétence (il existe des freins psychosociaux importants et une culture à la mobilité faible) ;
- il est parfois difficile d'accéder au CFA quand il n'est pas à proximité d'une gare ou d'un pôle d'échanges où il manque des services pour effectuer le « dernier kilomètre ». C'est notamment le cas du Lycée agricole de l'Oise, à Airion ;
- les CFA sont parfois difficiles d'accès par les modes doux.

Pour le Bassin de mobilité Est de l'Oise, on dénombre environ 4 600 apprentis et 16 CFA, principalement dans les secteurs de l'industrie, du commerce, du BTP, des fonctions administratives et tertiaires et des métiers de bouche et de la beauté.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Dans la dynamique de la mise en place des PAMS, la Région Hauts-de-France, avec ses différents partenaires, établit une stratégie globale pour faciliter la mobilité des apprentis. Cela fait partie de ses compétences et les initiatives suivantes peuvent être mises en avant :

- En matière de transports scolaires, la Région assure la gratuité pour les élèves sous statut scolaire, lorsque l'organisation des déplacements relève de ses compétences. La Région Hauts-de-France a voté une délibération visant à renforcer l'équité dans l'accès aux transports interurbains routiers. À partir du 1^{er} février 2025, un abonnement annuel gratuit sera mis en place pour les élèves des Centres de Formation d'Apprentis (CFA) et des écoles de production.
- Des réflexions sont en cours pour améliorer l'information des jeunes en amont du choix de la formation en apprentissage et de l'entreprise. L'objectif est que les jeunes élargissent leur spectre des possibles territorialement, en ayant connaissance des différentes possibilités de transport pour accéder à une formation et à une entreprise. De plus, des modules de formation au sein des CFA pourraient être proposés pour accompagner les jeunes à lever leurs freins à la mobilité et cette sensibilisation pourrait être réalisée par les entreprises. Aussi, des « guichets de la mobilité » au sein des CFA pourraient être développés afin d'optimiser l'information aux apprentis sur les services de mobilité disponibles. Les outils proposés par Hauts-de-France mobilités, tels que le calculateur d'itinéraires et le futur annuaire des mobilités, seront particulièrement utiles dans ce cadre.
- La Région a fait évoluer son appel à projets relatif à la Réussite des Apprentis pour la période 2025-2028 afin de prendre en compte leur mobilité. Des actions pourront ainsi potentiellement être retenues si elles visent à lever les freins à la mobilité des apprentis par la prise en charge des frais de transport en zone dépourvue de transports en commun réguliers adaptés aux horaires des formations.
- La Région a construit, en partenariat avec l'ADEME, un consortium de plusieurs CFA dans l'objectif d'offrir des solutions de mobilité aux apprentis, avec un double intérêt dans la démarche engagée :
 - ▮ Atteindre la jeunesse : majoritairement âgés de 15 à 30 ans, les apprentis se prêtent tout particulièrement au déploiement de la mobilité à vélo dans la perspective d'un changement de comportement à long terme ;
 - ▮ Résoudre la problématique la double-mobilité : à l'opposé des élèves de la filière générale, les apprentis se distinguent par leur utilisation permanente de deux sites, avec d'une part le lieu d'étude, et d'autre part le lieu d'apprentissage. Cette particularité n'est pas sans aggraver la difficulté liée à leurs besoins de mobilité.

Le projet, qui vise à dynamiser l'emploi du vélo en en faisant un nouvel outil de développement du territoire, au service des centres d'apprentissage et de formation, va recevoir un soutien de l'ADEME et un accompagnement de la Région. Les actions menées au sein du projet participent aux objectifs suivants :

- ▮ Action 1 : Déployer la stratégie Vélo auprès des onze sites de l'AFPA sur l'ensemble du territoire des Hauts-de-France. Il s'agit de l'expérimentation d'un système de vélopartage accompagné d'un bouquet de services (stationnement, totems de réparation). Cette première expérimentation à grande échelle pourra servir par la suite d'inspirant à d'autres CFA.
- ▮ Action 2 : Élaborer deux plans de mobilité, le premier pour l'AFPA dans le cadre du suivi de sa stratégie de déploiement et d'expérimentation pratique, le second pour Campus pro dans la perspective de la mise en place d'un bâtiment vélo à l'horizon 2025. Ces plans de déplacements seront réalisés avec les étudiants, et animés par un prestataire externe.
- ▮ Action 3 : Mettre en place des méthodologies de sensibilisation et d'animation en faveur de la mobilité à vélo pour une diffusion à l'échelle régionale : sensibilisation et animations vélo à destination des apprentis, stagiaires et employeurs, et diffusion de bonnes pratiques auprès du grand public et des autres établissements scolaires du territoire.

Cette première action pourra être suivie de la mise en place d'investissements pour favoriser la mobilité à vélo dans les CFA (abris vélos, vélopartage...).

Enfin, pour réduire la problématique de mobilité, il conviendra de proposer des solutions de mobilité résidentielle, en lien avec les politiques publiques de logement. La première étape pourrait consister à organiser un temps de concertation avec l'écosystème du logement. Des solutions de logements modulaires pourraient par exemple être envisagées comme la mise en relations entre bailleurs et apprentis, etc.



NATURE DE L'ACTION

- ☐ Animation
- ☒ Communication
- ☒ Concertation
- ☐ Etude
- ☐ Expérimentation

- ☒ Fonctionnement
- ☐ Formation
- ☒ Ingénierie
- ☒ Investissement



PILOTES

- Région



PARTENAIRES

- CFA
- ADEME
- Acteurs du logement
- Associations (CREM, ADAV...)



CIBLES

- CFA
- Apprentis
- Jeunes qui pourraient être intéressés par l'apprentissage
- Les entreprises



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2024 - 2027

- Mise en place du projet VTAA dans le cadre d'AVELO 3.

2

A partir de 2024

- Premiers financements de projets de mobilité des CFA dans le cadre de l'appel à projets régional.

3

2025

- Travail sur la problématique du logement des apprentis



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

- Aides de la Région, de l'Etat, des missions locales, des associations, des CFA, des AOM ;
- Dispositifs ciblant les apprentis.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de « guichets de la mobilité » créés ;
- Modules de formations créés au sein des CFA ;
- Recrutement d'un chargé de mission relatif aux mobilités actives.



ACTIONS LIÉES

- 1.1 Centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire pour mieux comprendre l'existant et identifier les zones blanches et les besoins ;
- 3.4 Favoriser la mobilité des jeunes ;
- 4.2 Faciliter l'accès aux emplois pour les travaux de réalisation du Canal Seine Nord Europe ;
- 4.3 Faciliter les déplacements pour les filières professionnelles en tension ou particulièrement sensibles aux enjeux de mobilité et favoriser l'accès à l'emploi ;

FICHE ACTION 4.2 – Faciliter l'accès au chantier du Canal Seine-Nord Europe en proposant des alternatives à l'autosolisme

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Le bassin Est de l'Oise est concerné par le grand projet du Canal Seine-Nord Europe (CSNE) qui devrait mobiliser un nombre important de travailleurs.

Le CSNE reliera fin 2030 les bassins de la Seine et de l'Oise au réseau à grand gabarit du nord de l'Europe. Le canal commencera à Compiègne et traversera le nord-est du bassin, notamment la CC des Deux Vallées et le Noyonnais, mais son influence devrait dépasser largement ces limites.

Perspectives d'emploi : dans les prochaines années, le chantier exercera une influence notable sur les flux domicile-travail du bassin Est de l'Oise, avec un potentiel d'emplois dépassant les 2 500 postes, pour le Compiégnois, le Noyonnais et les zones alentours.

De forts enjeux d'accessibilité : le tracé du canal parcourt surtout des territoires peu denses et est éloigné des axes principaux de transport, impliquant un recrutement géographique élargi pour mobiliser les emplois nécessaires, des distances importantes à parcourir et des solutions de transport adaptées à imaginer. Par ailleurs, un état des lieux récent du territoire réalisé par « Action Logement » a démontré que la problématique du manque de logements apparaît prégnante au sein de la question du manque d'accessibilité des différents sites du CSNE.

De forts enjeux de retour à l'emploi dans l'Oise : les clauses d'insertion ont permis à fin juin 2024 de réaliser plus de 125 000 heures dont 68 000 ont été réalisées plus spécifiquement sur le chantier de l'écluse Montmacq-Cambronne; 80% des emplois obtenus sont durables, avec 50% de CDI et 30% de CDD de plus de 6 mois, contrats de professionnalisation ou d'apprentissage.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

L'objectif de cette action est de mobiliser les acteurs du territoire (AOM, opérateurs de mobilité et entreprises) pour proposer **des solutions concrètes et soutenables de transport** adaptées aux contraintes du chantier du CSNE (localisation, évolutivité géographique). Il s'agit essentiellement de faciliter l'accès des ouvriers aux différents sites et bases travaux et de proposer des alternatives au seul usage de la voiture individuelle. Cette action s'articule en six points complémentaires.

- **Mobiliser les opérateurs de mobilité solidaire :** dans le département de l'Oise, le SMTCO et Oise Mobilités pourront aider à identifier les solutions de transport public permettant de rejoindre le chantier et les différentes bases travaux. En complément, un dispositif de ramassage passant par une application pourrait éventuellement être expérimenté, avec des points de collecte et une connexion via API à Oise Mobilité par exemple, dans la mesure de l'envisageable. Une autre solution pourrait consister à louer des véhicules pour les mettre à disposition d'équipages de covoiturage.
- **Associer les employeurs** à la démarche, à l'invitation des acteurs pertinents (ex : la SCSNE, le Département et France Travail), puisqu'ils sont les premiers concernés et les premiers organisateurs potentiels de services pour les salariés :
 - ▶ Adaptation des horaires de travail aux horaires des transports en commun ;
 - ▶ Sensibilisation des employés au covoiturage ;

- ▮ Organisation de services de transport intra ou inter-entreprises : navettes, transport à la demande, covoiturage ;
 - ▮ Valorisation de la démarche RSE des entreprises ;
 - ▮ Intégration par les employeurs de volets « mobilité » et « ramassage » dans leur prise en compte des clauses d'insertion ;
 - ▮ Au 1er avril 2024, les retours informels des employeurs principalement concernés suggèrent qu'ils organisent eux-mêmes le ramassage de leur personnel, compte tenu des difficultés de recrutement rencontrées.
- **Associer les AOM** pour renforcer ponctuellement des horaires ciblés de services de transport, fondés sur une analyse précise des besoins d'activité communiqués par les acteurs concernés ou d'ajouter des liaisons supplémentaires (navettes, bus) « spéciales CSNE » vers les différents sites. Une étude des dessertes régionales et interrégionales, par cars interurbains et par train, pourra être nécessaire afin d'identifier des ajustements ou compléments d'offre permettant d'accéder aux bases travaux.
- **Faciliter la circulation de l'information** sur les services de mobilité existants ou créés auprès des travailleurs concernés mais aussi des employeurs et des agences d'intérim : élaborer un document recensant les services de mobilité (type de service, points d'arrêts, fréquence, horaires, conditions d'accès, etc.) ; ce volet sera à déconnecter de la notion de bassin de mobilité et à concevoir plutôt à partir de chaque site concerné, à destination des différents bassins d'emplois pertinents alentours. Par ailleurs, une information sur l'offre d'hébergement disponible pourra y être associée, par exemple par le biais du recensement régulièrement effectué par les partenaires du CSNE ou via le dispositif Mobiville : <https://candidat.francetravail.fr/mobiville/>.
- Associer à ces solutions un **dispositif d'accompagnement** pour dépasser les freins culturels et psychologiques (changer de métier, se déplacer loin...) et de formation des employés (lecture des réseaux et horaires de transport par exemple). Ce volet pourra par exemple être nécessaire pour certains travailleurs peu à l'aise avec un déplacement domicile-travail dépassant les 30 km. Il pourrait être assuré par les opérateurs de mobilité solidaire.
- **Agir au niveau de l'hébergement** : développer du « co-habitat partagé » pour les employés, qui leur permettrait de se rapprocher de leur lieu de travail et donc de limiter le besoin de mobilité. En regroupant ainsi certains employés du canal, cela pourrait faciliter le déploiement de différents services autour du véhicule partagé (covoiturage, autopartage) ou de circuits adaptés (transport à la demande, navette, etc.). Il conviendra, sur cet aspect, de travailler avec « Action Logement », acteur de référence du logement social au niveau national, qui a déjà entrepris un certain nombre d'actions pour répondre aux enjeux à la croisée de l'emploi, de la mobilité et du logement dans le cadre du CSNE. « Action Logement » propose notamment des prestations et outils adaptés aux problématiques d'hébergement, la mobilisation de moyens financiers (aides et garanties au logement), ou encore le suivi des demandes des salariés et entreprises. Cet acteur pourra être invité de manière ponctuelle au Club de la Mobilité Solidaire (voir fiche action 2.1) si les problématiques de logement sur le chantier du CSNE devaient y être abordées.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Région
- Département



PARTENAIRES

- SPIE départemental
- France Travail
- Entreprises engagées sur le CSNE
- SNCF
- AOM locales
- SMTCO
- FASTT (intérim)
- Agences d'intérim (Humando, etc.)
- Prestataires privés de transport
- Opérateurs de mobilité solidaire
- Plateformes de covoiturages ou plateformes de covoiturage intra-salariés
- Associations porteuses de TUS
- Action Logement



CIBLES

- Travailleurs du chantier CSNE
- Employeurs sur les chantiers



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Dès la première année (2025)

- Enclencher un dialogue dès qu'une entreprise est retenue afin de connaître ses projets en matière de déplacement de ses salariés et l'orienter vers les services existants ;
- Établir un document sur les services de mobilité existants pour les ouvriers et pour les employeurs (points d'arrêt, fréquence, etc.) ;
- Enclencher l'étude des besoins ciblés et des services à déployer en partenariat avec les différents acteurs pouvant porter des solutions de mobilité (SNCF, AOM, employeurs) afin de déterminer leur faisabilité et d'affiner un calendrier de mise en œuvre.

2

Dès 2026 et au moins jusqu'en 2029

- Mettre en place de nouveaux services de mobilité (navettes chantier, TAD, covoiturage, etc.) ;
- Développer des dispositifs d'accompagnement et de formation des employés pour les sensibiliser à la mobilité



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

- Base de données des offres de mobilité et aides existantes pour les différents publics de la mobilité solidaire ;
- Formations existantes sur la mobilité et notamment la lecture de cartes, etc.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'entreprises attributaires pour le chantier du CSNE avec lesquelles un dialogue a été ouvert sur le sujet de la mobilité des travailleurs.



ACTIONS LIÉES

- 1.1 Centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire pour mieux comprendre l'existant et identifier les zones blanches et les besoins ;
- 1.2 Former les acteurs généralistes, primo-accueillants, prescripteurs et les acteurs relais à la mobilité solidaire ;
- 3.1 Déployer une offre socle de mobilité solidaire maillant tout le bassin.

FICHE ACTION 4.3 – Lever les freins à la mobilité pour faciliter l'accès à l'emploi dans les filières professionnelles en tension

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

La mobilité est l'un des freins majeurs pour l'accès à l'emploi, comme pour le maintien dans l'emploi, avec un cumul de difficultés financières, matérielles et sociales. A l'échelle régionale, 28% des demandeurs d'emploi sont sans moyen de locomotion, et les entreprises déclarent avoir rencontré des difficultés de recrutement pour 49% des projets d'embauche, notamment pour des motifs liés à la mobilité.

Les filières concernées sont notamment les métiers précaires, ceux pouvant induire des horaires décalés (travail en usine, métiers de la santé, en hôpital notamment, etc.), ou encore impliquant une forte mobilité, comme les aides à domicile, les ouvriers agricoles par exemple.

Sur le bassin Est de l'Oise, la dépendance aux véhicules motorisés est une problématique majeure, notamment dans les territoires périurbains du Sud du bassin ou autour des agglomérations de densité intermédiaires (Compiègne, Clermont, Senlis, Chantilly), dans les Quartiers Prioritaires Politiques de la Ville (QPPV) (Creil) et dans les zones rurales du Nord du bassin.

Les difficultés d'accès à l'emploi en lien avec la mobilité peuvent se cumuler avec **des difficultés d'accès au logement** pour les publics les plus précaires.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

On peut mentionner ici un ensemble de bonnes pratiques visant à répondre aux problématiques spécifiques que rencontrent les filières dites « en tension » :

- **Proposer des solutions concrètes de transport hors voiture individuelle, adaptées aux contraintes de ces métiers en s'appuyant sur les employeurs et les acteurs de la mobilité (de droit commun ou solidaire) et du logement**
 - Pour les employeurs :
 - adapter des horaires de travail aux horaires des transports en commun ;
 - organiser de services de transport intra ou inter-entreprises : navettes, transport à la demande, covoiturage ;
 - mettre en place un plan de mobilité employeur voire inter-employeurs, comportant notamment un diagnostic des mobilités domicile-travail, et la réalisation d'un plan d'action incluant usage du vélo, du covoiturage, forfait mobilité durable, etc.
 - Pour les employeurs saisonniers : proposer un « pack » logement / emploi aux travailleurs saisonniers. Cette mesure pourrait être proposée dans le cadre de la révision du plan départemental de l'habitat (PDH) ;
 - Pour les bailleurs et les communes : développer l'offre de logements sociaux à proximité des bassins d'emploi ;
 - Pour les travailleurs dans les métiers précaires à forte mobilité : prêter ou faciliter l'accès à des véhicules pour les tournées et les visites.

- **Aller vers les employeurs et les représentants de leurs filières pour identifier les besoins en main d'œuvre impliquant de forts enjeux de mobilité à l'échelle du bassin et les impliquer dans la co-construction des solutions**
 - Organiser des échanges directs avec les employeurs du bassin ;
 - Communiquer auprès d'eux sur ces solutions de mobilité en s'appuyant par exemple sur les clubs d'entrepreneurs, les événements organisés par les Chambres de commerce et d'industrie, les Chambres des Métiers et de l'Artisanat, les directions du développement économique des collectivités du bassin et les autres organisations regroupant des employeurs (type petits déjeuners). L'association des chargés de mission du développement économique pourra également être un relais de cette communication.

Ces leviers pourront être travaillés dans le cadre de la gouvernance du PAMS (cf. Fiche 2.1), notamment en intégrant les représentants des employeurs au sein du Comité de pilotage et du Club de la mobilité solidaire.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- France Travail
- Région



PARTENAIRES

- Département
- AOM locales
- Communes
- CCI
- CMA
- Chambre d'Agriculture
- Agences d'interim
- FASTT
- Missions locales
- Bailleurs
- Réseau Déclic Mobilités



CIBLES

- Employeurs de filières en tension
- Employeurs avec de fortes contraintes de mobilité
- Travailleurs précaires
- Demandeurs d'emploi
- Personnes en insertion



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

- Intégration des représentants d'employeurs au sein des instances de gouvernance du PAMS ;
- Organisation des premiers échanges avec les employeurs, via les CCI, CMA, etc. afin de discuter de leurs besoins, les orienter et les informer sur des actions qu'ils pourraient porter pour développer des solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle.

2

Chaque année à partir de 2026

- Mise à jour du recensement des besoins lors de la réunion annuelle du Club de la mobilité solidaire.



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

- Base de contacts employeurs de filières professionnelles en tension et d'agences d'intérim ;
- Réseaux d'employeurs et notamment Déclic Mobilités ;
- Les données des Besoins en Mains d'Œuvre de France Travail.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'entreprises participant aux rencontres annuelles du Club de la Mobilité solidaire (voir fiche action 2.1).



ACTIONS LIÉES

- 1.1 Centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire pour mieux comprendre l'existant et identifier les zones blanches et les besoins ;
- 3.1 Déployer une offre socle de mobilité solidaire maillant tout le bassin.



La durée du plan d'actions

Le présent plan d'actions sur la mobilité solidaire est valable pour la période 2025-2029. Cette période de cinq ans sera proposée de manière uniforme pour les PAMS et les contrats opérationnels de mobilité (COM) des dix bassins de mobilité couvrant la région. Cela permettra, le cas échéant, de réexaminer les contours de ces bassins à l'horizon 2030.

Bien que ce plan d'actions se rapproche davantage d'une charte que d'un contrat, toute modification, ajout ou suppression d'actions inscrites dans le Plan d'Actions pour la Mobilité Solidaire (PAMS) nécessitera une nouvelle délibération de la part de chaque signataire. Les résultats des évaluations réalisées pour certaines actions pourront être utilisés pour accélérer ou dupliquer les actions qui fonctionnent ou pour ajuster celles qui ne donnent pas les résultats escomptés.

Les décisions correspondantes seront proposées en comité de pilotage, permettant ainsi une adaptation continue aux besoins et aux évolutions de la mobilité solidaire dans ce bassin Est de l'Oise.



La gouvernance

La démarche d'élaboration du PAMS a préfiguré la gouvernance proposée pour le suivi et la mise en œuvre de ce plan d'actions. Au-delà de veiller à la réalisation des actions identifiées collectivement, il s'agit en effet de renforcer l'écosystème de la mobilité solidaire dans l'Est de l'Oise et de faire perdurer une communauté de partenaires, initiée par cette démarche.

Aussi, à l'échelle du bassin de mobilité, la gouvernance du PAMS est constituée d'un comité de pilotage et d'un club de la mobilité solidaire. Ces 2 instances sont organisées par l'Etat, la Région et le Département de l'Oise :

- Le **comité de pilotage** est composé de l'Etat, la Région, le Département de l'Oise, les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et les communautés de communes où la Région est AOM de substitution, le SMTCO, France Travail, la CAF, la DREETS / DDETS, la DREAL.

En fonction des travaux en cours ou de l'ordre du jour, d'autres partenaires peuvent être invités à ce comité de pilotage : représentants de l'Education Nationale, sous-préfectures, l'ARS, l'ADIL, l'AFPA, les fédérations des métiers en tension, l'agence d'urbanisme Oise-les-Vallées.

Ce comité de pilotage :

- fait le point sur l'état d'avancement du PAMS ;
- fait l'état d'avancement de la mise en place de la plateforme départementale ;
- fixe les objectifs et le programme annuel au titre du PAMS du bassin : priorités, pilotage, échéances ;
- mesure les effets des actions mises en œuvre en vue de les reconduire ou de les faire évoluer ;
- précise les publics et territoires cibles pour les formations à la mobilité ;
- anime une revue de projets en examinant en particulier le financement des actions prioritaires.

Il se réunit 1 fois par an.

- Le **club de la mobilité solidaire** rassemble potentiellement tous les acteurs de la mobilité solidaire. En plus des membres du comité de pilotage et ceux invités en fonction de l'ordre du jour, y seront ainsi notamment conviés, les chambres consulaires, la maison départementale de l'autonomie, l'UDCCAS, l'URIOPSS, les plateformes et opérateurs de mobilité solidaire, les opérateurs de transport, la Cellule France Mobilités, les gestionnaires de pôles d'échanges, , les acteurs de la santé, ceux du handicap, les associations locales, les représentants d'employeurs, ceux des habitants ou des usagers des transports, etc.

Une attention particulière portera sur la bonne association des employeurs, des habitants et des usagers aux réflexions et travaux menés.



La gouvernance

Ce club de la mobilité solidaire :

- soutient et suit la mise en œuvre des actions prioritaires validées en comité de pilotage ;
- recense les besoins et les demandes de ses membres au regard des remontées de terrain ;
- partage des retours d'expériences ;
- formule des demandes à l'attention du comité de pilotage ;
- coordonne les actions qui nécessitent une mutualisation ;
- organise des échanges sur des sujets spécifiques en fonction des besoins.

Une rencontre du club de la mobilité solidaire est organisée a minima 1 fois par an.



Suivi et indicateurs

Un référentiel d'indicateurs est proposé afin de suivre l'état d'avancement du PAMS. Il est organisé à deux niveaux :

- Tout d'abord, au niveau de chaque action inscrite dans le plan d'actions, en retenant 1 ou 2 indicateurs permettant de mesurer sa réalisation ;
- Ensuite, à l'échelle du PAMS, afin d'évaluer globalement sa mise en œuvre et son efficience. Des représentations sous forme de radars seront notamment utilisées pour valoriser des indicateurs de contexte (part des différents publics vulnérables dans la population totale du bassin, revenu médian, IDH, taux de motorisation, etc.) comme des indicateurs de résultats (nombre de dispositifs accessibles aux seniors, nombre de personnes accompagnées par les maisons de mobilité, etc.).

Le tableau de bord correspondant proposera pour chaque indicateur un processus d'alimentation annuel, en visant la simplicité et l'efficacité. Il est primordial de s'assurer que ce processus est appropriable et réaliste pour les acteurs mobilisés dans la mise à jour des résultats.

A partir de ce référentiel, et dès 2025, un bilan annuel de suivi sera établi et présenté au comité de pilotage du PAMS.



