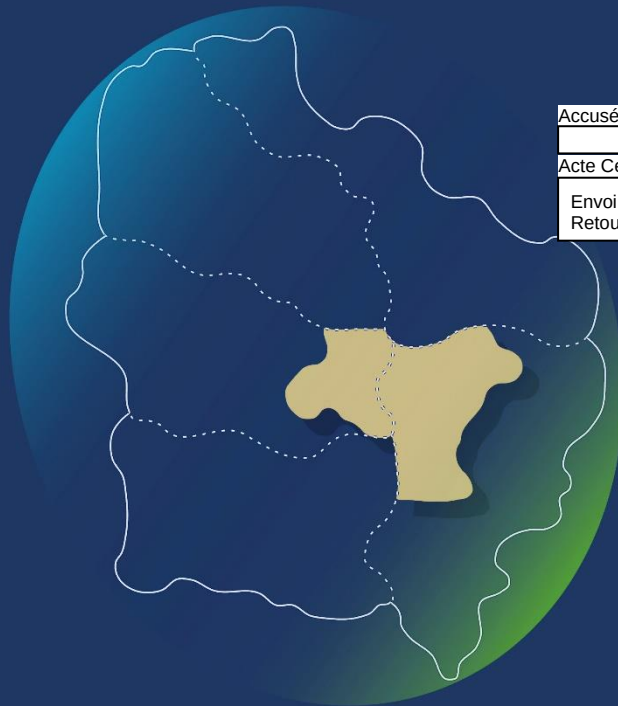




Accusé de réception – Ministère de l'intérieur	
11722754	
Acte Certifié exécutoire	
Envoi Préfecture :	25/03/2025
Retour Préfecture :	25/03/2025

LE PLAN D'ACTION COMMUN EN MATIÈRE DE MOBILITÉ SOLIDAIRE DU BASSIN DE MOBILITÉ SAINT-QUENTINOIS

2025-2029





Sommaire

● Editos	5
● Préambule.....	7
● Présentation de la démarche.....	8
● Les principaux constats	11
● Les enjeux, objectifs et actions	12
● Les fiches actions	20
● La durée du plan d'actions	80
● La gouvernance.....	81
● Suivi et indicateurs	83
● Les signataires	84
● Annexe : analyse de la mobilité solidaire	





Éditos



REGION HAUTS-
DE-FRANCE



DEPARTEMENT DE
L' AISNE



Éditos



DEPARTEMENT DE
LA SOMME



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 du Saint-Quentinois.



Présentation de la démarche

L'Etat, la Région Hauts-de-France et les Départements de l'Aisne et de la Somme 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 d'une assistance à maîtrise d'ouvrage permettant de mener la démarche sur l'ensemble des bassins. Le coût de cette prestation est estimé à 600 000 €, pris en charge par l'Etat (25%), la Région (25%) et par chacun des Départements (5x10%). 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 PAMS et 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 du **Saint-Quentinois**, il a été convenu de « marcher sur ses deux jambes » en élaborant conjointement ces 2 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 le Saint-Quentinois 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 et le syndicat mixte de coordination Hauts-de-France Mobilités sont venus compléter le noyau dur des copilotes et sont les autres **signataires du PAMS**. Plus précisément, ont ainsi été directement parties prenantes de la démarche :

- la Communauté d'agglomération de Chauny-Tergnier-La Fère,
- la Communauté d'agglomération du Saint-Quentinois,
- la Communauté de communes de l'Est de la Somme,
- la Communauté de communes de la Haute-Somme,



Présentation de la démarche

- la Communauté de communes du Pays du Vermandois,
- la Communauté de communes Picardie des Châteaux,
- la Communauté de communes Terre de Picardie,
- la Communauté de communes du Val de l'Oise,
- et le PETR du Pays de Thiérache.

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 (DREAL, DREETS) et du CESER.

Le **comité technique** a lui rassemblé les mêmes partenaires ainsi que les associations, les CCAS, les groupements d'employeurs, les missions locales, la MSA, le PETR Cœur des Hauts-de-France, les PLIE, 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 **focus groups** ou mini-ateliers les collègues d'acteurs suivants :

- **« opérateurs » locaux de mobilité** : Association Saint-Jean, Association Vermandois Emploi Solidarité (AVES), Mob'in, SNCF TER, SNCF Gares et Connexions, Auto-Ecole sociale Trajectoire, Garage solidaire Synergie la capelle, MEF du Laonnois et du Chaunois , Régie des Transport de l'Aisne (RTA), Synergip Saint-Quentin service Andigo, Transdev compagnie Axonaise, Wimoov Guise ;
- **employeurs et Insertion par l'Economie** : ADECCO, CCI Amiens-Picardie, CMA Hauts-de-France, CFA Jean Bosco, Un château pour l'emploi, Etablissement public de santé mentale de l'Aisne, Itinéraire emploi, UMIH Somme (Tourisme), SAAT Service d'Aide à Tous, SPEP de l'Aisne ;
- **solidarité, santé, autonomie** : AGEPIPH, Association multicitité – centre social du Vermandois, CAF, Croix Rouge, La Poste, MDPH de l'Aisne et de la Somme, URIOPSS.

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

Plus précisément, on compte 19 mois entre le premier comité technique, organisé le 15 juin 2023, et le comité de pilotage examinant le projet final de PAMS pour le Saint-Quentinois le 21 janvier 2025. Cela aura été le temps nécessaire pour partager une méthode et élaborer de manière collective et constructive ce nouveau document cadre pour la mobilité solidaire.



Présentation de la démarche

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 2025-2030.

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 20 mars 2024, ont pu s'appuyer sur ce diagnostic problématisé pour identifier les principaux **enjeux** se présentant dans le bassin de mobilité du Saint-Quentinois et pour définir les **objectifs** à viser en priorité pour répondre à ces enjeux.

A 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 15 juin 2023 à Saint-Quentin et 12 décembre 2023 à Péronne ;
- les mini-ateliers animés en visio-conférence par le cabinet de conseil Auxilia ;
- les travaux en sous-groupes organisés lors de la journée-atelier du 17 octobre 2023 à La Fère ;
- de nombreux entretiens en bilatéral assurés par Auxilia auprès notamment d'Hauts-de-France Mobilités, de l'URIOPSS, SNCF Gares et Connexions, de la société du canal Seine-Nord Europe, AREFIE, IDFM, FASTT, Mob'in et de la MSA de Picardie.

A partir de ces différentes ressources, Auxilia a pu produire une analyse qualitative et spécifique à la mobilité solidaire dans le bassin de mobilité du Saint-Quentinois.

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 17 avril 2024** à Péronne. La matinée a donné l'occasion de partager des présentations et des retours d'expérience, avec la visite du garage solidaire de l'Association Saint-Jean à Péronne, suivie des interventions du département de la Somme, sur le sujet du Canal Seine-Nord Europe, de l'association AVES pour leur plateforme de mobilité, et de Hauts-de-France Mobilités sur leurs outils numériques. L'après-midi a été consacré à des travaux en sous-groupe pour préciser le contenu des futures actions du PAMS. De plus, les membres du **comité technique** se sont réunis **le 26 septembre 2024** pour examiner une première proposition de fiches-actions établie par Auxilia.

Une **consultation écrite** a ensuite été effectuée **du 16 décembre 2024 au 10 janvier 2025** 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 a été présenté lors du **comité de pilotage final du 21 janvier 2025** ainsi que le PAMS du Saint-Quentinois dans son intégralité.



Les principaux constats

Le Bassin de mobilité du Saint-Quentinois s'étend sur deux départements, l'Aisne et la Somme. L'analyse du bassin met en lumière plusieurs points forts. Il s'agit tout d'abord d'un bassin qui bénéficie en partie de la dynamique socio-économique de la Communauté d'Agglomération du Saint-Quentinois, pôle urbain le plus important du Département de l'Aisne avec plus de 86 000 habitants. Par ailleurs, le territoire devrait être l'un de ceux qui bénéficiera le plus de l'impact économique du chantier du Canal Seine - Nord Europe, avec la création de plus d'un millier d'emplois sur les secteurs autour des Communautés de communes de l'Est de la Somme et de la Haute-Somme.

L'offre de mobilité de droit commun s'organise autour d'un maillage routier conséquent. Les réseaux de transports en commun urbains restent limités aux principales agglomérations (les Communautés d'Agglomération du Saint-Quentinois, de Chauny-Tergnier-La Fère et la Communauté de communes de la Haute Somme). Le réseau de transport en commun régional, TER et cars interurbains, permet de desservir la majeure partie du bassin de mobilité. A noter également que le territoire dispose d'une ligne à grande vitesse qui dessert le bassin en gare de TGV Haute Picardie.

Des vulnérabilités socio-économiques sont présentes, particulièrement dans les zones rurales et les quartiers prioritaires de la ville (QPV), où l'accès aux transports reste inégal. Certaines zones, surtout en périphérie, sont mal connectées et souffrent d'une forte dépendance à la voiture. Le taux de chômage reste supérieur à la moyenne régionale et le nombre de jeunes hors parcours d'emploi ou de formation (NEETS) est élevé sur certains secteurs. Le vieillissement de la population est une autre variable à prendre en compte dans la création et l'amélioration de services et dispositifs de transport.

En matière de mobilité solidaire, le bassin bénéficie d'une couverture de l'ensemble des EPCI, à minima, par une offre de diagnostic, d'accompagnement mobilité et de transport solidaire, même si ces offres ne sont pas accessibles à tous les publics. Plusieurs plateformes de mobilité maillent par ailleurs le territoire et les lieux d'accompagnement sont bien identifiés par les publics bénéficiaires et les prescripteurs. Toutefois cette offre reste hétérogène sur le bassin et nécessite d'être conforter.

L'engagement des Départements et les synergies à développer entre les acteurs territoriaux sont des éléments clés pour améliorer la mobilité sur le bassin. La démarche PAMS émerge comme un cadre novateur pour fédérer les acteurs, coordonner les efforts et converger vers une vision partagée du financement de la mobilité solidaire.

Malgré ces opportunités, plusieurs risques demeurent : l'aggravation des inégalités entre les territoires bien desservis et ceux plus isolés, la segmentation des publics et la fracture numérique, ainsi que la difficulté à concilier les besoins de mobilité avec les enjeux environnementaux. L'attachement symbolique à la voiture, vecteur indiscutable de liberté en milieu rural, constitue également un frein à l'utilisation d'autres solutions de transport.



Les enjeux, objectifs et actions

En analysant précisément la situation actuelle de la mobilité solidaire sur le bassin de mobilité Saint-Quentinois, les différents acteurs ont défini collectivement quatre enjeux pour améliorer significativement la situation sur ce territoire.

Le PAMS 2025-2030 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.

Il convient également de rappeler le contexte de contraintes budgétaires très importantes que connaissent actuellement l'Etat et l'ensemble des collectivités territoriales. Il s'agit donc pour les collectivités de mettre en place de nouvelles méthodes de travail et de réaliser des projets tout en maîtrisant au maximum leur budget. Et ce d'autant qu'il existe souvent des dispositifs non connus ou peu coordonnés qui permettraient de répondre, au moins en partie, à de nombreuses problématiques de mobilité solidaire.

Ci-dessous, sont ainsi présentés les 4 enjeux relatifs au bassin de mobilité du Saint-Quentinois, avec une explication succincte de chaque fiche action.

Enjeu 1 – La valorisation des services de mobilité et la diffusion de l'information

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 sont censées les renseigner. Le besoin de connaître plus précisément le « qui fait quoi » s'est exprimé, avec la nécessité de disposer d'outils pratiques en ce sens. L'ensemble des potentiels prescripteurs de mobilité pourraient être formés, ou a minima sensibilisés, pour accompagner dans les meilleures conditions les personnes à l'accès à l'information à la mobilité.

Il s'agit donc ici d'atteindre 3 objectifs distincts :

- **Mieux connaître les compétences des acteurs de la mobilité ;**
- **Améliorer la connaissance de l'offre de services de transports existants ;**
- **Accompagner les habitants dans leur mobilité.**



Les enjeux, objectifs et actions

Fiche action 1.1. – Centraliser l'information sur l'ensemble des aides et services de mobilité solidaire

Hauts-de-France Mobilités (HdFM), 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 régionale. Dans chaque bassin, il convient de mettre en place un processus pour alimenter au fil de l'eau cet annuaire. Il 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). A titre d'illustration, grâce à cette démarche PAMS, de premières formations ont été réalisées par HdFM dans les Maisons France Service tenues par le Département du Nord, ou dans des EPCI du Pas-de-Calais.

Fiche action 1.3. – Renforcer les plateformes de mobilité, locales et départementales, et les capacités d'accompagnements individuels

Le bassin de mobilité Saint-Quentinoise a la particularité d'être à cheval sur les départements de la Somme et de l'Aisne. Or, le développement des plateformes de mobilité et des maisons locales de la mobilité sur les deux territoires est hétérogène. Pour la partie samarienne du bassin, le Département de la Somme a organisé le maillage du territoire par des plateformes de mobilité. Pour les territoires de l'Aisne, des plateformes de mobilité sont présentes sur certains territoires et elles ne bénéficient pas d'une coordination unique comme dans la Somme. L'objet de la présente action est de favoriser la couverture de tous les territoires par une plateforme de mobilité et de tendre vers une coordination accrue entre les deux Départements.



Les enjeux, objectifs et actions

Enjeu 2 – Une coordination optimale des acteurs et une complémentarité des offres sur le bassin

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 territoire du Saint-Quentinois 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 cette échelle du bassin de mobilité Saint-Quentinois, les partenaires ont en effet exprimé le besoin de se réunir pour échanger les bonnes pratiques, mieux se coordonner, connaître l'ensemble des challenges, financements possibles...

Aussi, à travers cet enjeu, il s'agira de viser à :

- **Faciliter l'intermodalité pour les usagers ;**
- **Faciliter les liaisons inter-territoriales entre AOM de proximité ;**
- **Optimiser la gestion des situations dégradées ;**
- **Renforcer l'écosystème de la mobilité solidaire à l'échelle du bassin.**

Fiche action 2.1. – Définir la gouvernance et installer une revue de projet 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 (Commissaire à la Lutte contre la pauvreté), la Région, les Départements de l'Aisne et de la Somme, les AOM, Hauts-de-France Mobilités et les partenaires de premier niveau (France Travail, CAF, ARS, DREETS, DREAL), ainsi que d'autres structures selon l'ordre du jour (Education Nationale, ARS...).

En parallèle, un Club de la mobilité solidaire sera mis en place, permettant notamment de mettre en place de nouvelles actions, de réaliser des retours d'expériences, de mieux faire connaître les dispositifs existants et les possibilités de financements ou encore d'être des relais d'information sur des événements mobilité du bassin.



Les enjeux, objectifs et actions

Fiche action 2.2. – Déployer une offre socle de mobilité solidaire maillant tout le bassin

Sur le territoire de la Somme, un guichet unique départemental et des opérateurs structurants (Association Saint-Jean, etc.) permettent de mailler efficacement le territoire. Sur la partie de l'Aisne un réseau de plateformes de mobilité locale (Association Vermandois Emploi Solidarité, Mission Locale de Thiérache, Wimoov, la MEF du Grand Laonnois et du Pays du Chaunois, etc.) existe mais ne couvre pas tout le territoire. Ainsi, la question de l'accessibilité géographique inégale et des capacités d'accueil réduites en comparaison du volume potentiel de personnes à accompagner nuance ce constat.

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.

Cette offre « socle » pourrait se décliner en 6 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.

Fiche action 2.3. – 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.

Fiche action 2.4. – Savoir mobiliser les leviers de financements 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 tel projet d'avoir une vision claire des financements qui pourraient être mobilisés et savoir vers quels acteurs se tourner pour bénéficier d'une aide.



Les enjeux, objectifs et actions

Enjeu 3 – De nouvelles solutions de mobilité adaptées au territoire et aux publics

Malgré le nombre important de dispositifs relatifs à la mobilité solidaire, et une coordination nécessaire de l'existant, il existe des besoins de mobilité solidaire non traités aujourd'hui, selon les territoires ou les publics. En définissant une offre qui pourrait être considérée comme « idéale » de mobilité solidaire, des manques, ou opportunités, apparaissent dans certains territoires du bassin de mobilité Saint-Quentinois.

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.

Ainsi, il s'agira ici de :

- **Compléter les services existants pour faciliter la mobilité de tous les publics ;**
- **Permettre à tous d'accéder aux principaux services et équipements ;**
- **Développer les alternatives à l'autosolisme pour accéder aux principaux pôles du bassin.**

Fiche action 3.1. – Favoriser la mobilité des personnes à mobilité réduite (PMR) et notamment des personnes en situation de handicap (PSH)

L'accessibilité physique et cognitive est un enjeu qui concerne tous les publics, et qui est particulièrement prégnant pour les personnes en situation de handicap et à mobilité réduite. Dans cette optique, chaque AOM est tenue de :

- Rendre accessible aux PMR/PSH son propre réseau par la mise en accessibilité physique et cognitive des points d'arrêt prioritaires, l'acquisition de matériels et véhicules accessibles, etc.
- Etablir et mettre en œuvre un schéma d'accessibilité ;
- Faire connaître aux usagers l'état d'avancement des programmes correspondants et 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 ce faire, les outils d'information doivent être adaptés au travers de la méthode 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 physique et cognitive des gares se poursuit avec les SD'AP (Schémas directeurs d'accessibilité). Les AOM sont par ailleurs invitées à réfléchir à des partenariats permettant d'assurer une continuité de déplacement, en termes d'accessibilité physique et cognitive, sur un parcours impliquant plusieurs réseaux de transport.



Les enjeux, objectifs et actions

Fiche action 3.2. – Favoriser la mobilité des jeunes

L'éloignement de l'emploi pour les jeunes (15-29 ans) est un véritable enjeu sur ce bassin. En effet, les jeunes éloignés du marché du travail sont présents sur tout le territoire du Saint-Quentinois, dans des proportions plus importantes que la moyenne régionale.

En premier lieu, il convient de prévenir tôt les difficultés de mobilité rencontrées par les jeunes en œuvrant notamment au sein des écoles, 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.

Il s'agit ensuite de travailler collectivement pour proposer des actions permettant de toucher les jeunes qui ont quitté le système scolaire et qui connaissent des difficultés de mobilité.

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

Le vieillissement de la population implique des enjeux en matière de déprise automobile, de perte d'autonomie, de prévention de cette 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. Par ailleurs, les enjeux de mobilité liés au vieillissement se cumulent avec des problématiques d'accès aux équipements, d'illectronisme et de niveaux de vie.

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

L'une des priorités de la LOM est d'accompagner, voire d'initier les changements de comportements.

Il existe déjà de multiples dispositifs qu'il s'agit de valoriser et de rendre plus lisible.

Au travers de cette action, il est proposé de distinguer des 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.



Les enjeux, objectifs et actions

Enjeu 4 – L'accès aux emplois sur le bassin et le projet du CSNE

Le bassin de mobilité du Saint-Quentinois accueille le projet de Canal Seine – Nord Europe, qui entre prochainement dans sa phase travaux pour le tronçon concernant ce territoire. Il s'agit d'une particularité territoriale à prendre en compte en matière de mobilité tout particulièrement lors de la phase travaux. En effet, les travaux d'aménagement pourront fortement impacter les habitants dans leurs déplacements quotidiens.

D'autre part, l'accès à l'emploi reste l'une des priorités pour permettre aux habitants de bien vivre et de construire leur avenir sur le territoire. Dans ce cadre, les acteurs du territoire doivent nécessairement travailler ensemble pour que la mobilité ne soit plus un frein pour l'accès à l'emploi, tout particulièrement pour les emplois liés à la réalisation de ce grand projet.

Dans ce cadre, les partenaires souhaitent donc :

- **Optimiser les retombées territoriales du chantier et limiter ses nuisances ;**
- **Mettre en synergie mobilité et accès à l'emploi.**

Fiche action 4.1. – Faciliter l'accès aux emplois générés par le Canal Seine Nord Europe

Le bassin de mobilité du Saint-Quentinois accueille le projet de Canal Seine – Nord Europe, qui entre prochainement dans sa phase travaux sur ce secteur. L'objectif de cette action est de mobiliser les acteurs du territoire pour proposer des solutions concrètes et adaptées pour le transport des employés de ce chantier atypique.

Fiche action 4.2. – 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 (grand chantier, restauration, services à la personne, hôtellerie...), avec parfois des horaires qui ne correspondent pas 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.

Fiche action 4.3. – Développer des dispositifs complémentaires permettant d'améliorer la mobilité des apprentis

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.



Les enjeux, objectifs et actions

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 leur lieu de formation. S'il existe déjà de nombreuses aides financières, elles ne répondent pas toujours suffisamment à leurs besoins pratiques actuels ou à venir.

Les difficultés sont d'autant plus importantes dans les territoires ruraux du bassin du Saint-Quentinois où les offres d'emploi en apprentissage se concentrent en zone urbaine. Dans la dynamique de la mise en place des PAMS, des réflexions sont en cours, à l'initiative de la Région, pour établir une stratégie globale permettant de faciliter la mobilité des apprentis. Cette action en définit les grandes lignes.

Fiche action 4.4. – 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.

L'ensemble de ces actions sont définies plus précisément dans les fiches actions qui suivent. Elles comportent notamment des éléments de diagnostic et de contexte et détaillent les partenaires concernés ou encore les échéances.

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

	Optimiser l'information et l'accompagnement à la mobilité			Une coordination optimale des acteurs et une complémentarité des offres sur le bassin				De nouvelles solutions de mobilité adaptées au territoire et aux différents publics		L'accès aux emplois et l'accueil du projet Canal Seine - Nord Europe
	Mieux connaître les compétences	Accompagner les habitants	Faciliter l'intermodalité pour les usagers	Optimiser la gestion des situations dégradées	Compléter les services existants pour faciliter la mobilité de tous les publics	Permettre à tous l'accès aux services et équipements	Développer des alternatives à l'automobile pour accéder aux pôles	Mettre en place des dispositifs de mobilité spécifiques pour les travailleurs du chantier du CSNLE	Mettre en synergie mobilité, accès à l'emploi et à l'habitat	
1.1 CENTRALISER L'INFORMATION SUR L'ENSEMBLE DES AIDES ET SERVICES DE MOBILITÉ SOLIDAIRE	X	X			X					
1.2 FORMER LES ACTEURS GÉNÉRALISTES, PRIMO-ACQUEILLANTS, PRESCRIPTEURS ET LES ACTEURS RELAIS À LA MOBILITÉ SOLIDAIRE	X				X				X	
1.3 RENFORCER LES PLATEFORMES DE MOBILITÉ, LOCALES ET DÉPARTEMENTALES, ET LES CAPACITÉS D'ACCOMPAGNEMENTS INDIVIDUELS	X				X					
2.1 DÉFINIR LA GOUVERNANCE ET INSTALLER UNE REVUE DE PROJETS POUR LE PAMS	X				X					
2.2 DÉPLOYER UNE OFFRE SOCLE DE MOBILITÉ SOLIDAIRE MAILLANT TOUT LE BASSIN	X	X			X					
2.3 METTRE EN PLACE UN RÉFÉRENTIEL DE SUIVI DES ACTIONS DU PAMS					X					
2.4 SAVOIR MOBILISER LES LEVIERS DE FINANCEMENTS POUR DÉVELOPPER DES PROJETS, NOTAMMENT DANS LES TERRITOIRES RURAUX	X				X					
3.1 FAVORISER LA MOBILITÉ DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE (PMR) ET NOTAMMENT DES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP (FSH)	X	X			X				X	
3.2 FAVORISER LA MOBILITÉ DES JEUNES	X				X					
3.3 ANTICIPER LE VIEILLESSEMENT DE LA POPULATION EN DÉVELOPPANT DES SERVICES ADAPTÉS À LA MOBILITÉ DES SÉNIORES	X				X					
3.4 DÉVELOPPER, FAIRE CONNAÎTRE ET COORDONNER TERRITORIALEMENT LES DISPOSITIFS D'AIDE AUX CHANGEMENTS DE COMPORTEMENT					X			X		
4.1 FACILITER L'ACCÈS AUX EMPLOIS GÉNÉRÉS PAR LE CANAL SEINE NORD EUROPE	X				X				X	
4.2 LEVER LES FREINS À LA MOBILITÉ POUR FACILITER L'ACCÈS À L'EMPLOI DANS LES FILIÈRES PROFESSIONNELLES EN TENSION	X				X				X	
4.3 DÉVELOPPER DES DISPOSITIFS COMPLÉMENTAIRES PERMETTANT D'AMÉLIORER LA MOBILITÉ DES APPRENTIS					X				X	
4.4 INTÉGRER LA MOBILITÉ AU SEIN DES DISPOSITIFS À DESTINATION DES DEMANDEURS D'EMPLOI ET DES STAGIAIRES DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE	X				X				X	

FICHE ACTION 1.1 – Centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de 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

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

L'offre de mobilité solidaire présente une grande diversité tant en termes d'opérateurs (associations, acteurs publics, opérateurs de droit commun...), 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 Saint-Quentinois, ce sont près de 60 dispositifs qui sont recensés, une base amenée à être complétée au fil de l'eau.

Si la structuration et la coordination de cette offre sont déjà initiées dans certains territoires, notamment via les plateformes de mobilité, cette multitude d'offres disparates aux critères multiples, ainsi qu'un manque de pérennité de certains services, restent souvent la cause d'une illisibilité tant du point de vue des bénéficiaires que de celui de l'ensemble des acteurs avec pour conséquence des situations nombreuses de non-recours. Une meilleure coordination et lisibilité des offres permettraient d'identifier plus facilement les manques et zones blanches et de répondre en partie aux inégalités décrites ci-dessus.

Plusieurs outils d'information dédiés à la mobilité coexistent cependant : Mes aides France Travail, la plateforme DORA, la plateforme Pass Pass, le dispositif « Solution Mobilité Emploi » (Département de la Somme et CAF), la plateforme OnYgo, le mobiguide de l'Association Vermandois Emploi Solidarité (AVES).

Mais plusieurs difficultés peuvent apparaître dans l'accès effectif 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, comme la plateforme *DORA* ou *Mes aides France Travail*, ne sont pas adaptés à tous les publics de la mobilité solidaire, notamment les personnes en situation d'illectronisme (c'est-à-dire en incapacité d'utiliser les dispositifs informatiques) ou encore 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 mobilité et de transport de droit commun, qui sont pourtant très pertinentes pour les publics vulnérables.

L'enjeu qui ressort de ce diagnostic est d'améliorer l'harmonisation, la mutualisation, l'actualisation, la simplification, et la lisibilité de ces outils. La réponse à ce besoin nécessite une meilleure coordination (entre les acteurs) et de la communication (entre les acteurs et à destination de tous les publics).



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Hauts-de-France Mobilité étudie actuellement la possibilité de développer un annuaire des mobilités comportant des informations sur l'ensemble des mobilités dont la mobilité solidaire (services et aides) et les transports de droit commun.

Cet annuaire sera intégré à la plateforme PassPass, développée et mise à disposition par HdFM. Il pourra alimenter ses différents outils (le calculateur d'itinéraire, une carte interactive avec des points d'intérêt de mobilité ou de services publics), une recherche horaire et tarifaire (pour les offres concernées). Il sera accessible sur site web et sur application mobile. Grâce à un système de filtres, cet annuaire, destiné avant tout aux prescripteurs, permettra de savoir très précisément pour chaque bénéficiaire à quoi il a accès, en fonction de sa commune de résidence, de son profil et du type de service recherché.

L'objectif est de faire le lien entre les différentes fonctionnalités de la plateforme PassPass et les services de mobilités externes : informer, accompagner dans la préparation du déplacement (pendant le déplacement avec l'appli mobile), rediriger vers les bons services.

Cet outil verra le jour début 2025 avec la mise en service des nouveaux médias. Le périmètre actuel est plus restreint (calculateur d'itinéraires multimodal et multi-réseaux composé d'informations théoriques, carte interactive avec points d'intérêt, recherches horaires et tarifaires, pages partenaires, accès via site web et appli mobile). A partir de cette mise en service, l'objectif-cible est de tendre progressivement vers une exhaustivité des informations, ce qui est dépendant de la mobilisation de l'ensemble des partenaires dans l'alimentation et la mise à jour du recensement.

En effet, la pertinence et l'utilité de cet annuaire 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 la Région, les Départements et HdFM. Sur ce sujet, le retour de l'expérimentation en cours avec la maison Nord Emploi Valenciennois permettra de définir, pour chaque bassin, une procédure claire de remontée de l'information. La procédure « technique », pilotée par HdFM, sera indissociable d'un travail de communication et d'animation auprès des acteurs de la mobilité solidaire, copiloté par la Région et les Départements.

En ce qui concerne le Département de la Somme, il est primordial que les acteurs de la mobilité référencent tous dans un premier temps leur offre de service sur la plateforme DORA. La démarche est d'ailleurs déjà en cours et fera l'objet d'un article dans les conventions à partir de 2025. En effet, une passerelle API va être mise en place pour permettre l'intégration des offres de service DORA vers l'annuaire déployé par HdFM. La centralisation et l'actualisation des informations se fera via cette plateforme DORA.

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
 - Type de service
 - Contact (mail + téléphone + adresse postale)
 - Lien vers le site du porteur comportant les informations à jour
 - Description brève (périmètre géographique + conditions d'accès au service)
- **Interopérabilité des outils** entre les échelles régionale (PassPass) et départementales via leurs opérateurs intervenants au titre des plateformes mobilité solidaire, et la plateforme DORA de manière à ne pas multiplier les échelons tout en conservant les identités départementales de la mobilité solidaire ;
- « Ramification » du process de remontée de l'information :
 - Concernant les dispositifs portés par des structures associatives et ESS, pilotage par les Départements, avec mise à jour semestrielle
 - Concernant les DSP de transports publics et le transport d'utilité sociale (TUS), mobilisation des AOM et des délégataires (prévoir dans les contrats de DSP une mission de remontée d'information) avec mise à jour annuelle. Une remontée d'information de la part des réseaux existants auprès du Gestionnaire Pass Pass est déjà effective. L'enjeu est d'y intégrer les nouveaux services de mobilité du bassin au fil de l'eau.
- **Animation d'un réseau de référents** (en lien avec le club de la mobilité solidaire prévu dans la gouvernance – action 2.1.) se réunissant une à deux fois par an pour assurer la continuité de la dynamique de remontée d'information ;

- Identification d'un acteur chargé de faire une veille régulière sur l'ensemble des dispositifs recensés.

Sur une partie du bassin du Saint-Quentinois, le processus de remontée d'information bénéficiera de l'existence d'un recensement des services et des aides réalisés par le Département de la Somme, via l'outil DORA et sa plateforme de mobilité solidaire, qui pourront nourrir l'outil développé par Hauts-de-France Mobilités.

