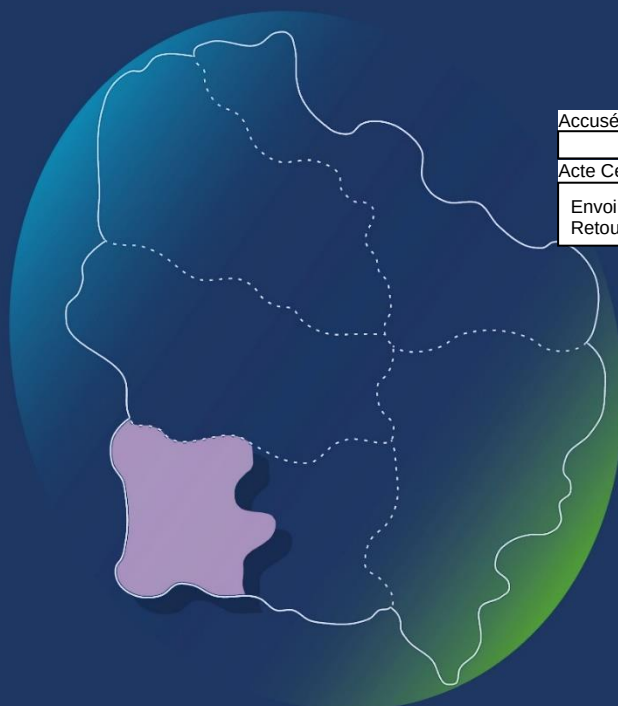




Accusé de réception – Ministère de l'intérieur	
12594320	
Acte Certifié exécutoire	
Envoi Préfecture :	13/10/2025
Retour Préfecture :	13/10/2025

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

2025-2029



Région
Hauts-de-France



Oise
LE DÉPARTEMENT



Sommaire

● Editos	5
● Préambule	8
● Présentation de la démarche	9
● Les principaux constats.....	13
● Les enjeux, objectifs et actions	15
● Les fiches actions.....	22
● La durée du plan d'action	87
● La gouvernance	88
● Suivi et indicateurs	90
● Les signataires	91
● Annexe : analyse de la mobilité solidaire	





Éditos



Région
Hauts-de-France



Xavier Bertrand
Président de la Région
Hauts-de-France



Olivier Engrand
Conseiller régional
délégué à la mobilité
dans les territoires

A travers ce document unique, fruit d'une démarche participative impliquant l'ensemble de nos partenaires (Autorités Organisatrices de la Mobilité, acteurs de l'emploi, de la formation, de l'insertion, de la santé, du développement économique) et l'écosystème de la mobilité solidaire et inclusive, nous engageons notre région dans une véritable révolution des mobilités. La mobilité est aujourd'hui une thématique essentielle et centrale, car elle touche directement à la qualité de vie et à l'égalité des chances pour tous nos habitants.

Depuis l'adoption de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), les Régions, en devenant chefs de file des mobilités, se sont affirmées comme de véritables entités organisatrices de la mobilité dans sa globalité. Ce rôle nous confère la responsabilité d'assurer une mobilité accessible et adaptée à chacun, tout en répondant aux défis spécifiques des publics les plus vulnérables.

Si nos politiques publiques s'accordent depuis des années à offrir davantage de solutions de déplacement, il est désormais crucial de rendre cette mobilité pleinement accessible. La thématique de la mobilité solidaire, bien qu'enracinée dans nos territoires, demande encore à être consolidée pour répondre aux besoins des personnes en situation de précarité, d'isolement géographique ou de handicap.

L'accès à l'information joue un rôle clé dans cette démarche. Garantir une mobilité solidaire, c'est aussi fournir à tous les citoyens, y compris les publics les plus éloignés du numérique, une information claire, complète et facilement accessible sur les offres disponibles. Nous devons favoriser des outils inclusifs, tels qu'un portail d'information, des points d'information physiques ou encore des dispositifs d'accompagnement, pour que chaque habitant puisse connaître et utiliser les solutions qui lui sont offertes.