Les signataires

18 signataires pour le PAMS Est de l'Oise

- La Préfecture de région Hauts-de-France
- La Région Hauts-de-France
- Le Département de l'Oise
- Le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise
- La Communauté d'Agglomération de Creil Sud Oise
- La Communauté d'Agglomération de la Région de Compiègne
- La Communauté de communes de l'Aire Cantilienne
- La Communauté de communes de la Plaine d'Estrées
- La Communauté de communes des Deux Vallées
- La Communauté de communes des Lisières de l'Oise
- La Communauté de communes des Pays d'Oise et d'Halatte
- La Communauté de communes du Liancourtois
- La Communauté de communes du Pays de Valois
- La Communauté de communes du Pays des Sources
- La Communauté de communes du Pays du Clermontois
- La Communauté de communes du Pays du Noyonnais
- La Communauté de communes du Plateau Picard
- La Communauté de communes Senlis Sud Oise

Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
Est de l'Oise

Signataire 1/18



À _____

Le _____

Le Préfet de la Région Hauts-de-France

Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
Est de l'Oise

Signataire 2/18



À _____

Le _____

Le Président de la Région Hauts-de-France

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
Est de l'Oise**

Signataire 3/18



À _____

Le _____

La Présidente du Département de l'Oise

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
Est de l'Oise**

Signataire 4/18



À _____

Le _____

Le Président du Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
Est de l'Oise**

Signataire 5/18



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté d'Agglomération
de Creil Sud Oise

Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
Est de l'Oise

Signataire 6/18



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté d'Agglomération
de la Région de Compiègne

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
Est de l'Oise**

Signataire 7/18



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de Communes
de l'Aire Cantilienne

Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
Est de l'Oise

Signataire 8/18



À _____

Le _____

La Présidente de la Communauté de Communes
de la Plaine d'Estrées

Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
Est de l'Oise

Signataire 9/18



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de Communes
des Deux Vallées

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
Est de l'Oise**

Signataire 10/18



Communauté de Communes
des **Lisières de l'Oise**

À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de Communes
des Lisières de l'Oise

Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
Est de l'Oise

Signataire 11/18



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de Communes
des Pays d'Oise et d'Halatte

Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
Est de l'Oise

Signataire 12/18



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de Communes
du Liancourtois

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
Est de l'Oise**

Signataire 13/18



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de Communes
du Pays de Valois

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
Est de l'Oise**

Signataire 14/18



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de Communes
du Pays des Sources

Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
Est de l'Oise

Signataire 15/18



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de Communes
du Pays du Clermontois

Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
Est de l'Oise

Signataire 16/18



À _____

Le _____

La Présidente de la Communauté de Communes
du Pays du Noyonnais

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
Est de l'Oise**

Signataire 17/18



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de Communes
du Plateau Picard

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
Est de l'Oise**

Signataire 18/18



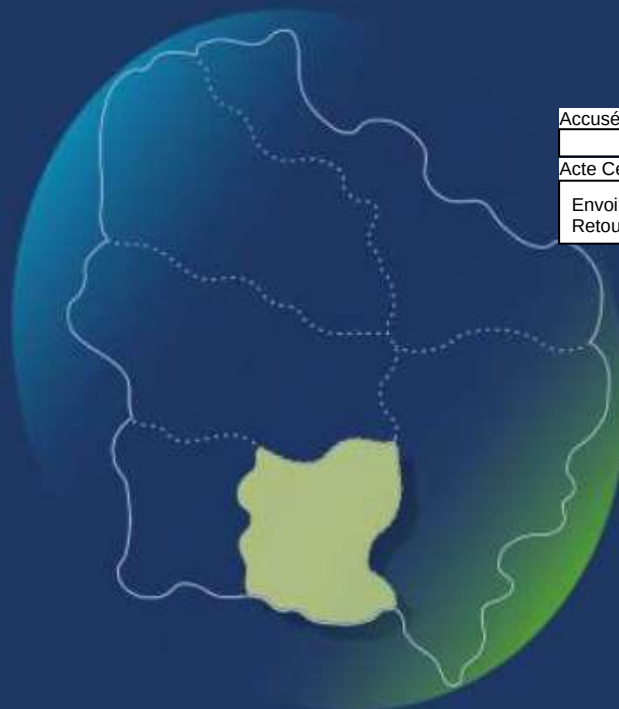
À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de Communes
de Senlis Sud Oise



Novembre 2024



Accusé de réception – Ministère de l'intérieur
11503310
Acte Certifié exécutoire
Envoi Préfecture : 03/02/2025
Retour Préfecture : 03/02/2025

ANNEXE

AU PLAN D'ACTION COMMUN

EN MATIÈRE DE MOBILITÉ SOLIDAIRE

DU BASSIN DE MOBILITÉ

EST DE L'OISE

Analyse de la mobilité solidaire



Sommaire

I. Éléments introductifs	5
A. La mobilité solidaire dans la Loi d’Orientation des Mobilités.....	5
B. Les plans d’actions communs en matière de mobilité solidaire en Hauts-de-France..	6
a. Une vision élargie et ouverte des publics-cibles	6
b. Une concertation au cœur de la démarche, afin de favoriser une acception transversale de la mobilité solidaire	6
c. Une démarche basée sur une méthodologie unique mais personnalisée selon les enjeux spécifiques de chaque bassin	7
d. Un objectif de reconnexion de la mobilité solidaire et de droit commun.....	7
e. Une temporalité à court/moyen terme.....	7
C. Le diagnostic de la mobilité solidaire sur le bassin Est de l’Oise.....	8
a. Objectifs et méthode.....	8
b. Clés de lecture du livrable du diagnostic PAMS.....	8
II. Éléments de caractérisation du bassin de mobilité Est de l’Oise ..	11
A. Le périmètre du bassin Est de l’Oise	11
B. Le contexte réglementaire	12
a. A l’échelle régionale	13
b. A l’échelle départementale	13
c. A l’échelle intercommunale.....	13
III. Les spécificités territoriales qui impactent la mobilité	15
A. Un territoire très contrasté, aux pôles d’attractivité multiples	15
B. L’agglomération Creil Sud Oise, un territoire atypique sur le bassin : dense, cumulant des vulnérabilités mais bénéficiant d’une bonne desserte	17
C. Des pôles de densité intermédiaire, présentant des caractéristiques communes : Compiègne, Senlis, Clermont	19
D. Au Sud du département : des territoires ruraux riches mais relativement mal desservis	21
E. Les territoires ruraux du Nord du bassin : des territoires isolés des pôles d’attractivité, qui cumulent des vulnérabilités	22
F. Un territoire de « grands mobiles » sur lequel les déplacements intermodaux sont nombreux	24
IV. Une grande variété de publics en difficulté de mobilité	28

A. Méthode d'analyse.....	28
B. Zoom sur l'Est de l'Oise.....	29
a. Personnes en insertion, demandeurs d'emploi, personnes précaires : l'enjeu de l'insertion sociale et professionnelle	30
b. Scolaires, étudiants, apprentis : le public des jeunes	31
c. Personnes en situation de handicap et seniors : l'accessibilité physique et cognitive.....	32
d. D'une appréhension statutaire des publics de la mobilité solidaire à la notion d'archipel des difficultés	33
C. Des freins communs, qui appellent une stratégie basée sur l'accompagnement et la coordination.....	34
a. Freins d'accès à l'offre : au carrefour COM et PAMS.....	34
b. Freins psychosociaux : le besoin d'un accompagnement de bout en bout.....	36
V. Les offres et services de mobilité existants à destination des publics vulnérables	40
A. Une offre de droit commun orientée vers l'Île-de-France	40
a. Des infrastructures de transport denses mais une offre ferroviaire inégalement répartie ..	40
b. Une offre en transports collectifs concentrée sur les pôles urbains	41
c. Un maillage cyclable restreint	41
d. Des offres de covoiturage et d'autostop organisé peu utilisées.....	42
B. Une offre de droit commun orientée vers l'Île-de-France	43
C. L'offre de mobilité solidaire sur le bassin Est de l'Oise	44
D. Une plateforme de mobilité en projet sur une partie du territoire	47
E. Le diagnostic mobilité : une couverture territoriale complète seulement pour les demandeurs d'emploi.....	47
F. L'accompagnement mobilité : une offre insuffisante.....	48
G. Une offre de transport solidaire hétérogène	48
a. Une couverture complète du territoire à nuancer au regard de son hétérogénéité	49
b. Une couverture des publics variée sur l'ensemble du bassin	50
c. Une hétérogénéité impliquant un enjeu de lisibilité et de visibilité	50
d. Des freins dans l'accès à l'offre	51
H. Location, achat et réparation : une offre plus éparse	51
a. L'offre de location.....	51
b. Les offres d'achat et de réparation.....	52
I. De nombreuses aides financières individuelles, dont la lisibilité est complexe	52
VI. Les outils d'information et de coordination	55

A. Des outils d'information encore peu connus et qui peuvent entrer en concurrence	55
B. L'enjeux des lieux d'accompagnement	56
C. Un ensemble de besoins non encore satisfaits	57
a. Mieux coordonner les outils	58
b. Un besoin d'interconnaissance	58
c. Un besoin d'évaluation	58
d. Améliorer la connaissance des publics	58
e. Vers un guichet unique de l'information et de la formation mobilité ?	59
VII. Les aides financières et les modèles économiques	62
A. Des aides financières nombreuses et difficiles à lire	62
B. Les opérateurs de mobilité solidaire sur-mobilisés par la recherche permanente de financements	63
VIII. L'intégration de l'urgence écologique	65
A. Ecologie et social : une articulation institutionnelle à entériner	65
B. Mobilité durable et inclusive : même combat ?	65
C. Dépendance à la voiture : un changement de mentalité progressif pour les bénéficiaires	66
IX. Conclusion et perspectives	68
A. Synthèse croisée des tableaux AFOM	68
a. Atouts	68
b. Faiblesses	68
c. Opportunités	69
d. Risques	69
B. Vers le plan d'actions	70
X. Annexes	72
Annexe 1 : Tableau de recensement des offres et services de mobilité solidaire au 25/10/2023	73
Erreur ! Signet non défini.	
Erreur ! Signet non défini.	
Annexe 2 : Liste des structures associées lors des mini-ateliers	76

I. Éléments introductifs

A. La mobilité solidaire dans la Loi d'Orientation des Mobilités

Promulguée le 24 décembre 2019, la **Loi d'Orientation des Mobilités** (LOM) est la première grande loi relative aux transports et à la mobilité depuis la Loi d'Organisation des Transports Intérieurs (LOTI) de 1982.

Actuellement, les transports constituent le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre en France avec 30% des émissions. 1 Français sur 4 a déjà refusé un emploi faute de solution pour s'y rendre ; sur 80% du territoire, aucune collectivité ne propose de solution pour les transports du quotidien¹. La mobilité constitue le premier poste de dépenses des ménages et 7 Français sur 10 se rendent au travail en voiture.

Face à ces constats, la LOM pose cinq grands principes :

1. **Sortir de la dépendance automobile**, notamment dans les espaces peu denses
2. Accélérer le développement des nouvelles mobilités en facilitant le déploiement de **nouveaux services numériques multimodaux**
3. Concourir à la transition écologique en développant notamment les **mobilités actives**
4. Programmer les investissements dans les **infrastructures de transport**
5. Couvrir intégralement le territoire national en **Autorités Organisatrices de la mobilité** (AOM).

Concernant plus particulièrement la **mobilité solidaire**, la LOM entérine la notion de « **droit à la mobilité** ». Ce droit à la mobilité ne se limite pas à l'accès aux transports collectifs, mais il s'étend à l'accès des personnes les plus vulnérables à l'emploi, la formation, aux services et fonctions de proximité voire à leur accompagnement. Le droit à la mobilité se situe ainsi à la croisée d'enjeux sociaux, territoriaux et économiques.

Par ailleurs les AOM, en acquérant la **compétence mobilité**, deviennent compétentes en matière de mobilité solidaire afin d'améliorer l'accès à la mobilité aux personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi que des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite : elles sont compétentes pour **organiser des services** de mobilité solidaire, **contribuer au développement** de services de mobilité solidaire, **verser des aides** individuelles à la mobilité, et pour **offrir un service de conseil et d'accompagnement** individualisé.

Enfin, la LOM impose l'élaboration des Plans d'Actions Communs en matière de Mobilité Solidaire (PAMS), avec trois grands principes

- La **Région et les départements** élaborent et mettent en œuvre les PAMS à l'échelle d'un **bassin de mobilité** ;
- Sont associés les **organismes publics et privés** intervenant dans l'accompagnement des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi que des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite ;

Le PAMS prévoit, notamment, les mesures permettant au **service public de l'emploi** de fournir ces prestations à tout demandeur d'emploi, à toute personne éloignée de l'emploi ou au jeune en contrat d'apprentissage.

B. Les plans d'actions communs en matière de mobilité solidaire en Hauts-de-France

En Hauts-de-France, en application de la Loi d'Orientation des Mobilités, dix bassins de mobilité ont été définis en collaboration avec les territoires et sur la base des flux de déplacements observés.

Sur chacun de ces bassins de mobilité, le Commissariat à la prévention et à la lutte contre la pauvreté, la Région et les Départements ont initié la construction **des Plans d'actions en matière de mobilité solidaire (PAMS)**, qui sont destinés à assurer la coordination nécessaire pour faciliter la mobilité des personnes vulnérables.

Cette démarche comporte plusieurs principes structurants.

a. Une vision élargie et ouverte des publics-cibles

Si la loi destine cette mesure aux « personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi [qu'aux] personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite », les copilotes ont fait le choix d'intégrer l'ensemble des difficultés de mobilité aux cibles des PAMS. La typologie des publics pris en compte comprend ainsi scolaires et jeunes, apprentis, demandeurs d'emploi, personnes en insertion, personnes précaires, personnes à mobilité réduite, personnes en situation de handicap, seniors.

b. Une concertation au cœur de la démarche, afin de favoriser une acception transversale de la mobilité solidaire

En lien avec les différents publics évoqués ci-dessus, de nombreux champs d'actions et acteurs sont mobilisés : formation, emploi, insertion, santé, solidarité, apprentissage, handicap, services du quotidien, transport, mobilité.

En vue de l'élaboration d'une communauté d'acteurs de la mobilité solidaire sur chaque bassin, de nombreux temps d'échanges collectifs sont proposés dans le cadre de la construction des PAMS. Ils ont pour but de favoriser l'interconnaissance entre ces acteurs, de fédérer autour de l'enjeu de la mobilité solidaire et d'occasionner des collaborations. Cette logique collective, illustrée par la collaboration étroite entre la Région, les Départements et les AOM, constitue l'un des fondements de la réussite des PAMS.

c. Une démarche basée sur une méthodologie unique mais personnalisée selon les enjeux spécifiques de chaque bassin

L'élaboration des plans d'actions communs en matière de mobilité solidaire se déroule en trois phases :

- Une **première phase de cadrage**, visant à définir la « vision-cible » du PAMS et le cheminement pour l'atteindre ; cette première phase comporte également la constitution d'une cartographie des acteurs de l'écosystème de la mobilité solidaire à l'échelle du bassin
- Une **phase de diagnostic**, reposant sur une analyse documentaire et des temps d'échange variés
- Une **phase de plan d'actions**, visant à structurer des orientations stratégiques et à définir les actions qu'elles comportent.

Tout en garantissant une approche harmonisée à l'échelle régionale, la méthodologie proposée intègre les problématiques territoriales propres à chaque bassin. Concernant le bassin Est de l'Oise, plusieurs enjeux ressortent, dont l'importance des échanges interrégionaux avec l'Île-de-France (vers Paris et Roissy essentiellement), le contraste sociospatial entre les agglomérations de Creil et de Compiègne et le reste du bassin beaucoup plus rural, le Canal Seine Nord Europe (sur lequel le territoire Compiégnois / Noyonnais est particulièrement engagé), les échanges avec le bassin voisin de l'Ouest de l'Oise (Beauvaisis notamment) et une grande disparité en matière d'interconnexion de transports entre le sud du bassin, plutôt bien connecté, et le nord du bassin plus isolé des réseaux de transports.

d. Un objectif de reconnexion de la mobilité solidaire et de droit commun

L'objectif des PAMS est de réaliser un véritable « passage à l'échelle » de la mobilité solidaire, afin que toute personne en situation de vulnérabilité de mobilité bénéficie d'un accompagnement vers l'autonomie.

Pour ce faire, la démarche proposée s'appuie sur un principe de reconnexion de la mobilité solidaire à la mobilité de droit commun, visant à allier universalité des services et personnalisation des accompagnements.

e. Une temporalité à court/moyen terme

A l'échelle régionale, les dix plans d'actions, élaborés en 2023/2024, auront une durée d'application de **5 ans sur la période 2024/2029**. L'objectif est de favoriser la mise en œuvre d'actions réalistes, s'appuyant sur la coordination des acteurs et la valorisation de l'existant.

Le diagnostic du bassin Est de l'Oise est élaboré de mai à octobre 2023, et son plan d'actions de novembre à mars 2024.

C. Le diagnostic de la mobilité solidaire sur le bassin Est de l'Oise

a. Objectifs et méthode

Le pilotage du diagnostic PAMS est assuré de manière conjointe avec celui du **Contrat Opérationnel de Mobilité (COM)**, réalisés dans la même temporalité. L'intérêt est de mutualiser les enseignements des deux approches et d'adopter une vision de la mobilité solidaire intégrée à la mobilité de droit commun. En particulier, le travail de diagnostic PAMS est mené de manière coordonnée avec l'élaboration de fiches diagnostic ([lien vers les fiches](#)).

Sa méthode s'appuie à la fois sur un travail en chambre d'analyse documentaire, et sur un travail de concertation.

Durant la phase de diagnostic, **5 mini-ateliers** ont été organisés entre juin et septembre 2023 par collèges d'acteurs (EPCI, copilotes, opérateurs locaux de mobilité, acteurs de l'insertion / emploi / apprentissage, acteurs de la solidarité / handicap / autonomie). Ces mini-ateliers avaient pour double objectif d'informer largement sur la démarche (méthode et temps de concertation) et de recueillir une grande diversité de regards sur l'existant et les besoins en matière de mobilité solidaire. Des entretiens complémentaires ont également été menés avec des acteurs intervenant à l'échelle régionale, de manière transversale à l'ensemble des bassins, et des acteurs plus locaux. Un échange avec le président de la CCI de l'Oise a par exemple été organisé en juillet. La phase de diagnostic a également été ponctuée par une **rencontre atelier**, le 25 septembre à Clermont-de-l'Oise, réunissant une cinquantaine d'acteurs du bassin pour un partage du diagnostic et la construction d'une vision commune des enjeux de mobilité solidaire.

En mettant en perspective ces différents apports, le diagnostic a pour objectifs d'identifier les atouts et les manques au sein de l'existant et d'élaborer une cartographie d'acteurs spécifique au bassin. Il doit également permettre de préciser et de compléter les axes de travail définis initialement par la Région et le Département :

- I. Comprendre les besoins des publics vulnérables dans le bassin
- II. Mutualiser l'information sur toutes les aides disponibles
- III. Développer des outils pour informer les prescripteurs et les bénéficiaires
- IV. Recenser et valoriser les lieux d'accompagnement
- V. Territorialiser certaines problématiques spécifiques

La **construction d'une vision commune des enjeux du bassin** constitue le pivot entre le diagnostic et le plan d'actions.

b. Clés de lecture du livrable du diagnostic PAMS

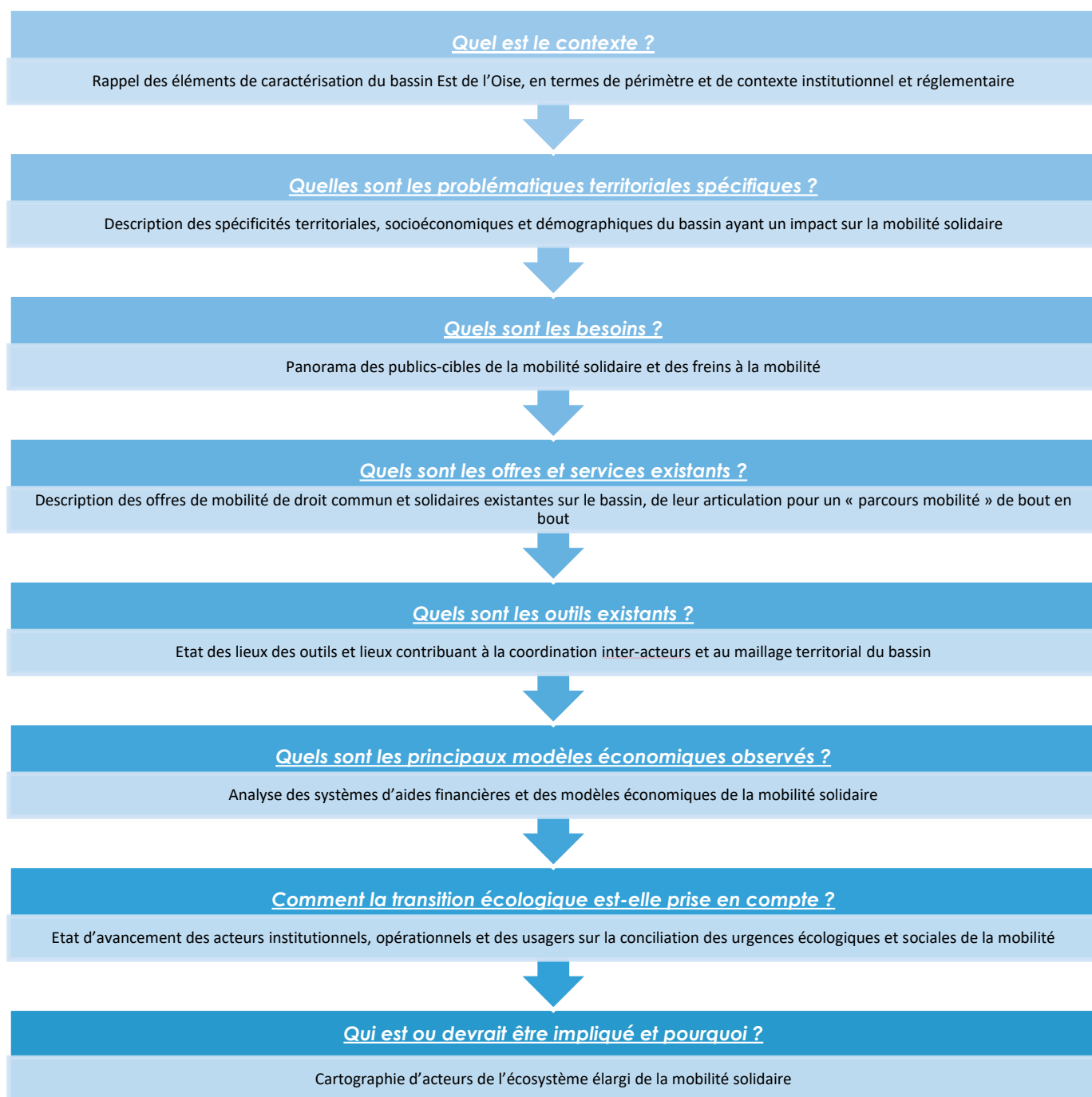
Le présent document constitue le livrable complet de la phase de diagnostic du PAMS Est de l'Oise. Il est organisé selon un **cheminement en huit questions** (voir ci-dessous) **qui vise à**

identifier les atouts et les manques en matière de mobilité, pour les publics et pour les territoires.

Pour chacun de ces huit chapitres thématiques¹, l'analyse croise des éléments issus des **fiches diagnostic** réalisées en parallèle par la Région (notamment données et cartes²), des **ressources documentaires** mises à disposition par la Région et le Département, et des enseignements et verbatim issus des mini-ateliers et de la rencontre-atelier. Chaque chapitre fait l'objet d'une synthèse **AFOR** (Atouts, Faiblesses, Opportunités, Risques) destinée à exposer un point de vue problématisé sur le diagnostic. Le chapitre conclusif croise ces différentes synthèses AFOM pour offrir des perspectives stratégiques en vue du plan d'actions.

¹ Le huitième chapitre, dédié à la cartographie des acteurs, ne figure pas dans le présent document, étant l'objet d'un travail continu tout au long de la démarche. Il sera intégré par ailleurs au document final du PAMS

² Afin de ne pas alourdir la lecture du présent document, les références aux fiches diagnostic n'ont pas été mentionnées. Ainsi dans la suite du document, les données non référencées proviennent par défaut de ces fiches.



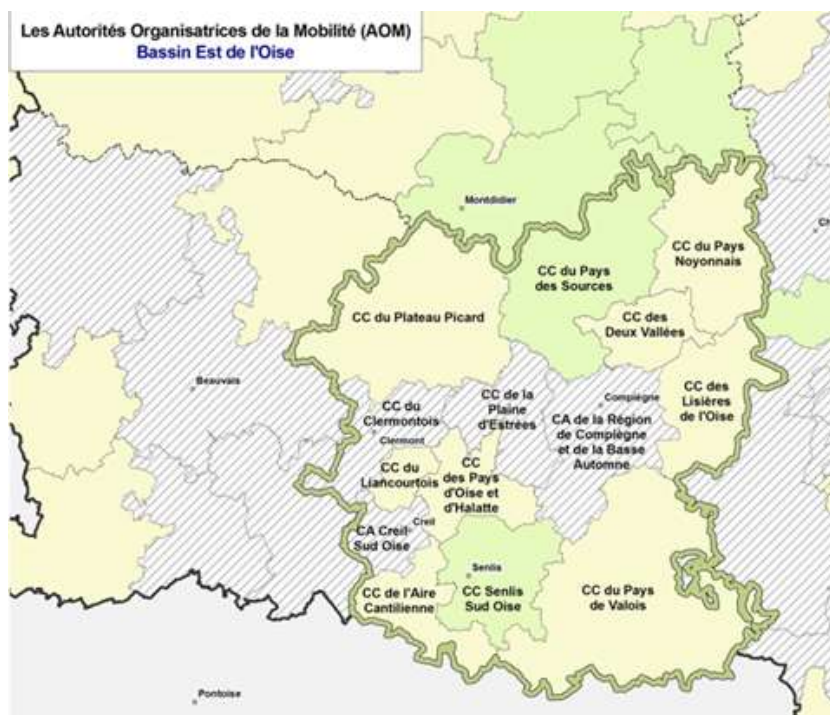
II. Éléments de caractérisation du bassin de mobilité Est de l'Oise

A. Le périmètre du bassin Est de l'Oise



Le bassin de mobilité Est de l'Oise a la particularité de n'être composé que d'un seul département, l'Oise. Il se situe à l'extrême sud de la région Hauts-de-France, à la frontière avec le département de l'Aisne, à l'est, et de la Somme, au nord. Le bassin a également la spécificité d'être à la frontière avec la Région Ile-de-France, au sud.

Le bassin est composé de plusieurs pôles urbains denses (agglomération Creil Sud Oise) et de densité intermédiaire (Compiègne, Senlis et Clermont), qui constituent des pôles d'attractivité au sein du bassin de mobilité. Des pôles d'attractivité importants pour les habitants du bassin se trouvent par ailleurs à l'extérieur du bassin, et notamment en Ile-de-France avec Paris et Roissy.



Le bassin comprend 14 EPCI, dont 12 Communautés de communes et 2 Communautés d'agglomération (Creil Sud Oise et de la Région de Compiègne et de la Basse Automne). **La plupart ont pris la compétence mobilité** à la suite de la LOM en 2021 (12 collectivités sont AOM et 8 sont AOM nouvelles depuis la LOM). Les CC du Clermontois, de la Plaine d'Estrées et les CA de Creil Sud Oise et de la Région de Compiègne et de la Basse Automne sont AOM historiques. Enfin, la Région est AOM de substitution pour les CC de Senlis Sud Oise et du Pays des Sources.

La CC du Clermontois appartient par ailleurs à deux bassins de mobilité : Est et Ouest de l'Oise.

B. Le contexte réglementaire

La mobilité solidaire, nouvellement apparue dans la loi, est à la croisée d'un ensemble de documents réglementaires préexistants **dans le champ des politiques sociales, environnementales et de développement des territoires**. Plutôt que de réinventer une couche de planification, l'objectif des Plans d'Actions communs en matière de Mobilité Solidaire est de proposer une coordination interacteurs et inter-échelles de l'existant, dans l'objectif de rendre la mobilité accessible aux personnes les plus vulnérables.