Sur la base de cet outil, 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 : périmétrage des informations prioritaires à transcrire et recours à un prestataire (formation à la rédaction FALC ou réalisation de la transcription). À ce titre, HdFM prévoit le déploiement d'une documentation pédagogique sur les questions d'interopérabilité, notamment sur les usages de la carte Pass Pass. Par ailleurs, dans le cadre de l'expérimentation en cours avec la Maison Nord Emploi de Valenciennes, HdFM centralise et met à disposition des prescripteurs formés les documentations existantes qui concernent les services de mobilité du territoire.
- **Déclinaison de cet annuaire pour développer des modules de formation spécifiques à la mobilité** à des moments spécifiques (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** (départements, bassin, EPCI) afin d'alimenter les outils préexistants et d'assurer une information harmonisée sur tous les territoires. Le cadre de ce transfert reste à définir, notamment en prenant appui sur l'expérimentation en cours avec la maison Nord Emploi de Valenciennes.
- **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, réfléchir à une interopérabilité avec l'annuaire des mobilités.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Région
- Départements



PARTENAIRES

- HdFM
- AOM
- Opérateurs de mobilité solidaire



CIBLES

- Opérateurs de mobilité solidaire
- Prescripteurs
- Bénéficiaires



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année (2025)

- Construction concertée de l'interopérabilité des bases de données aux différentes échelles (bassin, départements, région), comprenant notamment la définition des informations incontournables pour les différents acteurs impliqués et cibles (a minima, concertation entre HdFM et les Départements) ;
- Retours des expérimentations menées et définition d'une procédure de remontée d'information.

2

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 à date des dispositifs de mobilité solidaire (voir la base de données (BDD) de la Région) ;
- Recensement des dispositifs de mobilité solidaire (voir BDD Actions Mobilité 80) ;
- Outils en ligne recensant les offres de mobilité solidaire : portail France Travail, plateforme de l'inclusion DORA, Soliguide, etc.

Ressources humaines :

- Initialisation des informations sur la base du recensement à date des dispositifs de mobilité solidaire et des informations disponibles sur d'autres outils (DORA, France Travail, Soliguide, etc) : le temps dédié à cette première étape n'est pas à négliger et variera en fonction des bassins de mobilité ;
- Veille et animation du réseau de référents (estimation : 5 jours par an) ;
- Pilotage de la remontée d'information des dispositifs associatifs (Départements) (8 j par an) ;
- Remontée d'information et participation au réseau des référents (AOM et délégataires) (2 j par an).



INDICATEURS DE SUIVI

- Mise en service de l'annuaire des mobilités (oui/non)
- Existence d'un processus de mise à jour de l'annuaire (oui/non)



ACTIONS LIÉES

- 1.2 Former les acteurs généralistes, primo-accueillants, prescripteurs et les acteurs relais à la mobilité solidaire ;
- 1.3 Renforcer les plateformes de mobilité, locales et départementales, et les capacités d'accompagnements individuels ;
- 2.2 Déployer une offre socle de mobilité solidaire maillant tout le bassin.

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

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2



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. Ainsi, l'offre de transport et de mobilité de droit commun comme les solutions de mobilité solidaire ne sont pas toujours bien connues. Plusieurs outils d'information co-existent, mais ils ne sont pas toujours connus des acteurs primo accueillants ou, lorsqu'ils le sont, ils proposent des informations parfois partielles ou non actualisées. 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 fléchir vers « 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 agents se trouvant dans des lieux généralistes d'accueil du public (1^{er} niveau) :** mairies, communauté de communes, centres sociaux, CCAS, CPAM, maisons France Services, antennes régionales, MDS, épiceries sociales et solidaires, acteurs de la santé, Maisons Départementales de l'Autonomie, centres d'accueil CAF et Sécurité Sociale, bureaux de vente de transports en commun, etc. Pour ces acteurs, il s'agit de créer une formation de premier niveau d'accompagnement, propre à les outiller sur des informations de base (horaires, réseaux, tarifs). L'expérimentation relative à la formation des agents de Maisons France Services (MFS) en cours dans le département du Nord en partenariat avec Hauts-de-France Mobilités (HdFM) relève de cette formation de premier niveau (formation aux outils PassPass, et liens avec les outils déployés par les AOM locales, la Région, et la SNCF notamment). Pour être déployée à plus large échelle, il s'agirait d'élargir le périmètre, le contenu (qui pourrait être complété par des éléments propres à la mobilité solidaire) et les cibles (au-delà des MFS). Cette formation pourrait être complétée par un webinaire sur les informations mobilité « de base » à actualiser régulièrement. Il est également possible, dans ces formations, de s'appuyer sur des exemples inspirants comme le Mobiguide de l'AVES.
- 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 (2^{ème} niveau) : France Travail, Cap Emploi, missions locales, Département (UTAS), MDPH, RH d'entreprises, agences d'interim, 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. 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 peut être complétée par l'animation de temps d'échange entre acteurs, de manière à actualiser les informations régulièrement auprès de ceux déjà formés. Le C2RP et l'IREV pourraient aider pour proposer cet accompagnement personnalisé.

- Les professionnels de l'accompagnement à la mobilité rencontrant des publics orientés sur prescription avec des difficultés de mobilité avérées (3^{ème} niveau) : 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 donner accès aux webinaires et aux temps d'échange proposés ci-dessus, de manière à ce qu'ils puissent actualiser leurs connaissances. Cette formation pourra être assurée par des conseillers mobilité présents sur le territoire.

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 avec pour base commune la connaissance des outils proposés par HdFM sur la mobilité de droit commun et solidaire :

- Jeunes et jeunes sortant de l'ASE (missions locales, service d'accueil familial immédiat (SAFI)) ;
- PMR / PSH (MDPH) ;
- Demandeurs d'emplois (France Travail) ;
- Ménages précaires (centres sociaux, CCAS, CPAM, PLIE, UTAS) ; seniors ;
- Publics « hors statut » pouvant être concernés par des difficultés « invisibles » liées à la mobilité (MDS, Maisons France Services...).
- Enfin, selon les publics visés, des dispositifs d'« aller-vers » peuvent être envisagés, notamment via des Maisons France Service itinérantes.

Une fois finalisé, le rapport de l'expérimentation HdFM en maisons France Services pourra être annexé à cette fiche action tout en sachant qu'HdFM ne peut proposer ce type de formations qu'à ses adhérents.



NATURE DE L'ACTION

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

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



PILOTES

- Région
- Départements



PARTENAIRES

- Etat
- Communes
- EPCI
- Associations
- AFPA
- Plateformes de mobilité
- HdFM
- Structures d'insertion comprenant des conseillers en insertion professionnelles (EI, ETTI, IAE, etc)
- Lieux d'accueil existants type Maison France Services



CIBLES

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année (2025)

- Elaboration de la formation :
 - Constitution de la liste d'acteurs à cibler ;
 - Recensement des ressources utiles préexistantes ;
 - Elaboration du programme de formation (contenu, format, outils) ;
 - Identification du financement et du formateur ;
 - Communication interne et recrutement des formateurs.
- Communication externe et animation des premières formations dès septembre 2025.

2

Puis 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 ;
 - Recensement actualisé des lieux d'information, offres et aides de mobilité par HdFM.
- Deuxième niveau :
 - Formations existantes en conseil en mobilité ;
 - Module pré-diagnostic formation Conseiller en Insertion Professionnelle (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 PAMS en précisant les publics-cibles (exemples : agents des maisons France Services, des antennes régionales, etc.)



ACTIONS LIÉES

- 1.1 Centraliser l'information sur l'ensemble des aides et services de mobilité solidaire
- 2.2 Déployer une offre socle de mobilité solidaire maillant tout le bassin

FICHE ACTION 1.3 – Renforcer les plateformes de mobilité, locales et départementales, et les capacités d'accompagnements individuels

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

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Le bassin de mobilité Saint-Quentinois a la particularité d'être à cheval sur les départements de la Somme et de l'Aisne. Or, le développement des plateformes de mobilité et des maisons locales de la mobilité sur les deux territoires est hétérogène.

Dans le département de la Somme, on trouve une couverture complète du bassin depuis 2023 par une plateforme de mobilité départementale, prenant la forme d'un guichet d'orientation vers les différents services de mobilité solidaire. Cette plateforme départementale permet 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.

Sur le bassin Saint-Quentinois, la plateforme départementale compte un conseiller mobilité délégué qui assure l'accueil et l'orientation de 250 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 NEETS 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.

En fonction du lieu d'habitation de l'utilisateur, quatre opérateurs locaux sont disponibles par téléphone aux numéros suivants :

- Pour les communautés de communes Terre de Picardie et Est de la Somme
▶ Coach Carrières ▶ Tel : 07 68 91 22 96 / Mail : hb@coach-carriere.fr
- Pour la communauté de communes Haute Somme
▶ Association Saint-Jean ▶ 03 22 84 48 61 / Mail : kiosquemobilite@association-st-jean.com

Les coordonnées sont accessibles depuis le site internet du Département.

Il est à noter que les dispositifs de mobilité solidaire impulsés par le Département, à l'exception du transport d'utilité sociale et des accompagnements individuels, sont ouverts au public axonais du bassin de mobilité.

Sur la partie axonaise du bassin, on constate aujourd'hui l'absence de coordination des dispositifs locaux de mobilité par un acteur unique.

Des plateformes locales de mobilité, regroupant différents services de mobilité solidaire, sont présentes sur le territoire. Il s'agit de l'Association Vermandois Emploi Solidarité (AVES), la Mission Locale de Thiérache, Wimoov, la Maison de l'Emploi et de la Formation (MEF) du Grand Laonnois et du Pays du Chaunois. A l'exception des plateformes portées par les Missions Locales, ces plateformes sont subventionnées pour partie par le Département de l'Aisne dans le cadre de l'appel à projets « plateformes de mobilité » pour l'accompagnement des allocataires du RSA et les jeunes sortant de l'ASE jusqu'à la fin de l'année 2024. Ces plateformes locales permettent de couvrir partiellement le territoire axonais.

Un second appel à projets plateformes de mobilité a été diffusé à l'automne 2024 pour la poursuite du déploiement de plateformes de mobilité dans l'Aisne de 2025 à 2027. Pour l'heure, la mise en œuvre d'une plateforme unique coordonnant toutes les actions de mobilités du bassin n'est pas envisagée pour le Département de l'Aisne. La coordination des actions et plateformes de mobilité financées par le Département de l'Aisne est assurée par ses services centraux.

Sur tout le bassin, il existe un risque concernant la lisibilité et l'accessibilité de l'offre de mobilité solidaire ayant comme conséquence un non-recours.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Sur le bassin de mobilité du Saint-Quentinois, renforcer les plateformes de mobilité, départementale (sur la Somme) comme locales (dans les deux départements) passe tout d'abord par une coordination accrue entre les deux Départements. Deux catégories d'acteurs sont principalement ciblées : les services des Départements en charge de l'insertion, qui financent et accompagnent les plateformes de mobilité, ainsi que les plateformes de mobilité locales elles-mêmes. Cette coordination renforcée pourra prendre différentes formes :

- Il s'agira tout d'abord d'**harmoniser les pratiques d'accompagnement des publics entre les deux Départements** : envisager la mise en place des indicateurs communs de suivi de l'accompagnement au niveau des services départementaux, harmoniser l'entrée, le suivi et la sortie des personnes bénéficiant d'un accompagnement à la mobilité, organiser des rencontres entre les plateformes de mobilité locales afin de leur permettre d'échanger de bonnes pratiques et d'apprendre à se connaître.
- Ces échanges et rencontres entre les plateformes de mobilité locales du bassin de mobilité permettront de **tendre vers une synergie entre les acteurs des deux départements**.
- Il s'agira enfin de fixer un cadre permettant aux services centraux des deux départements d'échanger régulièrement en dehors des seuls comités de pilotage des PAMS. Ces échanges permettront d'harmoniser le suivi-évaluation des plateformes de mobilité au niveau des deux Départements et de formaliser les conditions d'accès des populations aux plateformes de mobilité du département voisin situé sur le même bassin de mobilité.

Le financement des plateformes de mobilité s'appuiera en partie sur le Contrat local des solidarités qui comporte un volet mobilité sur la Somme et l'Aisne (au moins pour 2024 et 2025).

Sur le territoire de la Somme plus particulièrement, l'objectif sera également de :

- **Couvrir l'ensemble du bassin par une organisation unifiée de l'accès** (sur prescription) à un parcours mobilité des publics très vulnérables de type plateforme de mobilité
 - Définition du dispositif d'accès : prescription, outils (fiche navette, etc.) ;
 - Modalités de coordination des structures locales jouant le rôle de plateformes : directement par les Départements ;
 - Déploiement des services d'accompagnement et de mobilité solidaire.
- **Créer un centre de ressources sur la mobilité** à destination des acteurs du bassin et des accompagnateurs du public avec mise à jour récurrente
 - Création d'un portail territorialisé issu du futur outil annuaire des services de mobilité porté par Hauts-de-France Mobilités ;
 - 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 (cf. fiche action dédiée), guides.



NATURE DE L'ACTION

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

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



PILOTES

- Départements



PARTENAIRES

- Etat
- Région
- France Travail
- AOM / EPCI



CIBLES

- Publics vulnérables du bassin



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

- Mobiliser le volet « mobilité » du pacte local des solidarités afin de financer les plateformes de mobilité ;
- Création d'un réseau de plateformes reposant sur les structures d'accompagnement existant sur le territoire de la Somme.

2

2026

- Mobiliser le volet « mobilité » du pacte local des solidarités afin de financer les plateformes de mobilité ;
- Création du catalogue qualifié des services au sein du centre de ressources de la Somme ;
- Coordination entre les services centraux des deux Départements.

3

2027

- Coordination entre les services centraux des deux Départements ;
- Augmentation progressive des capacités d'accompagnement.



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

- Plateforme de mobilité unifiée du Département de la Somme ;
- Appel à projets « plateformes de mobilité » du Département de l'Aisne.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de parcours ayant abouti à une mobilité pérenne et durable
- Nombre de diagnostics mobilité réalisés



ACTIONS LIÉES

- 1.1 Centraliser l'information sur l'ensemble des aides et services de mobilité solidaire ;
- 1.2 Former les acteurs généralistes, primo accueillants, prescripteurs et les acteurs relais à la mobilité solidaire ;
- 2.2 Déployer une offre socle de mobilité solidaire maillant tout le bassin.

FICHE ACTION 2.1 – Définir la gouvernance et installer une revue de projet 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

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2



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 2024-2029 est copilotée par la Région, les Départements de l'Aisne et de la Somme 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 collègues 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 au sein d'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 et d'un club de la mobilité solidaire annuel, a minima, organisés par le trinôme Etat, Région et Départements :

Comité de pilotage

- Fait l'état d'avancement du PAMS ;
- Fixe les objectifs et le programme annuel au titre du PAMS du bassin : priorités, pilotage, échéances ;
- Mesure les effets des actions mises en œuvre, les reconduire ou les faire évoluer ;
- Anime une revue de projets en examinant en particulier le financement des actions prioritaires.

Composition : Etat, Région, Départements, AOM et les communautés de communes où la Région est AOM de substitution, Hauts-de-France Mobilités, France Travail, CAF, DREETS, DREAL. En fonction de l'ordre du jour, d'autres partenaires pourront être invités : membres de l'Education Nationale, sous-préfectures, ARS, ADIL, AFPA, fédération de métiers en tension, etc.

Club de la mobilité solidaire

Il s'agit du grand rendez-vous annuel de la mobilité solidaire dans le bassin Saint-Quentinois.

- 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 ;
- Organise des échanges sur les sujets et priorités mis à l'honneur chaque année (mobilité des jeunes, mobilité des seniors, etc.).

Composition : structures membres du Comité de pilotage, structures associées à la démarche d'élaboration du PAMS et autres acteurs mobilisés lors des journées-ateliers PAMS en intégrant davantage les employeurs, les habitants et les usagers. Les structures concernées par les thématiques et les sujets mis à l'honneur du club de la mobilité solidaire sont particulièrement attendues chaque année.

Afin de préparer et organiser au mieux le Comité de Pilotage et la réunion annuelle du Club de la mobilité solidaire, des **réunions techniques** entre les partenaires signataires et structures associées seront nécessaires et régulièrement organisées.

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.

En parallèle, chaque autorité organisatrice de la mobilité est invitée à présenter un état d'avancement du PAMS au sein de son propre comité local des partenaires.

Par ailleurs, il est proposé qu'un point soit réalisé sur les actions mises en place à l'échelle du bassin de mobilité Saint-Quentinois dans les différents Comité d'emploi (ex-SPEL) qui sont copilotés par l'Etat et la Région régulièrement (à la demande des Comités d'emploi ou a minima tous les 3 ans). L'objectif est 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
- Départements

- Etat (Lutte contre la pauvreté)
- Région
- Départements
- AOM et Communautés de communes où la Région est AOM par substitution
- HdFM
- France Travail
- CAF
- DREETS
- DREAL
- Rectorat
- En fonction de l'ordre du jour, d'autres partenaires pourront être invités : membres de l'Education Nationale, sous-préfectures, ARS, ADIL, AFPA, fédération de métiers en tension, etc

- Structures membres du comité de pilotage
- CAF
- Maisons Départementales des Personnes Handicapées
- 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 Saint-Quentinois ;
- Première rencontre du Club de la mobilité solidaire du PAMS Saint-Quentinois.

2

A partir de 2026 et les années suivantes

- Réunions techniques préalables à l'organisation des comités de pilotages et club de la mobilité solidaire ;
- Un Comité de pilotage ;
- Une réunion du 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 amont des ordres du jour et des documents associés : implication des services de l'Etat, Région, Départements, et des AOM ;
- Propositions de salles par les acteurs locaux.



INDICATEURS DE SUIVI

- Tenue annuelle du comité de pilotage (Oui/Non)
- Nombre annuel de rencontres du Club de la mobilité solidaire



ACTIONS LIÉES

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

FICHE ACTION 2.2 – 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

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Offre de droit commun : malgré un réseau ferroviaire reliant une partie des pôles du bassin et des lignes de cars interurbains nombreuses, l'offre de transport en commun 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. A noter que les bus de la ville de Péronne sont entièrement gratuits et ne nécessitent pas de billets, limitant les démarches pour accéder à ce transport.

Diagnostic et accompagnement : le bassin est bien couvert avec du côté Somme un guichet unique départemental et des opérateurs structurants (Association Saint-Jean, Coach carrière, etc.) et sur la partie Aisne un réseau de plateformes de mobilité locales (en 2024 : Association Vermandois Emploi Solidarité, Mission Locale de Thiérache, Wimoov, la MEF du Grand Laonnois et du Pays du Chaunois, etc.). Cependant, ce constat peut être nuancé au regard de l'accessibilité géographique qui reste assez inégale et des capacités d'accueil réduites en comparaison du volume potentiel de personnes à accompagner.

Transport solidaire : de nombreux services existent, permettant une bonne couverture territoriale, notamment via le transport d'utilité sociale (TUS) déployé par le département de la Somme. Néanmoins, les critères d'accès restreignent leur utilisation par certains publics vulnérables. De nombreux freins d'accessibilité ont été observés : manque d'information et de visibilité, fréquences et amplitudes horaires insuffisantes, capacités de prise en charge limitées, frontières territoriales.

Location, achat, réparation : l'ensemble du bassin est concerné par une offre de location solidaire mais elle n'est proposée que par un nombre réduit d'acteurs. Elle concerne donc une flotte restreinte de solutions matérielles de déplacement. Cette offre peut être augmentée par l'offre de droit commun (ex : vélo en location courte et longue durée de la CA du Saint-Quentinois ; service de location longue durée de VAE sur la CA Chauny – Tergnier – La Fère ; en 2024, la CA Chauny – Tergnier – La Fère met également gratuitement à disposition des bénéficiaires de ses chantiers d'insertion des vélos classiques pendant toute la durée du contrat.). Les offres d'achat et réparation de véhicules solidaires sont, quant à elles, plus éparpillées sur le territoire. Un seul service d'achat solidaire a été identifié sur le bassin.

Couverture géographique (situation début 2024) :

- Diagnostic et accompagnement : la couverture complète du bassin est à nuancer. Elle n'est en effet complète que pour les demandeurs d'emploi, via l'offre nationale MBI de Wimoov. Cependant, les plateformes départementales permettent de pallier en partie ce manque en s'adressant aux autres publics de la mobilité solidaire ;
- Transport solidaire (TAD et TUS) : couverture complète du bassin ;
- Location sociale de véhicule : pour 3 EPCI (CC Terre de Picardie, CC du Val de l'Oise et CA du Saint-Quentinois) sur 9, aucun service de location solidaire n'a été recensé ;
- Réparation et achat solidaires : l'offre de réparation et d'achat solidaire est insuffisante sur ce bassin, en effet seuls 3 EPCI sur 9 sont concernés par une offre.

Publics vulnérables pris en charge en date de début 2024 : la majorité des services proposés accueillent un large public vulnérable : jeunes, bénéficiaires des minima sociaux, travailleurs précaires et demandeurs d'emploi, personnes n'ayant pas les moyens matériels de se déplacer. Le principal point d'amélioration porte sur les services de location/achat/réparation, qui se concentrent principalement vers les bénéficiaires des minima sociaux et travailleurs précaires ou demandeurs d'emploi.



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 de la mobilité solidaire. 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 le 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... ;
- La mise à disposition ou location sociale de véhicules : vélo, vélo à assistance électrique, 2-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.

Cette offre socle se concentre notamment dans les « plateformes » ou « maisons de la mobilité ».

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 ensuite être proposés 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 à la plateforme départementale de mobilité pilotée par le Département de la Somme sur la partie correspondante du bassin.

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 reste 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 a par ailleurs mis en évidence l'existence de plusieurs dispositifs de mobilité solidaire et de lieux d'accompagnement qu'il convient de valoriser et de maintenir dans le temps.

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 des services 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 s'étoffe progressivement et d'identifier les besoins prioritaires pour proposer des actions correctrices. Ce bilan pourra également s'appuyer sur les remontées faites dans le cadre des plateformes de mobilité départementales.

Au regard du diagnostic réalisé en novembre 2023, des actions permettant de renforcer l'offre socle ont d'ores et déjà été identifiées. Il s'agit notamment de :

- Promouvoir et accompagner la création de garages solidaires en zones blanches en s'appuyant sur des retours d'expérience locaux comme le garage solidaire porté par l'association Saint-Jean ;
- Etudier le développement de Transport d'Utilité Sociale (TUS) sur les différents EPCI. Une offre départementale couvre déjà la partie Somme du bassin.

Pour calibrer l'offre socle, en fonction des 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. 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 (Départements 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, 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. Par ailleurs, le Département soutient dans le cadre du Pacte des solidarités, sur son territoire, 2 TUS mis en œuvre par :
 - ▶ APFE pour le territoire des 5 Vallées
 - ▶ Les Astelles pour le territoire Somme Santerre.

En effet, l'absence de solution de mobilité a pour conséquence d'accroître les difficultés d'accéder aux droits les plus élémentaires tels que la santé, la justice ou l'accompagnement social ; aussi, ce dispositif vient en complémentarité des autres une fois un diagnostic mobilité réalisé.

Le transport solidaire peut pour une bonne partie être réalisé directement par les EPCI ou AOM qui développent leurs politiques locales de mobilité. Par ailleurs, le Département de la Somme soutient dans le cadre du Pacte des solidarités, sur son territoire, un TUS mis en œuvre par l'Association Saint-Jean. En effet, l'absence de solution de mobilité a pour conséquence d'accroître les difficultés d'accéder aux droits les plus élémentaires tels que la santé, la justice ou l'accompagnement social, aussi ce dispositif vient en complémentarité des autres une fois qu'un diagnostic mobilité a été réalisé.



NATURE DE L'ACTION

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

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



PILOTES

- Région
- Départements



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 plateforme départementale de la Somme ;
- La typologie des lieux d'accompagnement (cf. action 1.2.) ;
- Le règlement de l'appel à projet régional Mobilité et Territoires ;
- Les AAP et AMI existants à différentes échelles territoriales.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de dispositifs recensés par type de publics (source : annuaire des services de mobilité - Hauts-de-France Mobilités)



ACTIONS LIÉES

- 1.2 Former les acteurs généralistes, primo accueillants, prescripteurs et les acteurs relais à la mobilité solidaire ;
- 1.3 Renforcer les plateformes de mobilité, locales et départementales, et les capacités d'accompagnements individuels ;
- 2.1 Définir la gouvernance et installer une revue de projets pour le PAMS ;
- 2.3 Mettre en place un référentiel de suivi des actions du PAMS.

Eléments 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.

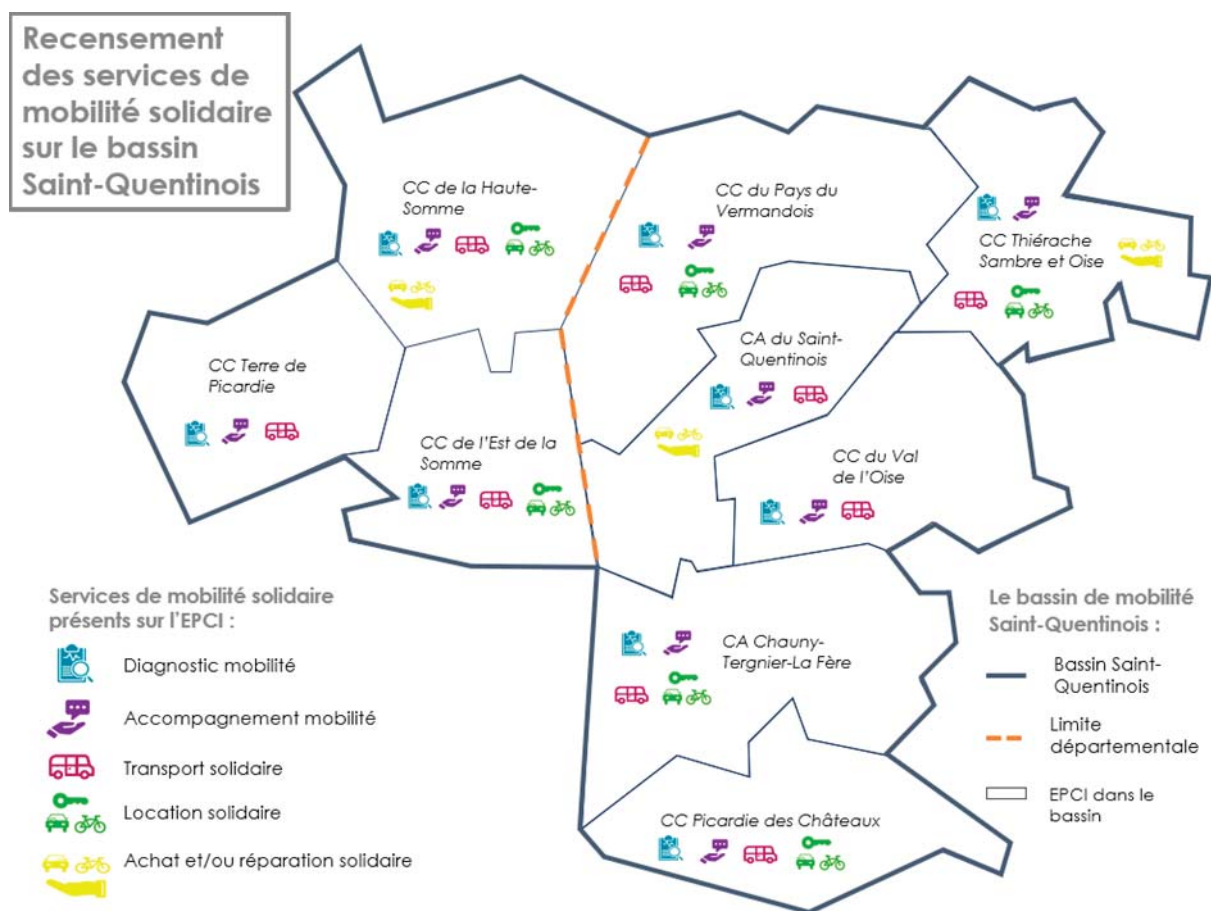
Diagnostic et accompagnement : le coût d'un conseiller mobilité est estimé en 2024 à 38 000 € annuels (salaire net, cotisations salariales et employeur)

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 : $25 \times 0,70 \text{ €} = 17,5 \text{ €}$.



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



Séniors



Personnes en situation de handicap



Bénéficiaires des minima-sociaux



Travailleurs précaires et demandeurs d'emploi



Tout public

Service de mobilité solidaire EPCI	CC de la Haute-Somme	CC Terre de Picardie	CC de l'Est de la Somme	CC du Pays du Vermandois	CA du Saint-Quentinois	CC Thiérache Sambre et Oise	CC du Val de l'Oise	CA Chauny-Tergnier-La Fère	CC Picardie des Châteaux
Diagnostic mobilité	   								
Accompagnement mobilité	  								
Transport solidaire	   	   	   	   	   	   	   	   	   
Location solidaire	   	   	   	   	   	   	   	   	   
Achat et/ou réparation solidaire									

FICHE ACTION 2.3 – 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

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2



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. A titre d'exemple, le Département de la Somme estime que seuls 30% des parcours d'accès au permis de conduire se maintiennent jusqu'à l'examen, soulevant entre autres la question du destinataire de l'aide (bénéficiaire versus structure).

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 (cf. *fiche-action 2.1*) 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 2 niveaux** :

- Tout d'abord à **l'échelle de chaque action** 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 efficacité. 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 process d'alimentation annuel, en visant la simplicité et l'efficacité. Il est en effet primordial de s'assurer que le process d'alimentation des indicateurs est appropriable et réaliste pour les acteurs mobilisés.

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



NATURE DE L'ACTION

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

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



PILOTES

- Etat
- Région
- Départements



PARTENAIRES

- Membres du comité de pilotage



CIBLES

- Bénéficiaires
- Opérateurs et pourvoyeurs d'aide de mobilité solidaire
- Elus aux différentes échelles locale, départementale et régionale



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

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

- Toutes les actions du PAMS.

FICHE ACTION 2.4 – Savoir mobiliser les leviers de financements 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

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2



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 : l'Union Européenne (FEDER...), l'Etat, les Etablissements publics (ADEME, CEREMA...), la 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 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** a mis 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 mobilités, 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 territoriale 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 ces 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/francemobilites/>.

Le Syndicat mixte Hauts-de-France Mobilités (HdFM) joue également un rôle important dans l'accompagnement des nouvelles AOM. Depuis leur prise de compétence, HdFM accompagne ces structures et les aide à identifier les différentes modalités de financement possibles.