C'est ce pour quoi ce premier Plan d'Action Commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS), co-piloté avec les Départements, et grâce à un partenariat inédit avec l'Etat, a été conçu : apporter des réponses concrètes aux problématiques des populations les plus en difficulté, tout en les intégrant pleinement dans une offre de mobilité de droit commun.

Mais la mobilité solidaire ne se limite pas uniquement à offrir des solutions de déplacement. Elle représente également un puissant levier pour renforcer les liens entre les Hommes et les territoires. Ainsi, en connectant les individus et les communautés, nous renforçons la cohésion sociale et territoriale, pierre angulaire d'une région solidaire et dynamique.

Ce plan est le reflet de notre engagement collectif. Il s'adresse à tous les acteurs de la mobilité, aux collectivités territoriales, aux associations, aux entreprises et, surtout, à nos concitoyens. Ensemble, faisons de la mobilité solidaire un moteur de transformation pour un avenir plus juste, plus durable et plus inclusif.



Éditos



Nadège Lefebvre
Présidente
du Département
de l'Oise

Élément clé de l'intégration sociétale, sociale et économique, la mobilité permet à chaque individu d'accéder aux services essentiels comme l'emploi, la santé, l'éducation et les autres services de la vie quotidienne. Pourtant, ce sont souvent les plus fragiles qui rencontrent les plus grandes difficultés pour se déplacer. Les obstacles peuvent être de nature géographique, financière, physique, voire psychologique. C'est pourquoi le Plan d'Actions en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) de l'Ouest de l'Oise a été conçu avec un objectif clair : répondre aux besoins de ces publics prioritaires.

L'objectif principal du PAMS est d'offrir des solutions de mobilité accessibles à ces publics tout en veillant à les intégrer dans un système de transport de droit commun, et de coordonner les différentes offres pour offrir des solutions personnalisées et adaptées à chaque situation.

Identifier les publics concernés, recenser toutes les offres disponibles afin de répondre aux besoins variés et de guider les usagers vers la solution la plus appropriée, engager les réflexions sur les manques à combler, telle a été l'exigence de chaque partie prenante pour l'élaboration de ce PAMS.

Ce plan, fruit d'un travail collectif en concertation étroite avec tous les acteurs de la mobilité solidaire, qu'ils soient publics, associatifs ou économiques, incarne notre engagement à ne laisser personne de côté. Cette collaboration permet de garantir que le PAMS sera un dispositif cohérent et efficace, en adéquation avec les réalités locales.

Le PAMS n'est pas simplement une réponse aux besoins immédiats en matière de mobilité ; il incarne une vision plus large de la mobilité comme un levier de cohésion sociale. En facilitant l'accès aux services essentiels, il doit permettre de lutter contre l'isolement et la précarité, tout en contribuant à la réduction des inégalités sociales et territoriales.

Il est une étape importante vers une mobilité plus solidaire pour permettre à chacun, quels que soient son statut social, son âge ou son lieu de résidence, d'accéder à ses droits et de participer activement à la vie économique et sociale.

Demandeurs d'emploi, personnes en situation de handicap, jeunes en apprentissage ou encore habitants des zones rurales : chacun doit trouver une solution adaptée à ses besoins.

Le Conseil Départemental de l'Oise prend pleinement sa part dans cet engagement collectif et continue ainsi d'œuvrer pour garantir une mobilité solidaire, qui constitue l'une des clefs de voute d'un territoire plus uni.



Éditos



Bertrand Gaume
Préfet de la Région
Hauts-de-France

Le manque de mobilité est un puissant facteur d'inégalités et de fragilisation sociale.