Un des enjeux transversaux qui ressort de ce tour d'horizon réglementaire est celui de **l'articulation des urgences sociales et écologiques de la mobilité**, avec l'objectif de résorber la dépendance automobile via des alternatives réalistes pour tous.

a. A l'échelle régionale

Le **Contrat de Plan Etat-Région** propose quatre priorités régionales dont deux concernent la mobilité solidaire : Répondre aux fragilités sociales et soutenir les territoires et la lutte contre les exclusions ; Soutenir et accélérer les potentialités de développement, en favorisant l'attractivité de la région en matière de culture, d'enseignement supérieur, recherche et innovation et en matière de mobilités.

Le **Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET)** pointe plusieurs enjeux de mobilité pour les personnes vulnérables sur le bassin Est de l'Oise : la facilitation des échanges avec l'Ile-de-France, le renforcement de solutions de mobilité pour tous les publics et les territoires le plus vulnérables, en particulier les zones rurales.

b. A l'échelle départementale

Le **Schéma Départemental d'Amélioration de l'Accessibilité des Services au Public (SDAASP)** propose également des orientations stratégiques liées à la mobilité. L'action 1.2.1 vise ainsi à développer le covoiturage, en mettant par exemple à disposition des covoitureurs un outil de mise en relation et en favorisant l'implantation d'aires de covoiturage d'intérêt départemental. L'autopartage est également mis en avant dans ce Schéma Départemental (action 1.2.2).

Plusieurs mesures du SDAASP sont plus spécifiquement dédiées à la mobilité solidaire. C'est notamment le cas des actions « offrir un transport adapté aux personnes en perte d'autonomie », avec la pérennisation du service TIVA (voir Zoom page suivante) et « faciliter le développement de services de transports à la demande en milieu rural ».

c. A l'échelle intercommunale

Enfin à l'échelle intercommunale, plusieurs outils réglementaires pointent le sujet de la mobilité, notamment d'un point de vue environnemental : les Plans Climat Air Energie Territoriaux (PCAET), les Plans de Déplacements Urbains et Plans de Mobilité, les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT), les Plans de Protections de l'Air. On peut également évoquer le déploiement en cours des **Zones à Faibles Emissions** pour toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants et les impacts sociaux impliqués pour les habitants de leurs aires d'influence. Sur le bassin, aucune ZFE obligatoire n'est répertoriée mais, en raison de sa proximité avec l'Ile-de-France, se trouve dans la zone d'influence de la ZFE parisienne. Par ailleurs, la mise en place d'une ZFE dans l'agglomération de Creil Sud Oise avait été évoquée, avant que le projet soit mis de côté.

ZOOM : TIVA (Transport olsien en Véhicule Adapté)



Historique

La loi n°2005-102 du 15 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées introduit la mise en accessibilité des réseaux de transports collectifs à l'horizon 2015. Le Conseil départemental de l'Oise met en œuvre depuis 2008 un transport collectif à la demande (TCAD) à destination des personnes handicapées.

L'Oise est l'un des premiers départements en France à mettre en place ce type de services, qui couvre tout le département et pour lequel il a reçu la délégation des autorités organisatrices de la mobilité (AOM).

Fonctionnement

Le service TIVA est organisé par le département de l'Oise. Il est exploité depuis juillet 2022 par CitéMobil 60, filiale du groupe MyMobility.

Il est ouvert aux personnes âgées de plus de 18 ans et titulaires d'une carte mobilité inclusion mention « invalidité ».

Le lieu de prise en charge et la destination des voyageurs doivent être situés à l'intérieur du département de l'Oise. Cependant, sur autorisation préalable du Département, les transports peuvent s'effectuer dans un rayon de 15 kilomètres en dehors des limites du département de l'Oise à condition toutefois que le lieu de prise en charge ou de dépose se trouve dans le département de l'Oise.

Le service, en porte à porte, fonctionne tous les jours de l'année, sauf le 1^{er} mai.

L'adhésion est gratuite et la réservation peut se faire par téléphone, par courriel ou par une application mobile.

Tarifcation

Les tarifs sont identiques quelles que soient les ressources de l'adhérent. Le service est majoritairement financé par le département de l'Oise et la part des adhérents couvre environ 20% des coûts.

Le tarif du trajet urbain (au sein d'une même commune) est de 5€ le trajet aller ou retour. Le trajet interurbain (entre deux communes) s'élève à 0,5€TTC/km parcouru.

Activité en 2022

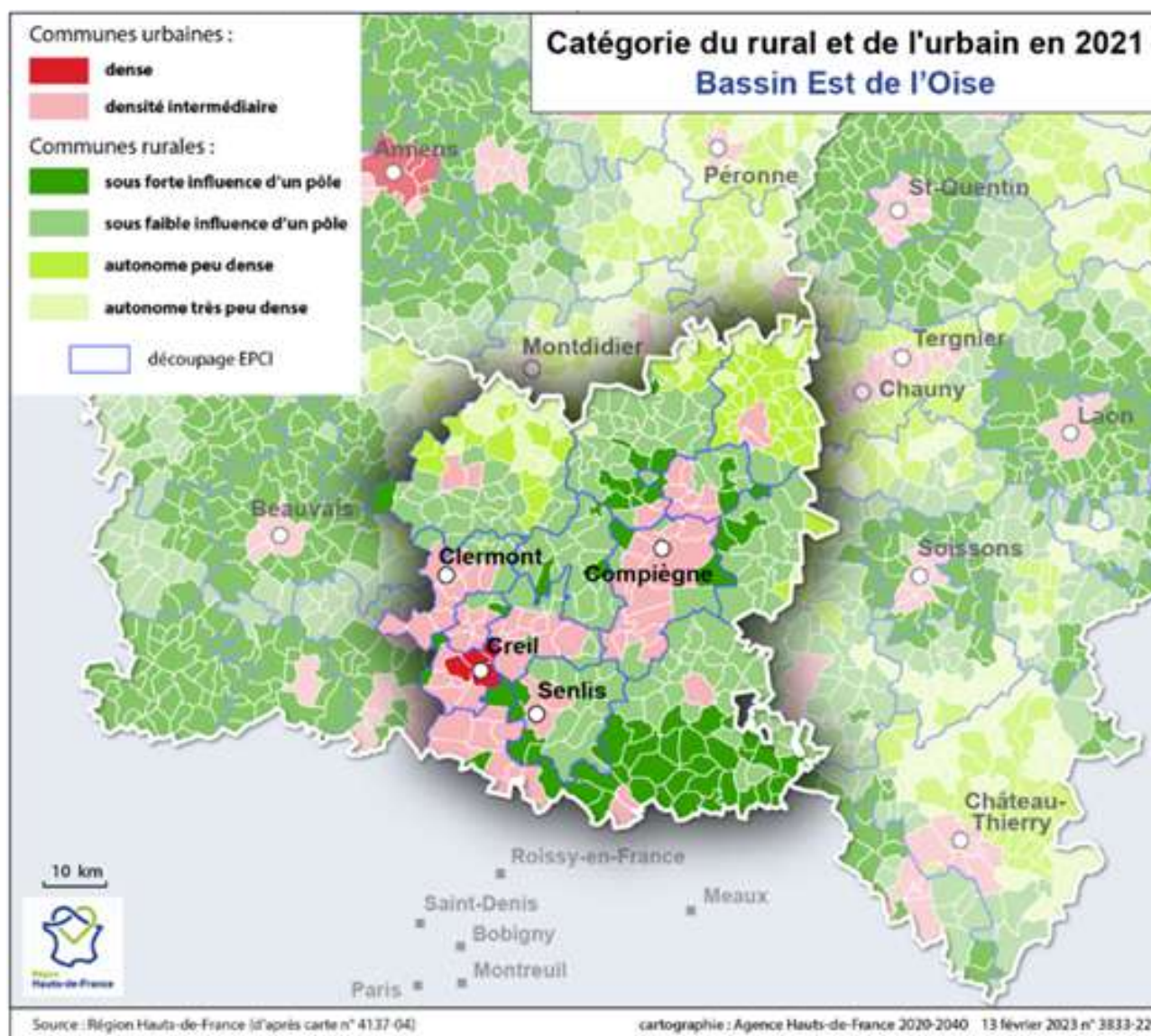
54 collaborateurs sont dédiés au marché dont 46 conducteurs. Le service dispose de 56 véhicules dont des véhicules légers 5 ou 7 places aménagés et non-aménagés, et des minibus aménagés ou non.

Environ 1600 personnes étaient inscrites au service entre juillet et décembre 2022, avec un nombre d'inscrits à la baisse en fin d'année. **Le nombre d'utilisateurs était en revanche en progression** entre juillet et décembre, avec entre 730 et 906 utilisateurs mensuels.

Environ 37600 voyageurs ont été transportés au second semestre 2022, pour des trajets en grande partie interurbains (à 86%). La majorité des personnes ayant utilisées le service TIVA en 2022 est semi-valide (62%).

73% des adhérents de TIVA ont entre 25 et 65 ans mais la part des plus de 65 ans n'est pas négligeable, avec 22% des adhérents.

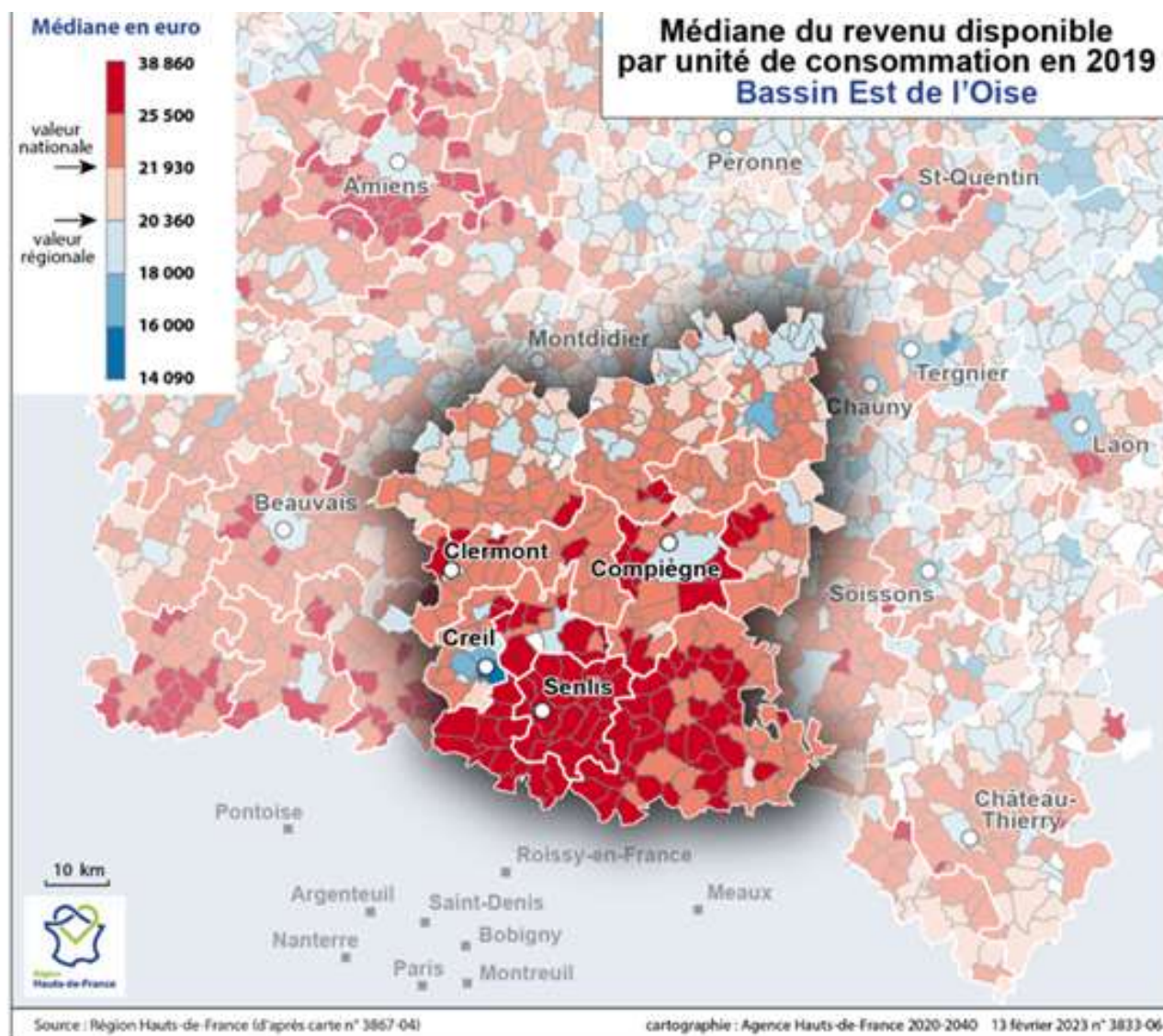
Sur le bassin Est de l'Oise, le secteur de Compiègne est de très loin celui qui enregistre le plus de voyages TIVA, ce qui peut s'expliquer par la taille de cette ville, parmi les plus peuplées du bassin, et par la population vieillissante de ce territoire.



Quatre grandes typologies de territoires composent ce bassin :

- Une agglomération très dense, bien desservie par les transports en commun et sous l'influence de l'Ile-de-France mais qui cumule les vulnérabilités socio-économiques : l'Agglomération Creil Sud Oise (ACSO) ;
- Des pôles de densité intermédiaire (Compiègne, Senlis et Clermont), bien connectés à l'Ile-de-France et aux revenus relativement élevés avec un indice de développement humain local bien supérieur à la moyenne régionale ;
- Des territoires ruraux, au sud du bassin, aux revenus disponibles élevés et sous forte influence de l'aire parisienne, mais mal desservis par les transports en commun ;
- Des territoires ruraux, au nord du bassin, isolés des pôles d'attractivité (intérieurs ou extérieurs au bassin) et cumulant des vulnérabilités.

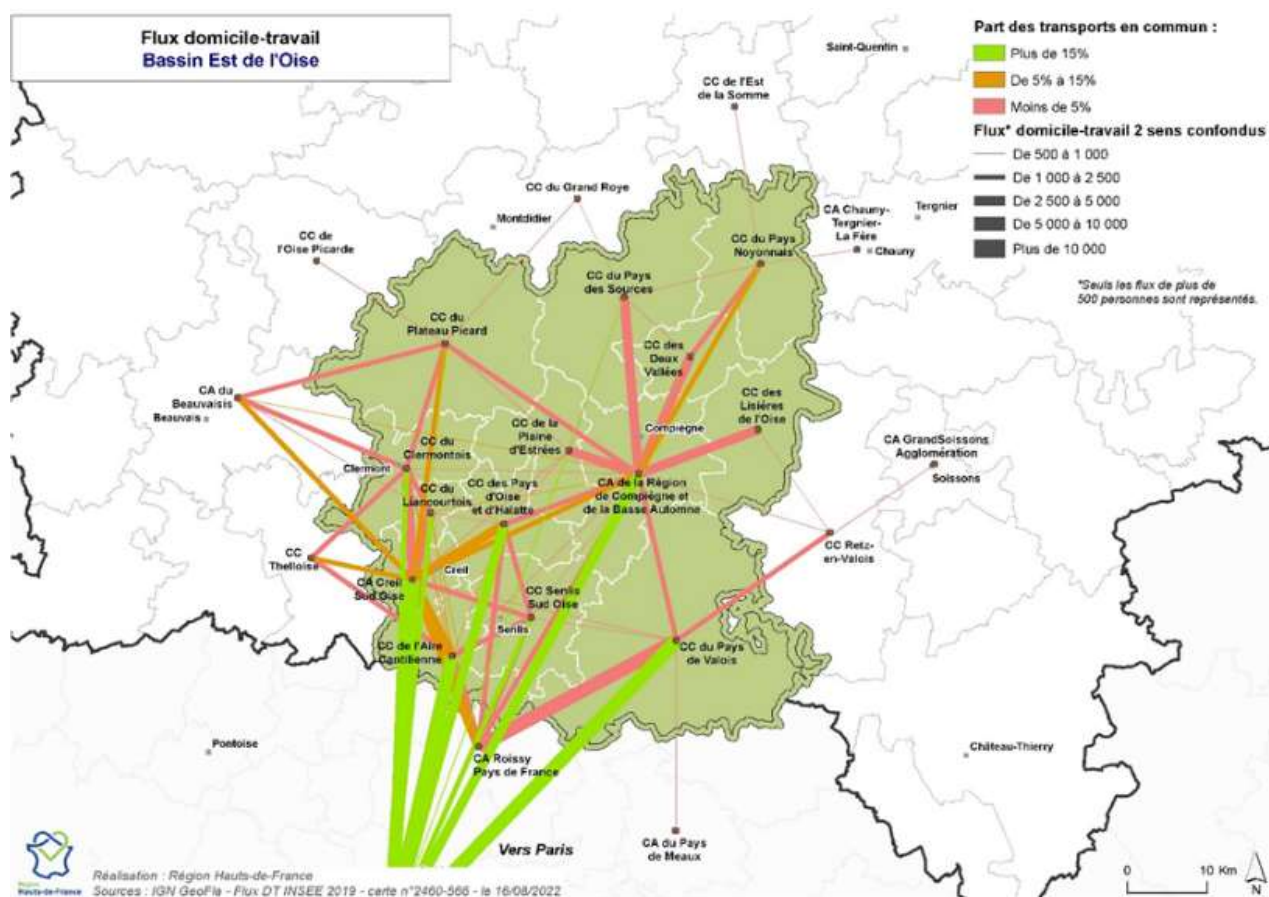
B. L'agglomération Creil Sud Oise, un territoire atypique sur le bassin : dense, cumulant des vulnérabilités mais bénéficiant d'une bonne desserte



L'agglomération Creil Sud Oise (ACSO) est un territoire spécifique à l'échelle du bassin puisqu'il s'agit d'un **pôle dense et très jeune**, avec un **taux de pauvreté supérieur** de 12 points à la moyenne régionale (29,4% contre 17,6%). Dans la ville de Creil, la médiane du revenu disponible est de 14 090€, il s'agit du seul territoire à la médiane aussi faible sur le bassin Est de l'Oise. Parmi les jeunes (15-29 ans), 28,6% ne sont ni en emploi ni en formation, ce qui est bien plus que la moyenne régionale (22,8%).

Le territoire est relativement bien connecté au reste du bassin, avec des liaisons ferroviaires directes vers Compiègne et Clermont, et un réseau routier principal qui relie Creil à Senlis, Compiègne et Clermont. Le territoire compte par ailleurs un réseau de transport urbain et

de transport à la demande (TAD). De ce fait, **ACSO exerce une forte attractivité sur le territoire et concentre de nombreux flux.**



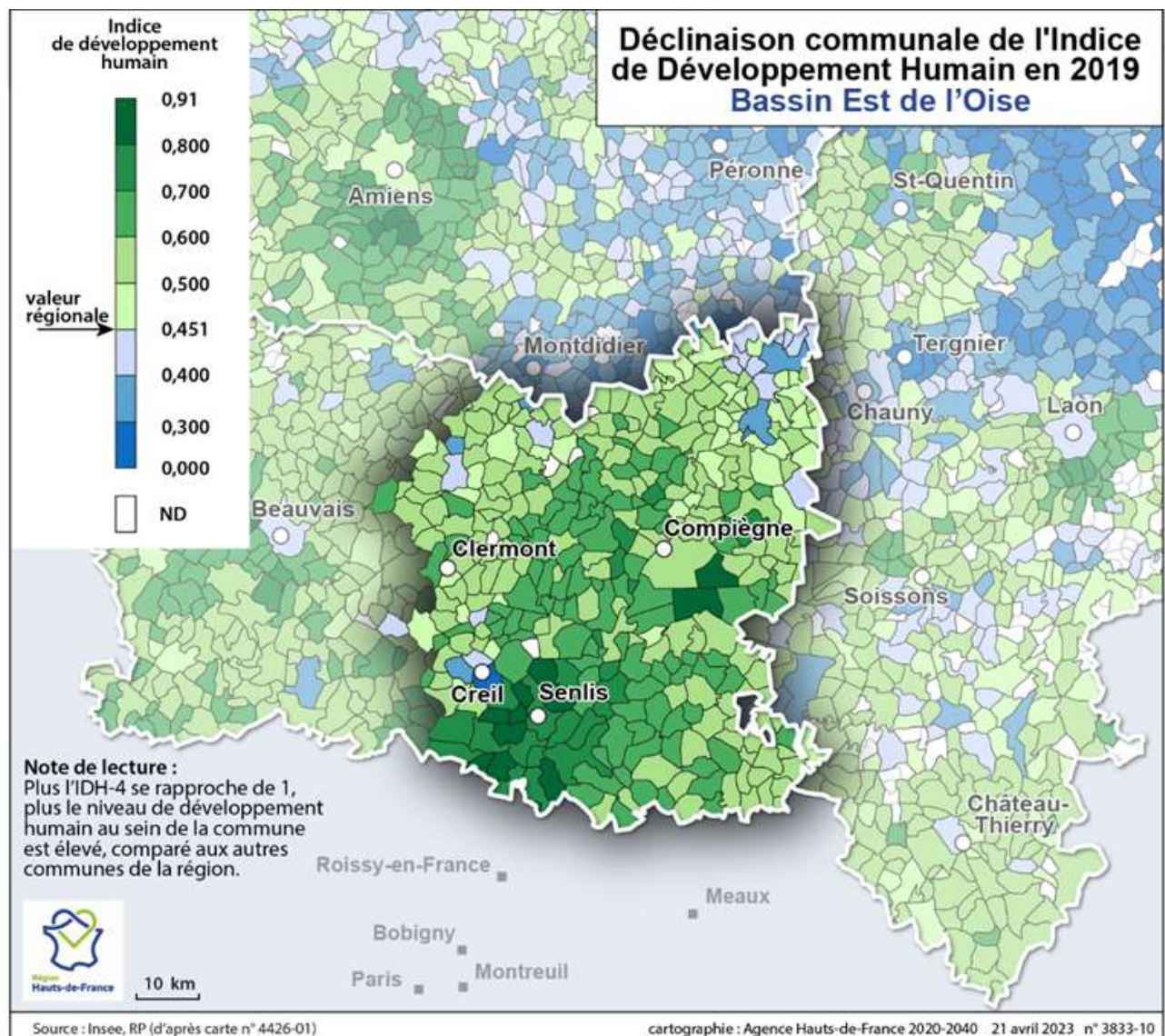
ACSO est également **bien connectée à l'Île-de-France**, avec une liaison ferroviaire directe vers Paris et vers Pontoise. Les flux domicile-travail vers Paris y sont importants, et plus de 15% de ces déplacements vers Paris sont opérés en transports en commun.

Si le bassin Est de l'Oise est fortement motorisé, l'Agglomération Creil Sud Oise se démarque encore puisque le taux de motorisation y est plus faible que la moyenne régionale (77,4% contre 81,5%). Ceci peut s'expliquer par les revenus plus faibles de la population de cette agglomération et la bonne desserte en transports en commun évoquée plus haut. Le rôle des transports en commun dans les déplacements vers l'Île-de-France est un sujet essentiel afin de **limiter l'utilisation de la voiture et éviter la marginalisation de ce territoire particulièrement vulnérable.**

« Creil est un territoire très lié à la Région parisienne et à Roissy. La frontière régionale bloque lorsqu'il faut se déplacer vers l'Ile-de-France et que les habitants n'ont pas le Pass Navigo d'Ile-de-France Mobilités ».

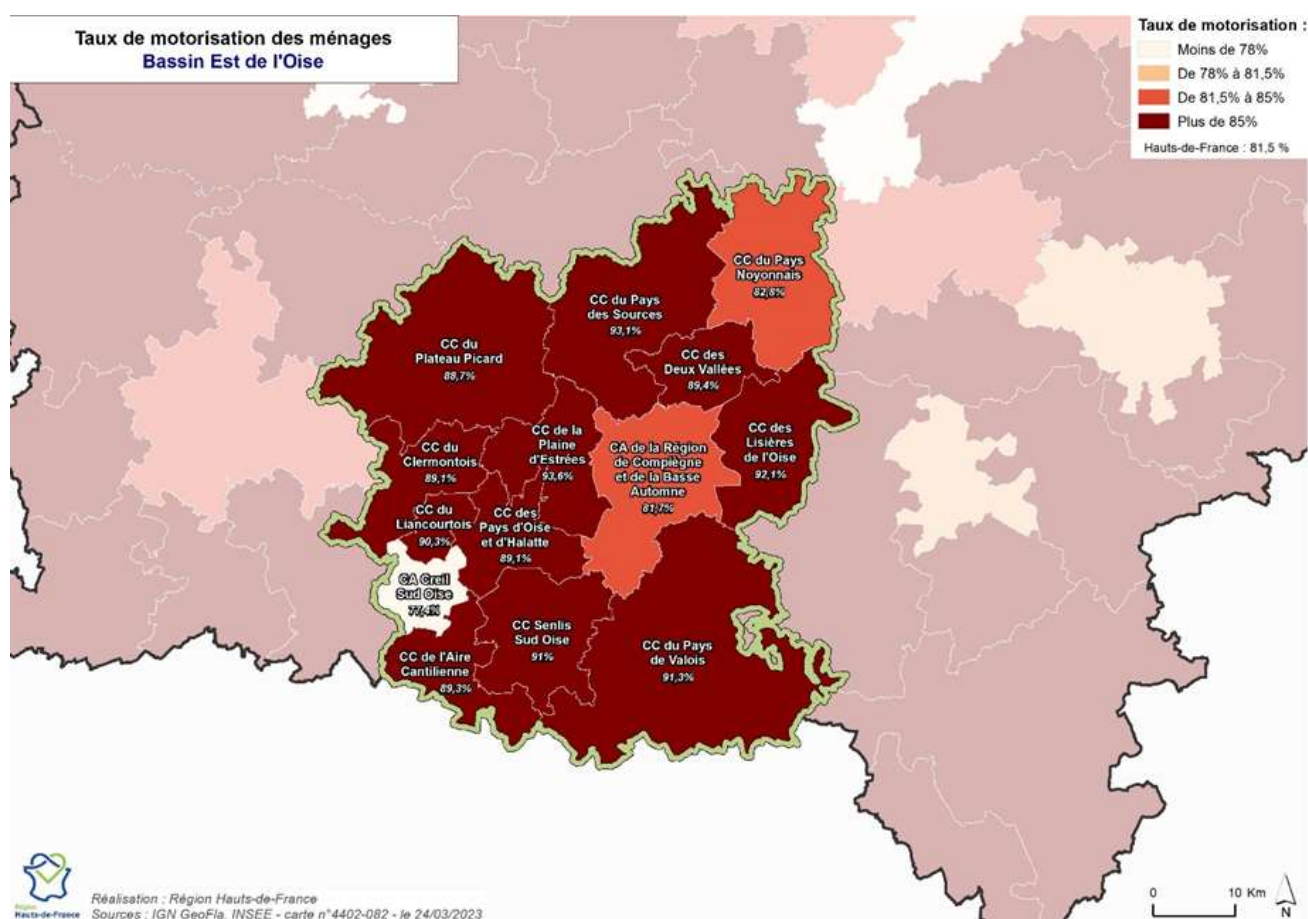
Une AOM locale

C. Des pôles de densité intermédiaire, présentant des caractéristiques communes : Compiègne, Senlis, Clermont



Ces territoires présentent **une part importante de seniors et une population bénéficiant de revenus relativement élevés**. L'indice de développement humain communal (IDH-4) est supérieur à la moyenne régionale sur une très grande partie du bassin ; l'agglomération de Senlis et le périurbain compiégnois comptent des communes ayant un IDH-4 parmi les plus élevés de la région.