Enfin, le levier du mécénat est également une perspective à activer via les Fondations 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, Région et Agence nationale de la cohésion des territoires)



PARTENAIRES

- Départements
- AOM
- HdFM



CIBLES

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

2025

- L'outil SOS Mobilités Hauts de France a été mis en place en juin 2024 ;
- Assurer le fonctionnement de la Cellule France Mobilités et de l'outil SOS Mobilités Hauts-de-France.



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

- Les ressources actuelles des différentes structures pilotes ou partenaires.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de sollicitations des acteurs du Bassin Saint-Quentinois sur SOS Mobilités Hauts-de-France



ACTIONS LIÉES

- 1.1 Centraliser l'information sur l'ensemble des aides et services de mobilité solidaire ;
- Fiche COM « Faciliter le partage d'expérience et l'accompagnement des maitres d'ouvrage ».

FICHE ACTION 3.1 – Favoriser la mobilité des personnes à mobilité réduite (PMR) et notamment 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

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2



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 6 500 en 2022 (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.

Si des services de mobilité adaptés sont possibles sur le bassin, ils sont limités aux situations d'invalidité les plus fortes, pour des raisons capacitaires essentiellement. 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. Par ailleurs, la problématique de la mobilité des PMR/PSH est un véritable enjeu d'inclusion puisqu'avoir accès à la mobilité c'est avoir accès aux soins, aux services publics, aux loisirs, à la culture et lutter activement contre l'isolement des personnes en garantissant le lien social.

Sur le bassin Saint-Quentinois, une offre de transport adapté a été recensée sur 6 des 9 EPCI. Ainsi, une partie des bénéficiaires de l'AAH du bassin ne bénéficient pas d'un transport adapté leur permettant de faire des déplacements en porte à porte au sein de leur EPCI et/ou au-delà. Sur le bassin, l'enjeu est particulièrement prégnant sur les zones peu denses.

Par ailleurs, chaque AOM est tenue de :

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

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.

A titre d'exemple, sur le bassin de mobilité, la Communauté d'Agglomération de Chauny-Tergnier-La Fère (CACTLF) a adopté en juin 2024 un schéma directeur d'accessibilité des transports (SDA-Ad'AP) pour lequel le recensement des points d'arrêts prioritaires du réseau de transport collectif urbain a été réalisé. La CACTLF a organisé le recensement de ces points d'arrêts avec une prestation externe d'un bureau d'étude spécialisé. Ainsi, sur les 313 arrêts du réseau, 122 points d'arrêts ont été définis comme prioritaires et un audit d'accessibilité physique et cognitive (rayon de 200 m) a été effectué pour chacun de ces points. La CACTLF propose, depuis l'adoption du SDA-Ad'AP, un accompagnement des communes pour la mise en accessibilité physique et cognitive de ces points d'arrêts prioritaires.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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 trois pistes d'actions suivantes :

- La LOM demande à **qualifier l'accessibilité physique et cognitive 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, en qualité 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 2 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, et la coordination avec les horaires du transport visé. Elles en assureraient également la publicité. Fort de cette expérience, ce type de projets pourrait être dupliqué sur d'autres relations « ville à ville » ;
- Pour le **Département de l'Aisne** il est envisagé d'**ouvrir les solutions de mobilité solidaire soutenues financièrement par le Département aux différents publics relevant de la politique d'action sociale** du Département. L'objectif est par exemple de permettre aux bénéficiaires du RSA de profiter des solutions de mobilités développées dans le cadre de la politique relative aux personnes âgées ou en perte d'autonomie et inversement.

De manière générale, s'agissant de la prise en charge des PMR/PSH, le cadre de réflexion doit prendre en compte le concept d'autodétermination (choix, pouvoir d'agir, autonomie). Il convient à la fois :

- de poursuivre la mise en accessibilité physique et cognitive 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 les MDPH de la Somme ou de l'Aisne mais aussi les établissements et services d'accompagnement par le travail (ESAT), avant une prise en charge par une plateforme de mobilité ;
- D'adapter les outils d'information actuels afin de les rendre lisibles et compréhensibles de tous, à travers 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 PMR/PSH) ;
- De déployer la solution « Acceo », solution d'interprétation en Langue des Signes Françaises (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 PMR/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 physique et cognitive des bâtiments et des espaces publics des collectivités territoriales. En effet, pour beaucoup de collectivités l'accessibilité physique et cognitive 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 aux normes 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, etc.).



NATURE DE L'ACTION

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

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



PILOTES

- Région
- Départements
- AOM



PARTENAIRES

- MDPH
- EA/ESAT/ESMS
- EPCI
- Communes
- Opérateurs de transport
- Hauts-de-France Mobilités
- SNCF Gares & Connexions
- Acteurs de l'emploi type Cap emploi et France Travail
- Associations représentatives de PMR/PSH et des usagers des transports (ex. AUTAN)



CIBLES

- Les PMR et les PSH en particulier
- Les aidants familiaux



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026 à 2029

- Identification de l'ensemble des points d'arrêts prioritaires et remontée des informations relatives à leur accessibilité physique et cognitive 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 dans les lieux d'accueil et d'information autour de la mobilité (Opérateurs locaux de mobilité solidaire, guichets d'information en gare, maisons ou agences de mobilité, mairie 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 des services locaux adaptés, type service Andigo sur la CA du Saint-Quentinois ;
- Fréquentation annuelle du service « Accès TER » / « Assist'enGare ».



ACTIONS LIÉES

- 1.1 Centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire ;
- 1.2 Former les acteurs généralistes, primo accueillants, prescripteurs et les acteurs relais à la mobilité solidaire ;
- 1.3 Renforcer les plateformes de mobilité, locales et départementales, et les capacités d'accompagnements individuels ;
- 2.2 Déployer une offre socle de mobilité solidaire maillant tout le bassin ;
- 3.3 Anticiper le vieillissement de la population en développant des services adaptés à la mobilité des seniors.

FICHE ACTION 3.2 – 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

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Les jeunes du bassin Saint-Quentinois 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.

Ainsi, l'éloignement de l'emploi pour les jeunes (15-29 ans) est un véritable enjeu sur ce bassin : 27,4 % des jeunes de 15 à 29 ans ne sont ni en emploi ni en formation (NEET) contre 22,8 % en moyenne régionale pour l'année 2019. Ces jeunes éloignés du marché du travail sont présents sur tout le territoire du bassin dans des proportions plus importantes que la moyenne régionale.

De manière générale, l'offre de transport très faible dans les territoires ruraux qui constituent la grande majorité de ce bassin impacte directement les étudiants et les apprentis en termes de choix d'études ou d'apprentissage et de suivi concret du cursus dans lequel ils sont engagés.



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, établissements scolaires et associations de parents d'élèves.

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

- Les challenges de l'écomobilité scolaires, 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, les collèges et tous les lycées des Hauts-de-France. Ils consistent à favoriser l'utilisation des transports écoresponsables (trajets à pied, à vélo, à trottinette, en transports en commun, covoiturage, etc.) en mettant en compétition 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. En 2023, des écoles élémentaires et des collèges de Saint-Quentin et Ham y ont notamment participé sur ce bassin de mobilité.

Ces challenges sont organisés par le Centre ressource régional en écomobilité (CREM) avec le soutien de plusieurs partenaires (Académies de Lille, Académie d'Amiens, Conseil Régional Hauts-de-France, ADEME, DREAL). 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 adaptée et de recherche de nouveaux partenaires 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 être réalisé annuellement lors d'un club de la mobilité solidaire.

- Les plans de déplacements des établissements scolaires

Le Plan de Déplacement d'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 démarche 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 ;
- ▮ 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.

- Le dispositif pour les bacs professionnels « Services aux personnes et aux territoires » (BTA SMR) dans la Somme

Dans le département de la Somme, les établissements agricoles qui forment aux bacs professionnels « services aux personnes et aux territoires » reçoivent régulièrement la visite des plateformes de mobilité du territoire. Les filières professionnelles de l'aide à la personne ont des difficultés à recruter, et la mobilité est l'un des freins à ce recrutement. Les plateformes informent ainsi directement les élèves dans leur établissement scolaire sur les aides mobilisables en matière de mobilité, les solutions alternatives à la voiture existantes sur le territoire et leur prodiguent des conseils mobilité adaptés à leur situation.

- Les plateformes de mobilité spécifiques au public jeunes (16-25 ans) portées par les missions locales

Pour le territoire de l'Aisne, des plateformes de mobilité portées par les missions locales sont en place. En Thiérache, le dispositif « Mobil 'Tour » issu de l'initiative conjointe de la plateforme de mobilité de la mission locale de Thiérache et de l'Ecole de la 2ème Chance vise à répondre aux besoins des jeunes en termes de mobilité en mettant à leur disposition deux outils-clés :

- ▮ un simulateur de conduite ;
- ▮ un Bus Itinérant Pédagogique (BIP) sur la mobilité.
- ▮ Ce bus se rend mensuellement dans huit villages de chaque Communauté de Communes couverte par la Mission Locale de Thiérache et l'Ecole de la 2ème Chance de Vervins, avec à son bord des membres salariés de chaque entité. Après une présentation succincte des deux structures, les jeunes peuvent s'inscrire et bénéficier de conseils ainsi que tester les outils mobilité.

Par ailleurs, la Mission locale a lancé en 2024 le forum Mobil'Ensemble sur les trois Communautés de Communes de son territoire. Les collèges et lycées y sont invités. Les partenaires locaux, type France Travail, y abordent également les questions liées de l'emploi et de la formation.

Au-delà des dispositifs détaillés ci-dessus, les Départements de la Somme et de l'Aisne mènent d'ores et déjà des actions en lien avec leur 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 favoriser la mobilité des jeunes :

- Expérimenter des formats d'échange entre établissements scolaires et d'apprentissage, employeurs et missions locales. Cela pourrait prendre la forme de forums annuels croisant les questions d'emploi, études et mobilité en réunissant l'ensemble des parties prenantes et ouverts aux jeunes ;
- 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) ;
- Sensibiliser les jeunes à la mobilité en proposant des programmes pédagogiques spécifiques et adaptés, incluant les jeunes en situation de handicap. Cette action pourra prendre exemple sur le partenariat actuel entre l'inspection académique d'Amiens et la Région. Il s'agit d'une recherche en géographie sur les mobilités qui porte principalement sur la perception de l'espace vécu par les élèves à travers leurs déplacements quotidiens ;
- Mener une étude expérimentale auprès des jeunes pour explorer des solutions alternatives à la voiture ;
- 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 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

- En lien avec l'Education Nationale :
- Région (Lycées/Apprentissage)
 - Départements (Collèges)
 - Communes (Primaire)



PARTENAIRES

- Education Nationale / établissements scolaires
- Missions locales
- Associations « mobilités »
- Associations d'insertion
- Opérateurs de mobilité
- AOM
- Hauts-de-France Mobilités
- Associations de parents d'élèves
- Services médico-sociaux (ex SESSAD)



CIBLES

- Jeunes (collégiens, lycéens, apprentis, jeunes déscolarisés, etc.)
- Jeunes en situation de handicap



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 lycéens 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

Troisième année (2028)

- 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 services de mobilité d'Hauts-de-France Mobilités)



ACTIONS LIÉES

- 1.2 Former les acteurs généralistes, primo accueillants, prescripteurs et les acteurs relais à la mobilité solidaire ;
- 4.2 Lever les freins à la mobilité pour faciliter l'accès à l'emploi dans les filières professionnelles en tension ;
- 4.3 Développer des dispositifs complémentaires permettant d'améliorer la mobilité des apprentis.

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

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Le bassin de mobilité du Saint-Quentinois devrait connaître, comme toute la région Hauts-de-France, un fort vieillissement de sa population avec une augmentation de 50% de la part des 75 ans et plus d'ici 2040, soit 13 000 seniors supplémentaires. Actuellement, les personnes de 75 ans et plus représentent 9% de la population totale du bassin. Ainsi, 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, de prévention de cette 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.

Les enjeux de mobilité liés au vieillissement se cumulent avec des problématiques d'accès aux équipements, d'illectronisme et de niveaux de vie. Les Communautés d'Agglomération du Saint-Quentinois, de Chauny-Tergnier-La Fère et les Communautés de Communes Terre de Picardie et Thiérache Sambre et Oise présentent des niveaux de vie des seniors nettement inférieurs à la moyenne régionale.

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 prenant en compte l'existant ainsi que les 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 le développement des services d' « aller-vers »**, en particulier pour l'accès aux soins ou l'accès aux services publics (sous forme de bus France Service, par exemple) ;
- **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, et notamment l'accès aux 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.

Les aidants familiaux sont également une cible privilégiée dans le cadre de la question de la mobilité des seniors.

Des dispositifs d'accompagnement spécifiques doivent être mis en place en s'inspirant de l'existant pour :

- **le relai ou soutien au domicile de la personne aidée par des professionnels** (Aide à domicile comme services itinérants) ;
- **le relai ou soutien extérieur pour assurer le transport et l'accompagnement de la personne aidée.** Par exemple, le service d'aide à domicile de la CA de Chauny Tergnier-La Fère propose, sous certaines conditions, un accompagnement pour aller faire les courses et pour les rendez-vous médicaux. De même, le CCAS de Tergnier propose un service similaire uniquement destiné aux déplacements sur Tergnier. Enfin, différents acteurs proposent ce type de services sur le territoire : DEFI services, AGE D'OR Services, ADHAP ou encore Aid'Aisne peuvent servir d'exemples sur ce bassin.

Pour traiter ces sujets, il est essentiel de maintenir des échanges réguliers avec les partenaires dans le cadre du Club de la Mobilité solidaire en croisant les enjeux de mobilité de droit commun et de mobilité solidaire avec les questions de logement, santé, etc. Des visites « hors les murs » pourront être organisées pour nourrir les réflexions des partenaires.

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 ».



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Région
- Départements



PARTENAIRES

- Education Nationale / établissements scolaires
- ARS
- CPAM / CAF
- CCAS / CRS
- EPCI ou AOM
- Services de soins infirmiers (SIAD)
- Assureurs
- MSA,
- Fédération nationale des retraités de l'artisanat et du commerce



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 ;
- Poursuivre le soutien régional à l'installation de maisons de santé et l'AAP régional Maintien du dernier commerce de proximité dans une commune.

2

Deuxième année (2026)

- Identifier les EPCI particulièrement en besoin de services à destination des seniors et orienter les stratégies de soutien financier en conséquence ;
- Organiser des 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 de la mobilité solidaire ;
- Sur la base des expérimentations réalisées, faire un bilan et étudier les possibilités de massification.



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

- Diagnostic du PAMS ;
- Base de données de la Région Hauts-de-France ;
- Base de données des services de mobilité 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 aides et services de mobilité solidaire ;
- 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.

FICHE ACTION 3.4 – 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

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

L'une des priorités de la LOM est d'accompagner, voire d'initier les 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.

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 obtenir de ces démarches.

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Au travers de cette action, il est proposé de distinguer des 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 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. Plusieurs de ces dispositifs sont détaillés dans la fiche action 3.2 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 ;
- Le dispositif Savoir Rouler à Vélo.

Des dispositifs à destination des **entreprises** sont également proposés voire imposés. En effet, la LOM impose 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)

Une partie importante des employeurs semblent méconnaître leurs obligations, notamment celles issues de la LOM ; 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.

Le Challenge de la Mobilité Hauts-de-France 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 notamment avec la Direction Régionale Hauts-de-France de l'ADEME, le Conseil Régional Hauts-de-France, Hauts-de-France Mobilités.

Ce challenge concerne tous les employeurs (publics, privés, associations...), quelles que soient leur taille ou leur localisation. En 2023, 228 établissements ont participé à ce challenge au niveau régional. Pour le challenge 2024, des ambassadeurs du bassin de mobilité du Saint-Quentinois sont investis comme la CA du Saint-Quentinois et les CCI Amiens-Picardie et Aisne Hauts-de-France. L'objectif sera d'augmenter significativement le nombre d'établissements participant à ce challenge et une sensibilisation des différents acteurs locaux, notamment lors du Club de la Mobilité solidaire, sera réalisée.

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

- Le Défi régional PassPass covoiturage

Ce défi vise à récompenser les habitants des Hauts-de-France : travailleurs, retraités et étudiants qui pratiquent le covoiturage ou qui souhaitent le découvrir. Pendant une semaine, chacun est invité à partager sa voiture ou à la laisser 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 reste méconnue dans le Saint-Quentinois qui compte deux AOM parmi ses membres.

- 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 Géovélo pour créer des dynamiques territoriales et augmenter significativement le nombre de structures participantes. En 2024, la Mission Locale de Thiérache et le PETR du Pays de Thiérache ont proposé des animations en lien avec le challenge Mai à vélo en proposant un atelier d'auto-réparation vélo lors d'un forum Mobil'Ensemble à Guise.

- Une multiplication des initiatives à faire connaître et à coordonner territorialement

La 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
- Départements
- Acteurs de la mobilité sur le terrain



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 et/ou en Comité départemental pour l'emploi, ou rencontres du Club de la Mobilité solidaire, en 2025 ; ainsi que lors des comités locaux pour l'emploi.



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 PassPass Covoiturage (Source : HdFM)



ACTIONS LIÉES

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

FICHE ACTION 4.1 – Faciliter l'accès aux emplois générés par le Canal Seine Nord Europe

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

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Le bassin Saint-Quentinois 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, en passant par l'est de la Somme. Le Canal traversera ainsi le territoire du Santerre Haute Somme sur le bassin Saint-Quentinois. Les communes de Nesle et Péronne accueilleront, notamment, des ports intérieurs.

Perspectives d'emploi : dans les prochaines années, le chantier aura une influence notable sur les flux domicile-travail du bassin Saint-Quentinois, avec un potentiel d'emploi dépassant les 1 000 postes pour le Santerre - Haute-Somme 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. Cela implique un recrutement géographique élargi pour mobiliser les emplois nécessaires, des distances importantes à parcourir et des solutions de transport adaptées à imaginer.

De forts enjeux de retour à l'emploi : à titre d'exemple, dans l'Oise, les clauses d'insertion ont permis au 1^{er} avril 2024 de réaliser plus de 120 000 heures avec 152 bénéficiaires ; 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. Elle s'articule en 6 points complémentaires :

- **Mobiliser les opérateurs de mobilité solidaire** : la plateforme de mobilité du Département de la Somme pourra jouer un rôle important en termes de solutions de mobilité proposées aux futurs travailleurs issus de catégories de population vulnérables, en lien notamment avec les clauses d'insertion du chantier du CSNE. En fonction de la volumétrie des besoins de recrutement, il conviendra cependant de vérifier la capacité de prise en charge des demandes quand celles-ci seront mieux connues. La plateforme et ses opérateurs partenaires seront mobilisés en priorité pour apporter des solutions aux bénéficiaires du RSA et aux jeunes de moins de 26 ans ; les autres publics employables ciblés par le PAMS (demandeurs d'emploi, etc.) pourront également être concernés par les services qui seront proposés. Le marché « Bilan/Accompagnement mobilité » (BMI) de France Travail s'inscrit dans ce champ, sur le volet accompagnement.

- **Associer les employeurs à la démarche** puisqu'ils sont les premiers concernés et les premiers organisateurs potentiels de services. A ce jour, la Société du Canal Seine Nord Europe (SCSNE) a prévu d'organiser deux réunions avec les mandataires afin de cadrer tous les aspects du chantier, y compris les questions d'accès et de mobilité. Pour ce faire, la SCSNE va organiser, avec les groupements d'entreprises de chaque lot de travaux, les réunions suivantes :
 - une réunion de lancement du lot de travaux en bilatéral ;
 - une réunion de cadrage avec les co-pilotes (Région et Etat).

Ces réunions vont permettre de cadrer au mieux les besoins de chaque entreprise et d'envisager avec elles les solutions possibles.

La SCSNE a également élaboré un guide des entreprises attributaires, disponibles en ligne (et facile à mettre à jour) pour accompagner les entreprises dans leurs démarches.

- **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. Sur le bassin de mobilité « Artois-Cambrésis » par exemple, une navette « Emploi-Grand Projet » pourrait être mise en place pour transporter les futurs salariés du Canal Seine Nord et prioritairement les BRSA s'inscrivant dans le cadre des marchés « clausés ». Cette navette relierait notamment les principales gares du bassin (Arras, Bapaume, Cambrai) au chantier.
- **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 et 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 par le biais du 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 et s'appuyer sur la plateforme de mobilité départementale de la Somme.
- **Agir au niveau de l'hébergement** : développer du « co-habitat partagé » pour les employés ; ce qui permettrait de les 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.). La question de la mobilité et des hébergements est par ailleurs prise en charge par le dispositif « Canal Accueil » dans le cadre de la démarche « Grand Chantier ». Ce dispositif a la charge d'accueillir les travailleurs sur les chantiers. Il étudie les possibilités d'accueil et d'hébergement mais également la mobilité à plus ou moins grande échelle des travailleurs.

Cette démarche peut être coordonnée avec le bassin Grand Amiénois-Grand Roye qui est concerné par la même zone d'emploi sur le Canal, mais aussi avec le bassin Est de l'Oise avec lequel il est frontalier au sud.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Région
- Société du Canal Seine-Nord Europe



PARTENAIRES

- Départements
- SPIE départementaux
- France Travail
- SNCF
- AOM locales
- FASTT (intérim)
- Agences d'intérim (Humando, etc.)
- Prestataires privés de transport



CIBLES

- Travailleurs du chantier CSNE
- Employeurs sur les chantiers



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

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 ;
- Etablir 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

Deuxième année et suivantes (2026-2029)

- 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
- Nombre de bénéficiaires et d'heures réalisées via les clauses d'insertion



ACTIONS LIÉES

- 1.1 Centraliser l'information sur l'ensemble des aides et services de mobilité solidaire ;
- 1.2 Former les acteurs généralistes, primo accueillants, prescripteurs et les acteurs relais à la mobilité solidaire ;
- 2.2 Déployer une offre socle de mobilité solidaire maillant tout le bassin.

FICHE ACTION 4.2 – 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

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

La mobilité est l'un des freins majeurs dans l'accès, 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 (saisonniers, 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 Saint-Quentinois, la dépendance aux véhicules motorisés est une problématique majeure, notamment dans les territoires périurbains et ruraux, qui constituent la grande majorité du bassin, tant du côté samarien qu'axonais.

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 autant que possible les horaires de travail aux horaires des transports en commun ;
 - Organiser des 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 ;
 - 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. A ce titre, le Département de la Somme a mené une expérimentation en 2020 visant à accompagner la prise de poste d'aide à domicile sur le volet mobilité en lien avec l'Association Saint-Jean. 19 personnes ont été accompagnées dans ce cadre, débouchant sur 17 recrutements. Suite à cette expérimentation, un plan d'actions, visant à mettre à disposition des conseillers mobilité dans le recrutement des aides à domicile, est actuellement en cours de déploiement dans la Somme. Il sera opérationnel sur l'ensemble du territoire dès septembre 2024.

Le Département de l'Aisne encourage également à la formation et à la prise d'emploi pour les métiers de l'autonomie en ayant répondu à l'AMI-CNSA sur l'axe relatif à l'attractivité des métiers de l'autonomie en lien avec France travail, la Région HDF et le GEIQ. Des groupes de travail territoriaux ont ainsi été organisés en 2024 afin de sensibiliser le public, de favoriser l'entrée en formation et d'accompagner à la prise de poste. La question de la mobilité y est abordée. Une initiative similaire a déjà été portée par le Département de l'Aisne concernant la formation et l'accompagnement à l'emploi de bénéficiaires du RSA pour le changement du réseau de gaz.

Par ailleurs, le Département de l'Aisne soutient la mobilité des bénéficiaires du RSA (BRSA) reprenant une activité ou un emploi au travers de son dispositif d'aides financières individuelles à destination de ce public. Il s'agit notamment d'aller vers les employeurs et les représentants de leur filière pour identifier les besoins en main d'œuvre impliquant de forts enjeux de mobilité à l'échelle du bassin et de les impliquer dans la co-construction de solutions :

- **Organiser des échanges directs** avec les employeurs du bassin ;
- **Communiquer auprès d'eux sur les 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, les comités des partenaires et les autres organisations regroupant des employeurs (type petits déjeuners). A ce titre, la CA Chauny Tergnier-La Fère a mobilisé en 2022 les entreprises de son territoire à travers un questionnaire pour connaître les besoins de leurs salariés en matière de déplacement. Malgré un taux de retour faible, les réponses reçues ont permis d'alimenter le cahier des charges de la délégation de service public entrée en vigueur le 01/10/2023.

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

- Etat (DDETS)
- Région
- Départements
- France Travail



PARTENAIRES

- Départements
- AOM locales
- Communes
- CCI
- CMA
- Chambre d'Agriculture
- Agences d'intérim
- FASTT
- Missions locales
- Bailleurs
- Réseau Déclic Mobilités
- Club « Les entreprises s'engagent »
- Comités locaux pour l'emploi qui aborderont l'attractivité des métiers en tension sur le territoire



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

Première année (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 des actions qu'ils pourraient porter pour développer des solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle.

2

Deuxième année et suivantes (2026-2029)

- 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 Main d'Œuvre de France Travail.



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'entreprises participant aux rencontres annuelles du Club de la Mobilité solidaire



ACTIONS LIÉES

- 1.1 Centraliser l'information sur l'ensemble des aides et services de mobilité solidaire ;
- 4.1 Faciliter l'accès aux emplois générés par le Canal Seine Nord Europe.

FICHE ACTION 4.3 – 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

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2



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...);
- De l'Etat (aide au permis de conduire, aide mobili 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 à leurs besoins pratiques. Les difficultés sont d'autant plus importantes dans les territoires ruraux du bassin du Saint-Quentinois où les offres d'emploi en apprentissage se concentrent en zone urbaine.

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

- Le choix d'une formation ou d'une entreprise se fait parfois à défaut en prenant en compte la proximité et donc pas toujours en fonction de l'appétence du jeune (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 ». ;
- Les CFA sont parfois difficiles d'accès par les modes doux.

Dans le bassin de mobilité du Saint-Quentinois, on dénombre environ 1 100 apprentis.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Dans la dynamique d'élaboration 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 :

- 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 services de mobilité 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 d'intégrer la prise en compte de la mobilité des apprentis. Des actions pourront ainsi potentiellement être retenues si elles visent à lever les freins 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 de 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 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. Il va recevoir un soutien de l'ADEME et un accompagnement de la Région. Les actions menées au sein de ce 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'exemple 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, etc.).

Enfin, il conviendra également 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 les acteurs du logement. Des solutions de logements modulaires pourraient par exemple être envisagées, ainsi que 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

- Accompagnement de projets permettant une meilleure mobilité 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



ACTIONS LIÉES

- 3.2 Favoriser la mobilité des jeunes.

FICHE ACTION 4.4 – 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

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2



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 la forme d'un Service d'Intérêt Economique Régional (SIEG) 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 une aide 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 de la phase de positionnement qui permet de déterminer le parcours de formation adapté aux besoins du stagiaire, **les organismes de formation 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. La plateforme départementale sera l'interlocutrice principale pour les structures du département de la Somme.

L'annuaire de recensement des aides et dispositifs de mobilité réalisé par Hauts-de-France Mobilités viendra en appui de cette coopération pour offrir aux prescripteurs une vision exhaustive du champ des possibles.

Enfin, il conviendrait que la mobilité continue à être prise en compte et soit 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, les Départements de la Somme et de l'Aisne peuvent 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.

A ce titre, le Département de la Somme expérimente, avec les centres de formation pour accéder aux emplois de service d'aide à domicile, une communication sur la plateforme départementale. A terme, l'ensemble des publics du PAMS devrait pouvoir solliciter les maisons de la mobilité sur ce département.

Par ailleurs, le Département de la Somme a mené une expérimentation en 2020 visant à accompagner la prise de poste d'aides à domicile sur le volet mobilité en lien avec l'Association Saint-Jean. 19 personnes ont été accompagnées dans ce cadre, débouchant sur 17 recrutements. Suite à cette expérimentation, un plan d'actions visant à mettre à disposition des conseillers mobilité pour le recrutement des aides à domicile est actuellement en cours de déploiement dans la Somme. Il est opérationnel sur l'ensemble du territoire depuis la fin d'année 2024.

Pour le Département de l'Aisne, il existe une démarche en cours dans le cadre des groupes de travail territoriaux professionnels relatifs aux métiers de l'autonomie (cf. fiche-action 4.2) qui inclut le public bénéficiaire du RSA.

Le Département de l'Aisne utilise également le bus « Aisne Actifs », notamment pour diffuser des informations relatives à l'emploi et à la formation à des publics qui en sont éloignés en raison du frein de mobilité.

Par ailleurs, les actions financées par le Département dans le cadre de l'appel à projets insertion et emploi, relatives au travail sur le projet professionnel des bénéficiaires du RSA, abordent la question de la mobilité dans un parcours de retour à l'emploi et à la formation.

Accompagnement des demandeurs d'emploi par France Travail

France Travail a mis en place une prestation « Bilan-accompagnement mobilité » (BMI), 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
- Départements
- 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 24h/semaine)
 - Les personnes en préparation partagée d'éducation de l'enfant (PréParE) à temps plein et privées d'emploi



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 aides et services de mobilité solidaire ;
- 1.3 Renforcer les plateformes de mobilité, locales et départementales, et les capacités d'accompagnements individuels ;
- 2.2 Déployer une offre socle de mobilité solidaire maillant tout le bassin ;
- 4.2 Lever les freins à la mobilité pour faciliter l'accès à l'emploi dans les filières professionnelles en tension.



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 du Saint-Quentinois.



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 le Saint-Quentinois 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, d'un comité technique et d'un club de la mobilité solidaire. Ces instances sont organisées par l'Etat, la Région, le Département de l'Aisne et le Département de la Somme.

Le comité de pilotage est composé de l'Etat, la Région, les Départements de l'Aisne et de la Somme, les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et les communautés de communes où la Région est AOM de substitution, le Syndicat Mixte Hauts-de-France Mobilités, France Travail, la CAF, la DREETS / DDETS et 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, le PETR Cœur des Hauts-de-France.

Le comité de pilotage :

- fait le point sur l'état d'avancement du PAMS ;
- 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 ;
- anime une revue de projets en examinant en particulier le financement des actions prioritaires.

Il se réunit 1 fois par an.

Le comité technique est composé des référents mobilité et mobilité solidaire des signataires du PAMS. Il suit et coordonne techniquement la mise en œuvre du PAMS. Il prépare le comité de pilotage, y suggère un ordre du jour et des priorités annuelles qui sont validées en COPIL et sont traitées de manière spécifiques dans le Club de la mobilité solidaire. Il soutient et suit la mise en œuvre des actions prioritaires validées en comité de pilotage et coordonne notamment les actions qui nécessitent une mutualisation (par exemple, un garage solidaire sur plusieurs AOM ou EPCI). Il se réunit autant que de besoin pour le suivi de la démarche et la préparation des réunions de Comité de pilotage et du Club de la mobilité solidaire.

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.



La gouvernance

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

Le Club de la mobilité solidaire :

- 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 ;
- 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 inscrites 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

14 signataires pour le PAMS Saint-Quentinois

- La Préfecture de région Hauts-de-France
- La Région Hauts-de-France
- Le Département de l'Aisne
- Le Département de la Somme
- Hauts-de-France Mobilités
- la Communauté d'agglomération de Chauny-Tergnier-La Fère,
- la Communauté d'agglomération du Saint-Quentinois,
- la Communauté de communes de l'Est de la Somme,
- la Communauté de communes de la Haute-Somme,
- la Communauté de communes du Pays du Vermandois,
- la Communauté de communes Picardie des Châteaux,
- la Communauté de communes Terre de Picardie,
- la Communauté de communes du Val de l'Oise,
- et le PETR du Pays de Thiérache.

Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
du Saint-Quentinois

Signataire 1/14



À _____

Le _____

Le Préfet de la Région Hauts-de-France

Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
du Saint-Quentinois

Signataire 2/14



À _____

Le _____

Le Président de la Région Hauts-de-France

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
du Saint-Quentinois**

Signataire 3/14



À _____

Le _____

Le Président du Département de l'Aisne

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
du Saint-Quentinois**

Signataire 4/14



À _____

Le _____

La Présidente du Département de la Somme

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
du Saint-Quentinois**

Signataire 5/14



À _____

Le _____

Le Président de Hauts-de-France Mobilités

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
du Saint-Quentinois**

Signataire 6/14



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté d'Agglomération
Chauny-Tergnier-La Fère

Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
du Saint-Quentinois

Signataire 7/14



À _____

Le _____

La Présidente de la Communauté d'Agglomération
du Saint-Quentinois

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
du Saint-Quentinois**

Signataire 8/14



Communauté de Communes de
l'EST de la SOMME

À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de Communes
de l'Est de la Somme

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
du Saint-Quentinois**

Signataire 9/14



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de Communes
Haute-Somme

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
du Saint-Quentinois**

Signataire 10/14



**Communauté de Communes
du Pays du Vermandois**

À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de Communes
du Pays du Vermandois

Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
du Saint-Quentinois

Signataire 11/14



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de Communes
Picardie des Châteaux

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
du Saint-Quentinois**

Signataire 12/14



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de Communes
Terre de Picardie

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
du Saint-Quentinois**

Signataire 13/14



À _____

Le _____

La Présidente de la Communauté de Communes
du Val de l'Oise

**Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) du bassin de mobilité
du Saint-Quentinois**

Signataire 14/14



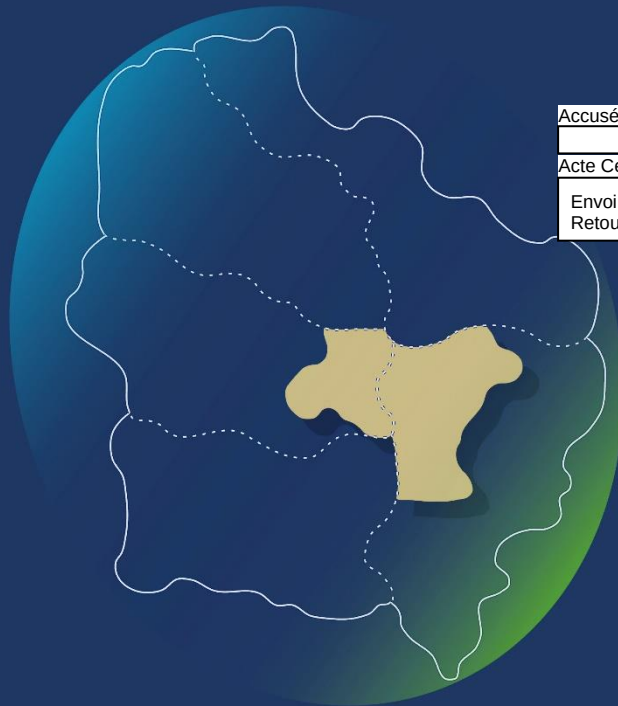
À _____

Le _____

Le Président du PETR
Pays de Thiérache



Janvier 2025



Accusé de réception – Ministère de l'intérieur	
11722754	
Acte Certifié exécutoire	
Envoi Préfecture :	25/03/2025
Retour Préfecture :	25/03/2025

ANNEXE

DU PLAN D'ACTION COMMUN EN MATIÈRE DE MOBILITÉ SOLIDAIRE DU BASSIN DE MOBILITÉ SAINT-QUENTINOIS

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 Saint-Quentinois.....	8
a. Objectifs et méthode	8
b. Clés de lecture du livrable du diagnostic PAMS.....	9
II. Éléments de caractérisation du bassin de mobilité Saint-Quentinois	11
A. Le périmètre du bassin Saint-Quentinois	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	14
A. Un bassin peu dense, polarisé autour de Saint-Quentin.....	14
B. L’agglomération de Saint-Quentin, pôle intermédiaire attractif et bien connecté ...	16
C. Des pôles de densité intermédiaire, aux situations socio-économiques contrastées, plus ou moins bien desservis par les transports.....	18
D. Des territoires ruraux relativement isolés et qui cumulent des vulnérabilités	19
E. Un bassin multipolarisé, à cheval sur deux départements	21
F. Le Canal Seine Nord Europe : un projet d’envergure qui impacte directement le bassin du Saint-Quentinois	21
IV. Une grande variété de publics en difficulté de mobilité	25
A. Méthode d’analyse.....	25
B. Zoom sur le Saint-Quentinois	26

a. Personnes en insertion, demandeurs d'emploi, personnes précaires : l'enjeu de l'insertion sociale et professionnelle	28
b. Scolaires, étudiants, apprentis : le public des jeunes	29
c. Personnes en situation de handicap et seniors : l'accessibilité physique et cognitive.....	31
d. D'une appréhension statutaire des publics de la mobilité solidaire à la notion d'archipel des difficultés	32

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

a. Freins d'accès à l'offre : au carrefour COM et PAMS.....	33
b. Freins psychosociaux : le besoin d'un accompagnement de bout en bout.....	34

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

A. L'offre de droit commun sur le bassin Saint-Quentinois

a. Des infrastructures de transport qui maillent le territoire	38
b. Des transports collectifs présents sur les principaux pôles	39
c. Une offre cyclable faible sur le territoire	40

B. Le parcours mobilité : l'articulation de l'offre de mobilité de droit commun et de l'offre de mobilité solidaire pour aller vers l'autonomie

C. L'offre de mobilité solidaire sur le bassin Saint-Quentinois

D. Une couverture complète du bassin par des plateformes de mobilité et des opérateurs structurants

a. Sur la Somme, une articulation entre un guichet unique des opérateurs locaux structurants .	45
b. Sur l'Aisne, un réseau de plateformes de mobilité locale	46

E. Le diagnostic mobilité : une couverture territoriale assurée par les plateformes de mobilité et opérateurs structurants locaux

F. L'accompagnement mobilité : une offre variée dont la couverture reste à nuancer

a. Une offre en continuité avec l'offre de diagnostic mobilité du territoire.....	47
b. Une densité de l'offre traduisant la présence d'accompagnements complémentaires.....	48
c. Une offre d'accompagnement manquante pour une partie du public des PAMS.....	49
d. Une offre dépendante des capacités d'accueil des structures.....	49

G. Une offre de transport solidaire hétérogène sur le bassin.....

a. Des offres à différentes échelles.....	51
b. Un manque dans l'offre pour les publics du PAMS	51
c. Des freins dans l'accès à l'offre.....	51

H. Location, achat et réparation : des manques dans l'offre

a. L'offre de location	54
------------------------------	----

b. Les offres d'achat et de réparation.....	54
I. De nombreuses aides financières individuelles, dont la lisibilité est complexe	56
VI. Les outils d'information et de coordination	58
A. Des outils d'information encore peu connus et qui peuvent entrer en concurrence	58
B. L'enjeux des lieux d'accompagnement	60
C. Un ensemble de besoins non encore satisfaits.....	61
a. Mieux coordonner les outils	61
b. Un besoin d'interconnaissance.....	61
c. Un besoin d'évaluation	62
d. Améliorer la connaissance des publics	62
e. Vers un guichet unique de l'information et de la formation mobilité ?	62
VII. Les aides financières et les modèles économiques	65
A. Des aides financières nombreuses et difficiles à lire	65
B. Les opérateurs de mobilité solidaire sur-mobilisés par la recherche permanente de financements.....	66
C. Une problématique au croisement de la question du financement et de la question des outils.....	67
VIII. L'intégration de l'urgence écologique.....	69
A. Ecologie et social : une articulation institutionnelle à entériner	69
B. Mobilité durable et inclusive : même combat ?	69
C. Dépendance à la voiture : un changement de mentalité progressif pour les bénéficiaires	70
IX. Conclusion et perspectives.....	72
A. Synthèse croisée des tableaux AFOM	72
a. Atouts	72
b. Faiblesses.....	72
c. Opportunités	73
d. Menaces	73
B. Vers le plan d'actions	74
X. Annexes.....	76
Annexe : Tableau de recensement des offres et services de mobilité solidaire au 01/12/2023...	77
Annexe : Liste des structures associées lors des mini-ateliers	81

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 Saint-Quentinois, plusieurs enjeux ressortent, dont notamment le projet de Canal Seine Nord Europe qui traversera le bassin à l'ouest, l'aspect très rural du bassin et des disparités importantes entre les Communautés d'Agglomération du Saint-Quentinois et de Chauny-Tergnier-La Fère, plutôt bien connectées aux réseaux de transport et la majorité des communes rurales isolées du territoire, qui cumulent les vulnérabilités.

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 Saint-Quentinois est élaboré de juin à décembre 2023, et son plan d'actions de janvier à avril 2024.

C. Le diagnostic de la mobilité solidaire sur le bassin Saint-Quentinois

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 septembre et octobre 2023 par collèges d'acteurs (AOM et 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. La phase de diagnostic a également été ponctuée par une **rencontre atelier**, le 17 octobre 2023 à La Fère, 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 Saint-Quentinois. 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 AFOR 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.

Quel est le contexte ?

Rappel des éléments de caractérisation du bassin Saint-Quentinois, en termes de périmètre et de contexte institutionnel et réglementaire



Quelles sont les problématiques territoriales spécifiques ?

Description des spécificités territoriales, socioéconomiques et démographiques du bassin ayant un impact sur la mobilité solidaire



Quels sont les besoins ?

Panorama des publics-cibles de la mobilité solidaire et des freins à la mobilité



Quels sont les offres et services existants ?

Description des offres de mobilité de droit commun et solidaires existantes sur le bassin, de leur articulation pour un « parcours mobilité » de bout en bout



Quels sont les outils existants ?

Etat des lieux des outils et lieux contribuant à la coordination inter-acteurs et au maillage territorial du bassin



Quels sont les principaux modèles économiques observés ?

Analyse des systèmes d'aides financières et des modèles économiques de la mobilité solidaire



Comment la transition écologique est-elle prise en compte ?

Etat d'avancement des acteurs institutionnels, opérationnels et des usagers sur la conciliation des urgences écologiques et sociales de la mobilité



Qui est ou devrait être impliqué et pourquoi ?

Cartographie d'acteurs de l'écosystème élargi de la mobilité solidaire

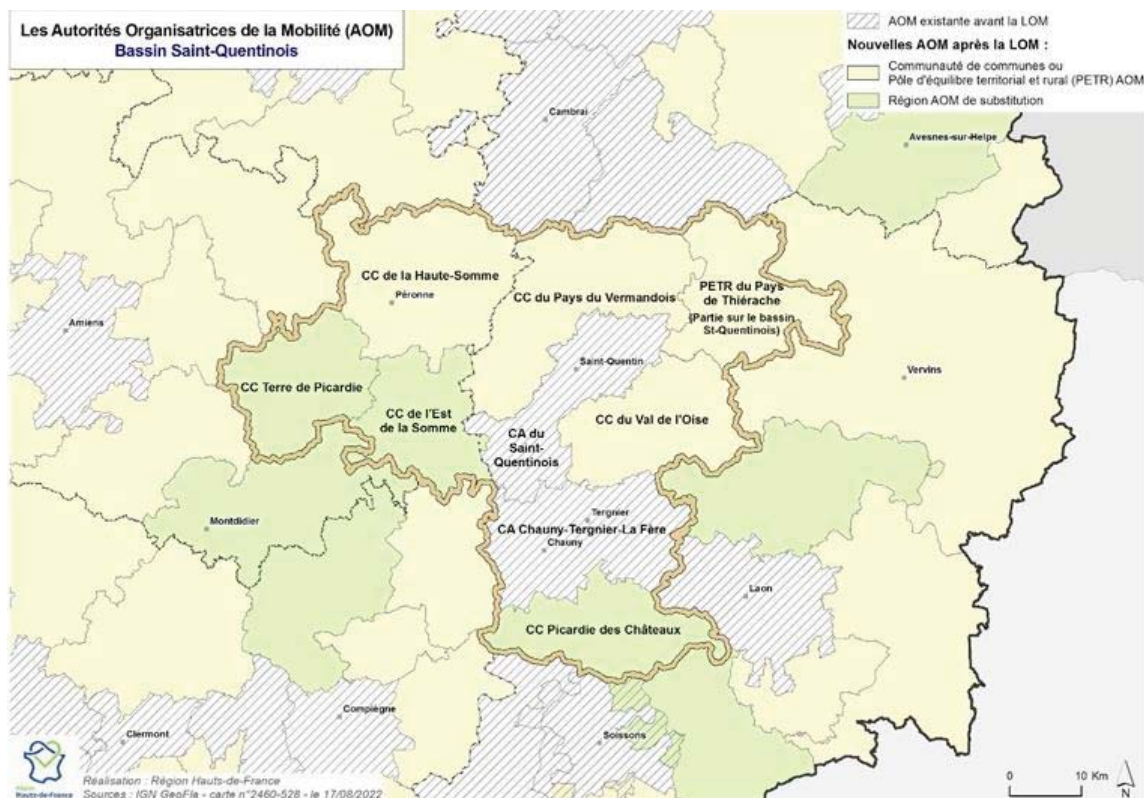
II. Éléments de caractérisation du bassin de mobilité Saint-Quentinois

A. Le périmètre du bassin Saint-Quentinois



A cheval sur les Départements de la Somme et de l'Aisne, le bassin Saint-Quentinois s'étend du nord-est de la Somme (Péronne) et du nord-ouest de l'Aisne (Bohain-en-Vermandois) en passant par **Saint-Quentin**, **Chauny-Tergnier** et en allant jusqu'à la Communauté de communes de la Picardie des Châteaux, à l'extrême sud du bassin. Le sud-ouest du bassin est à la frontière avec le département de l'Oise.

Le bassin est organisé autour de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin, principal pôle d'attractivité du territoire. Plusieurs pôles de densité intermédiaire (Chauny – Tergnier - La Fère, Péronne, Ham, Guise) constituent également des pôles de mobilité secondaire à l'échelle du bassin.



Il comprend 9 EPCI (2 communautés d'agglomération et 7 communautés de communes). La majorité sont Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) : 4 ont pris la compétence mobilité à la suite de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) en 2021 et 2 sont AOM historiques (la Communauté d'Agglomération du Saint-Quentinois et la Communauté d'Agglomération de Chauny-Tergnier-La Fère). Enfin, la Région est AOM de substitution pour les CC Terre de Picardie, Est de la Somme et Picardie des Châteaux.

Deux EPCI appartiennent à deux bassins de mobilité à la fois : la CC Terre de Picardie, qui se situe également sur le bassin Grand Amiénois-Grand Roye, et la CC Thiérache Sambre et Oise, qui appartient aussi au bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache.

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

ZOOM : L'action des départements dans l'émergence d'une offre de mobilité solidaire

Un engagement ancien pour le Département de la Somme

Depuis une dizaine d'années, le Département de la Somme **intervient sur plusieurs « familles » de dispositif de mobilité solidaire**. Son action s'étend des aides financières au financement de transports d'utilité social, en passant par l'accompagnement. Il dédie chaque année 1 million d'euro à la mobilité solidaire.

Depuis la loi LOM de 2019, le Département intègre dans sa démarche l'articulation de son action sur la mobilité solidaire avec les PAMS. Trois actions majeures, récemment mises en place, impactent directement l'offre de mobilité solidaire recensée et sa couverture territoriale :

- Le développement d'un accompagnement mobilité global comprenant un diagnostic et de l'accompagnement via l'« **appel à projets (AAP) départemental territorialisé** » sur la **thématique de l'insertion** pour une durée de 3 ans ([AAP insertion 2022-2025 fiches.pdf \(somme.fr\)](#)). 3 opérateurs locaux de mobilité sont directement financés par le Département pour intervenir sur les 5 territoires d'action sociale départementaux.
- La création de **plateformes de mobilité départementales** œuvrant en tant que **guichet unique d'orientation** sur les questions de mobilité et **coordinatrices des réseaux des acteurs locaux** de la mobilité solidaire. Deux acteurs, **Mob'In** et **Wimoov**, ont été retenus afin d'opérer ces plateformes sur les 3 bassins de mobilité situés en totalité ou partie sur le Département.
- Le développement de **transports d'utilité sociale** (TUS) sur les territoires d'action sociale départementaux, à l'exception d'Amiens Métropole et d'Abbeville intra-muros. En effet, le TUS concerne les communes rurales de moins de 12 000 habitants. 4 structures ont été financées en 2023 pour développer des TUS sur 4 territoires d'action sociale du département.

Ces services impulsés par le Département s'adressent essentiellement aux **publics-cibles départementaux**, en particulier aux bénéficiaires du RSA. Néanmoins, l'objectif est d'ouvrir ces services aux publics du PAMS, comme mentionné dans les conventions passées avec Mob'In et Wimoov, ainsi que de les ouvrir, à l'exception du TUS, aux habitants de l'Aisne dans le cadre du bassin Saint-Quentinois.

Département de l'Aisne : la mobilité solidaire au prisme de l'insertion

La mobilité fait partie des 4 grands axes de la politique du Département de l'Aisne **d'accompagnement vers l'insertion professionnelle durable des allocataires du RSA**. L'action départementale en matière de mobilité solidaire s'inscrit également dans le cadre de la **stratégie de lutte et de prévention de la pauvreté**.

A ce titre, le Département soutient, notamment, 2 types d'acteurs sur le territoire :

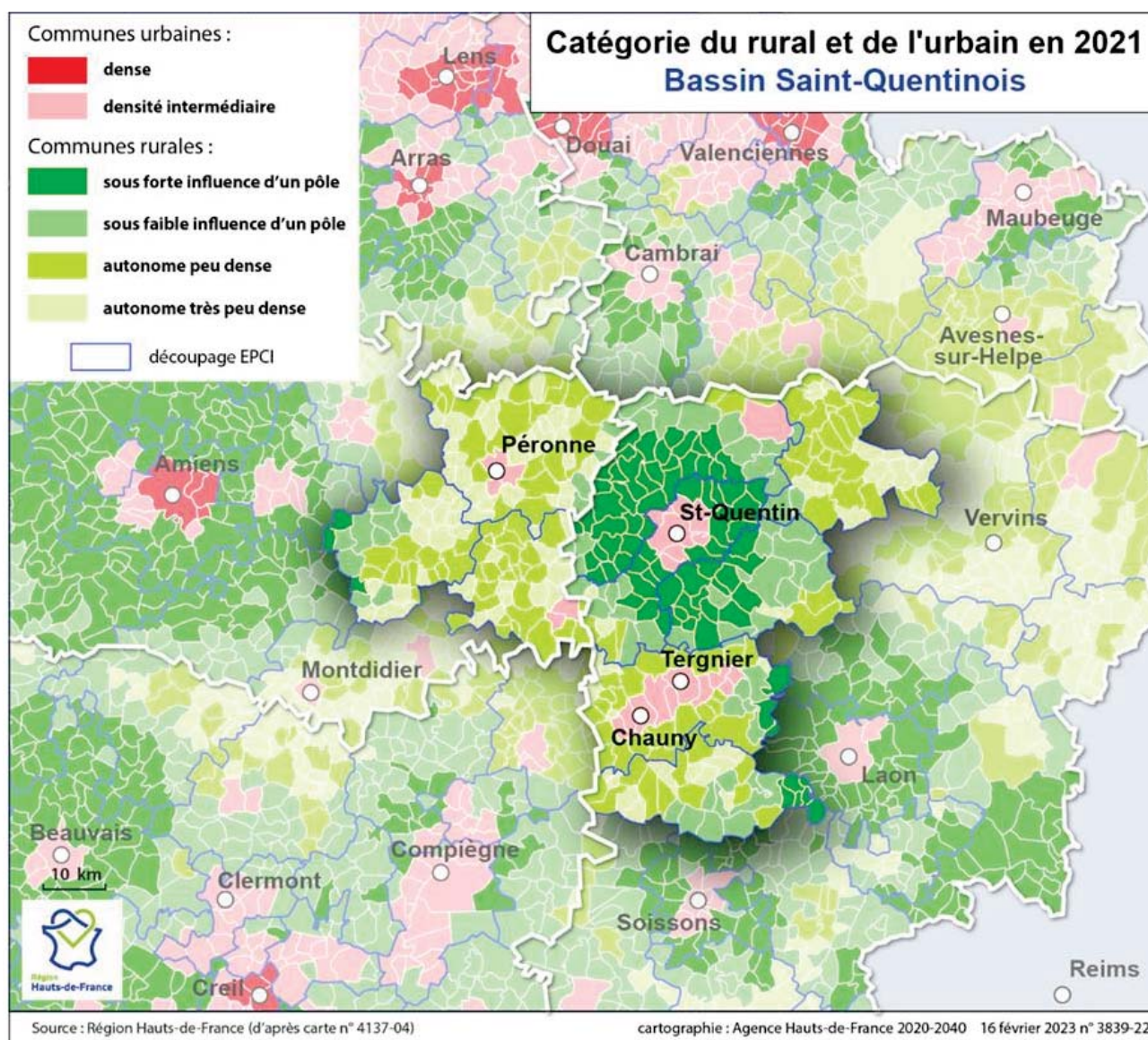
- Les **auto-écoles sociales** « Trajectoire » et « Action » pour la préparation au permis de conduire jusque fin 2024 ;
- Des **plateformes de mobilité** pour leur déploiement sur le territoire du 1^{er} mai 2022 jusque fin 2023 via un appel à projet dédié. Trois plateformes sont ainsi soutenues à l'échelle départementale.
-

Vers une articulation entre les 2 Départements

A la faveur de la dynamique des PAMS, une coordination entre les deux Départements et la mutualisation de certains services sur le bassin Saint-Quentinois pourraient être envisagés.

III. Les spécificités territoriales qui impactent la mobilité

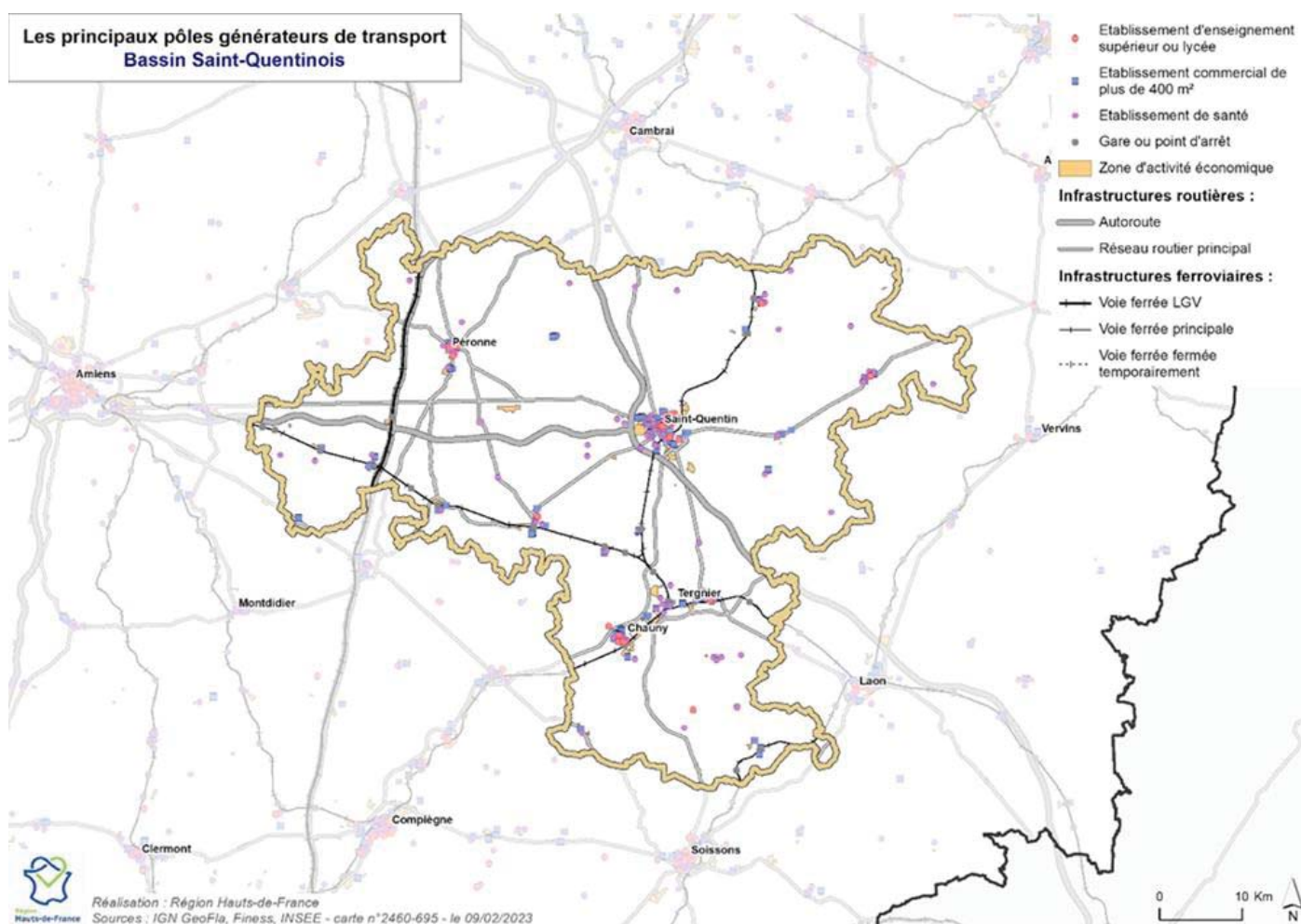
A. Un bassin peu dense, polarisé autour de Saint-Quentin



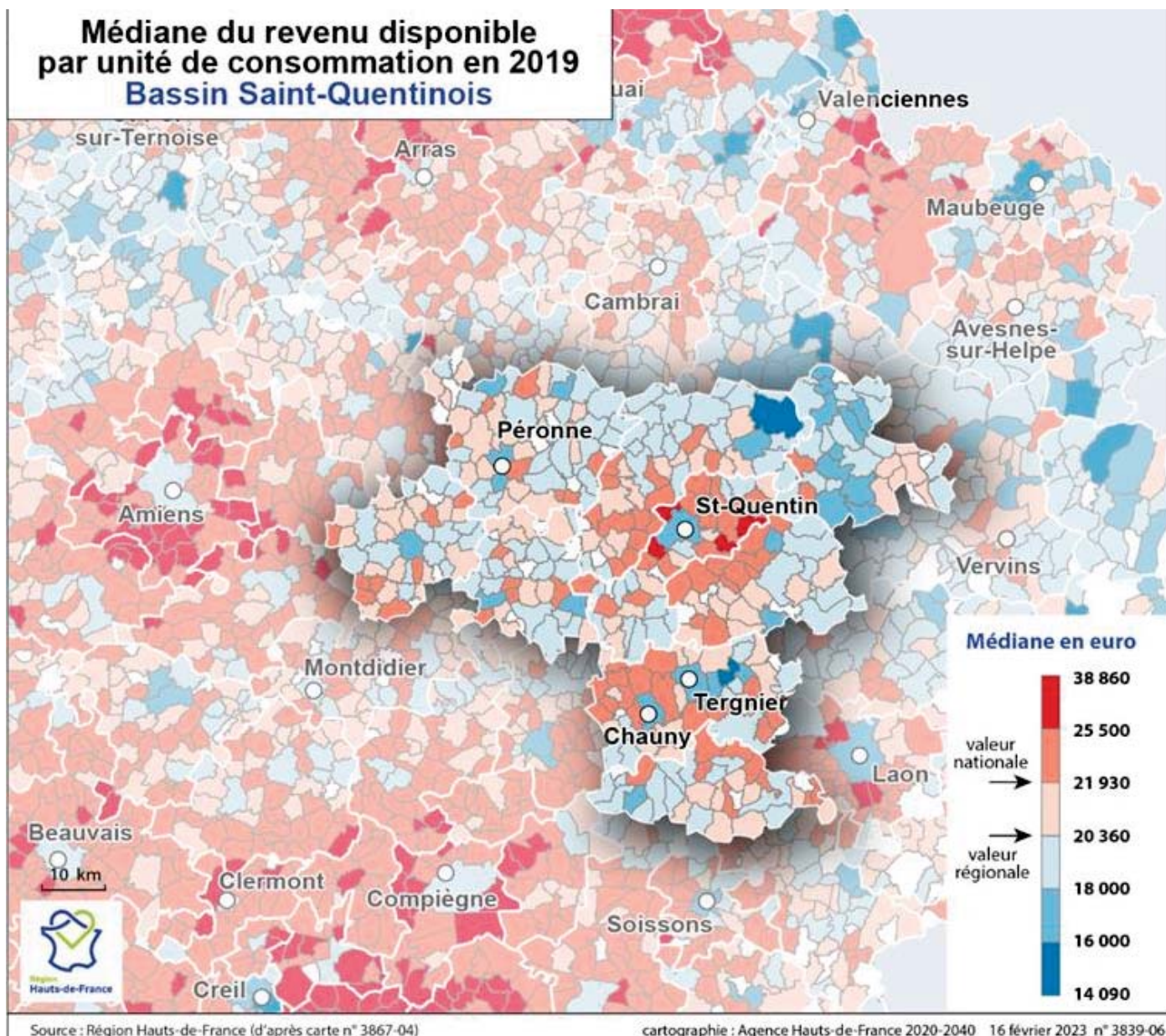
Le bassin est marqué par une ruralité importante et l'absence de communes urbaines denses. Trois pôles de densité intermédiaire se situent sur le territoire mais tous n'exercent pas la même influence et parmi ceux-ci l'agglomération de Saint-Quentin génère une grande partie des flux du bassin. Le territoire s'organise autour de bassins de vie relativement autonomes, puisque 82% des déplacements sont internes au bassin et notamment à destination de Saint-Quentin. Un grand nombre de communes du bassin sont par ailleurs des communes rurales très peu denses et peu influencées par un pôle d'attractivité.