Ces pôles de densité intermédiaire présentent **une culture de la mobilité importante**. La voiture y est très utilisée, avec le taux de motorisation le plus élevé de la région : près de 90% des ménages sont ainsi motorisés dans la CC du Clermontois et dans celle de Senlis Sud Oise. Outre les déplacements en voiture, l'accès aux transports en commun est plutôt bon sur ces territoires, avec une part modale de 15% pour les flux domicile-travail. La communauté de communes du Clermontois, la commune de Senlis et de ARCBA possèdent toutes un réseau de transport urbain.

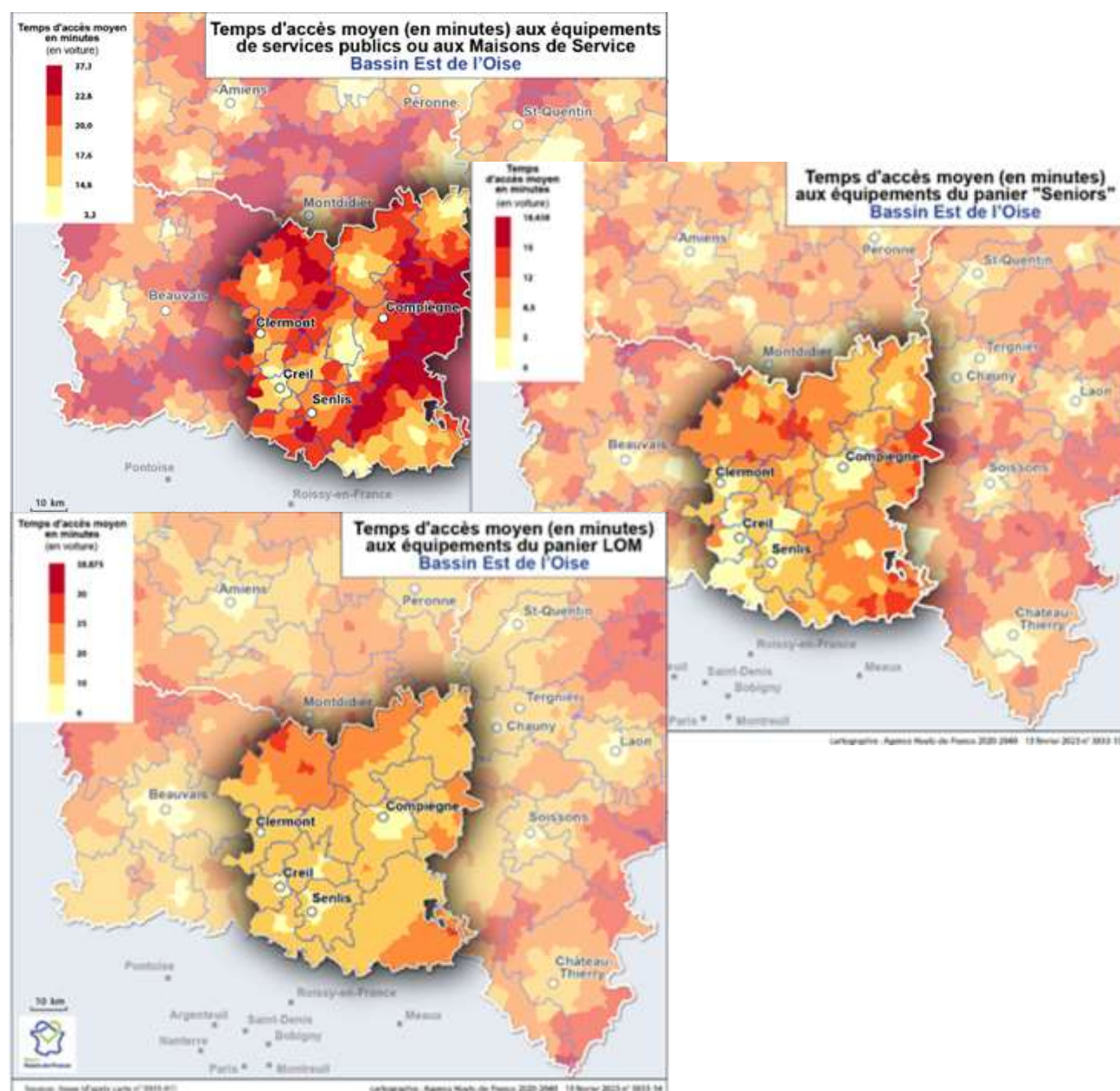


Ces pôles de densité intermédiaire sont par ailleurs **bien connectés à l'Ile-de-France**. 103 000 actifs résident dans le bassin et travaillent à l'extérieur du bassin ou habitent en-dehors du bassin mais viennent y travailler. Parmi eux, 64% des échanges se font avec l'Ile-de-France et l'usage des transports en commun et du train est particulièrement important pour ces déplacements (32%). Les villes de Compiègne et Clermont ont une liaison directe avec Paris et la CC de Compiègne Basse Automne, en particulier, exerce une attractivité forte sur l'ensemble du bassin.

On constate toutefois des contrastes entre ces trois pôles, qui font ressortir des besoins distincts. L'agglomération compiégnoise présente des disparités importantes en termes de revenus entre son centre et sa périphérie, ce qui n'est pas le cas des agglomérations de Senlis et Clermont.

Les problématiques de mobilité des seniors apparaissent comme plus prégnantes sur Senlis, avec une desserte de transports plus dégradées qu'à Clermont et Compiègne puisque la ville ne possède ni desserte ferroviaire ni service de transport à la demande.

D. Au Sud du département : des territoires ruraux riches mais relativement mal desservis



Les territoires ruraux du sud du bassin présentent des revenus disponibles parmi les plus élevés de la région, notamment dans la CC de l'aire Cantilienne, la CC de Senlis Sud Oise et la partie ouest de la CC du Pays de Valois.

Le territoire est **sous forte influence de l'aire parisienne** et de nombreux actifs résidant dans le sud du bassin travaillent à Paris ou dans l'un des pôles secondaires de l'aire francilienne (Meaux, Mantes-la-Jolie et Melun). L'aéroport de Roissy est un pôle d'emplois particulièrement important pour la partie sud du bassin. Néanmoins, il est **peu accessible en transport en commun**, notamment du fait de la frontière avec l'Ile-de-France. **Le taux de motorisation y est très élevé** et on y constate une dépendance à la voiture pour compenser cette faible desserte des transports.

L'analyse des trois paniers d'accessibilité « services publics », « LOM » et « seniors » réalisée par l'Agence Hauts-de-France 2040 montre une hétérogénéité de situations selon les besoins. Pour les services publics de proximité, un fort contraste s'établit entre pôles (Creil, Senlis, Clermont) et zones rurales, avec les territoires du sud et de l'est de la CC de l'Aire cantilienne et du nord de la CC du Pays de Valois, éloignés de ces services.

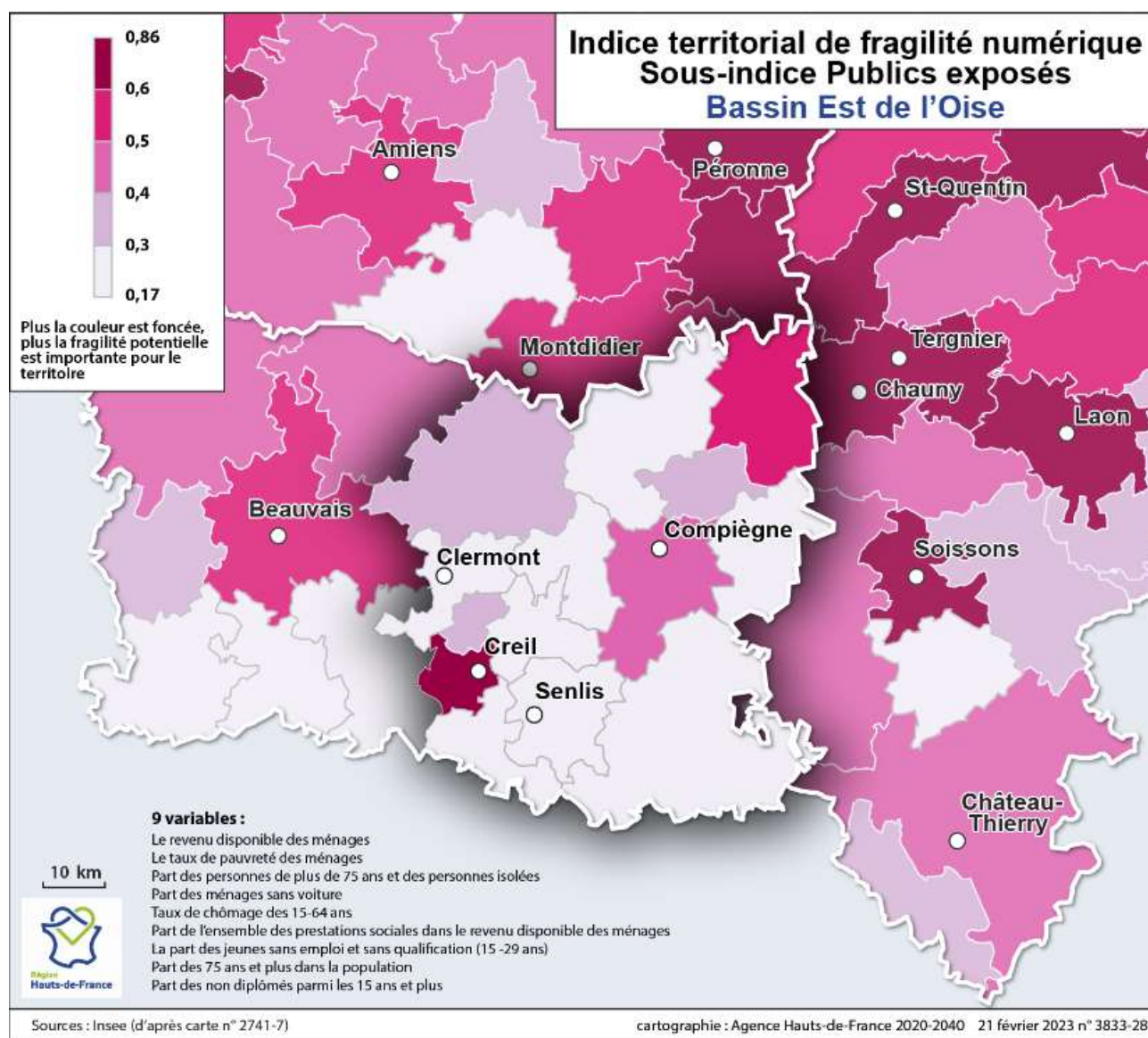
En revanche, pour les paniers « LOM » et « seniors », l'accessibilité décroît en s'éloignant des pôles et le sud-ouest de la CC du Pays de Valois est particulièrement isolée. Les **pôles secondaires comme Crépy-en-Valois et Chantilly jouent donc un rôle central, qu'il s'agirait de renforcer**, notamment pour les équipements de niveau intermédiaire.

« Les vraies difficultés de mobilité sont surtout en zone rurale dans ce bassin »
Un employeur de l'Oise.

E. Les territoires ruraux du Nord du bassin : des territoires isolés des pôles d'attractivité, qui cumulent des vulnérabilités

Les territoires du nord du bassin (CC du Plateau Picard, CC du Noyonnais) sont très ruraux, **isolés des pôles d'attractivité internes au bassin (Compiègne, Senlis, Creil, Clermont) mais également de l'Ile-de-France**, dont ils sont géographiquement plus éloignés que le reste du bassin. Ces territoires, bien que proches de la Somme et de l'Aisne, ne sont pas vraiment influencés par les pôles d'attractivité de ces départements limitrophes. Il est à noter cependant que la CC du Plateau Picard entretient des échanges avec la CC voisine de l'Oise Picarde, située dans le bassin Ouest de l'Oise, et qu'un projet de plateforme de mobilité porté par les missions locales est notamment en cours.

Ces territoires cumulent des vulnérabilités comme un taux de pauvreté important et un niveau de qualification relativement bas. Ainsi, près de 30% des jeunes (entre 15 et 29 ans) ne sont ni en emploi ni en formation dans le Pays du Noyonnais. Ces territoires sont par ailleurs **éloignés des pôles de formation et d'emploi**, ce qui implique de longues distances à parcourir alors que la **culture de la mobilité est très faible et que les freins psychosociaux sont importants**. **L'illectronisme est également important** sur la CC du Pays du Noyonnais, et dans une moindre mesure dans la CC du Grand Plateau Picard.

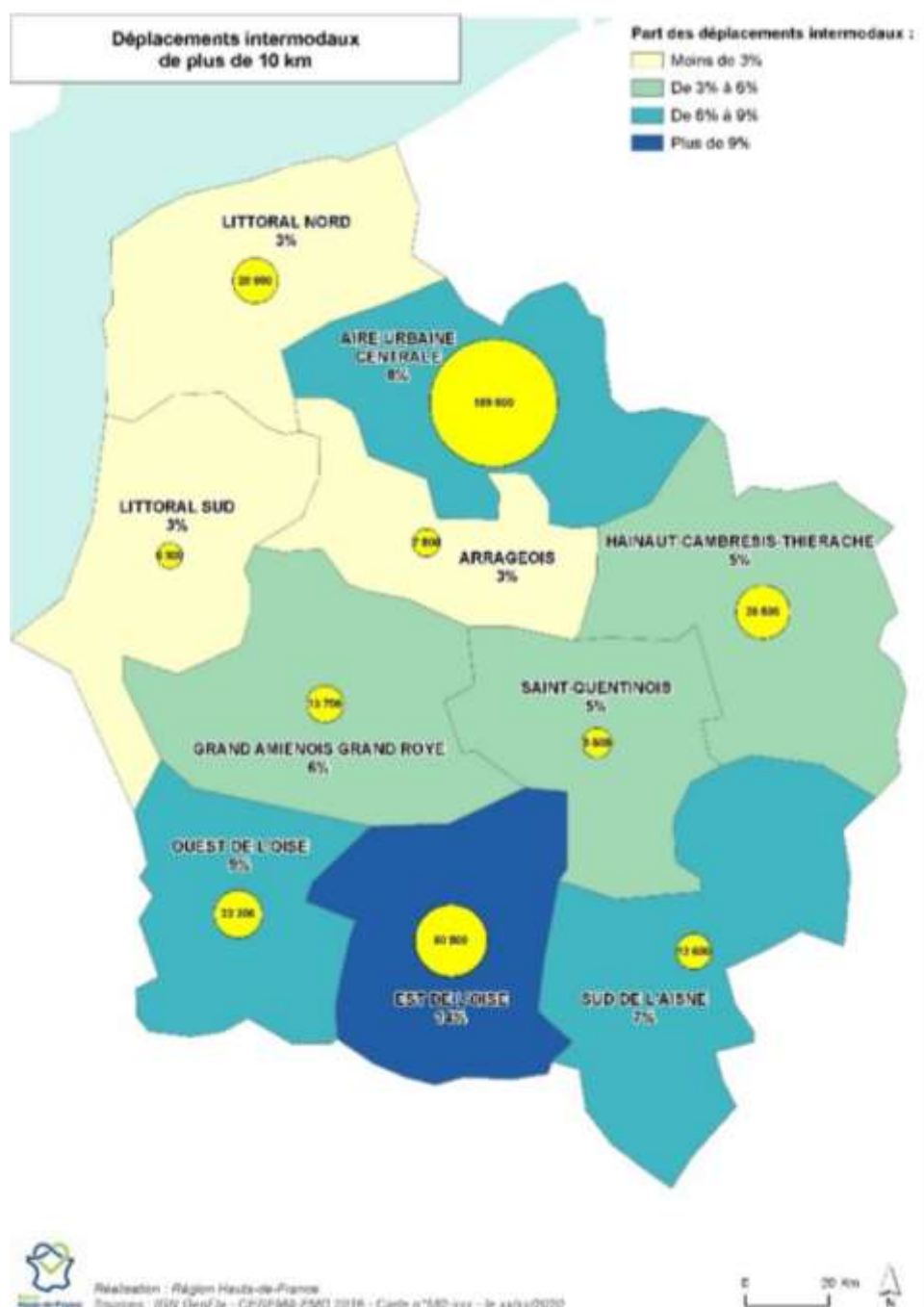


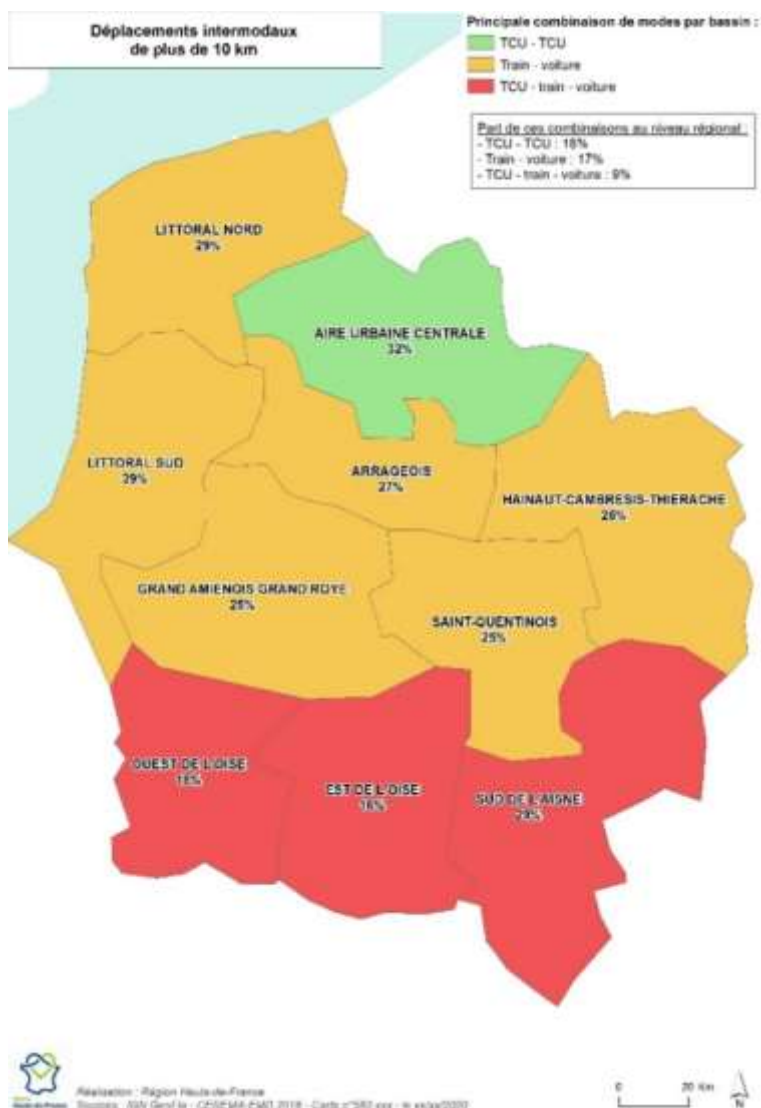
Enfin, le Pays du Noyonnais sera fortement impacté par **le chantier du Canal Seine Nord Europe à compter de la fin d'année 2024**. Le chantier est une opportunité économique pour ce territoire marginalisé, avec la création de nombreux emplois, mais les freins psychologiques et la question de la desserte du chantier devront être prise en compte pour que l'impact du chantier sur le territoire soit réel (voir Zoom page 20).

« Le territoire du Noyonnais est une cuvette de difficultés. Dans cette intercommunalité, les habitants en QPV (Quartiers Prioritaires de la Politique de la Ville) ne vont même pas se projeter dans le centre de Noyon, alors prendre le train une heure c'est inimaginable ».

Une AOM locale

F. Un territoire de « grands mobiles » sur lequel les déplacements intermodaux sont nombreux





Le bassin Est de l'Oise a la particularité de compter la **plus grande part de « grands mobiles » de la région Hauts-de-France**. Les habitants (de plus de 11 ans) du bassin de mobilité Est de l'Oise effectuent quotidiennement près de 372 100 déplacements de plus de 10 km. Si la majorité des actifs réalise des trajets domicile-travail internes au bassin et en voiture, dont 55% sont interne à un EPCI, les flux d'échange avec l'extérieur du bassin sont particulièrement importants. On comptabilise ainsi 103 000 actifs se rendant quotidiennement à l'extérieur du bassin et ces échanges se font principalement avec l'Ile-de-France (64%), l'Ouest de l'Oise (17%), le Sud de l'Aisne (6%) puis le Grand Amiénois (5%) et le Saint-Quentinois (5%). **L'usage des transports en commun et du train est particulièrement important pour les relations avec l'Ile-de-France (32%).**

C'est dans ce bassin qu'on trouve le pourcentage de déplacements intermodaux le plus élevé, avec 14%. Les combinaisons de modes dans ces déplacements intermodaux sont très variées mais deux reviennent le plus souvent : voiture + train + TCU (transports collectifs urbains) à 16% et train + TCU à 13%, la place des TCU s'expliquant par les nombreux flux à destination de Paris et de l'Ile-de-France.

« La notion de « grands mobiles » est intéressante mais elle est surtout liée aux actifs du sud du bassin, qui ont un emploi en Ile-de-France. Le sud-est du bassin est plutôt francilien, quand le nord-ouest est picard ».

Un représentant du département

ZOOM : La « Démarche « Grand Chantier » du Canal Seine Nord Europe

Entre 2023 et 2030, 3 000 emplois seront à pourvoir pour réaliser les travaux. Au plus fort du chantier, les besoins sont estimés à **6 000 emplois**. Afin de répondre à ce besoin et structurer les perspectives, l'Etat et la Région Hauts-de-France copilotent la « **Démarche Grand Chantier** » qui se décompose en 5 dispositifs :

- Canal Entreprises dédié à l'accompagnement des entreprises ;
- Canal Emploi pour rapprocher la demande et l'offre d'emplois en identifiant les besoins du chantier et les métiers en tension ;
- Canal Solidaire structuré autour d'une convention passée avec les Départements concernés ;
- Canal Formation pour former aux métiers du Canal ;
- Canal Accueil pour fédérer les partenaires locaux et préparer l'accueil sur les chantiers.

Une **convention « canal solidaire »** a été signée entre la Société du Canal Seine Nord Europe et les 6 départements concernés par le projet (Nord, Oise, Pas-de-Calais, Somme, Aisne et Val d'Oise). Elle vise à promouvoir l'insertion par l'emploi en mettant en œuvre une clause d'insertion par l'activité économique dans un maximum de marchés publics destinés à la réalisation du canal. Ainsi, 300 à 600 emplois sont dédiés à l'insertion.

A l'exception de Compiègne et Cambrai, le **tracé du Canal parcourt des territoires peu denses**, impliquant des **logiques de recrutement géographiques élargies** pour mobiliser les emplois nécessaires.

Sur le bassin Est de l'Oise, le tracé du canal impactera le Compiégnois, le Noyonnais et les deux Vallées. 1200 travailleurs sont attendus sur le secteur compiégnois et 1 300 sur le noyonnais. Il s'agit des deux plus gros chantiers du Canal en termes de recrutements. Le chantier représente ainsi une réelle opportunité économique pour ces territoires. Son impact sera d'autant plus important et bénéfique pour les CC voisines si la desserte des transports à destination du chantier est efficace.



« Le Canal Seine Nord Europe va particulièrement nous impacter. Le gros des métiers, ce sont les secteurs du bâtiment et des travaux publics qui sont des secteurs qui organisent souvent le déplacement de leurs employés. Par ailleurs, il est question de construire des logements à proximité des chantiers pour réduire les problématiques de mobilité des travailleurs »

Une Mission Locale

Spécificités territoriales : synthèse

ATOUTS

Un bassin qui a gagné de la population, à rebours de la tendance régionale

Un bassin bien connecté qui comprend de nombreuses infrastructures de transports et plusieurs offres de transports urbains

Des pôles d'attractivité dense (Creil) ou intermédiaires répartis sur tout le territoire

La proximité du Canal Seine Nord Europe et l'existence de la « **Démarche Grand Chantier** »

FAIBLESSES

De grandes disparités entre les territoires, avec des territoires au revenu médian élevé quand d'autres ont un revenu médian inférieur à la moyenne régionale.

Des vulnérabilités socioéconomiques autant dans l'urbain (Creil) que dans le rural

Une très forte dépendance à la voiture liée à une moindre présence des transports en commun en zones rurales et une inadéquation des transports en commun pour certains besoins

Un territoire **très tourné vers** l'Ile-de-France

OPPORTUNITES

Un territoire avec de **nombreux « grands mobiles »** habitués à se déplacer au quotidien

La prise en compte des enjeux de mobilité dans le cadre de la coordination territoriale du chantier Canal Seine Nord Europe

La future **liaison ferroviaire Roissy-Picardie** améliorera la desserte du bassin

RISQUES

Le vieillissement de la population et l'accroissement des déséquilibres **urbain / rural**

Une fracture avec certains territoires qui se sentent en autarcie et déconsidérés, notamment Creil et les communes rurales du nord du bassin

La frontière régionale avec l'Ile-de-France complique les déplacements, dans un bassin où les flux pendulaires vers Paris et Roissy notamment sont très importants

IV. Une grande variété de publics en difficulté de mobilité

A. Méthode d'analyse

Si la mobilité pour l'emploi des personnes en insertion est généralement perçue comme la cible prioritaire de la mobilité solidaire, le parti-pris ici est d'**élargir le champ à l'ensemble des personnes en situation de vulnérabilité de mobilité**, que ce soit pour aller **travailler**, pour **se former**, pour **se soigner**, ou encore pour accéder aux **services essentiels du quotidien**. On peut ainsi recenser une multiplicité de publics concernés, dont découlent une diversité de situations et de vulnérabilités.