Par conséquent, on peut catégoriser le bassin en trois grandes typologies de territoire :

- **le pôle principal qu'est l'agglomération de Saint-Quentin.** Un pôle bien connecté aux infrastructures de transport et qui concentre la majorité des activités génératrices de flux ;
- **des pôles de densité intermédiaire** (Chauny-Tergnier, Péronne, Ham, Guise) aux situations socio-économiques contrastées mais qui concentrent les services pour les zones rurales qu'ils polarisent ;
- enfin, la grande majorité du bassin comprend **des communes rurales peu denses, qui cumulent les vulnérabilités** socio-économiques, une culture de la mobilité faible et disposent d'une offre de transports très pauvre.



B. L'agglomération de Saint-Quentin, pôle intermédiaire attractif et bien connecté

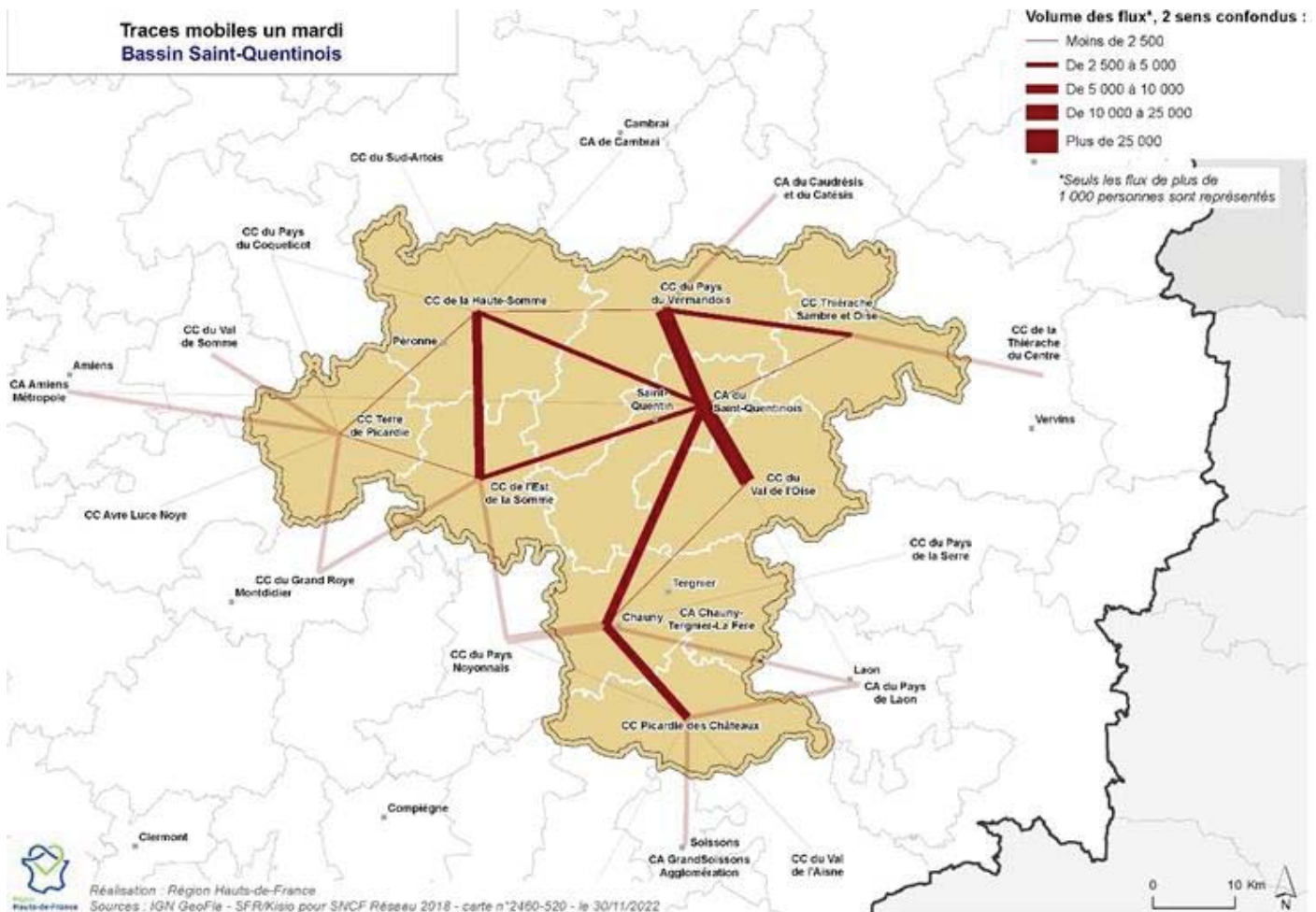


L'agglomération de Saint-Quentin est le **principal pôle d'emplois et de services du bassin Saint-Quentinois**. En effet, Saint-Quentin concentre des pôles générateurs de flux : établissements d'enseignement supérieur, établissements de santé et grandes surfaces commerciales. Il s'agit par ailleurs de l'agglomération la plus importante du territoire de l'Aisne. **L'agglomération exerce une forte influence sur les communes de sa périphérie** puisqu'au moins 30% des actifs occupés travaillent dans un pôle de l'aire saint-quentinoise.

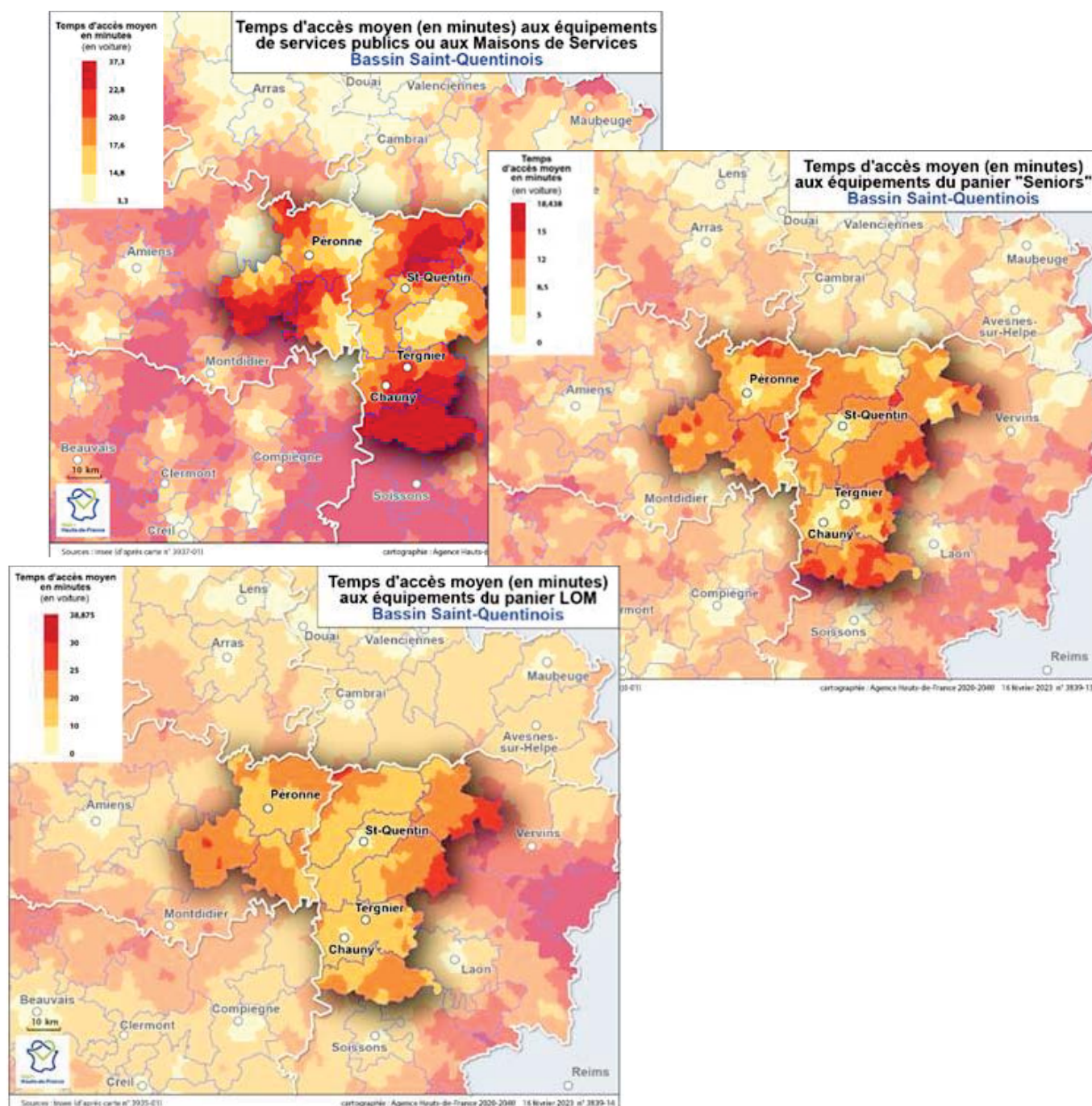
L'aire d'influence de Saint-Quentin est cependant relativement restreinte puisqu'elle se limite à la communauté d'agglomération, à une partie de la CC du Pays du Vermandois au nord et à une partie de la CC du Val de l'Oise au sud-est.

L'agglomération de Saint-Quentin est **le territoire le mieux desservi par les réseaux de transport du bassin**. On y retrouve ainsi une gare ferroviaire, des lignes de cars interurbains régionaux, un réseau de transport urbain et un service de transport à la demande (TAD).

Le territoire de l'agglomération de Saint-Quentin comprend cependant de fortes disparités entre la ville-centre, aux indicateurs socio-économiques relativement dégradés, notamment dans les Quartiers Prioritaires de la Politique de la Ville (QPV), et une partie des communes situées en première et deuxième couronne, dont les populations sont moins vulnérables.



C. Des pôles de densité intermédiaire, aux situations socio-économiques contrastées, plus ou moins bien desservis par les transports



Au sud du bassin de mobilité l'agglomération de Chauny-Tergnier-La Fère (55 000 habitants) agrège, après Saint-Quentin, de nombreux pôles générateurs de mobilité (lycées, établissements de santé, établissements commerciaux et zones d'activités industrielles). Cette agglomération cumule cependant davantage de vulnérabilités, avec un indice de développement humain (IDH-4) très en retrait par rapport à la moyenne régionale dans les centres-villes et les périphéries de Tergnier et, dans une moindre mesure, Chauny. Elle est

cependant plutôt bien desservie par les transports avec des gares ferroviaires, un réseau de transport urbain et du transport à la demande.

D'autres pôles urbains de moindre importance concentrent les services pour les zones rurales qu'ils polarisent : Péronne, Ham, Bohain-en-Vermandois et Guise. Ces pôles, aux vulnérabilités socio-économiques importantes, sont en revanche moins bien desservis par les transports que les deux communautés d'agglomération du bassin. Ainsi, Péronne et Guise n'ont pas de gare et seule Péronne dispose d'un réseau de transport urbain, gratuit.

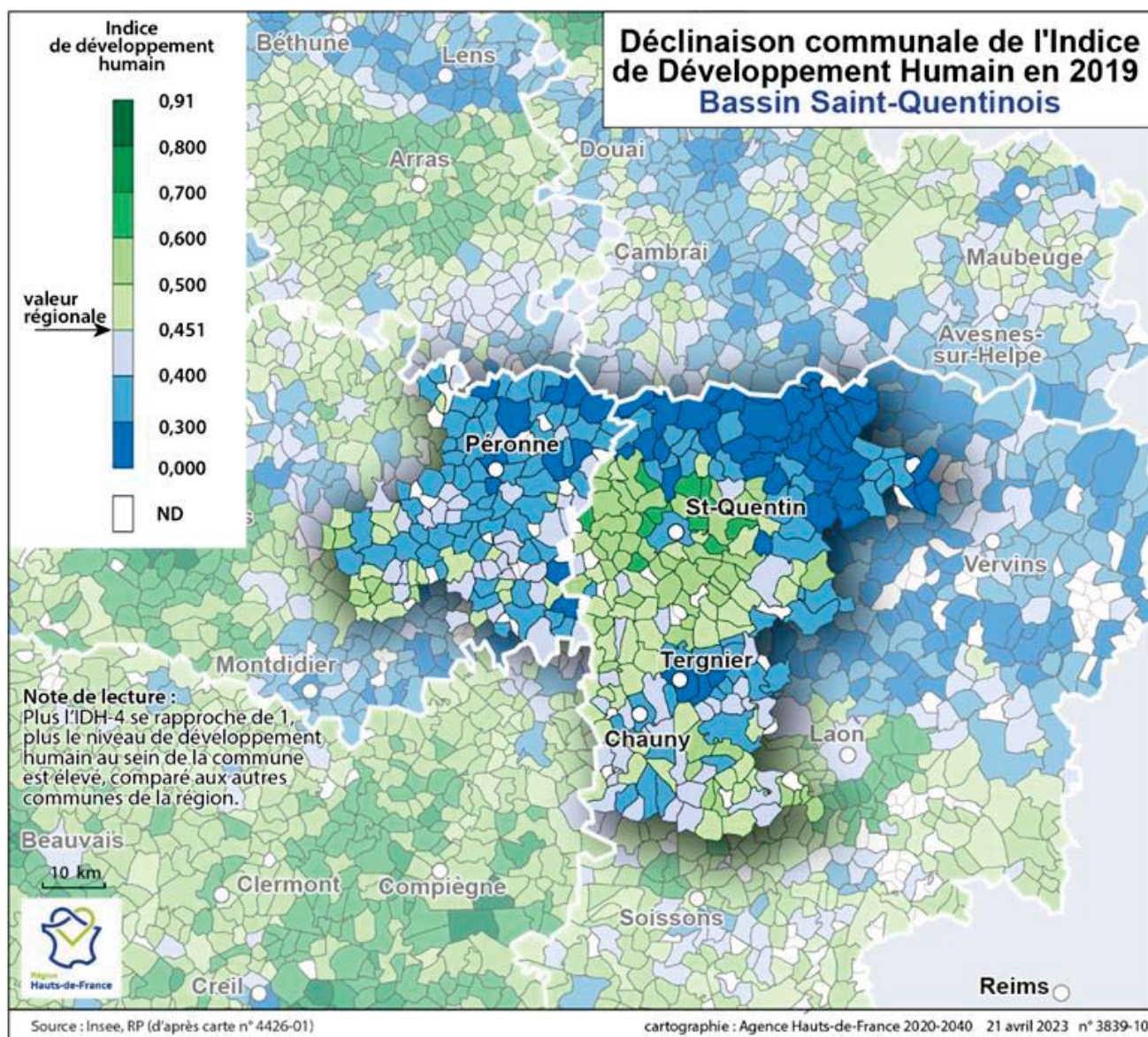
L'analyse des trois paniers d'accessibilité « services publics », « LOM » et « séniors » montrent une hétérogénéité de situations selon les besoins. Concernant les services publics de proximité, un fort contraste s'établit entre territoires, sans qu'un motif récurrent ne s'applique par typologie de territoires. Ainsi, les pôles de Péronne et Saint-Quentin sont bien desservis, ce qui n'est pas le cas de Chauny-Tergnier, et certains territoires très ruraux sont bien desservis comme la CC du Val de l'Oise contrairement à d'autres territoires ruraux comme la CC Picardie des Châteaux.

En revanche, pour les paniers « LOM » et « séniors », l'accessibilité décroît de manière linéaire en s'éloignant des pôles de Saint-Quentin, Chauny-Tergnier et Péronne.

D. Des territoires ruraux relativement isolés et qui cumulent des vulnérabilités

Les territoires ruraux représentent un tiers des habitants du bassin. Les territoires du Sud du bassin (Picardie des Châteaux), du nord de Saint-Quentin (CC du Pays du Vermandois, CC Thiérache Sambre et Oise) et de la périphérie de Péronne (CC de la Haute-Somme) sont très ruraux, peu denses et autonomes. Ils sont ainsi **isolés des pôles d'attractivité, qu'il s'agisse des pôles internes au bassin de mobilité ou extérieurs au bassin** (Amiens, Laon, Soissons, Cambrai voire l'Île-de-France). Ces territoires **cumulent des vulnérabilités** comme un taux de pauvreté important et un niveau de qualification relativement bas.

Cela se traduit par un Indice de Développement Humain faible (IDH) qui croise le PIB par habitant, l'espérance de vie à la naissance et le niveau d'éducation. A titre d'exemple, il se situe entre 0 et 0,3 sur une grande partie de la CC Thiérache Sambre et Oise alors que la moyenne régionale est à 0,451. A noter que plus l'indice est proche de 1, plus le niveau de développement humain est élevé.



Ces territoires sont **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 l'offre de mobilité extrêmement restreinte**, qu'il s'agisse de mobilité de droit commun ou d'offre de services solidaires. **Les freins psychologiques et psychosociaux** sont par ailleurs nombreux dans ces territoires et sont une barrière importante à la mobilité. Les vulnérabilités numériques et l'illectronisme s'ajoutent à ces freins.

« La ruralité nécessite un véhicule, or il y a un manque de motorisation et un manque de solutions de location et c'est économiquement très cher. Il y a des freins matériels et économiques ainsi qu'un manque d'informations sur les solutions. Ce sont des zones peu desservies où les lignes ferroviaires sont peu développées. Il y a également une difficulté d'accès aux services éloignés, à l'emploi et à la formation et cela limite les jeunes dans leurs parcours. Une personne en insertion sur deux déclare avoir renoncé à un emploi pour raison de mobilité et la moitié n'a pas de permis de conduire pour raisons économiques à l'échelle de la Thiérache.

Une responsable d'UTAS

E. Un bassin multipolarisé, à cheval sur deux départements

Si le bassin de mobilité est centré sur l'agglomération de Saint-Quentin, il s'agit surtout d'un territoire multipolarisé, avec l'influence Saint-Quentinoise au centre et au nord, et l'influence Amiénoise à l'est. Au sud, l'agglomération de Chauny-Tergnier-La Fère polarise le territoire. Cette frange sud est également sous l'influence des agglomérations voisines de Laon (préfecture du département), de Noyon et de Soissons. Concernant les flux d'échanges avec l'extérieur du bassin, on comptabilise 37 400 actifs et ces échanges se font principalement avec le Sud de l'Aisne (24%), le Grand Amiénois (23%), le Hainaut-Cambrésis-Thiérache (16%), l'Est de l'Oise (13%) et l'Ile-de-France (8%). Les influences extérieures au bassin sont donc nombreuses et s'étendent au-delà des frontières départementales voire régionales. **La coordination avec les bassins de mobilité limitrophes sera donc primordiale dans la mise en place du PAMS Saint-Quentinois.**

F. Le Canal Seine Nord Europe : un projet d'envergure qui impacte directement le bassin du Saint-Quentinois



Le Canal Seine Nord Europe reliera, fin 2028, les bassins de la Seine et de l'Oise au réseau à grand gabarit du nord de l'Europe. Long de 107 km, il se déploiera de Compiègne (Oise) à Aubencheul-au-Bac (Nord), en passant par l'est du Département de la Somme. Le Canal traversera ainsi le territoire de la Haute Somme situé sur le bassin Saint-Quentinois. La commune de Péronne accueillera, notamment, un port intérieur.

Le Canal exercera une influence notable sur les flux domicile-travail du bassin Saint-Quentinois et devrait être un grand pourvoyeur d'emplois sur le territoire dans les années à venir. On estime ainsi qu'environ 1200 emplois seront créés sur la CC Haute-Somme pendant la durée des travaux. Sur le tracé du territoire Santerre Haute Somme, le recrutement s'oriente vers Saint-Quentin et Amiens. **Le bassin Saint-Quentinois occupe ainsi une position centrale dans le projet.**

Néanmoins, plusieurs acteurs du bassin s'interrogent sur l'impact effectif du Canal et sur l'anticipation nécessaire en termes d'organisation de la mobilité liée à l'emploi sur le bassin. La zone du chantier étant relativement mal desservie par les transports, **une offre de mobilité adaptée aux horaires spécifiques d'un tel chantier devra être mise en place.** Un travail a été engagé sur la mobilité, et devrait proposer un panel de solutions pour favoriser la mobilité vers les chantiers du Canal.

« Le Canal Seine Nord, pour nos administrés c'est l'espace. Pour les jeunes, aller à Laon ou Soissons c'est déjà le bout du monde alors que le train est direct. Il faudra que le chantier soit plus concret sinon ça ne leur parlera pas. Il y a de vrais freins psychologiques et psychosociaux ».

Un représentant d'un EPCI

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 les 3 territoires concernés par le Canal, des **comités territoriaux** rassemblent l'ensemble des partenaires locaux. Chaque Comité doit aboutir sur un **contrat territorial de développement** comprenant l'ensemble des engagements des partenaires pour la réussite du chantier. La mobilité y est un sujet récurrent, avec pour enjeu central d'attirer des personnes vers des zones d'emploi peu denses et éloignées des réseaux de transport.

« Je vois beaucoup de réunions mais peu d'actions sur ce chantier. Je n'ai entendu parler de rien concernant la démarche grand chantier. Ce sont essentiellement des gens qualifiés qui sont demandés pour le moment sur le chantier ».

Un employeur du bassin

« Même si Saint-Quentin est très bien desservi, il n'y a aucune solution en dehors des limites territoriales pour atteindre les chantiers du Canal, que ce soit le train ou le car. On a déjà soulevé les difficultés d'accession au chantier, avec possiblement des navettes, du covoiturage, peut-être que la solution pourrait venir des employeurs.

Un représentant d'un EPCI

Spécificités territoriales : synthèse

ATOUTS

Dynamisme socioéconomique de l'agglomération de Saint-Quentin

Proximité du Canal Seine Nord Europe et existence de la « **Démarche Grand Chantier** »

FAIBLESSES

Polarisation de l'organisation territoriale autour de l'agglomération de Saint-Quentin

Présence de nombreuses communes très peu denses et isolées, mal connectées aux réseaux de transport

Vulnérabilités socioéconomiques autant dans l'urbain que dans le rural

Très forte dépendance à la voiture liée à une moindre présence des transports en commun dans la périphérie urbaine et rurale

OPPORTUNITES

Engagement des deux départements sur le sujet de la mobilité et début de coordination entre eux

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

RISQUES

Vieillesse de la population

Accroissement des fractures au sein d'un territoire à deux vitesses entre les deux principales agglomérations et les territoires ruraux isolés qui composent la majorité du bassin

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 le Saint-Quentinois

Le bassin Saint-Quentinois comporte **280 000 habitants**, ce qui constitue **près de 4,5% de la population régionale**. Il s'agit de l'un des bassins de mobilité les moins peuplés de la région.

En additionnant artificiellement toutes les catégories recensées, on atteint un ordre de grandeur d'environ quatre cinquièmes de la population du bassin potentiellement concerné 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 **remettre en cause la représentation des publics de la mobilité solidaire comme d'une « minorité à inclure »**.

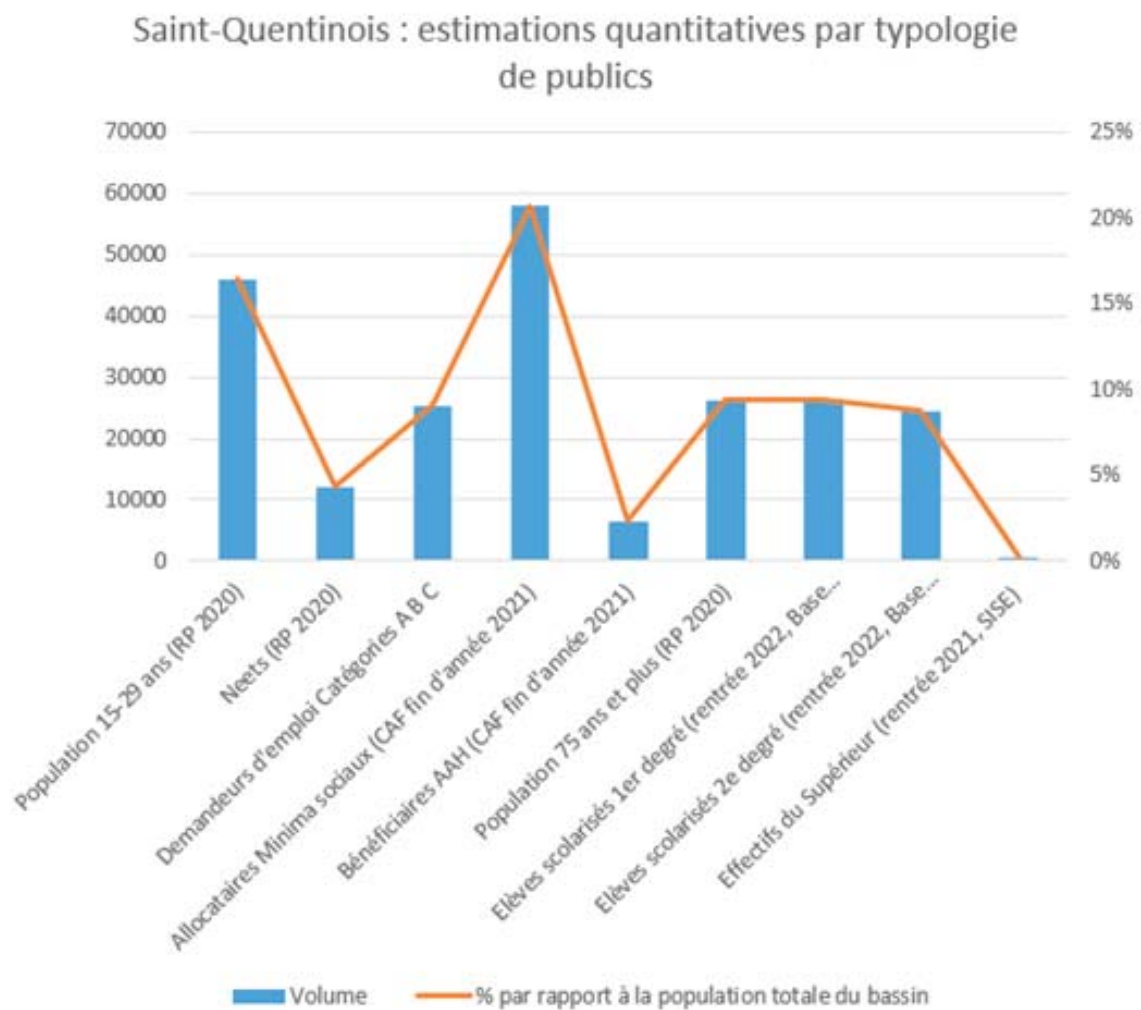
Si l'on zoome sur chaque catégorie de publics :

- Les **allocataires des minima sociaux** (près de 58 000) représentent **plus d'un cinquième** de la population totale du bassin
- Les **15-29 ans** (plus de 45 000 personnes) représentent **un peu plus de 15%** de la population totale du bassin, dont :
 - Les **élèves du 2^e degré** (près de 25 000), soit quasiment **un dixième** de la population totale du bassin
 - Les **NEETS** (plus de 12 000), soit **4%** de la population totale du bassin

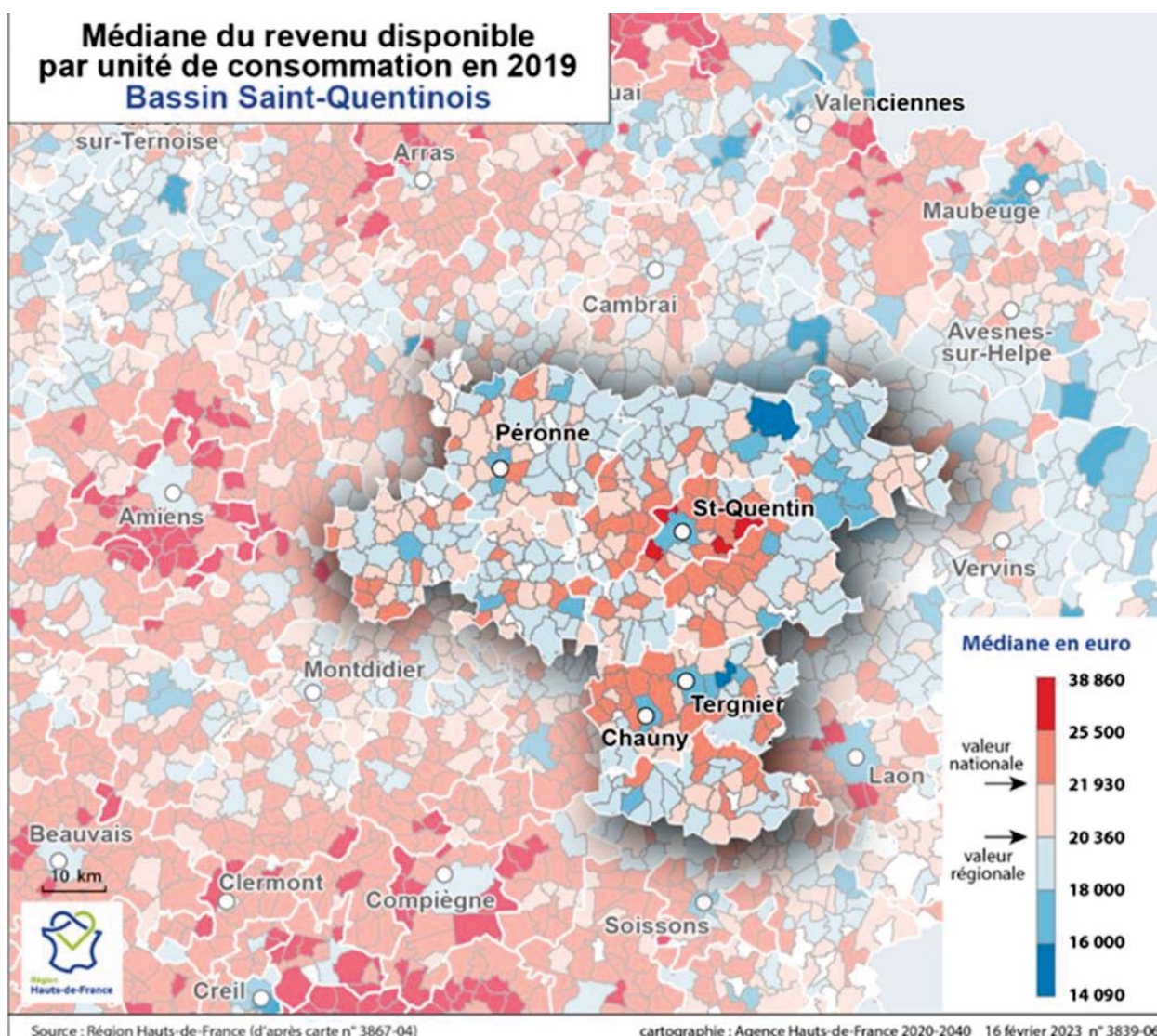
A noter cependant que les **effectifs du supérieur sont extrêmement faibles et représentent 0,2% de la population** (près de 600 personnes).

- Les **élèves du 1^{er} degré** (plus de 26 000) représentent quasiment **un dixième** de la population totale du bassin
- Les **demandeurs d'emploi** de catégorie A, B, C de la zone d'emploi de Saint-Quentin représentent près de 25 000 personnes, soit **9%** de la population totale du bassin
- Les **75 ans et plus** représentent plus de 26 000 personnes, soit **9%** de la population totale du bassin. Les projections à 2040 prévoient une augmentation de cette population de plus de 50%.
- Les **bénéficiaires des AAH** représentent près de 6 500 personnes, soit **2%** de la population totale du bassin.

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 438 000 déplacements quotidiens, parmi lesquels 76 300 actifs résidant dans le bassin. 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 2019⁴. 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.

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

³ INSEE

⁴ Rapport de la Cour des Comptes sur la mobilité pour l'accès à l'emploi en Hauts-de-France, 2021

(aides à domicile). Les niveaux de revenus sont inférieurs à la moyenne régionale sur le nord du bassin, au sud de Péronne et dans les principaux pôles du territoire (Saint-Quentin, Tergnier, Chauny, Péronne). En lien avec la faiblesse des niveaux de vie sur ces territoires, la part des revenus redistribués (allocations chômage, prestations et minimaux sociaux) y est très souvent plus élevée qu'en moyenne régionale. Conséquence de ces revenus plus faibles, **la pauvreté est relativement plus présente sur ce bassin, près d'un habitant sur 5 vivant sous le seuil de pauvreté.**

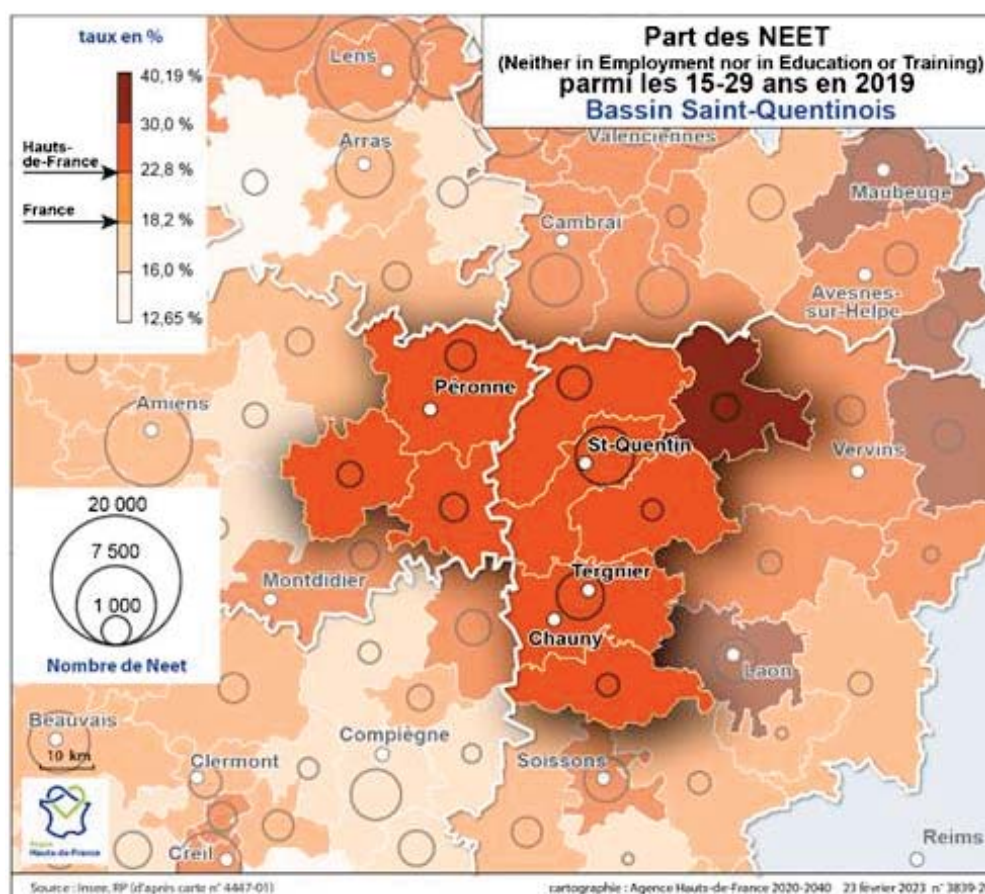
« Sur la ruralité, il y a autant de freins comportementaux que de freins liés au manque d'offres. Il y a une gare importante à Ham mais moins les gens ont un IDH élevé et des diplômes, moins ils vont avoir accès à la gare. Plus la personne est précaire et moins elle sort de son territoire ».

Un représentant d'un EPCI

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. Ce public a l'avantage d'une **capacité d'adaptabilité et d'acquisition de nouvelles compétences précieuses pour l'apprentissage de la mobilité**. Toutefois, les jeunes du bassin du Saint-Quentinois sont confrontés à un **faible niveau de formation** et à un taux relativement important de **déscolarisation**.

Qu'ils soient scolaires, étudiants ou apprentis, la difficulté à accéder à une formation ou à un emploi cache des freins psycho-sociaux liés à la mobilité : **une culture de la mobilité particulièrement faible**, renforcée par un accès à la voiture de plus en plus tardif.



L'éloignement de l'emploi pour les jeunes (15-29 ans) est un véritable enjeu sur ce bassin : 27,4 % des jeunes de 15 à 29 ans ne sont ni en emploi ni en formation (NEETs⁵) contre 22,8 % en moyenne régionale pour l'année 2019. Ces jeunes éloignés du marché du travail sont présents sur tout le territoire du bassin, dans des proportions plus importantes que la moyenne régionale, mais particulièrement nombreux sur la CC Thiérache Sambre et Oise, où plus de 30% des jeunes sont des NEETs.

L'offre de transport très faible dans les territoires ruraux du bassin, qui constituent la grande majorité de ce bassin, impacte directement les étudiants et les apprentis en termes de choix de cursus ou d'apprentissage et de suivi concret du cursus dans lequel ils sont engagés.

« Dans le rural c'est compliqué. Il y a peu de TER et quand ils existent-ils ne sont pas réguliers. Il y a par exemple le cas d'un jeune apprenti qui n'a pas pu aller dans son entreprise faute de TER. Il y a des entreprises qui acceptent des personnes venant de zones rurales en stage mais il n'y a ensuite pas de recrutement car il y a peu de desserte de transport sur les territoires ruraux et l'arrivée de l'employé est jugée incertaine. »

« A l'Est du département de la Somme, le choix de scolarité est assez restreint. »

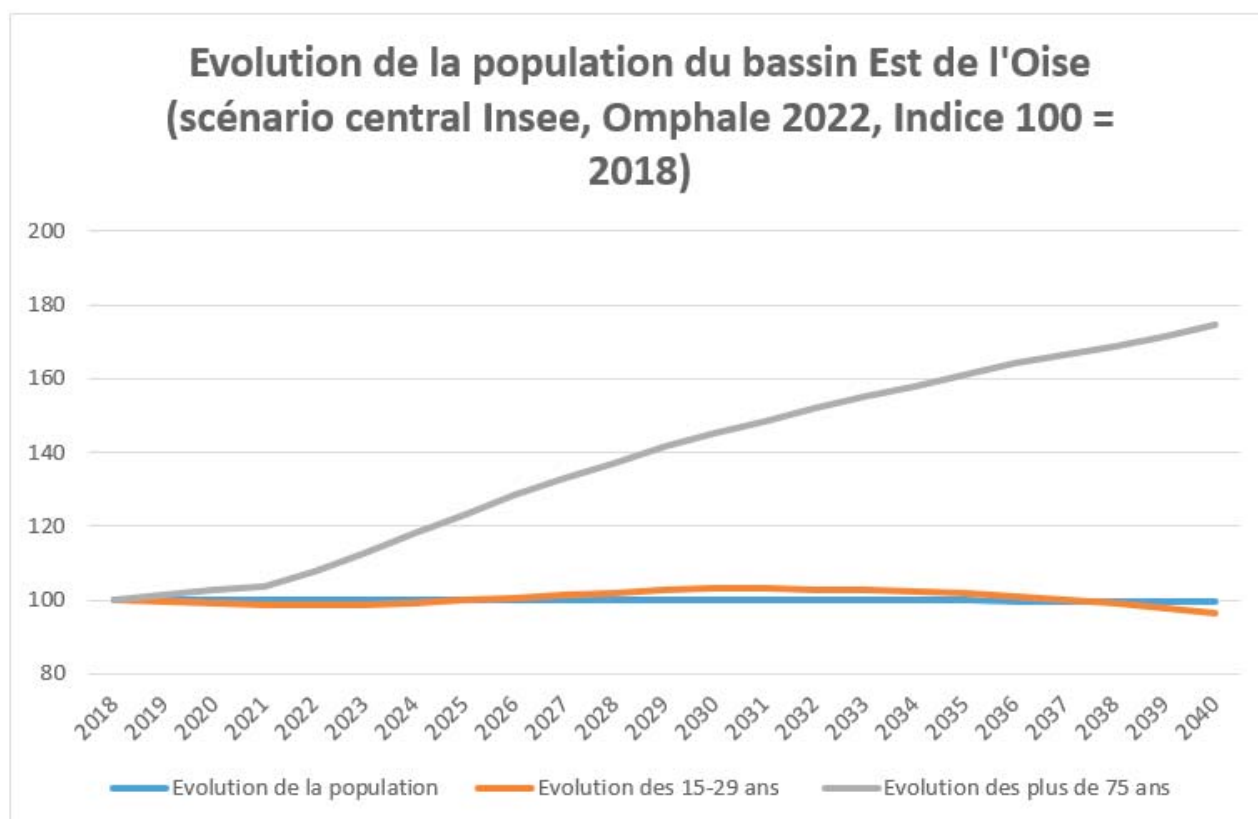
Propos recueillis auprès de représentants d'un centre de formation et d'un Département

⁵ NEET: Neither in Employment nor in Education or Training

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'utilisateurs 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, ils sont limités aux situations d'invalidité les plus fortes, pour des raisons capacitaires essentiellement. Il est alors primordial de combler le fossé entre une offre adaptée mais à petite échelle et l'offre de droit commun, en affirmant l'idée que les améliorations opérées pour les PMR et PSH, profitent, par extension, à l'ensemble des usagers. **Parmi les besoins de ces publics, celui de l'accès à l'emploi est primordial.**

Concernant les personnes âgées, le bassin Saint-Quentinois connaît un **fort vieillissement** de sa population ; d'ici 2040, la part des 75 ans et plus pourrait augmenter de plus de 50% d'ici 2040. Parallèlement, le nombre de 15-29 ans pourrait diminuer de 15 % sur le même horizon. **L'accroissement en volume des besoins spécifiques des personnes âgées concomitamment avec la diminution de leur mobilité constitue un enjeu fort pour le bassin.**



Ces personnes, et en particulier les femmes, sont confrontées à la **déprise automobile** et à la **perte d'autonomie**, avec un double sujet d'**isolement social** et de **risque d'abandon des soins**. L'accès et la **maîtrise du numérique** est également un sujet prégnant pour l'autonomie et la mobilité de ce public. L'enjeu, 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.

« L'Aisne a de nombreuses personnes âgées qu'il ne faut pas oublier ».

« A Saint-Quentin, il existe des transports bénévoles pour les seniors, c'est une ville « amie des aînés ».

« Il manque des offres pour le public senior. Le garage solidaire doit par exemple s'ouvrir à ce public ».

Propos recueillis auprès d'un opérateur de mobilité, d'un représentant de département et d'une responsable d'UTAS

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 usagers. 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, qui constituent cependant la majorité des territoires du bassin. L'absence de gares dans certaines villes importantes à l'échelle du bassin, comme Péronne ou Guise et l'absence de transports interurbains reliant les différents pôles est également désignée comme un des principaux problèmes du territoire. En présence d'une gare, l'inadéquation entre le besoin et les horaires ou itinéraires est un frein majeur.

Les freins liés à la **disponibilité de l'offre de transport collectif** 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 Eppeville et souhaitant se déplacer à l'hôpital de Saint-Quentin pour une consultation, étudié dans le cadre de l'atelier organisé le 17 octobre 2023 à La Fère, a montré le peu d'offres de transports disponibles sur le territoire et la multiplication des modes de transports à mobiliser, pour un trajet d'une distance relativement courte (une vingtaine de kilomètres). 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.

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.

« Même certaines solutions d'achat aidées sont trop onéreuses. Il y a une empreinte carte bleue de 500 € pour l'achat du véhicule et c'est beaucoup trop pour beaucoup de personnes ».

Un employeur du bassin

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**, laquelle articulent 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 est généralement restreint par la proximité géographique : un des leviers est la prise en charge financière de l'hébergement dans l'internat de la structure de formation, mais cela se heurte également à un frein psychologique. Les territoires qui présentent **une sédentarité plus marquée** sont généralement ceux qui cumulent des vulnérabilités : éloignement des lieux d'emplois et/ou inadéquation entre qualification des emplois et qualification des actifs, niveaux de formation faibles, territoires dont l'emploi recule...

On retrouve dans ce cas de figure les territoires ruraux du bassin mais également les Quartiers Prioritaires de la Politique de la Ville des principaux pôles urbains du bassin (Saint-Quentin et Chauny-Tergnier notamment).

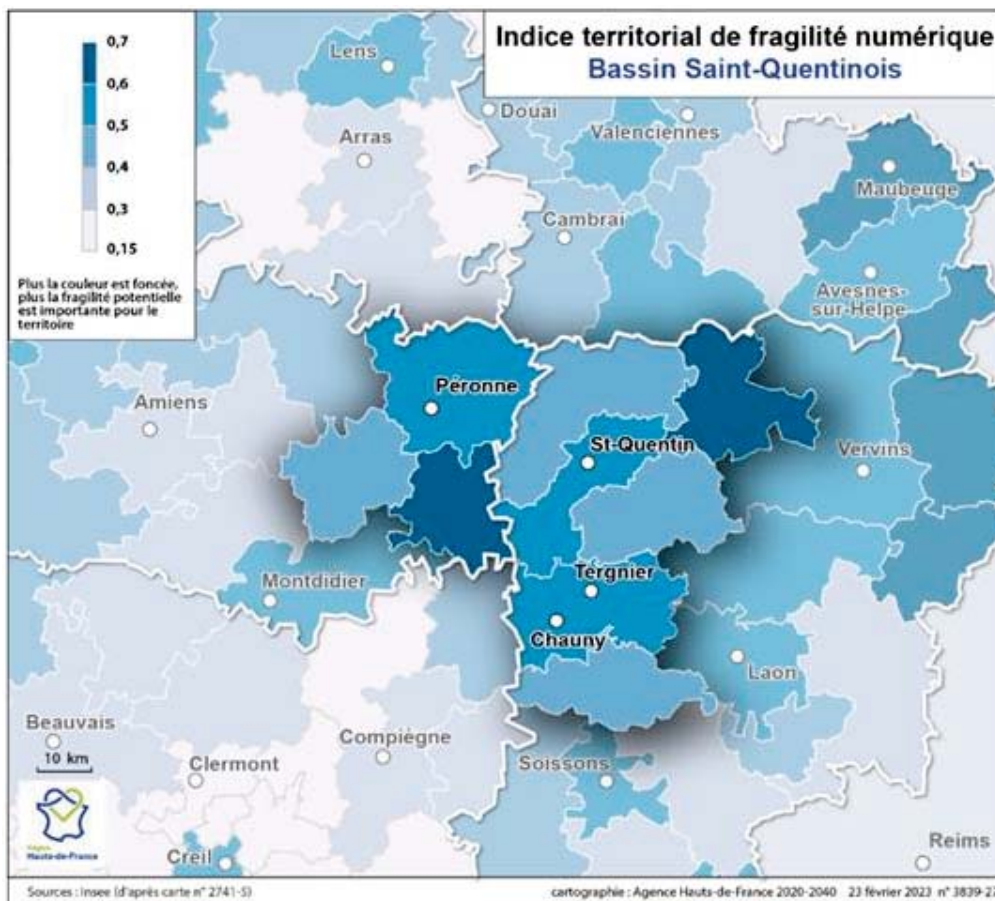
La mobilité des personnes vulnérables pose par ailleurs la question des **compétences** et de **rapport psychologique à l'échec**. Ce frein est particulièrement prégnant pour les jeunes qui rencontrent des difficultés à passer le code et le permis ; mais il concerne également les personnes âgées confrontées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

« Le vrai travail à faire est au niveau des jeunes pour les forcer à passer les portes d'une gare, sortir de chez eux. »

« On fait un gros travail avec les jeunes et les adultes sur les freins psychosociaux. On avait par exemple le cas d'une personne qui a le permis mais qui avait peur de conduire ».

Propos recueillis auprès d'une AOM du bassin et d'un opérateur de mobilité solidaire

Le sujet de l'**illectronisme**, avec la grande diversité de situation qu'il recouvre (non-possession, non-maîtrise, mauvais état des outils numériques) 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 du Saint-Quentinois est particulièrement touché par cette problématique de l'illectronisme, et notamment les CC Thiérache Sambre Oise et Est de la Somme. Cette fragilité numérique sur tout le 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.)

L'illettrisme s'ajoute à ces freins psychosociaux. Il est particulièrement important dans l'Aisne où 13% de la population axonaise est en situation d'illettrisme contre 11% pour les Hauts-de-France et 7% au niveau national. Les jeunes de moins de 16 ans en difficulté de lecture sont particulièrement nombreux, puisqu'ils représentent environ 17% de la population dans l'Aisne contre 11,5% en France en 2019⁶.

Enfin, l'accès à une offre de mobilité, individuelle ou collective, si elle repose avant tout sur des facteurs objectifs, dépend également de **représentations sociales liées aux différents modes et à leur coût**. Globalement, ces représentations ont tendance à renforcer la dépendance à la voiture individuelle perçue comme un idéal à atteindre.

« L'accès au permis est compliqué. Il faut aussi un accompagnement sur les compétences clés. Pour les personnes en situation d'illettrisme, on organise des sessions pour décoder le code de la route dont le langage est complexe ».

Un acteur de l'insertion et de la formation

⁶ Données extraites du Plan départemental de lutte contre l'illettrisme et l'illectronisme dans l'Aisne, mars 2021

Une grande variété de publics : synthèse

ATOUTS

Public jeune en capacité d'adapter leurs pratiques de mobilité et d'acquérir de nouvelles compétences mobilité

FAIBLESSES

Difficultés de mobilité liées à **l'emploi** : fort taux de chômage et d'offres d'emploi non pourvues ; métiers induisant une mobilité contrainte (horaires décalés dans l'industrie, aides à domicile)

Faible niveau de formation chez les jeunes

Cumul de vulnérabilités pour les **personnes précaires et isolées en milieu rural**, nombreuses dans le bassin

Une **faible culture de la mobilité emploi / études**, en particulier dans des territoires à forte sédentarité

OPPORTUNITES

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

Taux de chômage au plus bas depuis ces 10 dernières années

RISQUES

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

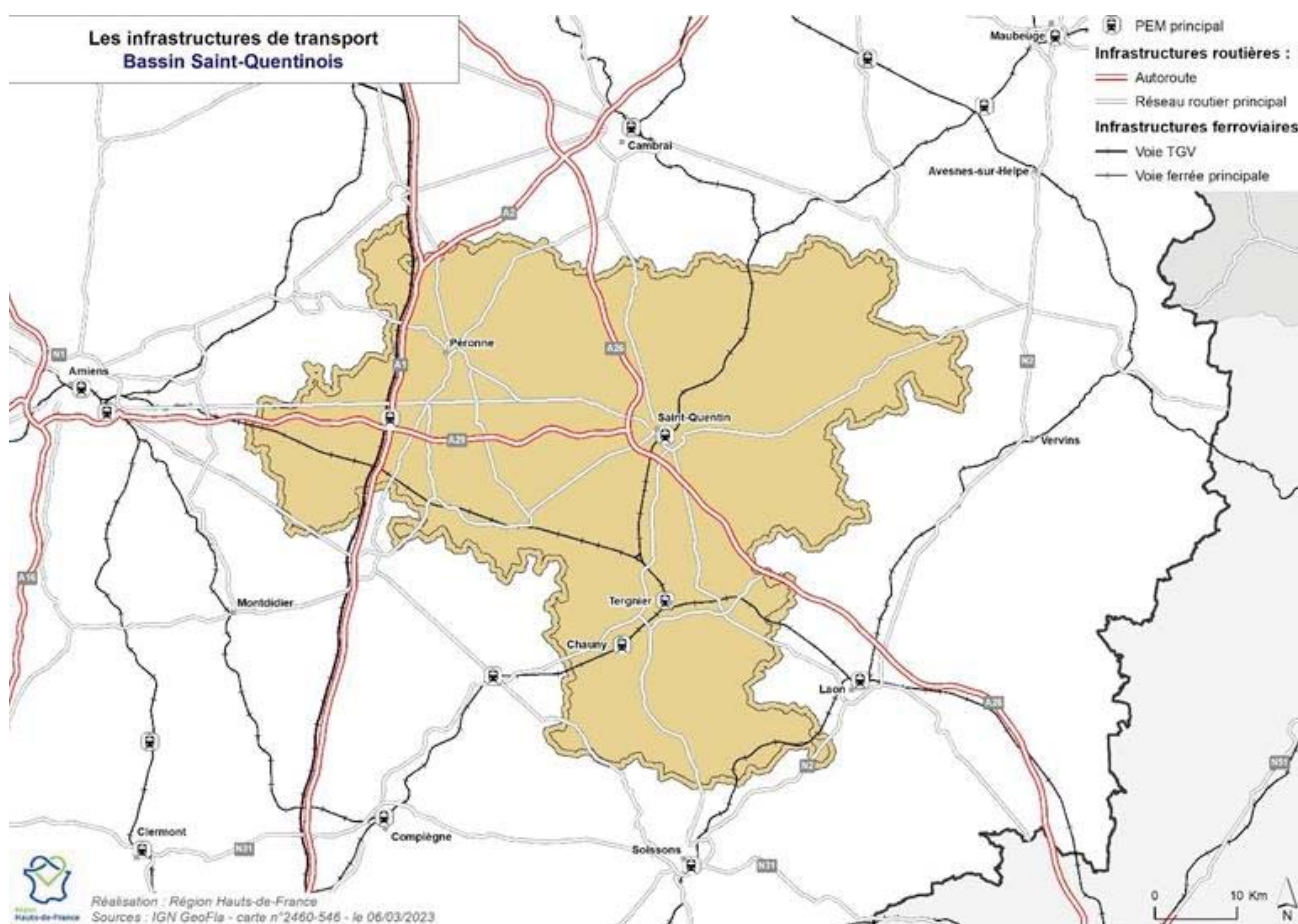
PMR / PSH et seniors : difficulté à prendre en compte des **handicaps invisibles**

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

A. L'offre de droit commun sur le bassin Saint-Quentinois

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 qui maillent le territoire



Le bassin Saint-Quentinois présente une offre ferroviaire moins importante qu'à l'échelle régionale. Néanmoins, le bassin a la spécificité d'être desservi par une ligne grande vitesse en gare de TGV Haute-Picardie située à Ablaincourt-Pressoir, à l'ouest du bassin. La desserte de cette gare a, cependant, diminué significativement depuis 10 ans et n'est pas vraiment adaptée aux trajets du quotidien. 3 autres voies ferrées traversent le bassin et convergent vers Tergnier.

Le bassin bénéficie également d'un maillage routier conséquent, composé en particulier de plusieurs autoroutes (l'A1, l'A26 et l'A29) et d'un réseau assez dense de routes nationales et départementales. Toutefois, la zone nord-est du bassin, autour de Bohain-en-Vermandois, apparaît comme moins maillée.

Les principaux nœuds de communication du bassin se situent à Ablaincourt-Pressoir, Saint-Quentin, Chauny et Tergnier. Ce réseau structurant est organisé vers les principaux pôles du bassin et les zones d'influence située à l'extérieur comme Amiens, Laon ou Soissons.

b. Des transports collectifs présents sur les principaux pôles

Sur le bassin Saint-Quentinois, 3 AOM organisent un service de transports collectifs urbains : les CA du Saint-Quentinois et de Chauny-Tergnier-La Fère, ainsi que la CC de la Haute Somme. Le réseau de la CC de la Haute Somme a la particularité de ne desservir que la commune de Péronne et d'être gratuit. Les réseaux des deux CA sont complétés par un service de transport à la demande.

Par ailleurs, une partie de la CC du Pays du Vermandois est couverte par un transport à la demande (TAD) zonal de la Régie régionale des transports de l'Aisne (RTA), qui gère les lignes interurbaines de la Région. Un TAD a été expérimenté sur le PETR du Pays de Thiérache mais a été interrompu faute de fréquentation suffisante par rapport au coût de service.

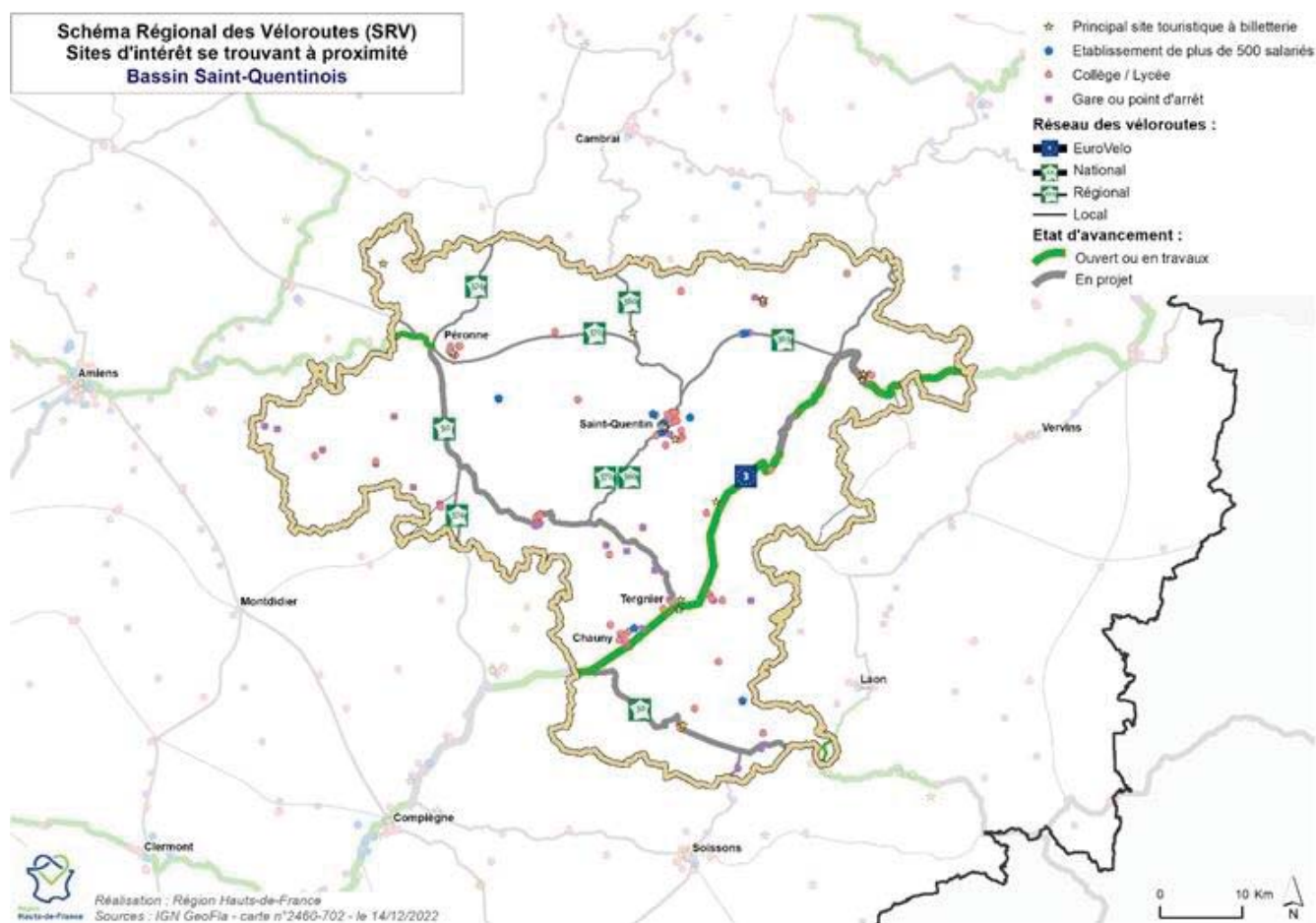
L'offre de la RTA permet de compléter le maillage territorial en transports collectifs.

Néanmoins, ce maillage ne permet pas actuellement de couvrir les besoins de l'ensemble du territoire, en particulier dans les zones rurales, où la dépendance à la voiture est forte, faute de moyens alternatifs de déplacement.

« Sur le secteur sud du bassin, on nous demande de travailler sur des parcours emploi mais le frein mobilité préexiste parce qu'on n'a pas beaucoup de solutions à donner sur ce territoire. On a l'impression d'être en autarcie ».

Un acteur de l'insertion du bassin

c. Une offre cyclable faible sur le territoire



Par ailleurs, la CA du Saint-Quentinois propose des vélos en location longue et courte durée. La CA de Chauny-Tergnier-La Fère devrait initier prochainement une offre de vélo à assistance électrique en location longue durée.

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.

B. Le parcours mobilité : l'articulation de l'offre de mobilité de droit commun et de l'offre de mobilité solidaire pour aller vers l'autonomie

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 (TUS) 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 Saint-Quentinois 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 Saint-Quentinois

Sur le bassin Saint-Quentinois, 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 demi-journée atelier). Cette offre recensée 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.

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.