En complément de l'analyse qualitative des différents types de publics concernés par la mobilité solidaire, une analyse quantitative peut être menée dans le but d'estimer les volumes des besoins et l'adéquation de l'offre existante à ces besoins.

A l'échelle de chaque bassin, les données suivantes, transmises par l'Agence 2040 de la Région Hauts-de-France, ont été analysées :

- Elèves scolarisés 1^{er} degré (rentrée 2022, Base Scolarité)
- Population 15-29 (RP 2020), qui comprend notamment :
 - Elèves scolarisés 2e degré (rentrée 2022, Base Scolarité)
 - Neets (RP 2020)
 - Effectifs du Supérieur (rentrée 2021, SISE)
- Allocataires Minima sociaux (CAF fin d'année 2021)
- Bénéficiaires AAH (CAF fin d'année 2021)
- Population 75 ans et plus (RP 2020)
- Demandeurs d'emploi, des catégories A à E (ici, seules les catégories A, B, C sont considérées), par zone d'emploi (juillet 2023)

Elles ne permettent pas d'avoir une estimation précise du volume total de personnes en vulnérabilité de mobilité : certaines de ces catégories se recoupent (par exemple les bénéficiaires AAH et les personnes 75 ans et plus ; les bénéficiaires des minima sociaux et les demandeurs d'emplois).

Par ailleurs elles constituent parfois des estimations basses (le volume de bénéficiaires AAH permet d'obtenir une estimation basse du volume de personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite, puisqu'elle n'intègre pas les questions de handicaps invisibles ou de non-recours aux allocations). Enfin les habitants de territoires peu desservis est absente de cette catégorisation.

Toutefois, ces données sont précieuses pour objectiver l'expression des besoins recueillie lors des ateliers, mesurer l'adéquation de l'offre existante à ces besoins, notamment en termes

de capacité d'accueil, et de mettre en perspective la demande de mobilité solidaire au regard de la demande de mobilité de droit commun.

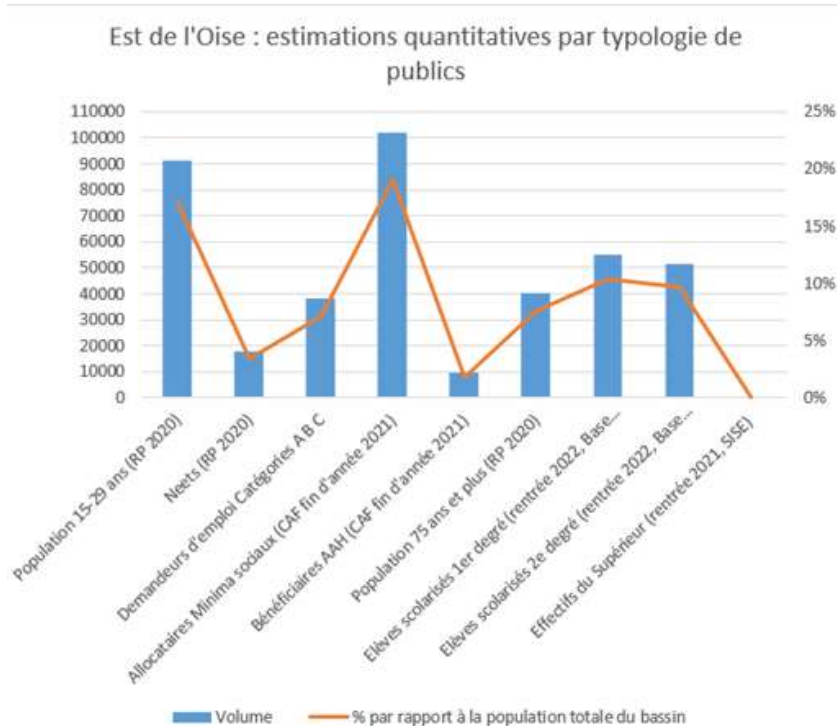
B. Zoom sur l'Est de l'Oise

Le bassin Est de l'Oise comporte **533 773 habitants**, ce qui constitue **près de 9% de la population régionale**. Il s'agit du troisième bassin de mobilité le plus peuplé de la Région.

En dénombrant artificiellement toutes les catégories recensées, on atteint 76% de la population du bassin potentiellement concernée par la mobilité solidaire. Ce chiffre n'a pas de signification réelle, compte tenu des précautions méthodologiques évoquées plus haut, mais il amène cependant à **se questionner sur la représentation des publics de la mobilité solidaire comme d'une « minorité à inclure »**.

Si l'on zoome sur chaque catégorie de publics :

- Les **allocataires des minima sociaux** (près de 102 000) représentent **près d'un cinquième** de la population totale du bassin
- Les **15-29 ans** (plus de 90 000 personnes) représentent **près d'un cinquième** de la population totale du bassin, dont :
 - Les **élèves du 2^e degré** (plus de 50 000), soit **un dixième** de la population totale du bassin
 - Les **NEETS** (près de 18 000), soit **3%** de la population totale du bassin
- Les **élèves du 1^{er} degré** (plus de 55 000) représentent **un dixième** de la population totale du bassin
- Les **demandeurs d'emploi** de catégorie A, B, C des zones d'emploi de Creil et de Compiègne représentent près de 38 000 personnes, soit **7%** de la population totale du bassin
- Les **75 ans et plus** représentent plus de 40 000 personnes, soit **8%** de la population totale du bassin. Les projections à 2040 prévoient une augmentation de cette population de 70%, ce qui représente près de 30 000 personnes supplémentaires
- Les **bénéficiaires des AAH** représentent près de 9 500 personnes, soit 2% de la population totale du bassin. Une grande partie de ces personnes est éligible au service TIVA porté par le département de l'Oise (voir Zoom p.13)



La mise en perspective de ces chiffres avec la demande de mobilité « de droit commun » à l'échelle du bassin aboutit à des ordres de grandeur comparables : les habitants de plus de 11 ans du bassin effectuent près de 372 000 déplacements quotidiens de plus de 10 km, parmi lesquels 131 000 actifs résidant dans le bassin. 50 800 déplacements intermodaux ont lieu chaque jour, soit 14% des déplacements, ce qui en fait le pourcentage le plus élevé de la région. Cela confirme la nécessité de mener les démarches COM et PAMS de manière conjointe, en réinterrogeant la mobilité « de droit commun » au prisme de la mobilité solidaire.

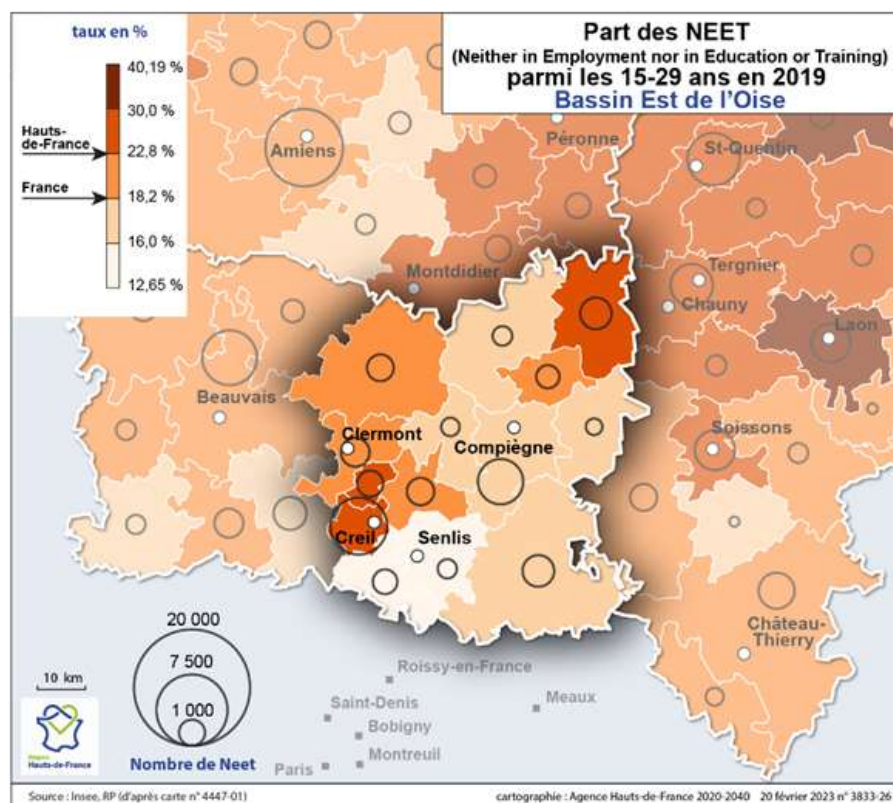
a. Personnes en insertion, demandeurs d'emploi, personnes précaires : l'enjeu de l'insertion sociale et professionnelle

La mobilité est un des freins majeurs dans l'accès à l'emploi et le maintien dans l'emploi, avec un cumul de difficultés financières, matérielles et sociales. A l'échelle régionale, le taux de chômage s'élève à 8,9%³, avec un nombre important d'offres d'emploi non pourvues, ce qui est à mettre en regard avec le chiffre de 28% de demandeurs d'emploi sans moyen de locomotion en 2019². Les entreprises soulignent avoir rencontré ou anticipé des difficultés de recrutement pour 49 % des projets d'embauche prévus en 2019, et ce essentiellement pour des motifs de salaire, de mobilité ou de compétences. La **dynamique de l'emploi**, liée à la politique de réindustrialisation, constitue une véritable opportunité pour le bassin.

Au-delà de l'accès à l'emploi, différentes situations de précarité socioéconomique existent à l'échelle du bassin : 20% des ménages sous le **seuil de pauvreté**, **familles monoparentales**, travailleurs en **horaires décalés** (notamment dans le secteur industriel) ou à **forte mobilité** (aides à domicile).

³ DREETS : Direction régionale de l'économie, de l'emploi et des solidarités

b. Scolaires, étudiants, apprentis : le public des jeunes



La région Hauts-de-France est la région la plus jeune de France, avec 40% de moins de 30 ans. Le taux de jeunes diplômés de l'enseignement supérieur est légèrement supérieur dans ce bassin à la moyenne régionale (39,6% contre 39,1%). Le territoire de l'Agglomération Creil Sud Oise est cependant à part puisque ce taux y est inférieur de 10 points à la moyenne régionale.

De fait, les jeunes sont confrontés à un **faible niveau de formation** et de **scolarisation**, notamment dans les secteurs ruraux à l'exemple de Noyon ou Saint-Just en Chaussée. Sur ce bassin, un jeune sur cinq (15-29 ans) n'est ni en emploi ni en formation (contre 22,8 % en moyenne régionale), avec une problématique prégnante sur l'agglomération de Creil (28,6 %).

Qu'ils soient scolaires, étudiants ou apprentis, la difficulté pour les jeunes à accéder à une formation ou à un emploi, particulièrement forte dans le rural et les Quartiers prioritaires de la Politique de la Ville (QPV), cache **des freins psycho-sociaux liés à la mobilité**, à commencer par une **culture de la mobilité particulièrement faible**, en voiture ou en transports en commun.

Ces freins psycho-sociaux sont les principaux évoqués par les acteurs travaillant auprès des jeunes, dans le cadre des mini-ateliers organisés dans le cadre du diagnostic du PAMS. Ainsi, beaucoup de jeunes ont énormément de mal à imaginer sortir de leur territoire (village ou quartier) et le manque d'offre de transports en commun répondant à leur besoin de mobilité n'aide pas à franchir ces obstacles psychologiques. L'inadéquation des transports en commun à certains besoins des jeunes, par exemple pour les jeunes qui cumulent un emploi dans une ville et une formation dans une autre, ressort comme un enjeu important.

« Dans notre mission locale, nous travaillons avec une psychologue pour aider à lever les freins psychologiques ».

« L'accès à l'emploi est difficile pour les jeunes, ne serait-ce que pour élaborer un projet. Certains jeunes de Noyon ne peuvent pas envisager de se rendre à Compiègne pour des études ou un emploi ».

Propos recueillis auprès d'un représentant de mission locale et d'une représentante de la MDPH.

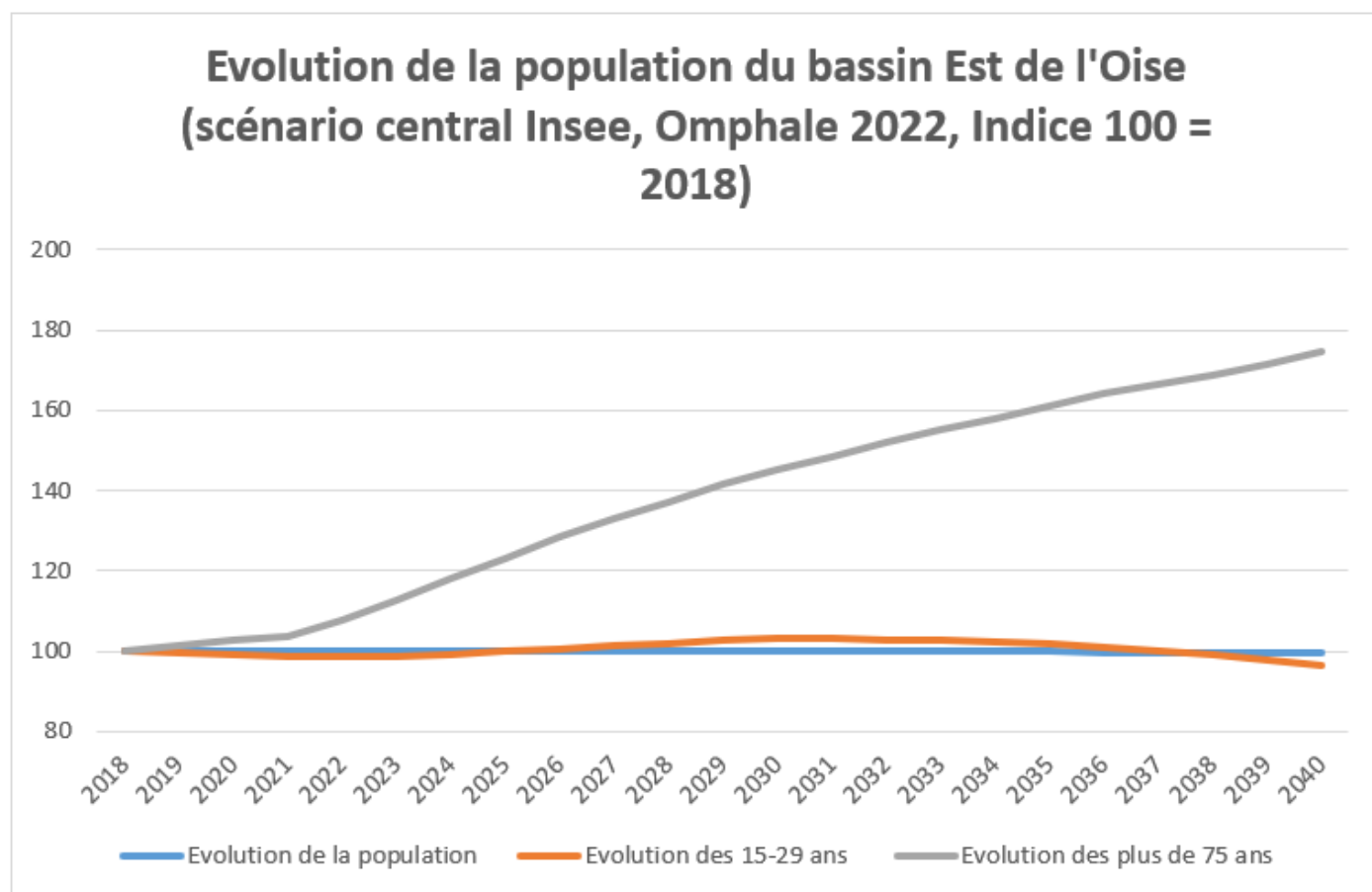
c. Personnes en situation de handicap et seniors : l'accessibilité physique et cognitive

L'accessibilité physique et cognitive est un enjeu qui concerne tous les publics, mais qui est particulièrement prégnant pour les personnes en situation de handicap et les personnes âgées. Cette catégorie d'usagers peut être appréhendée a minima à partir du nombre de bénéficiaires de la Carte Mobilité Inclusion, mais elle recouvre en réalité un **large archipel de situations, dont une grande partie est invisible**. Ainsi, si des services de mobilité adaptés sont possibles, et notamment le service TIVA (voir Zoom p.12) ils sont limités aux situations d'invalidité les plus fortes, pour des raisons capacitaires essentiellement. Il semble primordial de combler le fossé entre une offre adaptée mais à petite échelle et l'offre de droit commun, en affirmant l'idée qu'en général, les améliorations opérées pour les PMR et PSH profitent par extension à l'ensemble des usagers.

Concernant les personnes âgées, le bassin Est de l'Oise devrait connaître, comme pour la Région, un **fort vieillissement** de sa population avec une augmentation de plus de 70% de la part des 75 ans et plus d'ici 2040. Ces personnes, et en particulier les femmes, sont confrontées à la **déprise automobile** et à la **perte d'autonomie**, ce qui les rend fortement dépendantes de systèmes informels, avec un double sujet d'**isolement social** et de **risque d'abandon des soins pour eux, et un sujet d'invisibilité de leurs besoins du point de vue de la collectivité**. D'après la segmentation des profils de seniors à l'échelle régionale¹, les difficultés se situent essentiellement dans l'agglomération de Creil, qui comprend des seniors aux revenus très modestes. Ces difficultés de mobilité des seniors sont cependant à relativiser par rapport à d'autres bassins des Hauts-de-France puisque les dessertes en transports restent relativement bonnes sur l'agglomération de Creil.

L'accroissement en volume des besoins spécifiques des personnes âgées concomitamment avec la diminution de leur mobilité constitue un enjeu fort pour le bassin, dont la réalité sera tangible avant la fin de la première période d'application du PAMS (2029). Le défi, à la croisée des politiques de mobilité, de soin et de l'habitat, est de **favoriser le maintien à**

domicile tout en offrant un **accompagnement de proximité**, et en veillant à **résoudre les difficultés de mobilité des professionnels** de l'aide à domicile et du soin.



« A Senlis, les personnes âgées et PMR sont nombreuses et il y a une grosse demande d'amélioration de la desserte de l'offre de transports en commun urbaine ».

Propos recueillis auprès d'une AOM locale

d. D'une appréhension statutaire des publics de la mobilité solidaire à la notion d'archipel des difficultés

Ces trois grandes catégories de publics reflètent une vision « par statut » des offres de mobilité solidaire. La limite de cette approche est de ne pas intégrer les publics invisibles confrontés à des vulnérabilités temporaires ou non identifiées. Il serait alors plus pertinent de parler d'un « archipel de difficultés », et de s'interroger sur les freins à la mobilité, qui, s'ils sont

particulièrement prégnants pour des personnes en situation de handicap ou de difficulté socioéconomique, peuvent également concerner des personnes valides ou favorisées.

La mobilité de ces derniers concerne plus les Contrats Opérationnels de Mobilité (COM) que les PAMS ; toutefois, il est primordial de ne pas séparer les deux approches, afin de **reconsidérer la mobilité de droit commun au prisme de la mobilité solidaire**. Il ne s'agit plus alors de compléter l'offre classique pour une minorité d'utilisateurs rencontrant des difficultés spécifiques, mais de penser l'offre classique en fonction des difficultés qu'une majorité d'utilisateurs sont susceptibles de rencontrer.

C. Des freins communs, qui appellent une stratégie basée sur l'accompagnement et la coordination

Quel que soit le public ciblé, **de nombreux freins coexistent, voire se cumulent**, dans l'accès à la mobilité. On peut distinguer les **freins « objectifs » d'accès à l'offre de mobilité** (financiers, matériels, de disponibilité et d'adéquation de l'offre) et les **freins psychosociaux**, la distinction entre les deux étant parfois poreuse.

L'analyse documentaire et les nombreux échanges avec des acteurs des sphères de la mobilité, du social, de l'emploi, de l'autonomie et de l'accessibilité, font ressortir des besoins convergents pour dépasser ces freins : un **besoin d'accompagnement humain et personnalisé**, un **besoin d'initier des projets communs** pour améliorer la continuité de la chaîne de déplacements, un **besoin d'articuler la gouvernance de la mobilité avec les acteurs de la santé et du logement** (adaptation de l'habitat pour les personnes âgées, prise en charge financière de l'hébergement pour les jeunes, rapprochement domicile-travail pour les personnes en insertion et salariés précaires).

a. Freins d'accès à l'offre : au carrefour COM et PAMS

Qu'il s'agisse de la possession d'un véhicule individuel (voiture, vélo, 2RM) ou de l'accès à un transport collectif (train, car et bus, covoiturage, transport solidaire), de nombreux freins empêchent la mobilité des personnes vulnérables et plus largement de l'ensemble des utilisateurs. Dans cette optique, **l'articulation des COM et des PAMS est essentielle, afin de garantir l'universalité d'accès aux offres de mobilité**.

A l'échelle du bassin, la situation des transports en commun est citée comme un frein important, même si la problématique est bien plus prégnante en territoire rural que dans les agglomérations des principaux pôles urbains. Les freins liés à la **disponibilité de l'offre de transport collectif** (zones blanches, inadéquation des trajets et des itinéraires...) concernent l'ensemble de la population, mais sont particulièrement aigus pour les personnes en situation de vulnérabilité, dont les besoins de mobilité sont souvent plus ponctuels et concernent des origines-destinations peu accessibles.

Qu'il s'agisse d'un rendez-vous médical ou d'un trajet vers son lycée, de nombreux déplacements nécessitent des enchaînements de correspondances peu réalistes.

L'exemple d'une retraitée habitant Guiscard et souhaitant se déplacer à Noyon pour une consultation médicale, étudié dans le cadre de l'atelier organisé le 25 septembre à Clermont, a montré le peu d'offres de transports disponibles sur le territoire et, quand elle existe, l'inadéquation de cette offre avec les horaires d'un rendez-vous médical.

Un autre cas étudié, celui d'une lycéenne souhaitant se rendre au lycée agricole de l'Oise, à Airion, a montré que les seuls trajets possibles étaient particulièrement longs et stressant, impliquant plusieurs changements. Quels que soient les publics, les **territoires ruraux**, même maillés par des gares, et dans une moindre les territoires périurbains, ne proposent pas de solutions opérantes pour le **dernier kilomètre**. Les axes d'action sur ce sujet doivent allier **renforcement de l'offre de droit commun** et **personnalisation aux difficultés spécifiques des publics vulnérables**.

« Sur l'agglomération de Compiègne, l'offre de transports en commun ne permet pas de répondre à tous les besoins. »

« Dans le Pays de Valois, une enquête réalisée auprès de 1500 personnes montre que les principales difficultés sont sur les transports en commun, avec des lignes très critiquées et jugées peu fiables »

« Le lycée agricole est mal desservi par les transports en commun, avec des horaires qui ne correspondent pas aux horaires du lycée »

« Plus de 60% des jeunes n'ont pas le permis sur la Plateau Picard et dans le Compiégnois ».

Propos recueillis auprès d'AOM et de représentants de missions locales

En parallèle de l'accès aux transports collectifs, l'accès financier et matériel à un véhicule en bon état, à commencer par la voiture, et dans une moindre mesure à un vélo (électrique, cargo...) ou à un deux-roues, nécessite une capacité d'investissement financier non négligeable (pour l'achat et l'entretien), en particulier pour les publics en situation de précarité.

« Certaines personnes ont le permis et revendent leur véhicule car elles n'ont pas pu garder leur voiture faute d'argent pour son entretien ».

Propos recueillis auprès d'une représentante du secteur de l'insertion

b. Freins psychosociaux : le besoin d'un accompagnement de bout en bout

Outre cette question de la disponibilité de l'offre, les Hauts-de-France se caractérisent par une **culture de la mobilité particulièrement faible**, ce qui peut renvoyer à différents freins cognitifs et psychosociaux.

Cela renvoie d'abord à la notion de **projection dans l'espace**. 43% des demandeurs d'emploi estiment ne pas être prêts à faire de concessions géographiques pour trouver un emploi. Pour les jeunes, le choix des formations et des emplois est généralement restreint par la proximité géographique.

« Les freins psycho-sociaux sont très forts. Les gens n'ont pas l'habitude de prendre le covoiturage ou les transports en commun, alors que l'offre de transports en commun pourrait leur correspondre. Il y a un enjeu à les accompagner vers l'offre de droit commun »

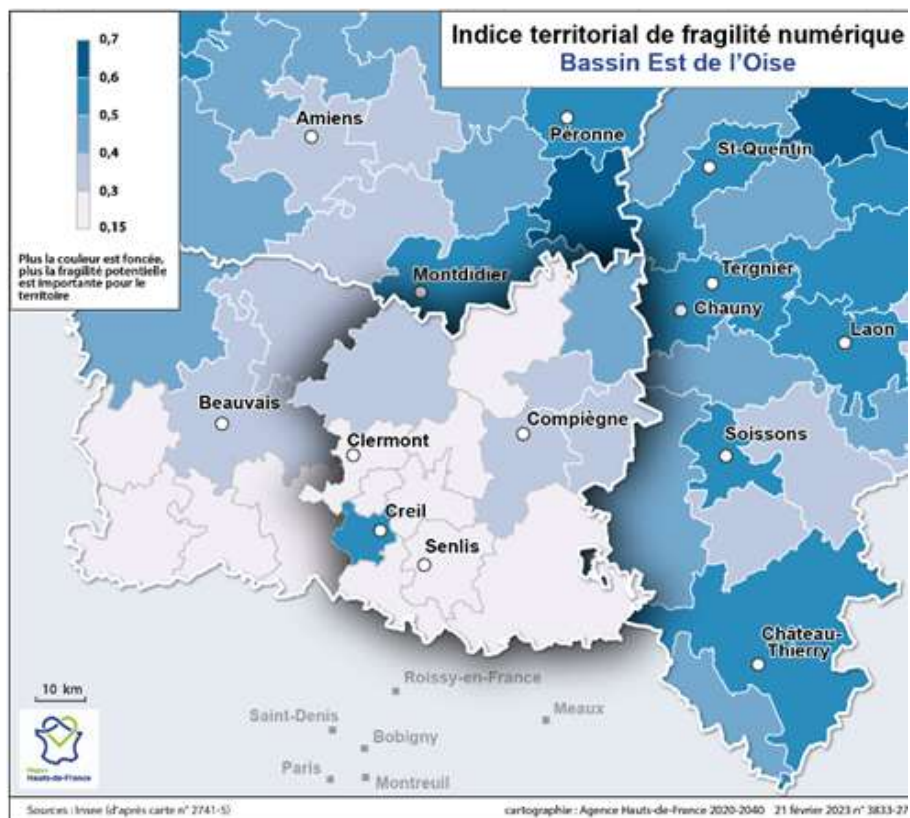
Propos recueillis auprès d'un représentant d'un employeur et d'un opérateur de mobilité solidaire du bassin

La mobilité des personnes vulnérables pose par ailleurs la question des **compétences** et de **rapport psychologique à l'échec**. Ce frein est particulièrement prégnant pour les jeunes qui rencontrent des difficultés à passer le code et le permis ; mais il concerne également les personnes âgées confrontées à la **déprise automobile**.