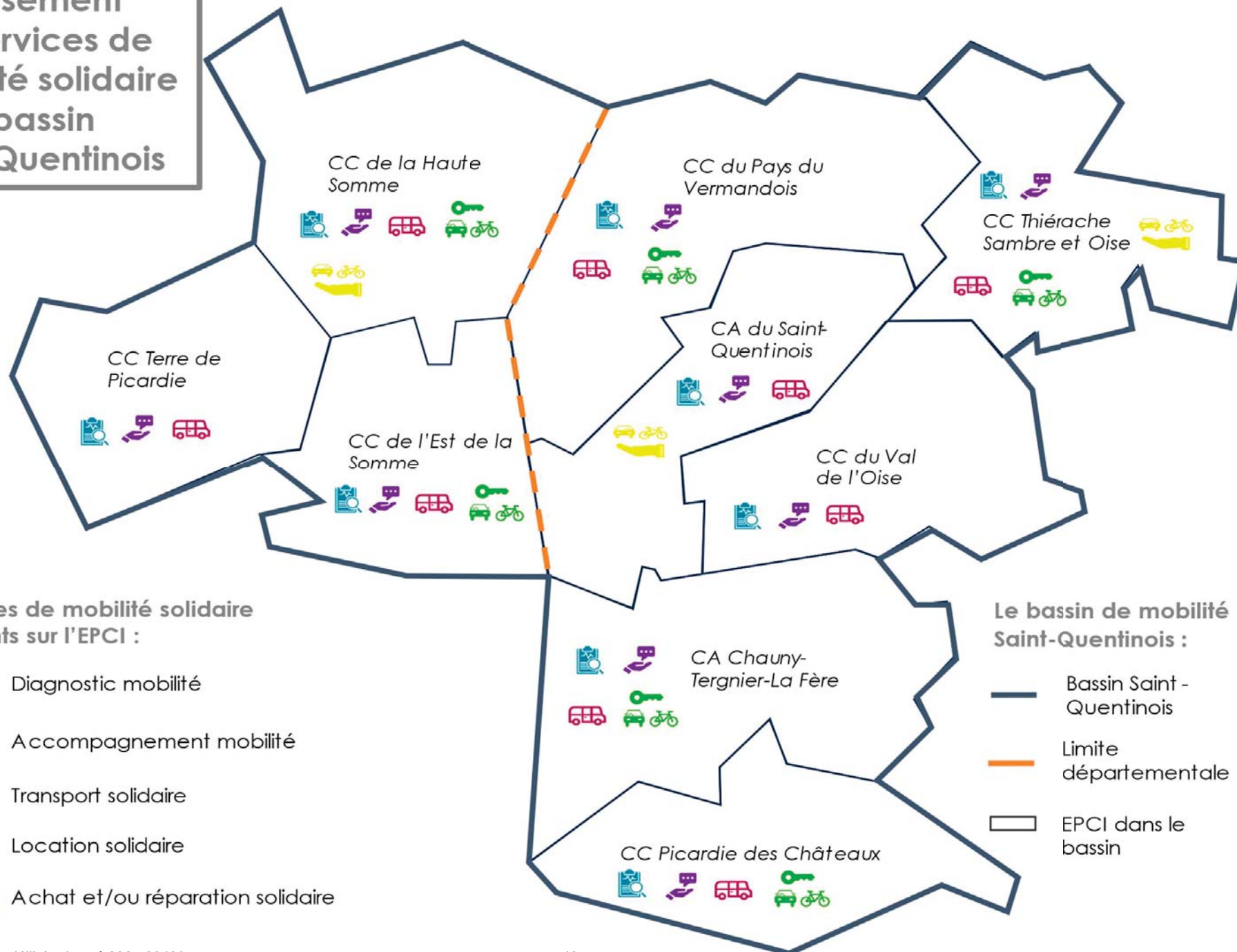
Une analyse par familles de services permet d'affiner cette vision d'ensemble. Sa première sous-partie est dédiée aux plateformes de mobilité qui jouent un rôle central dans le parcours de mobilité et dans l'articulation de l'offre de mobilité solidaire sur un territoire, comme indiqué dans le zoom ci-dessous.

ZOOM : Les plateformes de mobilité, un outil au service de la mobilité solidaire

Les plateformes de mobilité 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.

Recensement des services de mobilité solidaire sur le bassin Saint-Quentinois



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



Séniors



Personnes en situation de handicap



Bénéficiaires des minima-sociaux



Travailleurs précaires et demandeurs d'emploi



Tout public

Service de mobilité solidaire	EPCI								
	CC de la Haute-Somme	CC Terre de Picardie	CC de l'Est de la Somme	CC du Pays du Vermandois	CA du Saint-Quentinois	CC Thiérache Sambre et Oise	CC du Val de l'Oise	CA Chauny-Tergnier-La Fère	CC Picardie des Châteaux
Diagnostic mobilité	   								
Accompagnement mobilité	  								
Transport solidaire	    	   	    	      	     	      			
Location solidaire	   			   		 			
Achat et/ou réparation solidaire									

Annexe à la délibération n° 2025.00409

44

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission

11722754

- Envoi Préfecture le 25/03/2025

- Retour Préfecture le 25/03/2025

D. Une couverture complète du bassin par des plateformes de mobilité et des opérateurs structurants

La totalité du bassin est couverte par des plateformes de mobilité et des opérateurs structurants. L'organisation territoriale de ces acteurs diffère entre la partie samarienne et axonaise du bassin.

a. Sur la Somme, une articulation entre un guichet unique des opérateurs locaux structurants

La partie samarienne du bassin a la particularité d'être organisée autour de deux échelles d'action, départementale et locale.

Lancée en 2023, la plateforme départementale, sous maîtrise d'ouvrage du Département de la Somme, est opérée par **Mob'In** sur la partie Est de la Somme/Saint-Quentinoise. La plateforme intervient comme un **guichet unique d'information et d'orientation** pour les habitants du bassin, notamment via un numéro vert. Pour cela, elle **recense les offres de droit commun et de mobilité solidaire**. Deux conseillers mobilité, financés par le Département de la Somme, travaillent au sein de la plateforme.

En parallèle, des opérateurs locaux de mobilité solidaire proposent un accompagnement global vers la mobilité et mettent en place un spectre large de services, ce qui en fait des opérateurs locaux structurants en matière de mobilité solidaire sur le bassin. Il s'agit, pour l'Est de la Somme, de **l'Association Saint-Jean, l'Association Promotion Formation Emploi (APFE)** et **Coach Carrière**.

Bien qu'elle ne propose pas de services au-delà du diagnostic et de l'accompagnement, Coach Carrière est ici recensée comme un opérateur structurant car elle fait partie du dispositif d'accompagnement financé par le Département et redirige les publics accueillis vers des opérateurs dont les offres sont complémentaires. A noter que l'APFE travaille en consortium avec Coach Carrière dans le cadre du dispositif « Vers ma route » sur les CC Terre de Picardie et de l'Est de la Somme.

Les dispositifs de mobilité solidaire impulsés par le Département, à l'exception du transport d'utilité sociale, sont ouverts au public axonais du bassin de mobilité. La plateforme a ainsi été référencée comme pouvant accueillir et orienter l'ensemble des publics du bassin Saint-Quentinoise. Par ailleurs, si la priorité est donnée aux publics relevant du Département (bénéficiaires du RSA, jeunes sortant de l'ASE), l'objectif est d'accueillir et d'orienter l'ensemble des publics relevant du PAMS.

b. Sur l'Aisne, un réseau de plateformes de mobilité locale

Sur la partie axonaise du bassin, plusieurs plateformes locales ont été recensées : **l'Association Vermandois Emploi Solidarité (AVES)**, la **Mission Locale de Thiérache**, **Wimoov**, la **Maison de l'Emploi et de la Formation (MEF) du Grand Laonnois et du Pays du Chaunois**. A l'exception de la Mission Locale de Thiérache, ces plateformes sont subventionnées par le Département de l'Aisne dans le cadre de l'APP « plateformes de mobilité » pour l'accompagnement des allocataires du RSA et les jeunes sortant de l'ASE jusqu'à la fin de l'année 2023. Ces plateformes locales permettent de couvrir l'ensemble du territoire.

A l'échelle du bassin, 7 plateformes de mobilité ont été recensées sur 9 EPCI. La coexistence de ce grand nombre de plateforme induit un enjeu de **coordination** entre acteurs et de lisibilité de l'offre pour les publics du bassin et les acteurs de l'accompagnement. Toutefois, à quelques exceptions près, seule une plateforme a été recensée par EPCI.

Globalement, les **publics ciblés par les plateformes de mobilité** du bassin sont **principalement les travailleurs précaires et demandeurs d'emploi**, les **bénéficiaires des minimas sociaux** et les **jeunes**. A l'inverse, les habitants des territoires peu desservis, les personnes en situation de handicap et les seniors sont moins représentés dans ces différentes offres.

E. Le diagnostic mobilité : une couverture territoriale assurée par les plateformes de mobilité et opérateurs structurants locaux

La quasi-totalité du bassin est couverte par une offre de **diagnostic mobilité**. Cette couverture territoriale complète s'explique par la présence des plateformes de mobilité et opérateurs structurants citées précédemment qui assurent cette offre.

Néanmoins, cette couverture doit être nuancée. Tout d'abord, l'ouverture à l'ensemble du bassin de la plateforme Mob'In, impulsée par le Département de la Somme, peut se heurter à un **manque de connaissance** de cette solution par les prescripteurs comme par les publics sur la partie axonaise du bassin.

Par ailleurs, les plateformes locales et opérateurs structurants visent, pour la plupart, **un public plus restreint que ceux des PAMS**. Leur offre concerne davantage les bénéficiaires des minima sociaux, travailleurs précaires et demandeurs d'emploi, et moins les habitants des territoires peu desservis ou les personnes en situation de handicap.

F. L'accompagnement mobilité : une offre variée dont la couverture reste à nuancer

La totalité du bassin est couvert par une offre d'**accompagnement mobilité** plus dense que pour le diagnostic, comprenant parfois plusieurs services sur un EPCI. Néanmoins, cette couverture est à nuancer, notamment, au regard de l'accessibilité géographique des offres, des publics ciblés et des capacités d'accueil des structures.

Les acteurs proposant de l'accompagnement restent, en grande partie, les mêmes que pour le diagnostic traduisant une certaine continuité ainsi que la coexistence de services de différentes natures.

a. Une offre en continuité avec l'offre de diagnostic mobilité du territoire

Il existe une certaine **continuité entre les offres de diagnostic et d'accompagnement** puisque l'ensemble des acteurs référencés sur le diagnostic proposent également de l'accompagnement. Seuls Devenir en Vermandois, Trajectoire et Action proposent de l'accompagnement mobilité sans être référencés sur d'autres offres. A noter que des acteurs nationaux et régionaux proposent également de l'accompagnement mobilité, comme Pôle Emploi via la prestation « Bilan-accompagnement Mobilité » (MBI).

ZOOM : Des offres de mobilité solidaire à échelle nationale

Certains acteurs nationaux (Pôle Emploi, FASTT, ADIE, etc.) investissent le champ de la mobilité solidaire et proposent des offres à l'échelle nationale.

Elles concernent les différentes « familles » d'offre, allant du diagnostic/accompagnement aux aides financières, en passant par l'accès temporaire et pérenne à un mode de transport. A titre d'exemple, le FASTT propose, entre autres, de la location et réparation de véhicules à prix réduit. L'ADIE propose, quant à elle, des financements pour acheter un véhicule ou passer son permis.

Ces offres ont pour avantage d'avoir une visibilité nationale et complètent les dispositifs locaux existants.

b. Une densité de l'offre traduisant la présence d'accompagnements complémentaires

La densité de l'offre sur le bassin peut s'expliquer, en partie, par la présence d'offre d'**accompagnements mobilité de différentes natures**. Les différents types d'accompagnement sont les suivants :

- **L'accompagnement de premier niveau/orientation** ;
- **L'auto-école sociale** qui travaille sur l'obtention du code puis le passage du permis avec des modalités d'apprentissage adaptées et des tarifs solidaires ;
- **L'accompagnement général vers une mobilité pérenne permettant l'accès à d'autres modes que la voiture** qui peut prendre des formes variées : atelier, mise en situation, apprentissage de la lecture de plans, accompagnement pour l'obtention d'aides, etc.

Ces **accompagnements sont complémentaires**. Sur le bassin Saint-Quentinois, ces différentes offres sont présentes et permettent de répondre à différents besoins d'accompagnement. Ainsi, la **plateforme Mob'In** propose un accompagnement de premier niveau sur le bassin.

Les **auto-écoles sociales** de l'**APFE**, **Action** et **Trajectoire** se concentrent, quant à elles, sur l'accompagnement vers le permis. Leur offre permet de couvrir une partie du territoire, à l'exception des CC Thiérache Sambre et Oise, du Val de l'Oise et Picardie des Châteaux. A noter que les auto-écoles sociales des associations Action et Trajectoire proposent un accompagnement délocalisé, dans les locaux des Mairies par exemple, pour se rendre au plus près des publics. Les auto-écoles sociales de l'APFE qui couvrent les 3 Communautés de Communes samariennes du bassin sont, quant à elles, basées à Liomer et Abbeville, soit sur deux autres bassins de mobilité. Cette distance géographique de l'offre peut rendre complexe son accès pour les habitants de ces Communautés de Communes. A noter, par ailleurs, que Devenir en Vermandois propose un accompagnement à la préparation du Code de la route.

Enfin, les **plateformes locales et opérateurs structurants** recensées sur le bassin proposent des formes variées d'accompagnement vers une mobilité pérenne. A titre d'exemple, la plateforme AVES propose, entre autres, un accompagnement sur la mobilité quotidienne via un casque de réalité virtuelle. La plateforme de la Mission Locale de Thiérache propose, quant à elle, des formations à l'usage des 2 roues (vélos, scooters, trottinettes) ou encore de la prévention à la sécurité routière et des ateliers « vivre les transports ». Enfin, la MEF du laonnois propose des ateliers multiples comme l'atelier « micro-projet » qui permet une mise en situation en petit groupe avec pour objectif d'organiser un déplacement vers un objectif choisi (culturel, sportif, ...).

La majorité des EPCI du bassin sont concernés par une offre dans chacun de ces types d'accompagnement. Néanmoins, la question de **l'accessibilité géographique** de ces offres se pose dans certains cas.

c. Une offre d'accompagnement manquante pour une partie du public des PAMS

Les offres d'accompagnement sur le bassin se concentrent davantage **vers les jeunes**, les **bénéficiaires des minimas sociaux**, les **travailleurs précaires et demandeurs d'emploi**. Cela peut s'expliquer, en partie, par la présence de financements départementaux orientés principalement vers les publics prioritaires des Départements comme les bénéficiaires du RSA ou les jeunes sortants de l'ASE.

A l'inverse, les autres publics du PAMS sont moins ciblés par les offres d'accompagnement, en particulier les personnes en situation de handicap et les seniors. A titre d'exemple, les 5 offres d'accompagnement recensées qui sont destinées aux seniors concernent uniquement la partie samarienne du bassin à l'exception de la plateforme Mob'In. Il en va de même pour les 4 offres recensées pour les personnes en situation de handicap.

d. Une offre dépendante des capacités d'accueil des structures

La couverture territoriale du bassin de mobilité en services d'accompagnement est également à nuancer au regard de la **capacité d'accueil et de suivi des structures** qui opèrent sur le territoire et du nombre de personnes vulnérables nécessitant un accompagnement. Cette capacité dépend en grande partie des ressources financières et humaines disponibles.

« Ces acteurs sont limités par leurs propres ressources humaines, car l'accompagnement nécessite des ressources et des compétences. Ces structures sont aussi limitées par rapport aux fonds publics. La Région et le Département mettent de l'argent sur la table, calibré en fonction de ce qu'on est en mesure de mettre sur la table. »

Un représentant du Département de la Somme

Les 4 plateformes locales financées par le Département de l'Aisne ont ainsi pour objectif d'accompagner, au total, 530 personnes sur la période de subventionnement. Les 2 plateformes locales recensées sur la partie Somme du bassin accompagnent environ 280 bénéficiaires du RSA en file active. Cette capacité d'accompagnement est à mettre au regard du nombre de bénéficiaires des minima sociaux, qui font partie des principaux publics ciblés dans les offres d'accompagnement, estimés à 57 897 sur le bassin Saint-Quentinoise en 2021, ce qui laisse supposer que **les besoins d'accompagnement seraient largement plus élevés que les capacités actuelles**, bien que les bénéficiaires ne soient pas tous concernés par des problématiques de mobilité. Cela confirme la nécessité d'opérer une distinction entre les publics très vulnérables, qui ont besoin d'un accompagnement

personnalisé à petite échelle, et le spectre plus large des publics concernés par la mobilité solidaire, pour qui un renforcement massifié de l'information, à l'articulation des COM et des PAMS, pourrait par exemple être pertinente.

Les capacités actuelles d'accueil et d'accompagnement sont également à mettre au regard de l'enjeu d'élargissement des services de la plateforme Mob'in à l'ensemble des publics du PAMS. Actuellement, la plateforme compte deux conseillères mobilité pour assurer cette orientation de premier niveau. La complémentarité entre la plateforme gérée par Mob'in et les plateformes locales qui assureront l'accompagnement sur le long terme sera primordiale.

Par ailleurs, les acteurs locaux interrogés dans le cadre des mini-ateliers ont particulièrement mis en avant le besoin **d'associer cet accompagnement à des solutions** qui semblent manquer sur le territoire.

« Accompagner est une chose mais il faut aussi des solutions pour répondre aux besoins. »

« J'ai testé OnYGo et on me dit qu'il n'y a rien autour de chez moi. »

« Il faut parfois faire preuve d'imagination pour répondre aux besoins. »

Propos recueillis auprès de représentants départementaux et d'un acteur de l'insertion

G. Une offre de transport solidaire hétérogène sur le bassin

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, de la navette organisée par l'UDAF 02 pour relier les centres pénitenciers et qui s'adresse aux familles des personnes détenues. Elles peuvent également être ouvertes à un large public comme les services de transport à la demande (TAD) du réseau Pastel de la CA du Saint-Quentinois ou du réseau Tact de la CA de Chauny-Tergnier-La Fère. Ces services de transports 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 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.

a. Des offres à différentes échelles

La présence de transports solidaires sur l'ensemble du bassin s'explique, en partie, par l'existence de plusieurs offres à échelles départementales.

Côté Somme, l'action départementale en faveur du déploiement de **transport d'utilité sociale (TUS)** permet une couverture des 3 EPCI samariens du bassin en transport solidaire. Les **Astelles** et l'**Association Saint-Jean** sont les deux structures financées par le Département pour déployer ce service. Cette offre récente est en phase expérimentale.

D'autre part, **la couverture offerte par ces TUS est à nuancer**. En effet, ce service est à destination des habitants des zones peu desservies où aucune solution de droit commun n'existe. Les conditions d'accès à ce service sont nombreuses. Elles portent sur des **critères de résidence, administratifs** et d'**usage** qui limitent ainsi l'accès au service.

Côté Aisne, une offre à couverture départementale a été recensée. Elle est opérée par **Aid'Aisne**. Cette dernière propose un service de transport solidaire sur demande à destination des seniors, des personnes en situation de handicap ou en difficulté de mobilité ou d'isolement.

En parallèle, il existe des services plus localisés et gérés aussi bien par des Communautés de Communes ou d'Agglomération, que par des CCAS ou des associations.

Ces **offres plus locales concernent 6 des 9 EPCI du bassin**. Elles se concentrent sur **la partie samarienne du bassin**, sur les **CA du Saint-Quentinois** et de **Chauny-Tergnier-La Fère**. Aucun service local n'a été recensé sur les CC de Thiérache Sambre et Oise, du Val de l'Oise et de la Picardie des Châteaux.

b. Un manque dans l'offre pour les publics du PAMS

Les **seniors sont le public le plus ciblé par des offres de transport solidaire sur le bassin**, avec 9 offres dédiées recensées. Néanmoins, ces services sont concentrés sur la partie samarienne du bassin et sur la CA du Saint-Quentinois. En dehors de ces territoires, aucune offre de transport solidaire locale à destination des seniors n'a été recensée.

Le **public n'ayant pas les moyens matériels pour se déplacer**, les **travailleurs précaires** et **demandeurs d'emploi** sont les publics les moins ciblés par des offres sur le bassin.

De façon globale, à l'exception des seniors, les publics du PAMS ne disposent pas d'offre de transport solidaire sur l'ensemble du bassin.

c. Des freins dans l'accès à l'offre

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

Plusieurs points de vigilance apparaissent ainsi dans l'offre de transport solidaire et peuvent limiter son recours par les publics vulnérables. Certains de ces points de vigilance existent également dans l'offre de transport de droit commun. Ces freins sont les suivants :

- L'**amplitude** et **horaires des services** qui impactent les possibilités de déplacement des personnes. A titre d'exemple, le service de transport à la demande de la CA du Saint-Quentinois fonctionne du lundi au samedi de 6h30h à 20h30, hors jours fériés. Le service Andigo de la CA du Saint-Quentinois, à destination des personnes en situation de handicap, propose une amplitude plus large avec un service de 6h30 à 00h30, 7/7 jours y compris les jours fériés.
- Les **capacités de prise en charge** peuvent également limiter l'accès au service. Bien souvent, les véhicules utilisés pour les transports solidaires sont des véhicules de petits gabarits ce qui limitent les possibilités de prise en charge. Ainsi, certains services limitent le nombre de trajets effectués.
- Les **frontières des services** peuvent également avoir un impact sur la réponse à des besoins allant au-delà d'un certain périmètre. Le service de transport à la demande à destination des seniors proposé par le CCAS de Bohain-en-Vermandois ne concerne, par exemple, que les déplacements dans un périmètre de 30 km autour de Bohain.
- Les services nécessitent souvent des **démarches administratives** qui peuvent s'avérer plus ou moins longues et complexes pour le bénéficiaire. Une réservation préalable est ainsi un prérequis pour un nombre important de transports solidaires. Le délai de prévenance est généralement fixé à la veille du déplacement. A ce titre, les services de transports à la demande des CA du Saint-Quentinois et Chauny-Tergnier-La Fère offrent une certaine souplesse aux voyageurs avec la possibilité de réserver un trajet jusqu'à 2 heures avant le départ, sauf pour les premiers départs du matin. Néanmoins, cette étape de réservation en ligne ou par téléphone peut freiner un certain nombre de personnes, notamment quand elles sont peu à l'aise avec les outils numériques. Enfin, certains services demandent en plus de cette réservation une inscription préalable. C'est le cas, par exemple, du service Andigo sur la CA du Saint-Quentinois.
- La problématique **du premier et du dernier kilomètre** lorsque le service s'organise autour de points de prise en charge prédéfinis. C'est le cas des TAD sur les CA du Saint-Quentinois et Chauny-Tergnier-La Fère.
- Certains freins peuvent également persister lorsque le transport solidaire prend la forme de covoiturage comme la peur de prendre la route avec des inconnus ou la crainte que le chauffeur fasse défaut au dernier moment et que le trajet ne soit pas assuré.

« Il faut téléphoner pour dire qu'on va prendre le bus, si on n'appelle pas avant, le bus passe mais ne s'arrête pas. Ça ne simplifie pas les choses. »

Un acteur de l'insertion du bassin

L'ensemble de ces freins ont notamment été identifiés par les participants à la demi-journée atelier du 17 octobre à La Fère dans le cadre des parcours mobilité. 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 étudiés lors de la demi-journée atelier ont également révélé l'importance du recours à des transports informels. En effet, le recours à l'entourage (famille, amis, voisins, etc.) est souvent cité pour des besoins de déplacements ponctuels.

Zoom : La mobilité « inversée »

La mobilité « inversée » consiste à **rapprocher les biens et services des publics** en le « faisant venir » jusqu'au domicile ou à proximité.

C'est le cas, par exemple, des bus France Service qui sillonnent les CC du Pays du Vermandois et Thiérache Sambre et Oise pour orienter et accompagner les habitants dans leurs démarches administratives du quotidien.

Il existe également des offres de mobilité solidaire itinérantes. C'est le cas des offres d'auto-écoles sociales assurées par Action et Trajectoire sur le bassin avec des sessions délocalisées au plus près des publics.

Cette offre itinérante complète les différents dispositifs de mobilité solidaire existants et permet de lever certains freins en inversant la logique du déplacement. Certains EPCI ont fait part de leur volonté de développer des services itinérants en complément de services de mobilité comme du TAD. La CA de Chauny-Tergnier-La Fère envisage, par exemple, la création d'une agence mobile pour accompagner les habitants à accéder aux services proposés sur le réseau de transport en commun de la Communauté d'Agglomération.

Enfin, au-delà de la mobilité inversée, certaines Communautés de Communes comme Est de la Somme travaillent sur la relocalisation des activités et services au plus près des habitants.

H. Location, achat et réparation : des manques dans l'offre

Les services d'achat, location et réparation concernent aussi bien les 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.

Une offre **de location solidaire de véhicule existe sur l'ensemble des EPCI du bassin**. Les offres d'**achat et réparation de véhicules solidaires** sont, quant à elles, plus éparses sur le territoire. Un seul service d'achat solidaire a été identifié sur le bassin.

Sur ces 3 types d'offres, certains acteurs locaux font ressortir un manque sur le bassin, notamment du fait d'équilibres financiers fragiles.

a. L'offre de location

La totalité du bassin est couverte par une offre de location. Ces offres sont, en grande partie, **portées par les plateformes de mobilité locales**.

L'offre portée par le garage solidaire de l'Association Saint-Jean, soutenu par le Département de la Somme, a vocation à être ouverte à tous sans limite géographique, y compris aux publics axonais. Néanmoins, cette couverture est à nuancer au regard des questions d'accessibilité géographique de l'offre située à Péronne. Sans prendre en compte cette offre, la quasi-totalité des EPCI axonais sont couverts par une offre locale, à l'exception de la CC du Val de l'Oise.

L'offre est, avant tout, orientée vers **les travailleurs précaires et demandeurs d'emploi**. Elle concerne également les jeunes et les bénéficiaires des minimas sociaux. Les **autres publics du PAMS ne sont pas, ou très peu, ciblés par ces offres**.

Par ailleurs, la couverture du service dépend des besoins des personnes vulnérables présentes sur le territoire et de la flotte disponible. A titre d'exemple, la MEF du laonnois dispose d'une flotte composée de 5 voitures thermiques, 1 voiturette, 6 vélos à assistance électrique et 8 vélos classiques.

Les capacités de mise à disposition de véhicules peuvent être augmentées par la présence d'offre de droit commun, comme les services d'autopartage et de location de vélos. Ainsi, la CA du Saint-Quentinois propose des vélos en location courte et longue durée sur lesquels s'appuyer, moyennant un accompagnement vers ce mode et ses modalités d'utilisation.

b. Les offres d'achat et de réparation

Sur le bassin Saint-Quentinois, les offres d'achat et de réparation solidaires sont organisées par différents acteurs : garages à programmes solidaires, garage solidaire et plateforme de mobilité.

3 garages à programmes solidaires, dépendant de Renault et Norauto, ont été recensés sur le territoire. Ils se situent à Saint-Quentin et Péronne.

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 de prise en charge.**

Les offres solidaires Renault sont, quant à elles, accessibles uniquement sur prescription sociale des partenaires du programme (Pôle Emploi, FASTT, etc.).

Par ailleurs, un garage solidaire a été recensé. Il est géré par **l'Association Saint-Jean**. Il est basé à Péronne mais est ouvert à tous sans limite géographique. Un projet de garage solidaire avait été envisagé à Saint-Quentin mais n'a pas vu le jour, du fait notamment d'un manque de mobilisation de l'ensemble des acteurs. Par ailleurs, un garage solidaire géré par les Roues solidaires 80 à Eppeville (CC de l'Est de la Somme) a fermé il y a un an, témoignant de la fragilité de ce type de structure.

« Les garages solidaires sont difficiles à monter et sont des structures fragiles. On réfléchit à d'autres formes de structures pouvant amener ces services comme les offres conventionnelles avec des prix sociaux. »

Un représentant du Département de l'Aisne

Enfin, Wimoov propose une offre de réparation solidaire qui concerne, quant à elle, le territoire d'action social de Thiérache.

L'ensemble de ces garages propose un service de réparation solidaire. Seul le garage à programme solidaire de Norauto propose une offre d'achat solidaire en plus d'une offre de réparation.

Si ces garages peuvent avoir une couverture géographique importante, la question de leur accessibilité géographique se pose. En ce sens, le Département de la Somme réfléchit à accompagner l'Association Saint-Jean pour déployer un garage mobile.

« Le garage solidaire de Péronne a organisé une journée mobilité en septembre. C'est un programme super intéressant mais ça n'a pas beaucoup intéressé pour nous car c'est beaucoup trop loin par rapport à nos publics. Ce serait intéressant de délocaliser vers nos territoires ruraux. »

« Il y a un garage solidaire à La Capelle mais le problème c'est que c'est à 25 km de Guise. »

Propos recueillis auprès d'acteurs sociaux du bassin

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

La Région et les Départements proposent 12 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, aide à l'autonomie, aide à la formation, à la reprise d'emploi, 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

ATOUPS

La présence de plusieurs **plateformes de mobilité** sur le bassin.

Une couverture de l'ensemble des EPCI, à minima, par une offre de **diagnostic**, d'**accompagnement mobilité** et de **transport solidaire**, mais qui doit être nuancée

Un **foisonnement d'acteurs** travaillant sur la mobilité solidaire sur le bassin

De nombreuses **aides financières** existantes

FAIBLESSES

Un **manque d'offre de droit commun** sur une grande partie du bassin

Une offre de mobilité solidaire en déséquilibre sur le territoire, tant en matière de territoire couvert que de publics ciblés

Une **articulation entre les acteurs de la mobilité solidaire** encore peu développée

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

Une **difficile lisibilité et accessibilité** de l'offre de mobilité solidaire pour les prescripteurs et les bénéficiaires

OPPORTUNITES

Un travail en cours pour la **coordination** entre les **Départements de la Somme et de l'Aisne**

L'**ouverture de la plupart des services de mobilité solidaire** impulsés par le Département de la Somme **à l'ensemble des habitants du bassin**

L'**émergence de services itinérants** allant au plus près des publics en difficulté

RISQUES

Un **vieillissement de la population** : accroissement des besoins en volume et diminution de la mobilité des seniors

Une **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

Six 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
- La plateforme OnYgo - <https://onygo-solutions.fr/> - échelle nationale
- La plateforme Pass Pass - <https://www.passpass.fr/> - échelle régionale
- Le portail de l'association Mob'In - <https://actions-mobilite80.fr/dispositifs/> - échelle départementale
- Le mobiguide de l'Association Vermandois Emploi Solidarité (AVES) – échelle locale

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 son projet mobilité
- Louer un véhicule (voiture, vélo, scooter...)
- Préparer son permis de conduire, se réentraîner à la conduite

La plateforme OnYgo s'adresse à la fois aux accompagnateurs, opérateurs de mobilité solidaire et publics rencontrant des difficultés. Elle propose, entre autres, un moteur de recherche des solutions mobilité à proximité de chez soi et des contenus pédagogiques sur les solutions existantes. Cette plateforme a été créée par Mob'In France.

Le portail Pass Pass a vocation à rassembler l'ensemble des offres de transport à l'échelle régionale, toutes AOM confondues, afin de valoriser l'existant et de faciliter la recherche et la réalisation d'un itinéraire en transports collectifs, voiture, covoiturage, autopartage, vélo, marche.

Le portail Mob'In 80 permet une recherche selon deux entrées, soit d'une aide financière (transports en commun, prêt de véhicule, aides au permis, achat et réparation de véhicule...), soit d'un acteur mobilité impliqué dans la plateforme de mobilité, avec géolocalisation. Il est rattaché au numéro vert accessible à toute personne ayant une question sur la mobilité.

Enfin, le Mobiguide recense les aides et offres de mobilité sur les territoires du Saint-Quentinois et du Vermandois, et des environs. Il est conçu par l'AVES. Dans le cadre des travaux collaboratifs, ce guide est souvent présenté comme un exemple à dupliquer sur le bassin.

Par ailleurs, le Département de la Somme, en partenariat avec la CAF, propose un portail « Solution Mobilité Emploi » qui permet de déposer un dossier de demande d'aide à la mobilité (achat de véhicule, réparation, transports en commun, frais kilométriques), sous conditions (<https://www.somme.fr/services/rsa-insertion/les-aides-a-linsertion/les-aides-mobilite/>).

Ces différents outils d'information présentent plusieurs problématiques :

- Ils ne sont **pas interconnectés** 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. Cette problématique est encore plus prégnante pour les plateformes OnYgo et Actions mobilité 80 qui sont deux outils gérés par un même acteur (Mob'In).
- A l'exception du Mobiguide, ils sont **100% numériques**, ce qui peut limiter l'accès à l'information fournie pour une partie des publics vulnérables
- Ils sont encore **peu, voire très peu connus**, à l'exception du Mobiguide qui semble bien identifié par les acteurs du bassin
- Ils sont **indispensables**, notamment pour les AOM locales

B. L'enjeux 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
- Les espaces France Services, qu'ils soient fixes ou itinérants, et qui commencent à intégrer la mobilité dans leur panel
- Les mairies, les CCAS ou encore les points d'information jeunesse, 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 peuvent être envisagées 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 ;

Une partie de ces acteurs commencent à fonctionner selon une logique de réseau :

- Une agence commerciale du réseau TACT de la CA de Chauny-Tergnier-La Fère a ouvert au sein de la gare SNCF de Chauny pour centraliser les informations sur les offres de mobilité. Elle est complétée par une agence mobile.
- Le dispositif de plateforme de mobilité départementale, sous maîtrise d'ouvrage du Département de la Somme, bénéficie depuis 2023 au bassin de mobilité, et permet la mise en réseau progressive des associations et prestataires de services impliqués avec l'animation de Mob'In Hauts-de-France.
- Hauts-de-France Mobilités a mis en œuvre des formations pour les agents des maisons France services pour mieux faire connaître l'offre existante et les outils Pass Pass – portail général et Pass Pass covoiturage.
- Enfin, dans le cadre du protocole de préfiguration de France Travail, la Région Hauts-de-France doit s'engager à « mettre à disposition des demandeurs d'emploi une offre de services simplifiée et mobilisable sur l'aide à la mobilité géographique et la levée des freins »

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.

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.

d. Améliorer la connaissance des publics

Sur ce point, plusieurs idées ont été suggérées lors de la demi-journée atelier :

- La réalisation récurrente d'enquête pour mieux identifier les publics « invisibles » a été suggérée de façon partenariale ;
- La création d'un outil interactif permettant de faciliter la remontée des informations de la part des acteurs de terrain (statistiques de plateforme de mobilité, enquête de terrains, etc) ;

La création d'un observatoire de la mobilité par territoires

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 :

- Centraliser, décloisonner et mutualiser les informations, via à la fois un outil en ligne et une version papier aussi bien pour les prescripteurs que pour les bénéficiaires.
- Recenser les besoins des publics mais aussi du territoire en termes de disponibilité de structures d'accompagnement et de services et les faire connaître aux AOM et autres acteurs porteurs d'outils pour améliorer le référencement
- Adapter dans ce cadre les outils de communication : lisibilité, accessibilité, éventuellement création d'une application, etc. Diffuser et relayer massivement l'information auprès des acteurs du bassin et auprès de la population
- Diversifier les canaux d'accueil des publics : un lieu physique, un numéro vert et un site internet.

Certains acteurs identifient la plateforme de mobilité comme étant un acteur pouvant mettre en place ce genre de guichet unique. Des participants à la demi-journée atelier proposent que ce guichet unique soit à échelle régionale, alors que d'autres privilégient l'échelle de l'EPCI.

Zoom : Hauts-de-France Mobilités, un acteur et des outils au service des territoires et des habitants

Hauts-de-France Mobilités, ex-SMIRT, a été créé par les Autorités organisatrices de la mobilité en Hauts-de-France au service d'une réflexion commune sur l'intermodalité. Les compétences de Hauts-de-France Mobilités (HdFM) sont celles d'un syndicat mixte de type SRU (Solidarité et Renouvellement Urbains) :

- La coordination des services organisés par ses adhérents
- La mise en place d'un système multimodal d'information à l'attention des usagers
- La recherche d'une tarification coordonnée et de titres de transports uniques ou unifiés.

HdFM déploie aujourd'hui plusieurs outils au service des AOM et habitants du territoire régional, dont en particulier le portail Pass Pass, intégrant un calculateur d'itinéraire multimodal et permettant d'obtenir des informations sur les lignes, les horaires, les tarifs, et les services de mobilité en tout point du territoire régional et la plateforme Pass Pass covoiturage qui met en relation conducteurs et passagers dans toute la région, sans commission.

Dans le cadre des PAMS, Pass Pass est un outil à mieux faire connaître en :

- Formant des acteurs relai tels que France Mobilités, les Espaces France services, les nouvelles AOM, au service des usagers pour que ces derniers soient autonomes dans leurs recherches de déplacement
- Fournissant des outils de distribution physique ou numérique de titres et abonnements de transport
- Utilisant l'ensemble des données agrégées pour effectuer des diagnostics objectifs et théoriques sur une offre (planifiée et "urbaine") sur un territoire ; par exemple une démarche est en cours avec le Département du Nord pour identifier les offres de transport à 5 min de marche de l'ensemble des collèges

L'intégration des offres spécifiques de mobilité solidaire dans Pass Pass est techniquement faisable, un premier travail de recensement a été entrepris et sera renforcé par les diagnostics PAMS, avec en perspective une page dédiée pour valoriser les solutions et points d'intérêts sur les bassins de mobilité.

Pass Pass covoiturage 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. A ce jour 68 communautés ont été constituées, dont 52 communautés employeurs. Le dispositif est opéré par Mobicoop.

Un volet covoiturage solidaire est en phase de test, et devrait fonctionner comme un centre d'appel pour la mise en relation entre la personne qui aide et la personne qui a besoin d'aide. Une structure d'accompagnement devra pour ce faire être désignée, potentiellement sur chaque bassin de mobilité (avec un besoin de deux personnes pour animer et gérer le centre d'appels), et aura pour responsabilité d'animer le dispositif et de recruter des covoitureurs solidaires, tout en collaborant avec Pôle Emploi, les agences d'interim, etc.

Enfin, HdFM mène un travail spécifique auprès des nouvelles AOM adhérentes, qui comporte notamment deux volets :

- Appuyer les techniciens dans la réalisation de diagnostics de la mobilité et dans la mise en œuvre des projets découlant de leur plan d'action.
- Déployer un marché mutualisé de transport à la demande (pour les nouvelles AOM adhérentes du Nord, du Pas-de-Calais et de la Somme à ce jour), avec pour objectif de permettre aux administrés de se déplacer au sein de ces territoires et aller jusqu'aux pôles extérieurs comme les gares ou les hôpitaux. Ce marché mutualisé viendra en complément des services de transport solidaire existants, y compris associatifs, avec pour ambition d'accueillir tous les publics, y compris les publics vulnérables, dont les PMR. Le marché devait être lancé début 2024 pour des premières mises en service en septembre/octobre 2024.

Outils d'information et de coordination : synthèse

ATOUTS

L'existence de 6 outils d'information exploitables sur le bassin de mobilité, notamment le Mobiguide qui est souvent cité en exemple de bonne pratique

Des lieux d'accompagnement identifiés (plateformes de mobilité, espaces France Services)

FAIBLESSES

Des plateformes numériques non interconnectées et peu connues

Un manque de coordination

Un manque d'interconnaissance et de retours d'expériences

Un manque d'évaluation sur les outils existants

Une fracture numérique importante et un taux d'illectronisme élevé

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) et un début **de mise en réseau** (information, formation)

L'existence du syndicat mixte de type SRU, HdFM, pour travailler à l'interopérabilité des services et à l'information multimodale.

RISQUES

La **multiplicité des outils** qui peut rendre l'accès à l'information complexe, voire obscur

L'inaccessibilité à l'information du fait de la **fracture numérique**

Le « tout numérique » qui ne répondra pas aux besoins de tous les publics

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, 5 dispositifs différents portés par la Région et les Départements de la Somme et de l'Aisne 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), le prêt mobilité de l'ADIE ou encore les aides locales (aide au permis de conduire à Chauny). Sur le bassin Saint-Quentinois, une personne donnée peut ainsi théoriquement devoir identifier la bonne entrée pour demander une aide au permis, parmi 11 possibilités.

A l'initiative de la Région et des deux Départements (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** : 12 dispositifs différents sont identifiés, prenant la forme de tarification spécifique ou d'aide financière. Par exemple, les Départements de la Somme et de l'Aisne apportent des aides financières aux jeunes dans le cadre du FAJ. La Région propose, quant à elle, l'accès à un véhicule pour 2 € par jour pour les demandeurs d'emploi en insertion (En route pour l'emploi – Région).
- **L'appel à projets** : 2 dispositifs existent dans chaque Département, qui financent principalement des structures associatives ou des communes :
 - Pour le Département de la Somme, il existe l'appel à projets « Accompagnement individuel à la mobilité », qui finance des opérateurs pour un accompagnement global vers une mobilité autonome, ainsi que l'appel à projet « Plateformes de mobilité Départementale ».
 - Pour le Département de l'Aisne, l'appel à projet « insertion », qui propose un axe spécifique sur la mobilité, et l'appel à projet « Plateformes de mobilité Départementales » ont été recensés.
- **La subvention** : 13 dispositifs sont identifiés, qui financent des structures associatives ou d'insertion par l'activité économique. Par exemple, la Région soutient ainsi les

plateformes de mobilité, le Département de la Somme finance du Transport d'Utilité Sociale et le Département de l'Aisne finance des auto-écoles sociales.

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, jeunes suivis ou sortant de l'ASE...

Il en va de même pour l'**objet du financement**, qui peut porter par exemple aussi bien sur un coup de pouce dans le cadre d'un parcours d'insertion, que sur le financement régulier de trajets domicile-travail, ou encore le soutien en ingénierie aux plateformes de mobilité sur les territoires non pourvus, etc.

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 est également **complété 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.

Les opérateurs **s'inquiètent de cette dépendance à des financements qui limitent leur pérennisation**, parce qu'ils ne peuvent être obtenus que pour accompagner certains publics en particulier, et/ou qu'ils sont le plus souvent conventionnés sur un an. Il en va de même pour financer l'achat de véhicules ou même d'un parc informatique.

Par ailleurs, les participants à la demi-journée atelier ont proposé une simplification des démarches par la nomination d'un **seul interlocuteur des solutions financières** et **la création d'un cercle des partenaires pour se rencontrer et échanger afin d'harmoniser les financements**.

C. Une problématique au croisement de la question du financement et de la question des outils

La problématique de la complexité des aides financières vient s'ajouter à celle des dispositifs d'offre de mobilité solidaire, mais aussi à celle des outils de coordination et de simplification de l'information.

Du côté des AOM ayant contribué à l'élaboration du présent diagnostic, et dont la compétence mobilité solidaire reste encore souvent à préciser d'un point de vue opérationnel, la question de **la contribution aux dispositifs de mobilité solidaire n'est pas toujours claire**. Certaines communautés de communes sont encore en phase d'étude et d'adaptation, sans stratégie encore établie.

« On n'a rien en termes de solutions pour la mobilité, c'est en construction. Tout ce qu'on peut faire, c'est valoriser les transports RTA. Alors on a mis en place des points itinérants pour les jeunes avec les points info jeunesse. On essaie aussi d'informer les seniors sur les solutions avec l'espace France Services. On réfléchit à la création d'une plateforme type Blablacar mais au niveau local, mettre en relation les jeunes et les seniors pour des services. »

Un représentant d'une AOM

Ce constat pose la question des **liens entre mobilité solidaire et mobilité de droit commun**.

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...), bénéficiant à de nombreux opérateurs

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

Convergence des pistes de réflexions des opérateurs et des acteurs du bassin de mobilité vers :

- Une **meilleure coordination amont/aval des financeurs publics**
- Un **dossier unique de financement** pour chaque opérateur
- La possibilité de **faire mieux à moyens constants**

RISQUES

Entretenir un **phénomène de non-recours**

Gaspiller une partie des ressources publiques en raison de doublons

Poursuivre une logique uniquement d'appels à projet qui fragilisera davantage les opérateurs

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 Saint-Quentinois, **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, etc.), il est rarement relié explicitement aux thématiques de mobilité solidaire.

D'un point de vue opérationnel, l'analyse documentaire et les échanges avec les acteurs institutionnels et opérationnels du bassin Saint-Quentinois 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. Les acteurs notent un véritable changement de mentalité depuis la crise sanitaire, en majeure partie pour des raisons économiques. 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.

« Sur notre territoire, il y a des chantiers d'insertion financés par le département, l'Etat et la collectivité, qui ont mis en place des locations de vélo gratuites pour les personnes en insertion. C'est un contrat de mise à disposition gratuite pendant la durée de leur contrat d'insertion, c'est un vélo d'appoint mais c'est très utile pour certains, pour venir depuis la gare après le train par exemple. Ça fonctionne bien ! »

Propos recueillis auprès d'un représentant d'un EPCI

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 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, scooter électrique) dans certains cas**. Par exemple dans le secteur de l'aide à domicile, le périmètre d'intervention correspond à un rayon de 5 à 10 km, ce qui représente un vrai potentiel pour le VAE.

Pour exploiter ce potentiel, les actions à mener, ou à renforcer, sont multiples. Surtout elles nécessitent une **coordination au carrefour des COM et des PAMS**, ainsi qu'un **accompagnement social des réglementations environnementales** : développer les transports en commun dans l'urbain et le rural, déployer des infrastructures cyclables (itinéraires et stationnements sécurisés) de bout en bout, diversifier les aides financières (achat et location longue durée) au-delà de la voiture, pour les vélos, trottinettes et véhicules électriques, mener une sensibilisation adaptée à la réalité des personnes en situation de vulnérabilité (pédagogie appuyée sur des comparatifs économiques).

« Sur notre territoire, il y a un schéma directeur cyclable, moins avancé que Saint-Quentin mais il y a des aménagements faits par les communes. Une offre de locations de VAE longue durée va également arriver bientôt ».

« Le permis n'est pas forcément la panacée. Sur le territoire, on a un opérateur qui permet de mobiliser des moyens comme le vélo ou les deux roues. Mais la météo ici n'est pas favorable et ça reste compliqué ».

Propos recueillis auprès d'un EPCI du bassin et d'un acteur de l'insertion et de la formation

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)

Manque d'infrastructures cyclables

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

Potentiel des modes actifs pour les déplacements de moins de 10km

MENACES

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 Saint-Quentinois font émerger plusieurs points forts. Il s'agit tout d'abord d'un bassin qui bénéficie en partie de la dynamique socio-économique de la CA du Saint-Quentinois et qui devrait être l'un des territoires qui bénéficiera le plus de **l'impact économique du chantier du Canal Seine Nord Europe**, avec la création de plus d'un millier d'emplois autour des CC Est Somme et Haute-Somme.

L'analyse de l'offre de mobilité de droit commun, approfondie par ailleurs dans le diagnostic COM, montre la présence d'un maillage routier conséquent et d'une ligne à grande vitesse qui dessert le bassin en gare du TGV Haute Picardie. Au niveau des réseaux de transports urbains, les CA du Saint-Quentinois et de Chauny-Tergnier-La Fère, ainsi que la CC de la Haute Somme disposent de réseaux urbains. Le réseau de Péronne (CC Haute-Somme) est par ailleurs gratuit.

En matière de mobilité solidaire, le bassin bénéficie d'une couverture de l'ensemble des EPCI, à minima, par une offre de **diagnostic**, d'**accompagnement mobilité** et de **transport solidaire**, même si ces offres ne sont pas accessibles à tous les publics. **Plusieurs plateformes de mobilité maillent par ailleurs le territoire et les lieux d'accompagnement sont bien identifiés par les publics bénéficiaires et les prescripteurs.**

b. Faiblesses

Le bassin du Saint-Quentinois est marqué par **des vulnérabilités socio-économiques particulièrement importantes**, tant dans les territoires ruraux que dans les centres-villes des principaux pôles du bassin (QPV notamment). **Les territoires ruraux peu denses** et mal connectés aux principaux pôles sont nombreux.

L'offre de transport inégalement répartie induit des **zones blanches** (notamment dans les zones rurales du nord et du sud du bassin) et donc une forte **dépendance à la voiture**.

Par ailleurs, l'offre de mobilité solidaire ne couvre pas tout le territoire et l'**articulation entre les acteurs de la mobilité solidaire** est encore peu développée sur le bassin. C'est cependant tout le travail du PAMS que de renforcer cette coordination.

L'offre de mobilité solidaire est essentiellement orientée vers les travailleurs précaires et demandeurs d'emploi, ainsi que les jeunes, 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. Pour l'achat et la réparation en particulier, les offres sont concentrées dans le nord du bassin et l'on déplore la fermeture récente d'un garage solidaire à Eppeville.

c. Opportunités

Les deux départements sont engagés sur le sujet de la mobilité et un travail de coordination est en cours afin de coopérer voire mutualiser certains services à l'échelle du bassin de mobilité, au-delà des limites départementales. **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.

Le nombre important d'acteurs et d'offres de mobilité solidaire sur le territoire est également une belle opportunité pour la mise en place du PAMS. L'existence d'acteurs de terrain historiques, connus du public, est un atout sur lequel le PAMS pourra capitaliser.

L'émergence de services itinérants sur le territoire, dans la Somme notamment, est une opportunité à pousser afin de toucher autrement et de manière plus massive les populations isolées des commerces et services.

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. Menaces

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 entre les principaux pôles bien connectés et les nombreux territoires ruraux isolés** ;
- 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).

De l'existant...

...A l'avenir

Enjeux COM
PAMS

La valorisation des services de mobilité et la diffusion optimisée de l'information sur le territoire

Une coordination optimale des nombreux acteurs de la mobilité et une complémentarité des offres sur le bassin

De nouvelles solutions de mobilité adaptées au territoire et aux différents publics

La mobilisation des acteurs autour de problématiques spécifiques

Axes spécifiques
PAMS

CONSTITUTION D'UNE « OFFRE SOCLE » DE MOBILITÉ SOLIDAIRE VISANT :

- **L'équilibre territorial** : couverture complète par un maillage fin de lieux d'accompagnement de proximité, mise en cohérence des pôles de services et de l'offre de mobilité solidaire
- **L'accompagnement « intégral » d'un éventail large de publics** : personnalisation aux besoins des publics, intégration des publics invisibles, amélioration de la continuité de la chaîne de déplacements, articulation de la gouvernance de la mobilité avec les acteurs de la santé et du logement

ADAPTATION DE L'OFFRE SOCLE AUX ENJEUX DE DEMAIN :

- Le **vieillissement de la population**
- L'arrivée de **nouveaux emplois**, notamment pour les chantiers du CSNE
- L'accompagnement vers des **mobilités douces**

X. Annexes

Annexe : Tableau de recensement des offres et services de mobilité solidaire au 01/12/2023

Echelle	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, scolaires, étudiants	Travailleurs précaires et demandeurs d'emplois	Bénéficiaires de minima sociaux	Habitants de territoires peu desservis (QPV, ruraux, périurbains)	Personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite	Public n'ayant pas les moyens matériels pour se déplacer	Autre
Département	Département de l'Aisne	Aid'Aisne	Transport solidaire				X					X					X		X
Département	Département de la Somme	APFE	Auto-école solidaire			X							X	X	X				
Département	Département de l'Aisne	UDAF 02	Micro-crédit	X								X	X		X	X	X	X	
Département	Département de la Somme	Département de la Somme	Aides financières	X										X	X				X
Département	Département de l'Aisne	Département de l'Aisne	Aides financières	X									X		X				
Département	Département de l'Aisne	UDAF 02	Transport solidaire				X					X	X		X	X	X	X	
Département	Département de la Somme	Département de la Somme	Aides financières	X										X	X				X
Département	Département de la Somme	Département de la Somme	Aides financières au permis	X									X						X
EPCI	CC de la Haute-Somme	Association Saint-Jean	Transport solidaire				X					X							
EPCI	CC Terre de Picardie	Association Saint-Jean	Aide au permis de conduire	X								X			X		X		
EPCI	CC Terre de Picardie	Association Saint-Jean	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X						X			X		X		
EPCI	CC Terre de Picardie	Association Saint-Jean	Location de véhicule					X				X	X	X	X				
EPCI	CC Terre de Picardie	Association Saint-Jean	Transport solidaire				X					X							
EPCI	CC du Pays du Vermandois	Association Vermandois Emploi solidarité (AVES)	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X							X	X	X				
EPCI	CC du Pays du Vermandois	Association Vermandois en solidarité (AVES)	Location de véhicule					X					X	X	X				
EPCI	CA Chauny - Tergnier - La Fère	CA Chauny - Tergnier - La Fère / Kéolis	Transport à la demande (TAD)				X				X								
EPCI	CA du Saint-Quentinois	CA du Saint-Quentinois	Transport à la demande (TAD)				X				X								
EPCI	CC du Pays du Vermandois	Association Vermandois en solidarité (AVES)	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation			X								X	X				
	CA du Saint-Quentinois	CA du Saint-Quentinois	Transport à la demande (TAD)																

77

Annexe à la délibération n° 2025.00409

Acte Certifié Exécutoire – Télétransmission 11722754 - Envoi Préfecture le 25/03/2025 - Retour Préfecture le 25/03/2025

Echelle	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, scolaires, étudiants	Travailleurs précaires et demandeurs d'emplois	Bénéficiaires de minima sociaux	Habitants de territoires peu desservis (QPV, ruraux, périurbains)	Personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite	Public n'ayant pas les moyens matériels pour se déplacer	Autre
EPCI	CC Thiérache Sambre et Oise	Mission Locale de Thiérache	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X							X					X	
EPCI	CC Thiérache Sambre et Oise	Trajectoire	Auto-école solidaire			X							X	X	X	X		X	
EPCI	CA du Saint-Quentinois	Transdev pour le TAD inclus dans la DSP	Transport solidaire				X					X	X	X	X	X		X	
EPCI	Saint-Quentin	Garages Renault	Garage à programme solidaire							X									X
EPCI	Péronne	Garages Renault	Garage à programme solidaire							X									X
EPCI	UTAS Thiérache Sambre et Oise	Wimooov	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X		X		X					X				X
EPCI	CC Thiérache Sambre et Oise	Mission Locale de la Thiérache	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X		X					X					X	
EPCI	CC Terre de Picardie	Coach carrière	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X						X	X	X	X	X	X	X	X
EPCI	CA du Saint-Quentinois	Transdev / Réseau Pastel					X									X			X
EPCI	CA du Saint-Quentinois	Andigo	Transport à la demande				X										X		
EPCI	CC du Pays du Vermandois	PLIE du Pays du Vermandois	Aides financières	X										X					
EPCI	CC de la Haute Somme	Association Saint-Jean	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X						X	X	X	X				
EPCI	CC de la Haute Somme	Association Saint-Jean	TUS				X									X			
EPCI	CC de la Haute Somme	Association Saint-Jean	Prêt de véhicule					X				X	X	X	X				
EPCI	CC Terre de Picardie	Association Saint-Jean	Transport d'utilité sociale				X						X	X	X				
EPCI	CC de l'Est de la Somme	Les Astelles	Transport d'utilité sociale				X								X	X			X
EPCI	CC Est de la Somme	Association Saint-Jean	Aide au permis de conduire	X								X			X		X		
EPCI	CC Est de la Somme	Association Saint-Jean	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X						X			X		X	78	
EPCI	CC de l'Est de la Somme	Association Saint-Jean	Location de véhicule					X				X	X	X	X				

Echelle	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, scolaires, étudiants	Travailleurs précaires et demandeurs d'emploi	Bénéficiaires de minima sociaux	Habitants de territoires peu desservis (QPV, ruraux, périurbains)	Personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite	Public n'ayant pas les moyens matériels pour se déplacer	Autre
EPCI	CC de l'Est de la Somme	Association Saint-Jean	Transport solidaire				X					X							
EPCI	CC de l'Est de la Somme	Association Saint-Jean	Transport d'utilité sociale				X						X	X	X				
EPCI	CA Chauny - Tergnier - La Fère	CA Chauny - Tergnier - La Fère / Kéolis	Prêt de vélos					X											X
EPCI	CA Chauny - Tergnier - La Fère	CA Chauny - Tergnier - La Fère / Kéolis	Titres solidaires				X						X				X		X
EPCI	CC Picardie des Châteaux	MEF du Grand Laonnois	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X								X					
EPCI	CA Chauny - Tergnier - La Fère	MEF Pays Chaunois	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X								X					
EPCI	CC Picardie des Châteaux	MEF Pays Chaunois	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X								X					
EPCI	CC Picardie des Châteaux	MEF du Grand Laonnois	Location de véhicule					X						X					
EPCI	CA Chauny - Tergnier - La Fère	MEF Pays Chaunois	Location de véhicule					X						X					
EPCI	CC Picardie des Châteaux	MEF Pays Chaunois	Location de véhicule					X						X					
EPCI	CA Chauny - Tergnier - La Fère	Trajectoire	Auto-école solidaire			X							X	X	X	X		X	
EPCI	CA Saint-Quentinois	Trajectoire	Auto-école solidaire			X							X	X	X	X		X	
EPCI	CC Est de la Somme	Coach carrière	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X						X	X	X	X	X	X	X	X
EPCI	CA Saint-Quentinois	Pôle emploi - antenne de Saint-Quentin	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X								X					
Commune	CA du Saint-Quentinois	Association Vermandois Emploi solidarité (AVES)	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X							X	X	X				
Commune	Saint-Quentin	Association Vermandois en solidarité (AVES)	Location de véhicule					X					X	X	X				
Commune	Saint-Quentin	Commune de Saint-Quentin	Co-voiturage				X					X						79	
Commune	Saint-Quentin	Garage Mesure	Garage à programme solidaire						79	X	X								X
Commune	Bohain en Vermandois	CCAS Bohain en Vermandois	Transport solidaire				X												

Echelle	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, scolaires, étudiants	Travailleurs précaires et de mandats d'emplois	Bénéficiaires de minima sociaux	Habitants de territoires peu desservis (QPV, ruraux, périurbains)	Personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite	Public n'ayant pas les moyens matériels pour se déplacer	Autre
Commune	Péronne	Association Saint-Jean	Garage solidaire							X	X								
Commune	Masnières	Action	Auto-école solidaire			X									X				
		UDAF 02	Micro-crédit permis, véhicule, réparation	X							X								
	Saint-Quentin, Chauny, Tergnier, La Fère, Laon	UDAF 02	Transport solidaire - navette				X												X

Annexe : Liste des structures associées lors des mini-ateliers

COPILOTES

Commissariat à la lutte contre la pauvreté
DDETS Somme - Direction départementale
de l'emploi, du travail et des solidarités
DEPARTEMENT DE LA SOMME
DEPARTEMENT DE L' AISNE
Région HDF

EPCI

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION
CHAUNY-TERGNIER-LA FERRE
COMMUNAUTE DE COMMUNES DE LA
HAUTE SOMME
COMMUNAUTE DE COMMUNES DE L'EST DE
LA SOMME
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS DU
VERMANDOIS
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU
SAINT-QUENTINOIS
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU VAL DE
L'OISE
COMMUNAUTE DE COMMUNES PICARDIE
DES CHATEAUX
COMMUNAUTE DE COMMUNES TERRE DE
PICARDIE
COMMUNAUTE DE COMMUNES THIERACHE
SAMBRE ET OISE

Annexe à la délibération n° 2025.00409

Insertion, Emploi, Formation

All Inclusive
CAP Interim
CFA Jean Bosco
Chantier Insertion – ACI/UPE
Devenir en Vermandois
Fédération Régionale des Maisons Familiales Rurales Hauts
de France
Formasup Hauts-de-France
Inter-réseaux de l'insertion par l'activité
IRIAE Hauts-de-France
Itinéraire Emploi
Maison de l'emploi et de la formation – Saint-Quentin
Maison de l'emploi et de la formation du Pays Chaunois
MEEF Santerre – Haute-Somme
MEF du Laonnois
Mission locale de Thiérache – Antenne de Guise
Mission locales de l'Aisne – Antenne de Saint-Quentin
Mission locale de la Somme – Antenne de Péronne
Association Vermandois Emploi Solidarité
PLIE de la Communauté d'Agglomération du Saint-
Quentinois
PLIE du Pays du Vermandois
Pôle emploi – Antenne de Saint-Quentin et Directions
territoriale Aisne / Somme
Un château pour l'emploi
S.A.A.T Service d'Aide à Tous
SPEP – CD02

Opérateurs locaux

Association Saint-Jean
Auto-école sociale Trajectoire
Garage solidaire Synergie de La Capelle
MEEF du Pays du Grand Laonnois
Mob'In Hauts-de-France
Mobilitad – TAD Aisne
PETR Cœur des Hauts-de-France
PETR du Pays de Thiérache
Régie régionale des transports de l'Aisne
SYNERGHIP Saint-Quentin – Service Andigo
Transdev compagnie Axonaise
Wimoov Guise

Solidarité, Santé, Autonomie

AGEPIPH
Association multicité – centre social du Vermandois
CAF
CCAS Aisne et Somme – Unions départementales
Croix Rouge
La Poste
MDPH 02
MDPH 80
UDAF 02
URIOPSS
UTAS La Fère
UTAS Saint-Quentin
UTAS Thiérache

Employeurs

Adecco
CCI Amiens-Picardie
CMA Hauts-de-France
Établissement public de santé mentale de l'Aisne
GIPS
Itinéraire emploi
UMIH Somme (tourisme)

Entretiens bilatéraux

HDFM
URIOPSS HDF
CSNE
SNCF
Gares & Connexions
AREFIE
IDFM
FASTT
Mobin
MSA Picardie



Décembre 2023