Le sujet de l'**illectronisme**, avec la grande diversité de situation qu'il recouvre (non-possession, non-maîtrise, mauvais état des outils numériques) concerne 17% de la population régionale de plus de 15 ans, et est particulièrement fort pour les personnes vulnérables. Il concerne le recours aux outils d'aide à la mobilité (calculateur d'itinéraire, géolocalisation, réservation de trajets) mais également les procédures administratives périphériques (accès aux aides, abonnements). En particulier, les seniors, ainsi que les personnes ayant des justificatifs sociaux préfèrent réaliser leurs démarches administratives en format papier. La maîtrise du numérique est plutôt dévolue aux actifs, ce qui explique le **non-recours aux aides**, très fréquent pour les personnes en situation de précarité.

Le bassin Est de l'Oise est relativement peu touché par l'illectronisme, en comparaison de la moyenne régionale. Seule l'agglomération de Creil y est très fortement confrontée. Cette fragilité numérique sur ce territoire s'explique en grande partie par une sur-représentation des publics en difficulté avec les usages du numérique, et notamment dans le cadre de démarches administratives et de recherche d'emploi (jeunes sans emploi et sans

qualification, bénéficiaires de minima sociaux, etc.) A un degré moindre, la CC du Pays du Noyonnais comprend également des populations exposées aux enjeux de la fragilité numérique.



Une grande variété de publics : synthèse

ATOUTS

Des populations relativement aisées dans le sud du bassin, qui ne sont pas bloqués par des freins financiers

Une population jeune sur l'agglomération de Creil Sud Oise en capacité d'adapter ses pratiques de mobilité et d'acquérir de nouvelles compétences mobilité

FAIBLESSES

Situations de cumul de freins pour les personnes vulnérables (maillage inégal des transports en commun, faible niveau de formation, niveau de revenu, grand âge, culture de la mobilité)

Des territoires aux populations particulièrement vulnérables à Creil et dans le nord du bassin

Des transports en commun beaucoup plus faibles dans le Nord du bassin (pas de gare dans la CC du Pays des Sources par exemple).

OPPORTUNITES

Coordination des acteurs de la mobilité de droit commun et solidaire au carrefour **COM / PAMS**

Intégration des secteurs de la santé, du logement et de l'emploi à l'écosystème de la mobilité solidaire

Appréhension large et ouverte des publics cibles de la mobilité solidaire

RISQUES

Vieillesse de la population : accroissement des besoins en volume et diminution de la mobilité des seniors

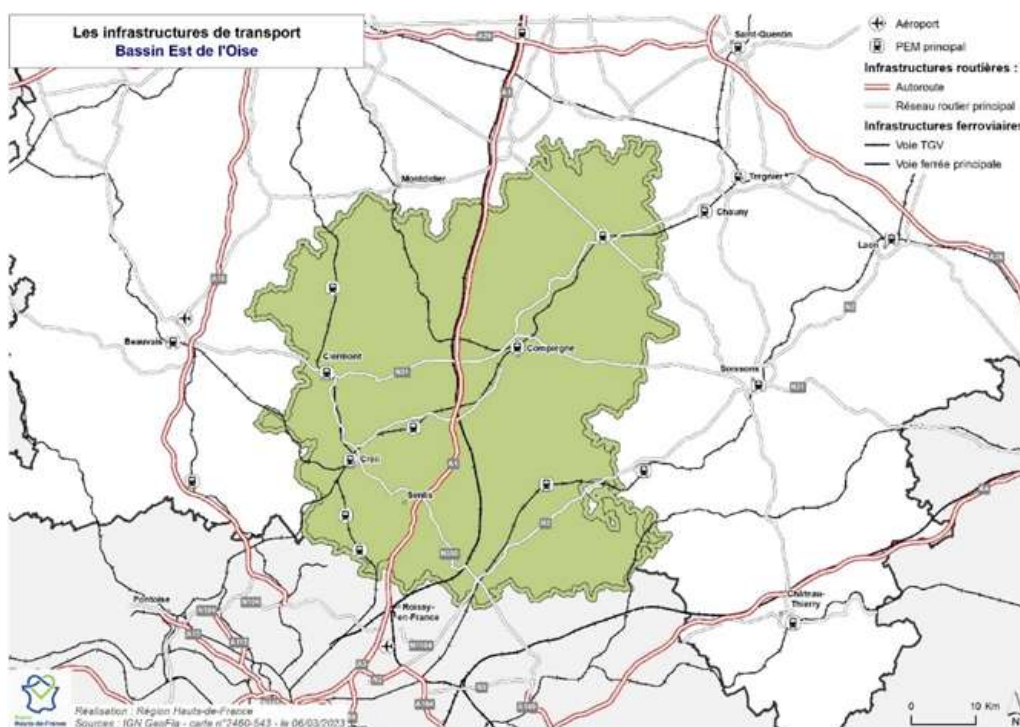
PMR / PSH et seniors : difficulté à prendre en compte des **handicaps et besoins invisibles**

V. Les offres et services de mobilité existants à destination des publics vulnérables

A. Une offre de droit commun orientée vers l'Île-de-France

L'offre de mobilité de droit commun correspond aux services de mobilité courants, ouverts à tout public avec tarification. Il s'agit aussi bien des transports en commun que du covoiturage ou de location de vélos en libre-service. A l'échelle du bassin Est de l'Oise, cette offre est majoritairement structurée sur une orientation nord-sud et radiale vers Paris et l'Île-de-France.

a. Des infrastructures de transport denses mais une offre ferroviaire inégalement répartie



A l'image de la région, le bassin Est de l'Oise bénéficie d'un réseau ferroviaire relativement dense, bien qu'inégal selon les territoires.

Le bassin a la spécificité d'être traversé par une voie TGV, qui ne dessert pourtant pas le territoire. Des **lignes TER desservent cependant 21 gares et 17 haltes ferroviaires**. Des pôles d'échange multimodaux (PEM) permettent une meilleure accessibilité à ces liaisons ferroviaires. Les principaux sont situés en gares de Creil et de Compiègne. Certains de ces

axes peuvent-être très régulièrement saturés aux heures de pointe. Le **projet Roissy-Picardie** reliera Amiens à Roissy, via les gares suivantes sur le bassin : Orry-la-Ville – Coye, Chantilly – Gouvieux, Creil, Clermont-de-l'Oise et Saint-Just-en-Chaussée.

Les liens ferroviaires entre l'est et l'ouest de l'Oise sont jugés insuffisants et imposent un passage par Creil. Ainsi, Clermont et Compiègne ne sont pas reliés à Beauvais, pourtant pôle d'attractivité locale majeur. De même, **les liens sont manquants avec les pôles de l'Aisne.**

b. Une offre en transports collectifs concentrée sur les pôles urbains

7 AOM ont déployé des réseaux de transports collectifs urbains sur leurs territoires : la CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne (TIC), la CA Creil-Sud-Oise (ACSO), la CC de l'Aire Cantilienne (DUC et la Navette), la CC du Clermontois (Le Bus), la CC des Pays d'Oise et d'Halatte (TOHM), la CC du Pays Noyonnais (Lib'bus) et la CC du Pays de Valois (CYPRE).

Si la CC Senlis Sud Oise n'a pas pris la compétence mobilité, la commune de Senlis poursuit l'exploitation de son service préexistant (leTUS) suite à la demande faite auprès de la Région Hauts-de-France. Elle bénéficiait, en qualité d'AOM membre du SMTCO, d'un panel de services et de matériels mis à disposition gracieusement dans le cadre du Système Intégré des Services à la Mobilité de l'Oise (SISMO). La commune n'étant plus membre du SMTCO, elle ne peut plus bénéficier de ses services. Néanmoins, les usagers du TUS continuent de bénéficier de l'information voyageur sur le calculateur d'itinéraire Oise Mobilité (les données horaires du réseau TUS sont intégrées), de l'information voyageur auprès de la centrale téléphonique Oise Mobilité et de la gestion des réclamations.

Il est à noter que les lignes urbaines de Senlis, Chantilly, Pont-Sainte-Maxence, Crépy-en-Valois, Noyon et Compiègne sont **gratuites**. Les TAD de la CCPOH et de la CCAC également.

En parallèle, les lignes régionales de cars interurbains assurent une desserte du territoire. Cependant, **le maillage, la fréquence et l'amplitude horaire de l'offre permettent peu son usage au quotidien**, particulièrement pour les habitants des communes rurales.

c. Un maillage cyclable restreint

Le réseau cyclable structurant du bassin Est de de l'Oise se compose de l'Euro-véloroute EV3 et de la véloroute nationale V16. L'EV3 traverse le bassin à partir de Brétigny, à la frontière de l'Aisne, passe par Noyon, Compiègne, Pontpoint, Senlis et Ermenonville avant de regagner Paris, par l'est. La V16, autrement appelée l'Avenue Londres-Paris, permet plutôt de relier Paris par Neuville-sur-Oise puis traverse également le bassin en reliant Senlis, Pontpoint et Clermont-de-l'Oise avant de quitter le bassin vers Beauvais.

Hormis ces **deux grands axes touristiques**, qui peuvent tout de même contribuer à certains déplacements du quotidien, **peu d'aménagements permettent actuellement l'usage du vélo**. Plusieurs véloroutes régionales non encore réalisées sont cependant prévues (V374, V375, V376...).

Sur les 12 AOM composant le bassin Est de l'Oise, 7 ont réalisé un schéma cyclable : la CA Région de Compiègne et de la Basse Automne, la CC des Pays d'Oise et d'Halatte, l'Aire Cantilienne, la CC des Lisières de l'Oise, la CC du Liancourtois, la CC du Pays Noyonnais et la CC des Deux Vallées. 5 autres AOM ont prévu d'en réaliser un : la CA Creil Sud Oise, la CC du Clermontois, la CC de la Plaine d'Estrée, la CC du Plateau Picard et la CC du Pays de Valois. La CC Senlis Sud Oise étant couverte par le schéma cyclable du PNR, **le bassin de mobilité sera à terme quasiment couvert**. En effet, seule la CC du Pays des Sources n'a pas prévu de réaliser un tel schéma.

Certains EPCI du territoire encouragent l'usage du vélo. Les CA Creil Sud Oise et de la Région de Compiègne et de la Basse Automne proposent des services de location longue durée de vélo. La CC de la Plaine d'Estrées propose également ce service à destination des habitants et des employés du territoires, avec possibilité de remboursement à 50% par les employeurs. Elle propose également une aide de 25% du prix d'achat, à hauteur de 250€ maximum, pour un vélo classique et 400€ pour un vélo cargo.

La CC des Pays d'Oise et d'Halatte propose également un service de location longue durée de vélos.

d. Des offres de covoiturage et d'autostop organisé peu utilisées

La plateforme Pass Pass covoiturage met en relation conducteurs et passagers dans toute la Région, sans commission. Elle a principalement pour objectif de mobiliser employeurs et territoires pour créer des communautés de covoitureurs, en appui sur un important effort d'animation et de communication. Le dispositif est opéré par Mobicoop.

La plateforme de covoiturage Oise Mobilité, gérée par le SMTCO, permettant la mise en relation des conducteurs et passagers n'a pas été reconduite dans le cadre du SISMO2. Les solutions de covoiturage disponibles sont proposées lors d'une recherche d'itinéraires. Ces deux plateformes étant coexistantes sur le territoire, une promotion de la plateforme régionale Pass Pass covoiturage est envisagée au niveau du SISMO 2 du SMTCO.

Le service d'autostop organisé Rézopouce, également géré par Mobicoop, est déployé dans de nombreuses communes à l'Ouest du bassin. Ces deux services, bien que valorisés par les AOM, restent peu utilisés par les habitants du territoire.

Depuis septembre 2023, le PNR Oise Pays de France expérimente deux lignes de covoiturage Senlis – Gare de Chantilly – Gouvieux et Senlis – Gare d'Orry-la-Ville – Coye avec la Roue Verte. Cette expérimentation permettrait d'évaluer si une offre complémentaire à l'offre routière régionale existante est pertinente.

Néanmoins, si ces services sont ouverts à tous, ils ne suffisent pas à répondre à tous les besoins de mobilité, comme le montrent les nombreux freins évoqués lors de la journée atelier (horaires des transports en commun, gestion du premier et dernier kilomètre, coupures dans le trajet, difficultés d'utilisation des calculateurs d'itinéraire, etc.), auxquels s'ajoutent les freins psychosociaux et d'accès à l'offre détaillés plus haut. **Les inadéquations entre l'offre de droit commun et les besoins des publics vulnérables font ressortir la nécessité d'articuler cette offre avec une offre complémentaire de mobilité solidaire. Cette articulation se fait en particulier à travers le parcours de mobilité.**

« Le projet Rézopouce est sous-piloté par la Communauté de Communes et n'est pas optimal. »
Un représentant d'une mission locale

B. Une offre de droit commun orientée vers l'Île-de-France

Pour lever les freins à la mobilité, l'accompagnement des publics est essentiel. Il prend la forme d'un parcours mobilité visant l'autonomie en mobilité. Ce parcours se décompose en plusieurs étapes afin d'identifier les besoins et les solutions de mobilité sur le court et le long-terme par une montée en compétence et en autonomie.

La première étape consiste à **adresser sa problématique** de mobilité à un interlocuteur qui constituera une première porte d'entrée vers le parcours de mobilité. Ce premier interlocuteur peut être informel (ami, famille, voisin, etc.) ou formel (service de proximité, acteur social, sphère médicale, plateformes de mobilité, etc.).

Dans le meilleur des cas, cette « porte d'entrée » sert à orienter la personne vers un lieu d'accompagnement qui réalisera un **diagnostic mobilité** et **l'orientera vers les dispositifs de mobilité correspondant à son besoin**. Ce diagnostic peut être réalisé par des structures d'accompagnement classiques ou par des conseillers professionnels en mobilité. Néanmoins, il est souvent réalisé de manière informelle par le premier interlocuteur. Il est également fréquent qu'il n'ait pas lieu. Le bénéficiaire est alors directement orienté vers des dispositifs.

Les **dispositifs mobilisables** sont :

- Les **aides financières** visant à réduire l'impact financier des dépenses de mobilité ;
- L'**accompagnement mobilité** pour une montée en compétence individuelle sur la mobilité par de l'information sur l'existant, des formations à l'utilisation des différents modes de transport (atelier remise en selle vélo, lire une carte, utiliser les transports en commun, etc.), des formations qualifiantes (accompagnement au code de la route, etc.) ;
- Le **transport solidaire** pour des déplacements individuels personnalisés. Il s'agit, par exemple, de transport d'utilité sociale ou de transports adaptés ;
- Les **services de location** permettant l'accès temporaire à un moyen de locomotion (voiture, autopartage, 2 roues, vélos, etc.) ;
- Les **services d'achat** permettant l'accès à un moyen de locomotion de façon pérenne (garages solidaires, leasing, etc.).
- Les **services de réparation** pour pérenniser le moyen de locomotion (réparation solidaire, ateliers participatifs, etc.).

Avec le diagnostic mobilité, ces dispositifs correspondent aux **7 « familles » de services de mobilité solidaire**. Les services recensés sur le bassin Est de l'Oise seront déclinés, ci-après, en se basant sur ces différentes catégories.

Dans le cadre de ce parcours mobilité, les publics peuvent également être orientés et/ou accompagnés vers des dispositifs de droit commun.

C. L'offre de mobilité solidaire sur le bassin Est de l'Oise

Sur le bassin Est de l'Oise, un **recensement de l'offre de mobilité solidaire** a été réalisé à partir d'un premier travail effectué par la Région, puis complété par une analyse documentaire et des temps d'échange collectifs (mini-ateliers, entretiens bilatéraux et rencontre atelier). Cette offre est classée selon les 7 « familles » de dispositifs solidaires décrits auparavant.

A ce jour, ce recensement n'est pas exhaustif. Le PAMS aura pour enjeu d'identifier de façon complète les différents dispositifs existants, avec une mise à jour régulière.

Cette offre a été représentée de façon schématique, ci-après. Cette représentation vise à rendre compte de la présence des différentes « familles » de dispositifs de mobilité solidaire sur les EPCI du bassin. Les services d'achat et de réparation ont été regroupés dans une même « famille » de dispositif puisqu'ils permettent tous les deux l'accès pérenne à un mode de locomotion. Les aides financières sont transversales au territoire du bassin et ne sont pas représentées, elles font l'objet d'analyses en fin de chapitre et dans le chapitre dédié aux modèles économiques.

Cette représentation est complétée par un tableau recensant les publics vulnérables ciblés par les différents dispositifs sur chaque EPCI.

Ces deux documents permettent d'identifier **les points saillants** et **les manques** sur le bassin de mobilité en matière d'offre solidaire.

Une analyse par familles de services permet d'affiner cette vision d'ensemble.

Recensement des services de mobilité solidaire sur le bassin Est de l'Oise

Le bassin de mobilité Est de l'Oise :

— Bassin Est de l'Oise

□ EPCI dans le bassin

Services de mobilité solidaire présents sur l'EPCI :



Diagnostic mobilité



Accompagnement mobilité



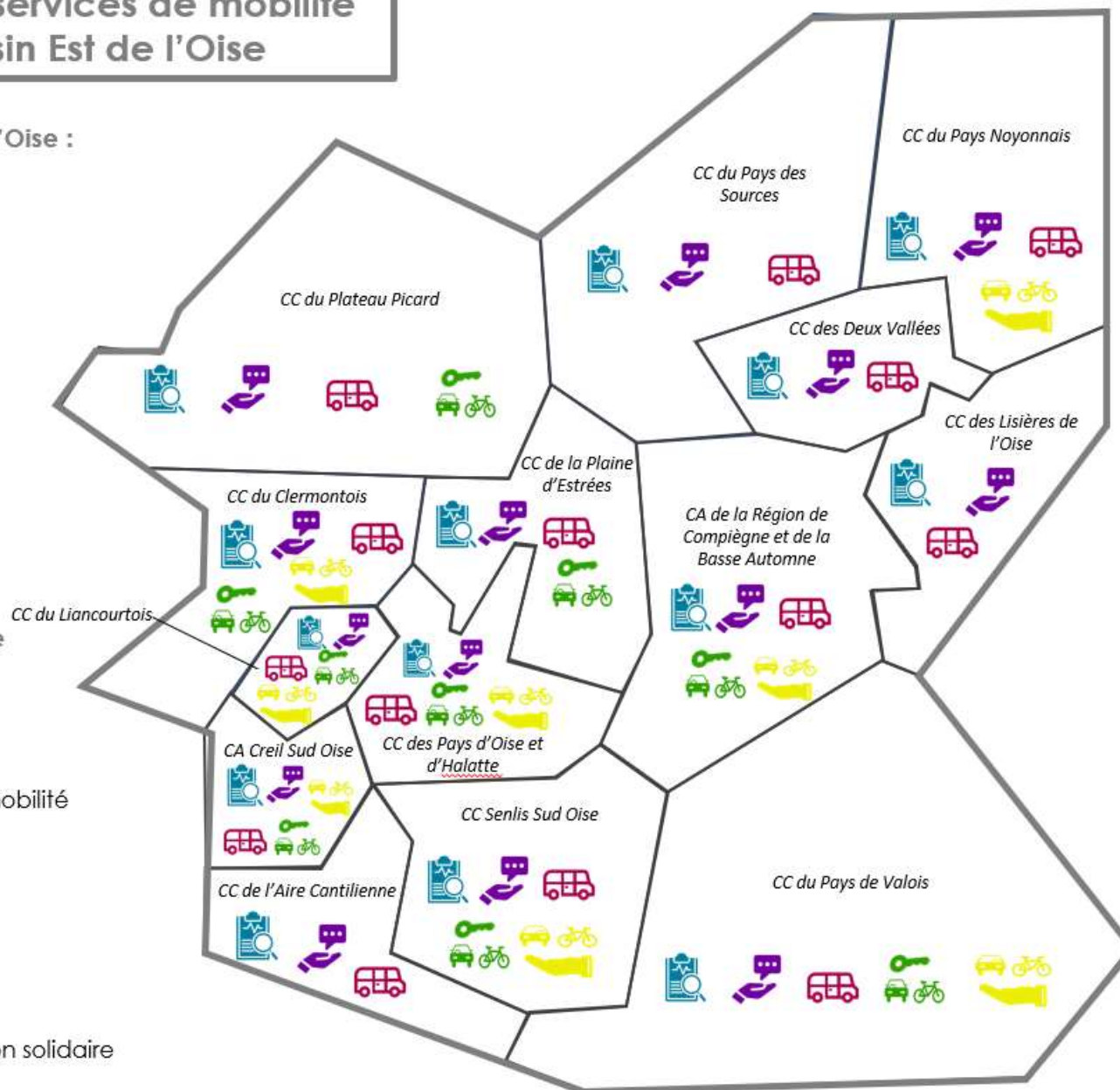
Transport solidaire



Location solidaire



Achat et/ou réparation solidaire



Publics ciblés par les services de mobilité solidaire sur chaque EPCI :



Habitants de territoires peu desservis (ruraux, QPV, périurbains)



Jeunes



Personnes n'ayant pas les moyens matériels de se déplacer



seniors



Personnes en situation de handicap



Bénéficiaires des minima -sociaux



Travailleurs précaires et demandeurs d'emploi



Tout public

EPCI Service de mobilité solidaire	CC du Clermontois	CC du Liancourtois	CC Creil Sud Oise	CC des Pays d'Oise et d'Halatte	CC Senlis Sud Oise	CC du Pays de Valois	CC de la Région de Compiègne et de la Basse Automne	CC du Pays Noyonnais	CC de la Plaine d'Estrées	CC de l'Aire Cantilienne	CC des Lisières de l'Oise	CC du Pays des Sources	CC des Deux Vallées	CC du Plateau Picard
Diagnostic mobilité														
Accompagnement mobilité														
Transport solidaire														
Location solidaire														
Achat et/ou réparation solidaire														

D. Une plateforme de mobilité en projet sur une partie du territoire

Les plateformes de mobilité jouent un rôle central dans le parcours de mobilité et dans l'articulation de l'offre de mobilité solidaire sur un territoire. Elles facilitent l'accès des plus fragiles à une mobilité autonome grâce à une approche basée sur l'accompagnement personnalisé. Elles assurent trois missions complémentaires :

- **L'accompagnement** vers une mobilité plus autonome des personnes en situation de fragilité : diagnostic, formation, suivi ;
- La **mise en réseau d'opérateurs porteurs de solutions de mobilité** et la **valorisation de leurs offres** : transporteurs publics, acteurs privés et associatifs ;
- La mise à disposition de **solutions complémentaires** lorsque des besoins non couverts sont recensés : accès à des territoires non desservis, déplacements à horaires décalés.

A ce jour, il n'y a pas de plateforme de mobilité sur le bassin. Cependant, un **projet de plateforme de mobilité** est porté par la **Mission Locale Rurale du Grand Plateau Picard** sur les territoires des CC du Plateau Picard et de l'Oise Picarde (Bassin Ouest de l'Oise). Ce projet de plateforme proposerait des services d'information à la mobilité, de diagnostic et d'accompagnement pris en charge par un conseiller mobilité à temps plein, un accompagnement au code et au permis de conduire, de la location de scooters, voitures sans permis et voitures classiques ainsi que de la réparation de véhicules.

Ce projet de plateforme relève d'un travail partenarial avec les missions locales de Méru, Clermont et Noyon-Montdidier. Cependant, **le modèle économique n'est pas encore stabilisé**, la mission locale n'ayant pas encore obtenu l'ensemble des financements nécessaires.

E. Le diagnostic mobilité : une couverture territoriale complète seulement pour les demandeurs d'emploi

L'ensemble du bassin est couvert par une offre de **diagnostic mobilité** à destination des demandeurs d'emplois. Cette couverture territoriale s'explique en partie par la **prestation bilan accompagnement mobilité individuelle (MBI) de Pôle Emploi** qui cherche à développer un accompagnement mobilité comprenant notamment des diagnostics mobilité. Pôle Emploi a confié cette prestation à **Wimoov** sur le bassin Est de l'Oise. Les publics accompagnés sont principalement des **bénéficiaires du RSA**, en particulier les nouveaux entrants sur le dispositif, des **jeunes (BRSA, ni en études, ni en emploi ni en formation, sortant de l'ASE, contrats jeunes majeurs)**. Sur orientation des conseillers Pôle Emploi, les bénéficiaires sont suivis par des conseillers Wimoov sur le territoire qui commencent par réaliser un bilan de compétences mobilité.

La **Mission Locale Rurale du Grand Plateau Picard** réalise également des diagnostics mobilité **à destination des jeunes** du territoire.

En dépit de cette couverture territoriale, la rencontre atelier du 25 septembre a fait ressortir un manque d'offre en diagnostic mobilité pour les autres publics.

F. L'accompagnement mobilité : une offre insuffisante

La totalité du bassin est également couverte par une offre restreinte d'**accompagnement mobilité**. Les deux acteurs proposant des offres de diagnostic mobilité, Wimoov pour les demandeurs d'emploi et la Mission Locale Rurale du Grand Plateau Picard pour les jeunes, proposent également de l'accompagnement, ce qui permet une certaine continuité dans le parcours des bénéficiaires.

La prestation **bilan accompagnement mobilité individuelle (MBI) de Pôle Emploi** propose un accompagnement de 3 mois rythmé par 4 entretiens avec un conseiller mobilité connaissant le territoire. Le conseiller mobilité oriente son accompagnement directement en fonction des offres d'emplois intéressant le demandeur d'emploi. Cette prestation adresse les 4 enjeux suivants :

- Problématiques de mobilité matérielles bloquantes (pas de permis de conduire, pas de possibilité d'acheter un véhicule...)
- Problématiques de mobilité psychologiques ou théoriques bloquantes (peur des transports en commun, méconnaissance du territoire, difficulté à se repérer dans l'espace, difficulté à gérer son temps de trajet)
- Difficultés de mobilité liées aux horaires du métier visé (restauration, logistique, commerce...)
- Besoin d'accompagnement dans les démarches pour obtenir des aides financières (montage de dossier de micro-crédit, demande d'aide au permis)

Cette couverture territoriale du bassin de mobilité en services d'accompagnement est cependant à nuancer au regard de la **capacité d'accueil et de suivi de Wimoov** qui opère sur le territoire et du nombre de demandeurs d'emploi nécessitant un accompagnement. Cette capacité dépend en grande partie des ressources financières et humaines disponibles.

L'Association Promotion Formation Emploi (APFE) Ouest Somme-Oise a ouvert à Creil une antenne locale de son Ecole de la 2ème Chance. Dans ce cadre, les jeunes de 16 à 30 ans, avec ou sans diplôme, sont accompagnés dans leur projet professionnel, notamment sur le volet mobilité. Les Apprentis d'Auteuil, présents dans un collège de Nogent-sur-Oise, propose également cet accompagnement.

Les habitants de territoires non desservis, les personnes ayant peu les moyens de se déplacer, les seniors et les personnes en situation de handicap sont peu adressés.

G. Une offre de transport solidaire hétérogène

A nouveau, l'ensemble des EPCI du bassin sont couverts par, à minima, une offre de **transport solidaire**. Ici, les transports solidaires sont définis comme **une brique du parcours mobilité qui**

adopte une vision centrée sur l'utilisateur. Cette catégorie regroupe ainsi un **spectre large de transports permettant d'offrir une solution de déplacement aux personnes qui en manquent.** Ces solutions peuvent concerner un public spécifique. C'est le cas, par exemple, du transport organisé par la CC du Plateau Picard qui est uniquement à destination des seniors.

Elles peuvent également être ouvertes à un large public comme les services de transport à la demande Axo+ de la CA Creil Sud Oise ou AlloTIC de la CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne.

Ces services de transport peuvent, par ailleurs, être organisés par des acteurs publics comme des acteurs privés, notamment des associations. Enfin, certains services peuvent reposer sur du bénévolat. Cette variété de transports solidaires se retrouve sur le bassin Est de l'Oise.

Cette offre est à mettre en parallèle de l'**offre de transport de droit commun** sur chacun des territoires. En effet, l'offre de droit commun s'adresse à tous et peut-être accessible à certains publics vulnérables, notamment grâce à de l'accompagnement.

« Le transport solidaire à l'échelle de l'intercommunalité, c'est ce qu'il y a de plus pertinent ! »
Un opérateur de mobilité solidaire du bassin

a. Une couverture complète du territoire à nuancer au regard de son hétérogénéité

Le bassin Est de l'Oise est **couvert dans sa totalité par le dispositif TIVA** (Transport olsien en Véhicule Adapté), organisé par le Département de l'Oise et exploité par Citémobil 60. Ce service de transport à la demande (TAD) porte-à-porte est à destination **des personnes majeures titulaires d'une carte mobilité inclusion mention invalidité**, soit invalides à un taux supérieur à 80%. Pour plus de détails, voir le zoom p.12.

Dans chaque intercommunalité, **seul un service est majoritairement présent**, sauf dans la CA de Compiègne où coexistent une offre de TAD tout public et un Transport d'Utilité Sociale (TUS). **Le nord-est du bassin** (CC du Pays Noyonnais et CC des Deux Vallées) **n'est pas couvert** par une offre de transport solidaire, **tout comme le sud du bassin** (CC Senlis Sud Oise et CC du Pays de Valois), **ainsi que la CC du Liancourtois.**

Deux offres de TUS sont présentes sur le territoire :

- **BipBop**, dans la CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne, porté par une SCIC du même nom, met en relation les personnes isolées (seniors et habitants de territoires peu desservis) avec des bénévoles pour, entre autres, la réalisation de leurs déplacements.
- **Rézoseniors**, porté par la SCIC Mobicoop sur le territoire de la CC du Plateau Picard, met en relation des conducteurs volontaires et des seniors du territoire.

Sept intercommunalités organisent des services de TAD sur leurs territoires : la CA Creil Sud Oise, la CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne, la CC de l'Aire Cantilienne, la CC du

Clermontois, la CC de la Plaine d'Estrées, la CC des Pays d'Oise et d'Halatte et la CC des lisières de l'Oise. Sur la CC du Pays des Sources, c'est le CCAS qui organise ce service de transport solidaire.

Néanmoins, sur certains EPCI, la **densité des services proposés doit être nuancée dans la mesure où ils sont très localisés et dédiés à des publics spécifiques**. Par exemple, dans l'Aire Cantilienne, le Flexobus est accessible seulement aux communes de Mortefontaine, Plailly et La Chapelle vers Chantilly, Gouvieux ou Senlis. Depuis septembre 2023, ce service dessert également les communes d'Avilly-Saint-Léonard, Vineuil-Saint-Firmin et Apremont.

De même, la CC des Lisières de l'Oise assure avec son minibus des trajets permettant à des personnes en situation de précarité de se rendre dans des banques alimentaires ou aux Restos du cœur de Compiègne.

Cette hétérogénéité se traduit également dans les publics ciblés par ces services.

b. Une couverture des publics variée sur l'ensemble du bassin

Les publics ciblés sur les services de transport solidaire sont plus larges que sur les offres de diagnostic et d'accompagnement mobilité. Cette **palette de publics concernés par une offre de transport solidaire est plus large au centre du bassin** (CC de la Plaine d'Estrées et CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne) **ainsi que sur la CC du Pays des Sources**.

Les personnes en situation de handicap sont, ici, les publics les mieux représentés dans l'offre, du fait notamment de l'existence du service TIVA organisé par le Département ainsi que de l'organisation de services de transport scolaire adapté également délivrés aux élèves et étudiants en situation de handicap par le Département.

A l'inverse, les **bénéficiaires des minima sociaux, les travailleurs précaires et les demandeurs d'emploi n'ont pas accès à des dispositifs ciblés**.

Enfin, les conditions d'accès aux services sont à prendre en compte dans cette couverture des différents publics par les offres recensées.

c. Une hétérogénéité impliquant un enjeu de lisibilité et de visibilité

Pour certains services, les **informations accessibles en ligne sont inexistantes ou partielles**, ce qui implique que la connaissance du service passe par un intermédiaire qui en informe la personne vulnérable. Ce constat pointe à nouveau le besoin d'accompagnement dans le parcours mobilité.

Par ailleurs, il existe un **risque de rupture de charge au sein du parcours mobilité** entre le diagnostic/accompagnement et l'offre de transport solidaire puisque les acteurs opérant ces différents services ne sont pas les mêmes. Il existe donc un enjeu de **coordination** entre les acteurs opérant les différentes offres de mobilité solidaire.

d. Des freins dans l'accès à l'offre

L'enjeu de lisibilité de l'offre de transport solidaire se traduit également dans son **accessibilité**, qui apparaît parfois comme un « parcours du combattant ».

Plusieurs points de vigilance apparaissent ainsi dans l'offre de transport solidaire qui peuvent limiter son recours par les publics vulnérables. Certains de ces points de vigilance existent également dans l'offre de transport de droit commun.

L'ensemble de ces freins ont notamment été identifiés par les participants à la rencontre atelier du 25 septembre à Clermont dans le cadre des parcours mobilité étudiés. Dans certains cas, ces obstacles peuvent amener à l'abandon de certains trajets et donc du service attendu au bout (soins, éducation, etc.). La persistance de ces freins rend d'autant plus importante la phase d'accompagnement et laisse apparaître la **complémentarité des différentes « familles » de dispositifs de la mobilité solidaire**.

Les parcours mobilité ont également révélé l'importance du transport informel. En effet, le recours à l'entourage (famille, amis, voisins, etc.) est souvent cité pour des besoins de déplacement ponctuels.

« Pour les seniors et les publics en insertion, l'accès au droit est compliqué. Ils manquent d'information et ils n'osent pas. »

Un opérateur de mobilité solidaire du bassin

H. Location, achat et réparation : une offre plus éparse

Les offres de location, achat et réparation de véhicules solidaires sont plus éparées sur le territoire. Ainsi, seuls 9 EPCI sur 14 sont couverts par une offre de location solidaire et 8 EPCI possèdent une offre de garages solidaires et de garages proposant des programmes solidaires.

Ces services comprennent aussi bien la location, achat et réparation de voitures que d'autres modes de déplacement comme les vélos et vélos à assistance électrique, les voitures sans permis ou encore les deux-roues motorisés.

a. L'offre de location

Une offre de location solidaire de deux-roues a été développée par la Mission Locale Rurale du Grand Plateau Picard à destination des jeunes en emploi et demandeurs d'emploi.

La CC des Pays d'Oise et d'Halatte propose un service de location de vélos, pour un, trois ou six mois.

La CC de la Plaine d'Estrées met également deux vélos-PMR à disposition des habitants. Lorsqu'ils ne sont pas loués, des balades à vélo sont organisées avec les résidences seniors du territoire, notamment pendant Mai à Vélo.

Les programmes solidaires des garages Renault du territoire, précisés plus loin, proposent des prestations de « leasing social » de voitures, avec des tarifs spécifiques. Le garage associatif Phoenix Auto, à Creil, financé par le Fonds d'action sociale du travail temporaire (Fastt) propose également un service de location de voitures, spécifiquement pour les intérimaires du Département de l'Oise. Ces voitures sont au tarif de 10 euros par jour dans la limite de 60 jours par an.

Aucune offre en direction des **personnes en situation de handicap, des seniors, des habitants des territoires peu desservis** et des **personnes n'ayant pas les moyens matériels de se déplacer** n'a été recensée.

*« Faire de la location de service auprès des jeunes, c'est l'ADN d'une mission locale. »
Un représentant d'une mission locale*

b. Les offres d'achat et de réparation

Sur le bassin Est de l'Oise, l'achat et la réparation solidaires sont organisés par un **maillage de garages solidaires et de garages proposant des programmes solidaires**

Ce maillage est essentiellement composé de **garages Renault** (Senlis, Crépy-en-Valois, Compiègne, Nogent-sur-Oise, Rantigny et Clermont-de-l'Oise) **et Norauto** (Creil, Noyon et Pont-Sainte-Maxence) **proposant des offres solidaires**.

Le programme solidaire de Norauto s'adresse aux personnes dont le quotient familial est inférieur à 750 euros. Face à un volume de demande important, **le programme ne prend actuellement pas de nouvelles demandes en charge**. Les offres solidaires Renault sont, quant à elles, accessibles uniquement sur prescription sociale des partenaires du programme (Pôle Emploi, FASTT, etc.).

L'ensemble de ces garages proposent un service de réparation solidaire de voiture. Lors des mini-ateliers et de la rencontre atelier du 25 septembre, le manque de possibilités de réparation de vélo a été souligné comme un frein au développement de son usage, au même titre que les difficultés liées à son stockage ou la sécurisation des parcours.

I. De nombreuses aides financières individuelles, dont la lisibilité est complexe

La Région et le Département proposent 79 dispositifs d'aide individuelle accessibles sur le bassin, à destination de publics très variés : scolaires (maternelle au lycée), étudiants, apprentis, jeunes actifs, stagiaires de la Formation Professionnelle, demandeurs d'emploi, bénéficiaires minima sociaux, personnes à mobilité réduite et/ou en situation de handicap, seniors, mais aussi covoitureurs, intérimaires, volontaires civils de cohésion sociale et de solidarité, salariés peu aisés, habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville...

Le motif de ces aides est également diversifié : aide au transport pour l'usage de la voiture ou des transports en commun interurbains, aide au permis de conduire, etc.

Ces dispositifs sont complétés par les aides de l'Etat, de Pôle Emploi ou de certaines collectivités locales, le plus souvent pour l'accès au permis ou l'accès à un véhicule, mais aussi (sans distinction de revenu) pour l'achat d'un vélo à assistance électrique.

Les offres et services de mobilité existants à destination des publics vulnérables : synthèse au 25/09/2023

ATOUS

Couverture de l'ensemble des EPCI, a minima, par une offre de **diagnostic**, d'**accompagnement mobilité** et de **transport solidaire**

Bonne prise en charge des **travailleurs précaires et demandeurs d'emploi en termes de diagnostic et d'accompagnement**, à l'exception des offres de transport solidaire

FAIBLESSES

Offres de location, de réparation et d'achat solidaires très peu présentes et ne permettant pas une couverture de l'ensemble du territoire, notamment au Nord du bassin

Un système de mobilité solidaire essentiellement orienté vers les travailleurs précaires et demandeurs d'emploi faisant apparaître **des déséquilibres et manques dans l'offre pour les autres publics**

La **persistance de freins à l'usage de certains services** de mobilité, notamment dans les transports solidaires

OPPORTUNITES

Certains projets cherchent à faire évoluer l'offre de mobilité de droit commun et de mobilité solidaire sur le bassin, comme le projet de **plateforme de mobilité du Plateau Picard**.

Présence de **réseaux de transports urbains gratuits** permettant de lever certains freins à l'utilisation des transports en commun

RISQUES

Difficile lisibilité et accessibilité de l'offre de mobilité solidaire pour les prescripteurs et les bénéficiaires

Offre à destination des seniors insuffisante pour répondre aux besoins liés au **vieillessement de la population**

Segmentation de l'offre de mobilité solidaire en fonction des publics et de l'origine des financements

Capacité d'accueil et/ou de prise en charge inférieure aux besoins, notamment en ce qui concerne l'accompagnement

VI. Les outils d'information et de coordination

A. Des outils d'information encore peu connus et qui peuvent entrer en concurrence

Trois principaux outils permettent aujourd'hui d'accéder à des informations **relatives aux transports, à la mobilité et pour partie aux dispositifs de mobilité solidaire** :

- Mes aides Pôle Emploi - <https://mes-aides.pole-emploi.fr/> - échelle nationale
- La plateforme de l'inclusion DORA - <https://dora.inclusion.beta.gouv.fr/> - échelle nationale
- Le portail internet, complété d'une application, Oise mobilité : <https://www.oise-mobilite.fr/> - échelle départementale

Mes aides Pôle Emploi propose un moteur de recherche géolocalisé qui permet d'identifier des dispositifs disponibles en relative proximité du lieu indiqué, sur 5 thématiques :

- Les aides au permis de conduire
- Les garages solidaires
- Les aides pour acheter un vélo électrique
- Les réductions pour les transports en commun
- Les aides pour acheter ou louer (longue durée) une voiture

La plateforme DORA dispose dans son moteur de recherche d'une entrée « mobilité » également avec géolocalisation.

Le moteur prévoit, sous réserve de disposer de l'information correspondante dans la base de données qui le nourrit, les catégories suivantes :

- Acheter un véhicule motorisé
- Acheter un vélo
- Aides à la reprise d'emploi ou à la formation
- Apprendre à utiliser un deux roues
- Comprendre et utiliser les transports en commun
- Entretenir ou réparer son véhicule
- Être accompagné(e) dans son parcours mobilité
- Financer mon projet mobilité
- Louer un véhicule (voiture, vélo, scooter...)
- Préparer son permis de conduire, se réentraîner à la conduite

Le portail Oise mobilité permet la recherche d'itinéraires tous modes, y compris covoiturage et vélos et la recherche horaire. Le portail fournit également des informations sur :

- Les transports scolaires

- Le transport à la demande (avec possibilité de réservation en ligne)
- Les offres de location de vélos et de stationnement sécurisé disponibles sur les différentes AOM de l'Oise
- L'autostop organisé en partenariat avec Rézopouce sur l'agglomération Creil Sud Oise, les CC du Plateau Picard et de la Plaine d'Estrées.

La centrale Oise mobilité s'appuie par ailleurs sur une équipe de conseillers joignable par téléphone au 0970 150 150. (Voir le zoom page 54).

Enfin certains opérateurs disposent d'outils dédiés :

- Dans le cadre de l'accompagnement proposé au titre de la prestation « Bilan / Accompagnement mobilité » initiée par Pôle Emploi, Wimoov dispose d'un outil de suivi des parcours des bénéficiaires avec un outil cartographique indiquant les solutions de mobilité proche de l'adresse indiquée
- Mobicoop dispose d'un espace d'administration avec tableau de bord et statistiques, constitué en partie à partir des objectifs et indicateurs convenus avec les EPCI partenaires

Ces différentes plateformes présentent plusieurs problématiques :

- Elles ne sont **pas interconnectées** et fournissent, pour une même recherche, des **informations partiellement similaires mais également des résultats différents**. On notera par ailleurs que les plateformes de mobilité n'apparaissent pas dans les résultats de recherche.
- Elles sont **100% numériques**, à l'exception notable du numéro d'appel Oise mobilité, ce qui peut limiter l'accès à l'information fournie pour une partie des publics vulnérables
- Elles sont **peu, voire très peu connues**
- Elles sont **indispensables**, notamment pour les AOM locales

B. L'enjeu des lieux d'accompagnement

Les lieux d'accompagnement fournissent un ancrage local et un accès en proximité aux publics vulnérables pour les aider dans leur accès à l'information et le cas échéant à un parcours mobilité.

Plusieurs types de lieux sont identifiés :

- Les plateformes de mobilité, dont c'est le cœur de métier et qui peuvent offrir un service allant au-delà de la seule information – un projet est en cours sur l'Oise,

porté par la Mission locale du Grand Plateau Picard, en partenariat avec d'autres Missions locales de l'Oise, le réseau Mob'In, les CC Oise Picarde et Plateau Picard, le Département et la Région

- Les espaces France Services, qu'ils soient fixes ou itinérants, et qui commencent à intégrer la mobilité dans leur panel
- Les mairies et les CCAS, parfois évoqués comme lieux relai de l'information
- Les gares, qui, au-delà de la bonne diffusion de l'information voyageur concernant le réseau ferré, peuvent à la fois être relai de l'information et fournir des espaces pour des activités

Dans le dernier cas, Gares & Connexion s'appuie sur deux dispositifs différents : le relai de l'information (valorisation d'une offre de transport urbain par exemple, mais aussi potentiellement d'un dispositif porté par une association locale) nécessite une contractualisation avec Media Transports : la location et l'exploitation d'espaces en gare peut être envisagé via le programme « Place de la gare » <https://placedelagare.sncf/> (programme national qui peut être déclenché localement selon les opportunités).

Les participants à l'atelier collaboratif ont proposé **plusieurs pistes pour développer et valoriser les lieux d'accompagnement** :

- Mise en place de référent.es au niveau des EPCI
- Impulser la création de lieux
- Mettre en place des permanences dans les villages
- Développer un label mobilité indiquant qu'une personne est formée sur le sujet
- Penser à un « aller vers » via les CSR, les missions locales...
- Adapter les horaires aux horaires de travail : faire en sorte que les structures restent ouvertes plus tard pour que les travailleurs puissent y accéder
- Développer les prises de rendez-vous à distance à la façon de Doctolib, tout en restant vigilants pour ce qui concerne notamment les seniors et à la fracture numérique ;

C. Un ensemble de besoins non encore satisfaits

Exprimés au cours des différents temps collaboratifs proposés dans le cadre de l'élaboration du présent diagnostic (mini-ateliers, atelier-diagnostic en présentiel, entretiens bilatéraux), un ensemble de besoins apparaissent qui pourront être pris en compte dans le cadre du PAMS.

a. Mieux coordonner les outils

En lien assez direct avec la question des modèles économiques (voir chapitre suivant), la problématique de la coordination reste centrale, et les outils peuvent y contribuer. Résoudre cette limite supposera à la fois une meilleure coordination entre les acteurs et la recherche d'une éventuelle interopérabilité entre les outils numériques. Elle porte également sur les outils cartographiques, qui ne sont pas actuellement uniformisés.

Oise mobilité est identifié comme le dispositif potentiellement le mieux à même d'assurer ce besoin, en lien à la fois avec les plateformes nationales et régionale (Pass Pass) et avec les acteurs locaux. Ces derniers ont cependant relevé à plusieurs reprises le besoin de rendre cet outil plus performant.

b. Un besoin d'interconnaissance

Les outils numériques d'information ne sont pas à ce jour conçus pour fournir des retours d'expérience concrets sur des dispositifs existants, notamment de mobilité solidaire. En collaboration avec la cellule France Mobilités, ce besoin pourrait être satisfait par le biais du moteur de recherche <https://www.francemobilites.fr/>, appuyé sur l'animation d'une communauté territoriale de la mobilité solidaire, à l'échelle du bassin par exemple.

c. Un besoin d'évaluation

Un ensemble d'acteurs du bassin ou de la région pointent soit un manque d'évaluation des dispositifs financés et initiés, soit une difficulté à harmoniser les méthodes et indicateurs d'évaluation. La mesure des impacts sera également au cœur de la réflexion pour le futur PAMS.

Lors des échanges en atelier collaboratif, plusieurs suggestions ont été exprimées :

- Organiser la coordination à l'échelle d'un comité de bassin, se réunissant tous les ans pour pallier les problèmes liés aux frontières territoriales des EPCI/AOM ; la coordination pourrait être assurée par la Région ou le Département
- Proposer une formation continue des acteurs (veille juridique, information lors de l'évolution des aides)
- Créer un guide des procédures
- Mettre en place une aide mutualisée pour une « prestation », cofinancée par plusieurs financements (EPCI, département, région, Etat)
- Disposer de statistiques d'utilisation avec des critères d'indicateurs comparés et évaluer les dispositifs de transport existants
- Simplifier : pour limiter l'excès de solutions qui noie l'utilisateur et favorise le non-recours. Il s'agirait par exemple de chasser les doublons pour plus de clarté.

d. Améliorer la connaissance des publics

Sur ce point, la réalisation récurrente d'enquêtes auprès des habitants et/ou des services sociaux a été suggérée.

e. Vers un guichet unique de l'information et de la formation mobilité ?

Pour mieux informer les acteurs et les publics et faciliter le recours aux aides existantes, de nombreux participants aux travaux collaboratifs ont exprimé le besoin d'un guichet unique. Ce dernier recouvrerait plusieurs rôles :

- Rendre l'information claire, simple, compréhensible et accessible en tenant compte des spécificités des différents publics (en s'appuyant notamment sur la méthode FALC (Facile à Lire et à Comprendre))
- Rendre accessible les aides administratives via un formulaire unique
- Identifier des acteurs via des relais
- Proposer un simulateur en ligne, utilisable par les services d'accueil et les publics
- Proposer un coffre-fort numérique regroupant tous les papiers des bénéficiaires

zoom : le SMTCO

Historique et fonctionnement

Le SMTCO est un **syndicat mixte de type SRU**, également appelé syndicat de coordination, créé par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000. Le SMTCO, né le 4 décembre 2006, regroupe 20 collectivités organisatrices de la mobilité dans l'Oise, dont 12 AOM sur le bassin Est de l'Oise, et le Département de l'Oise. L'Oise est le seul département de la Région Hauts-de-France à avoir son propre syndicat mixte de mobilité.

Les trois compétences obligatoires du SMTCO sont :

- La coordination des services de mobilité dans un but d'intermodalité,
- La mise en place d'un système d'information multimodale complété d'une centrale de réservation pour les services de transports à la demande,
- Favoriser la création d'une tarification coordonnée et de titres de transports unifiés.

La démarche SISMO (Système Intégré de Services à la Mobilité dans l'Oise)

Depuis 2010, le SMTCO s'est doté d'un outil combinant information voyageurs multimodale et billettique interopérable. SISMO 2 est déployée depuis juillet 2023 et mis gracieusement à la disposition des AOM membres, avec les outils suivants :

Une **billettique interopérable** avec le système régional Pass Pass qui équipe l'ensemble des véhicules des réseaux payants de l'Oise,

Un **système d'aide à l'exploitation et d'information voyageurs (SAEIV)** accompagné d'un système de comptage pour tous les véhicules des réseaux gratuits, d'équipements d'informations voyageurs au sol et embarqué,

Un **système d'information multimodal (SIM) oise-mobilité.fr** (calculateur d'itinéraires multimodaux train, cars, bus, TAD, covoiturage, modes actifs sur l'Oise et territoires limitrophes) alimenté avec des données temps-réel également disponible sur application mobile,

Un **système de gestion des réservations des TAD**,

Un **outil d'analyse**,

Une **agence de mobilité** chargée des contacts clients, de la gestion des données et du suivi administratif et technique.

La CC du Clermontois et l'ACSO ont déployé des réseaux urbains payants qui bénéficient des équipements billettique et SAEIV SISMO du SMTCO. Les informations en temps réel sont également disponibles pour les 5 réseaux urbains gratuits des AOM membres du SMTCO (DUC, TOHM, TIC, CYPRE et LIB'BUS) et le réseau régional.

Enjeux et perspectives

Les mini-ateliers et la rencontre du 25 septembre ont été l'occasion pour les participants de signaler des **problématiques d'accès à la plateforme**, régulièrement en maintenance ou inadaptée aux moteurs de recherches utilisés. Des participants ont également exprimé des difficultés pour contacter l'agence mobilité par téléphone et réserver certaines solutions de mobilité.

Le SMTCO doit veiller à ce que son **système d'interopérabilité soit effectif** entre SISMO 2 et les différents autres outils afin que les usagers puissent réaliser leurs déplacements facilement, en s'affranchissant des frontières administratives.

Outils d'information et de coordination : synthèse

ATOUTS

L'existence de 3 outils d'information exploitables à l'échelle du bassin de mobilité

Des **lieux d'accompagnement** en gestation (plateforme de mobilité, espaces France Services)

Existence du SMTCO et d'Oise Mobilité qui centralisent les offres existantes sur leur site

FAIBLESSES

Des plateformes numériques non interconnectées et peu connues

Un manque de coordination

Un besoin d'interconnaissance et de retours d'expériences

Un besoin d'évaluation

OPPORTUNITES

Des outils indispensables pour les AOM locales dans la constitution et l'adaptation de leur propre offre de transport et de mobilité

Des lieux d'accompagnement potentiels (mairies, CCAS, gares)

RISQUES

L'inaccessibilité à l'information du fait de la fracture numérique

VII. Les aides financières et les modèles économiques

A. Des aides financières nombreuses et difficiles à lire

De nombreuses aides financières sont proposées par les institutions publiques, à toutes les échelles : Etat, Pôle Emploi, Région, Département, EPCI et communes.

L'existence de ces aides tient au fait que les publics en difficulté de mobilité sont dans leur grande majorité peu ou non solvables, elles sont donc **nécessaires et méritoires**. Cependant **leur complexité limite leur efficacité et peut générer un phénomène de non-recours**.

A titre d'exemple, deux dispositifs différents portés par la Région et le Département de l'Oise portent sur un mode de financement du permis de conduire. S'y ajoutent les aides de Pôle Emploi, l'aide de l'Etat pour les apprentis majeurs ou le permis à 1€ par jour, les aides aux intérimaires du Fonds d'Action Sociale du Travail Temporaire (FASTT) et le prêt mobilité de l'ADIE. En complément, des acteurs locaux proposent également une aide : commune d'Agnetz, Mission Locale pour l'Emploi des Jeunes Sud Oise.

Sur le bassin Est de l'Oise, une personne donnée peut ainsi théoriquement devoir identifier la bonne entrée pour demander une aide au permis, parmi jusqu'à 8 possibilités.

A l'initiative de la Région et du Département de l'Oise (et hors services de transport, tarification sociale ou accompagnement non financier), **trois principaux modes d'intervention** co-existent dans ce cadre :

- **L'aide individuelle financière**

Par exemple le Pass permis Citoyen ciblant les jeunes de 18 à 19 ans (Département de l'Oise) ou l'accès à un véhicule pour 2 € par jour pour les demandeurs d'emploi en insertion (En route pour l'emploi – Région). 7 dispositifs différents sont identifiés à l'initiative de la Région ou du Département.

- **L'appel à projets**

Sur le bassin, un seul dispositif est repéré, en l'occurrence le Soutien Régional à l'Emploi et à l'Innovation (SREI) à l'initiative de la Région.

- **La subvention**

Sur le bassin, un seul dispositif est repéré, en l'occurrence le soutien aux plateformes de mobilité porté par la Région.

Les **cibles de ces aides sont très variées**, et parfois des catégories de publics cibles semblent émerger au gré de l'objectif d'un financement : scolaires, étudiants, apprentis, jeunes actifs, stagiaires de la Formation Professionnelle, demandeurs d'emploi, bénéficiaires des minima sociaux, personnes à mobilité réduite et/ou en situation de handicap, seniors, mais aussi covoitureurs, intérimaires, volontaires civils de cohésion sociale et de solidarité, salariés peu aisés, habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville...

Il en va de même pour **l'objet du financement**, qui peut porter par exemple aussi bien sur le financement régulier de trajets domicile-travail, ou encore le soutien en ingénierie aux plateformes de mobilité sur les territoires non pourvus.

Pôle Emploi complète ce tableau avec notamment l'aide au déplacement, par exemple pour se rendre à un entretien d'embauche, et le financement de la prestation « bilan accompagnement mobilité individuelle » (dite « MBI »), réalisée par une plateforme de mobilité auprès des demandeurs d'emploi sur une durée individuelle de trois mois.

NB : les plateformes de mobilité peuvent être en tout ou partie intermédiaires dans l'accès aux aides financières individuelles (aide au permis, microcrédit, etc.)

L'ensemble de ces dispositifs sont également **complétés par des dispositifs de droit commun** tels que les aides à l'achat de vélos ou vélos à assistance électrique, proposées par des collectivités locales de plus en plus nombreuses, ou encore par des tarifications spécifiques des transports publics : tarification sociale, ou tarifications préférentielles pour les salariés.

B. Les opérateurs de mobilité solidaire sur-mobilisés par la recherche permanente de financements

Les opérateurs de mobilité solidaires – plateformes de mobilité, auto-écoles sociales, garages solidaires... – sont des structures de l'économie sociale et solidaire, le plus souvent associatives. Elles ne **disposent par définition pas de ressources commerciales** pour financer leurs activités dévolues aux publics fragiles. Elles dépendent donc essentiellement de ressources publiques, chaque structure devant construire son budget à partir des possibilités offertes par l'Etat, Pôle Emploi, la Région, le Département, les collectivités locales et le mécénat d'entreprise.

Sur le bassin Est de l'Oise, les opérateurs de mobilité solidaire sont encore peu nombreux, mais il sera prudent d'anticiper le risque que peut constituer la dépendance à des financements qui limitent leur pérennisation, parce qu'ils ne pourraient être obtenus que pour accompagner certains publics en particulier, et/ou qu'ils seraient conventionnés sur un an.

Certains participants à l'atelier collaboratif ont proposé à ce titre la mise en place d'une aide mutualisée pour une « prestation », cofinancée par plusieurs financements (EPCI, département, région, Etat).

Les aides financières et les modèles économiques : synthèse

ATOUTS

Des aides financières nombreuses et déjà significativement dotées, principalement par le biais d'aides financières individuelles ou d'aides aux structures (AAP, subventions...)

FAIBLESSES

Grande disparité des institutions, objets et cibles de financement

Fragilité des opérateurs de mobilité qui dépendent de financements non pérennes, rencontrent une difficulté chronique à financer leurs frais de structures et calibrent les services en fonction des moyens publics disponibles (non coordonnés à ce stade)

OPPORTUNITES

Piste de la mise en place d'une **aide mutualisée et cofinancée pour une « prestation »**

La possibilité de **faire mieux à moyens constants**

RISQUES

Fragilité des opérateurs de mobilité qui peuvent dépendre de financements non pérennes et/ou ciblant un public en particulier

Entretenir un **phénomène de non-recours**

Gaspiller une partie des ressources publiques en raison de doublons

VIII. L'intégration de l'urgence écologique

Ces dernières années, l'actualité (mouvement des gilets jaunes, hausse du prix du carburant, Zones à Faibles Emissions, etc.) a montré la nécessité de considérer les urgences écologiques et sociales comme les deux facettes d'un même enjeu.

Sur le bassin Est de l'Oise, **cette prise de conscience est présente, mais reste à affirmer, tant d'un point de vue institutionnel qu'opérationnel, pour que le recours à des alternatives à l'autosolisme réalistes se généralisent**. Pour ce faire, une **coordination COM/PAMS** et un **accompagnement social des réglementations environnementales** sont nécessaires.

A. Ecologie et social : une articulation institutionnelle à entériner

Si le lien entre transition et mobilité est un sujet transversal qui revient fréquemment dans les plans et schémas structurants (CPER, PRI PRIT, SDAASP PDC, etc.), il est rarement relié explicitement aux thématiques de mobilité solidaire. On notera toutefois quelques mentions faites à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, dans le SDAASP de l'Oise, au sujet des effets bénéfiques du développement du covoiturage et de l'autopartage.

D'un point de vue opérationnel, l'analyse documentaire et les échanges avec les acteurs institutionnels et opérationnels du bassin Est de l'Oise montrent un début de **prise en compte de la dimension écologique de la mobilité solidaire**.

B. Mobilité durable et inclusive : même combat ?

Les solutions alternatives à la voiture individuelle, et notamment celles autour du vélo ou du covoiturage, font partie du panel historique proposé par les opérateurs et plateformes de mobilité solidaire. **L'intérêt de ces alternatives s'est renforcé ces dernières années** pour deux raisons.

La première raison est **économique**. Les solutions alternatives à la voiture individuelle (voiture partagée, mobilité douce) sont pour beaucoup moins onéreuses.

La deuxième raison, moins évidente pour les publics, est **réglementaire**. En effet, l'arrivée des Zones à Faibles Emissions, en grande partie méconnue, risque de frapper de plein fouet les travailleurs précaires, par exemple dans le secteur de l'aide à domicile. Dans le bassin Est de l'Oise, le sujet des ZFE-m est peu évoqué et semble même en suspens, en ce qui concerne l'agglomération de Creil. Cela dit, l'obligation de mettre en place une interdiction d'ici janvier 2025 pour les véhicules non classés (immatriculés avant le 31 décembre 1996) reste d'actualité ; par ailleurs le bassin de mobilité reste sous très forte influence de la Métropole du Grand Paris, et notamment la partie sud du bassin. Cela peut avoir des impacts pour des publics dépendants de la voiture (par exemple des artisans), mais peut constituer une opportunité d'élargir leur champ de mobilité aux alternatives à l'autosolisme.

C. Dépendance à la voiture : un changement de mentalité progressif pour les bénéficiaires

Aujourd'hui encore, les demandes recensées par les acteurs de la mobilité solidaire sont **très centrées sur l'accès à la voiture** et l'aide au permis de conduire. De nombreuses aides au permis de conduire existent, particulièrement bien connues des acteurs qui accompagnent les bénéficiaires de la mobilité solidaire, comme le montrent les échanges réalisés avec ces acteurs dans le cadre des mini-ateliers.

« On se sert des aides du Département de l'Oise et de celles du Conseil régional pour le permis. On a développé des facilités pour passer le code avec l'acquisition d'un simulateur de conduite. On a aussi mis en place un partenariat avec des organismes pour proposer le passage du permis en accéléré ».
Un représentant d'une mission locale

De fait, la voiture reste bien souvent perçue comme la solution idéale de mobilité, tant par les bénéficiaires que par les acteurs qui les accompagnent (prescripteurs, employeurs). Pour autant, **l'accès à la voiture est loin d'être une évidence** pour les publics cibles de la mobilité solidaire, que ce soit pour les raisons évoquées ci-dessus, ou pour des raisons psychosociales (le passage du permis de conduire constituant une gageure pour certains). En ce sens, la dépendance à la voiture des publics vulnérables relève donc autant d'une représentation idéalisée que d'une contrainte subie.

Ainsi, si la voiture reste la solution la plus compétitive pour une grande partie des déplacements, **les acteurs de la mobilité solidaire notent la pertinence des alternatives (vélo, VAE, trottinettes, 2RM, scooter électrique) dans certains cas, et une évolution des pratiques naissante.**

Pour exploiter ce potentiel, les actions à mener, ou à renforcer, discutées notamment lors de la rencontre du 25 septembre 2023 à Clermont de l'Oise, **sont multiples.** Surtout, elles nécessitent une **coordination au carrefour des COM et des PAMS**, ainsi qu'un **accompagnement social des réglementations environnementales.** Il pourrait s'agir d'imposer l'urgence écologique dans les marchés publics, développer la gratuité des transports, développer le covoiturage et les services de vélo / VAE, systématiser les voies sécurisées pour les vélos, y compris en ruralité, améliorer le maillage, l'amplitude et la fréquence des cars, communiquer. La communication et la sensibilisation auprès des entreprises a également été évoquée, via notamment la mise en place de plans de mobilité. Enfin, la nécessité de la mobilité inversée, en rapprochant les services des publics plutôt qu'en obligeant les personnes à se déplacer pour y accéder, est perçue comme un des moyens de prendre en compte l'urgence écologique.

Urgence écologique : synthèse

ATOUTS

Prise de conscience de l'importance de prendre en compte la dimension écologique de la mobilité solidaire

Existence de solutions de mobilité durable et solidaire : aides à l'achat et à la location de vélo, covoiturage solidaire, tarification solidaire TC, sensibilisation et formation à l'écomobilité...

FAIBLESSES

Forte dépendance à la voiture, liée à des facteurs économiques, géographiques, organisationnels et psychosociaux

Inaccessibilité financière des alternatives électriques à la voiture individuelle thermique (VAE, voiture électrique)

OPPORTUNITES

Incitation à la mobilité durable induite par les **réglementations environnementales** type ZFE et les régimes d'aides alliés

Coordination COM / PAMS

Accroissement de l'intérêt des solutions durables dans un **contexte économique** difficile

RISQUES

Impacts sociaux des **réglementations environnementales** type ZFE

Attachement symbolique à la voiture particulièrement fort chez les personnes en insertion

IX. Conclusion et perspectives

A. Synthèse croisée des tableaux AFOM

a. Atouts

Les caractéristiques territoriales du bassin Est de l'Oise font émerger de nombreux points forts, avec notamment un bassin qui a gagné de la population, à rebours de la tendance régionale, et qui est bien connecté grâce à la présence de nombreuses infrastructures de transports. La bonne connexion du sud du bassin et des pôles urbains avec l'Ile-de-France confère à ce bassin une bonne attractivité, notamment auprès de populations relativement aisées, plutôt au sud du bassin.

L'analyse de l'offre de mobilité de droit commun, approfondie par ailleurs dans le diagnostic COM, témoigne **d'une offre de transport en commun relativement dense**, notamment dans l'agglomération de Creil et les CA et CC de Compiègne et Clermont.

En matière de mobilité solidaire, le bassin bénéficie d'une couverture de l'ensemble des EPCI, a minima, par une offre de **diagnostic**, d'**accompagnement mobilité** et de **transport solidaire**. Une **continuité entre diagnostic et accompagnement mobilité pour les demandeurs d'emploi** est permise par le marché confié par Pôle Emploi à Wimoov. Enfin, **l'ensemble du territoire est couvert par le transport solidaire TIVA** à destination des personnes en situation de handicap et l'offre de transport scolaire adapté destinée aux élèves et étudiants en situation de handicap.

b. Faiblesses

Le bassin de l'Est de l'Oise est marqué par de grandes disparités entre les territoires : entre les territoires urbains et ruraux, mais aussi entre pôles urbains (l'agglomération de Creil cumulant par exemple les vulnérabilités contrairement à Senlis ou Clermont) ou entre les territoires ruraux (les communes rurales du nord du bassin, enclavées, regroupant des populations particulièrement vulnérables, contrairement à celles du sud).

Cette configuration cristallise certaines difficultés bien connues dans le secteur de la mobilité solidaire : **cumul de vulnérabilités** psychosociales et économiques dans certaines zones (QPV, rural), offre de transport inégalement répartie induisant des **zones blanches** (notamment dans les zones rurales du nord) et donc une forte **dépendance à la voiture** ; **manque de coordination des offres, qui sont en outre relativement peu nombreuses sur ce bassin**, et **fragilité financière** des porteurs de solutions de mobilité solidaire, liée à la **grande disparité des financements**.

L'offre de mobilité solidaire est essentiellement orientée vers les travailleurs précaires et demandeurs d'emploi, faisant apparaître **des déséquilibres et manques dans l'offre pour les autres publics**. Enfin, **les offres de location, de réparation et d'achat solidaires sont peu**

présentes et ne permettent pas une couverture de l'ensemble du territoire, notamment au nord du bassin.

c. Opportunités

Les **multiples pôles d'attractivité** du bassin (Creil, Compiègne, Senlis, Clermont notamment), permettent d'éviter la concentration des flux vers un unique pôle central et d'arriver à un certain équilibre territorial, notamment dans le sud-ouest et au centre du bassin. Ce bassin comprend également un nombre important de « grands mobiles », habitués à se déplacer au quotidien. **Le chantier du Canal Seine Nord Europe** devrait représenter une opportunité économique importante pour le territoire et la prise en compte des enjeux de mobilité dans le cadre de la coordination territoriale du chantier sera déterminante.

Surtout, la démarche conjointe COM/PAMS constitue un contexte extrêmement novateur et fédérateur pour prolonger et **renforcer les dynamiques existantes : appréhension large des publics et de l'écosystème**, mise en réseau et **coordination inter-acteurs**, convergence vers une **vision commune du financement** de la mobilité solidaire, **potentialités de report modal** identifiés, y compris pour les publics-cibles de la mobilité solidaire.

d. Risques

Sur ce territoire en particulier, la frontière avec l'Ile-de-France complique les déplacements des populations, pourtant nombreuses à s'y rendre quotidiennement.

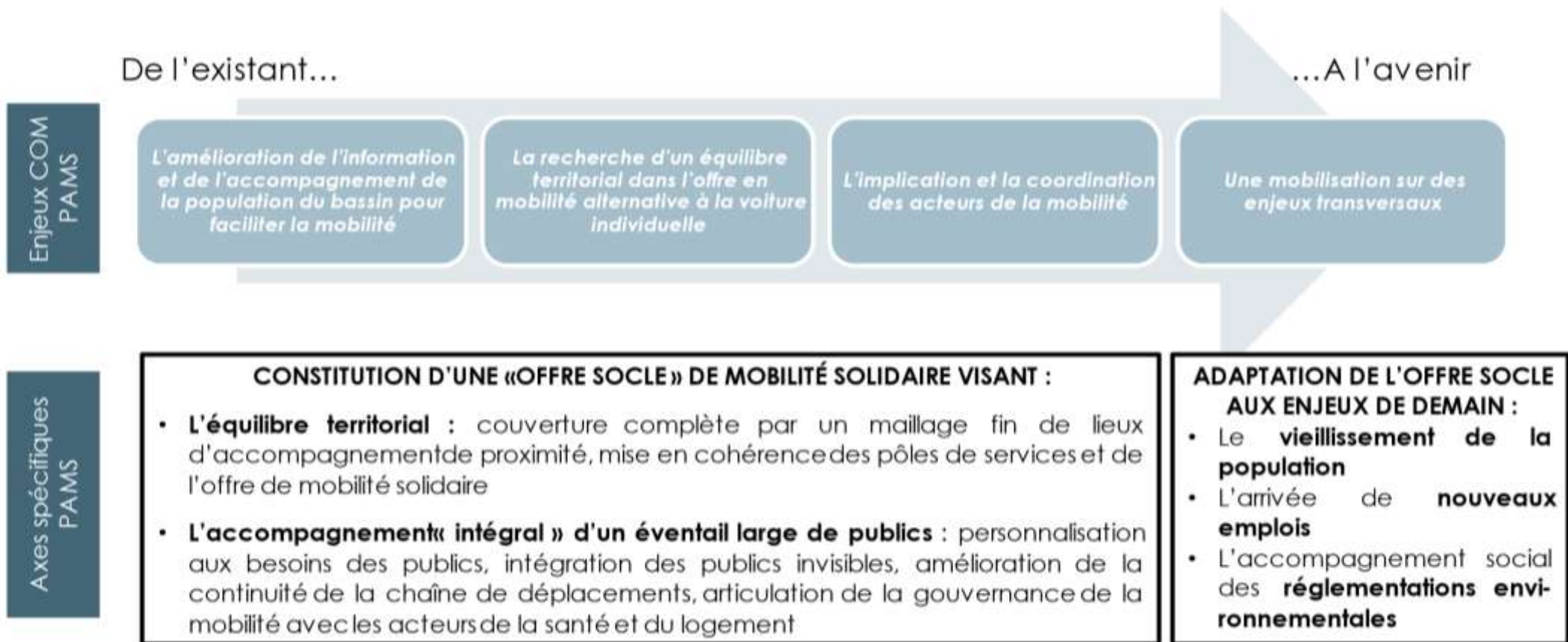
Enfin, on note un **risque de creusement des écarts** à différents points de vue : **difficulté à articuler la logique de bassin avec la dynamique départementale existante** (création de nouvelles frontières administratives, définition du rôle de coordination de la plateforme départementale) ; accroissement des **déséquilibres rural / urbain et nord / sud du bassin** ; augmentation de l'écart entre la **capacité d'accueil des dispositifs de mobilité solidaire et le besoin de mobilité** d'autant plus avec le **vieillissement de la population** ; difficulté à sortir d'une segmentation des publics et à **identifier les handicaps invisibles et les situations de non-recours** ; possible aggravation de la fracture numérique et de **déconnexion des systèmes d'aide** d'une partie des publics ; risque de gaspillage des ressources publiques ; forte dissonance entre **l'attachement automobile**, particulièrement fort pour les publics en difficulté, et les réglementations environnementales aux impacts sociaux difficiles à anticiper.

B. Vers le plan d'actions

Sur la base de ces enseignements, il est possible de pointer des axes de travail pour l'élaboration du plan d'actions.

Dans une logique de **reconsidérer la mobilité de droit commun au prisme de la mobilité solidaire**, il est proposé de définir des enjeux communs aux deux démarches COM et PAMS.

A ce stade, quatre enjeux communs sont identifiés. Le parti-pris retenu est de se saisir de l'existant afin de le **valoriser** (information, accompagnement, coordination), de le **compléter** (en termes de territoires desservis, de publics-cibles, d'offre, et de capacité d'accueil) et de **veiller à son adéquation avec les besoins actuels et à venir** (notamment dans une visée prospective liée à l'emploi, à l'urgence écologique et au vieillissement de la population).



X. Annexes

Annexe 1 : Tableau de recensement des offres et services de mobilité solidaire au 25/10/2023

Territoire couvert	Organisme	Services	Aides financières	Diagnostic mobilité	Accompagnement à la mobilité	Transport solidaire	Services de location	Services d'achat	Services de réparation	Tout public	Seniors	Jeunes	Travailleurs précaires et demandeurs d'emplois	Bénéficiaires de minima-sociaux	Habitants de territoires peu desservis (QPV, ruraux, périurbains)	Personnes en situation de handicap	Public n'ayant pas les moyens matériels pour se déplacer	Autre
Creil	APFE	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X													
CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne	Bip Pop	Transport solidaire				X					X				X	X		
CA Creil Sud Oise	CA Creil Sud Oise	Transport à la demande (TAD)				X				X								
CA Creil Sud Oise	CA Creil Sud Oise	Tarifications				X					X		X					
CC de la région de Compiègne	CC de la région de Compiègne	Transport à la demande (TAD)				X				X								
CC de l'Aire Cantilienne	CC de l'Aire Cantilienne	Transport à la demande (TAD)				X				X								
CC du Clermontois	CC du Clermontois	Transport à la demande (TAD)				X				X								
CC du Clermontois	Mission locale du Clermontois, Liancourtois et de la Vallée du Thérain	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X							X						
CC du Liancourtois	Mission locale du Clermontois, Liancourtois et de la Vallée du Thérain	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X							X						
CC du Plateau Picard	CC du Plateau Picard	Transport solidaire				X					X							
Agnetz	Commune d'Agnetz	Aides financières	X									X						
Département de l'Oise	Département de l'Oise	Transport à la demande (TAD)				X										X		
Département de l'Oise	Département de l'Oise	Transport solidaire				X						X				X		
Département de l'Oise	Département de l'Oise	Aides financières	X									X				X		
Creil	Garages Norauto	Garage solidaire	X						X				X	X				
Noyon	Garages Norauto	Garage solidaire	X						X				X	X				

Territoire couvert	Organisme	Services	Aides financières	Diagnostic à la mobilité	Accompagnement à la mobilité	Transport solidaire	Services de location	Services de l'achat	Services de location	Tout public	Seniors	Jeunes	Travailleurs précaires et DE	Bénéficiaires de minima sociaux	Habitants de territoires peu desservis	Personnes en situation de handicap	Public n'ayant pas les moyens matériels pour se déplacer	Autre
Pont-Ste-Maxence	Garages Norauto	Garage solidaire						X	X					X				
Nogent-sur-Oise	Les Apprentis d'Auteuil	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X													
CC du Plateau Picard	Mission Locale du Grand plateau Picard	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X							X						
Creil	Phoenix auto	Garage solidaire						X	X				X					
Creil	Phoenix auto	Location de véhicule					X						X					
Oise	Département de l'Oise	Aides financières	X									X						
CC du Plateau Picard et CC de l'Oise Picarde (Ouest de l'Oise)	Mission Locale du Grand Plateau Picard	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X							X						
CC du Plateau Picard et CC de l'Oise Picarde (Ouest de l'Oise)	Mission Locale du Grand Plateau Picard	Location de véhicule					X					X	X					
CC du Plateau Picard et CC de l'Oise Picarde (Ouest de l'Oise)	Mission Locale du Grand Plateau Picard	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X						X								
CC de la Plaine d'Estrées	CC de la Plaine d'Estrées	Transport solidaire				X					X	X					X	
CC de la Plaine d'Estrées	CC de la Plaine d'Estrées	Location de véhicule					X			X								

Echelle	Territoire couvert	Organisme	Services	Aides financières	Diagnostic mobilité	Accompagnement à la mobilité	Transport solidaire	Services de location	Services à l'achat	Services de réparation	Tout public	Seniors	Jeunes	Travailleurs précaires et DE	Bénéficiaires de minima sociaux	Habitants de territoires peu desservis	Personnes en situation de handicap	Public n'ayant pas les moyens matériels pour se déplacer	Autre
EPCI	CC de la Plaine d'Estrées	CC de la Plaine d'Estrées	Aides financières	X							X								
EPCI	CC de la Plaine d'Estrées	CC de la Plaine d'Estrées																	
EPCI	CC Pays des Sources	CC Pays des Sources	Transport solidaire				X					X	X					X	
EPCI	CC des Pays d'Oise et d'Halatte	CC des Pays d'Oise et d'Halatte	Location de véhicule					X			X								
EPCI	CC des Pays d'Oise et d'Halatte	CC des Pays d'Oise et d'Halatte	Transport solidaire				X				X								
Bassin	Département de l'Oise	Wimooov pour Pôle Emploi	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X								X					
Bassin	Senlis	Renault	Garage solidaire					X	X	X				X	X				
Bassin	Crépy-en-Valois	Renault	Garage solidaire					X	X	X				X	X				
Bassin	Compiègne	Renault	Garage solidaire					X	X	X				X	X				
Bassin	Nogent-sur-Oise	Renault	Garage solidaire					X	X	X				X	X				
Bassin	Rantigny	Renault	Garage solidaire					X	X	X				X	X				
Bassin	Clermont	Renault	Garage solidaire					X	X	X				X	X				
EPCI	CC Senlis Sud Oise	Mission Locale pour l'Emploi des Jeunes Sud Oise Mlej	Aides financières	X									X		X				
EPCI	CC des Lisières de l'Oise	CC des Lisières de l'Oise	Transport à la demande				X											X	

Annexe à la délibération n° 2025.00222

Annexe 2 : Liste des structures associées lors des mini-ateliers

COPILOTES

Commissariat à la lutte contre la pauvreté
DDETS Oise - Direction départementale de l'emploi, du travail et des solidarités
Mission Europe et Partenariats extérieur du Conseil Départemental de l'Oise – Direction de l'action sociale territoriale et de l'insertion
Département de l'Oise – Direction des infrastructures et des transports
Maison départementale des personnes handicapées de l'Oise
Région HDF

EPCI et Communes

CA Creil Sud Oise
CA de la Région de Compiègne et de la Basse Automne
CC du Clermontois
CC du Plateau Picard
CC du Pays de Valois
CC des Deux Vallées
CC de la Plaine d'Estrées
CC des Lisières de l'Oise
CC des Pays d'Oise et d'Halatte
CC du Pays des Sources
CC du Pays Noyonnais
Ville de Senlis

Insertion, Emploi, Formation

ADIE
Mission Locale Pays de Compiègne
Mission Locale Rurale du Grand Plateau Picard
CAP Emploi de l'Oise

Opérateurs locaux

SMTCO
Wimoov
My Mobility
Mobicoop
RATP Dev

Solidarité, santé, autonomie

Maison Départementale pour les Personnes Handicapées
Agence Régionale de Santé, arrondissement de l'Oise

Entretiens bilatéraux

URIOPSS Hauts-de-France
SNCF Gare et connexions
SNCF Voyageurs Hauts-de-France
AFPA
HDFM
Canal Seine Nord Europe
CCI de l'Oise
Fédération Nationale des Travaux Publics
AREFIE Hauts-de-France
MSA Picardie
FASTT



Février 2024