En Hauts-de-France, 82 % des personnes employées doivent se déplacer pour se rendre sur leur lieu de travail, quotidiennement. Elles y consacrent en moyenne près de 40 minutes chaque jour. En 2019, le taux de demandeurs d'emploi sans moyen de locomotion s'élevait à 28 %. Une personne en insertion sur deux déclare ainsi avoir déjà refusé un travail ou une formation en raison d'un problème de mobilité et des problématiques similaires touchent l'ensemble des personnes en situation d'isolement social, qu'ils soient en recherche d'emploi ou non. Ces inégalités dans l'accès à la mobilité ont des effets dynamiques forts sur la sortie de la pauvreté ou de l'exclusion pour les publics les plus vulnérables.

Lutter contre les difficultés de mobilité renvoie à la prise en compte des problématiques matérielles (absence de transports en commun, notamment sur les horaires de travail atypiques), économiques (impossibilité de s'acheter une voiture ou de payer un abonnement) mais également psychologiques. Cette dernière dimension est parfois sous-estimée alors que la mobilité est une compétence qui s'acquiert et peut nécessiter un accompagnement.

Dans cette optique, la loi d'orientation des mobilités de 2019 définit un droit à la mobilité qui se concrétise pour les plus vulnérables par des dispositions en matière de mobilité solidaire.

Un enjeu fort de la réussite de la politique de mobilité solidaire est son caractère intégré et coordonné sur un territoire, assurant le repérage des publics, le recensement de toutes les offres pour couvrir les différents besoins et l'orientation jusqu'à la mise en solution. Cette compétence étant partagée par différents niveaux de collectivités (Région, Département, EPCI ou AOM), elle nécessite l'engagement de chacun et la cohérence de l'ensemble.

Je me réjouis que notre région soit la première à s'être engagée dans ce travail d'élaboration des plans d'actions en matière de mobilité solidaire (PAMS). Ce travail de diagnostic et de structuration d'un plan d'action, co-financé par l'État, la Région, et les Départements a débuté en 2021. Il va être mené sur les 10 bassins de mobilités.

Cette première étape de diagnostic et d'élaboration d'un plan d'action s'achève pour le bassin de mobilité Ouest de l'Oise. Ce travail a permis d'identifier pour chaque EPCI les besoins non couverts mais aussi de donner à voir l'existant. Reste maintenant à tous les acteurs concernés, collectivités, associations de trouver les bons leviers pour renforcer une offre adaptée à tous les publics car l'enjeu pour ce territoire, comme pour tous les autres, sera de faire reculer la pauvreté ! Merci à la Région pour son engagement à poursuivre le travail d'animation de ce PAMS Ouest de l'Oise et de tous les autres !



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 Ouest de l'Oise.



Présentation de la démarche

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

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

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

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

Un travail collectif associant tous les acteurs de la mobilité solidaire

Pour assurer notamment le lien avec la démarche d'élaboration du COM, les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et le syndicat mixte des transports collectifs de l'Oise (SMTCO) sont venus s'adjoindre aux copilotes et sont les autres **signataires du PAMS**. Plus précisément, ont ainsi été directement parties prenantes de la démarche la Communauté d'agglomération du Beauvaisis, la Communauté de communes de l'Oise Picarde, la Communauté de communes de la Picardie Verte, la Communauté de communes des Sablons, la Communauté de communes du Pays de Bray, la Communauté de communes du Pays du Clermontois, la Communauté de communes du Vexin-Thelle, la Communauté de communes Thelloise.



Présentation de la démarche

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

Le **comité technique** a, lui, rassemblé les mêmes partenaires, ainsi que les associations, les Centres communaux d'action sociale (CCAS), les missions locales, la Mutuelle sociale agricole (MSA), les maisons de l'Emploi et de la Formation, l'association des paralysés de France et l'Union Régionale Interfédérale des Œuvres et Organismes Privés Sanitaires et Sociaux des Hauts-de-France.

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

- **opérateurs locaux de mobilité** : le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO), les centres sociaux ruraux de la Picardie Verte (Grandvilliers, Songeons et Marseille-en-Beauvaisis), le centre social rural du Vexin-Thelle, TER Hauts-de-France ;
- **employeurs** : CCI de l'Oise, la Chambre d'agriculture de l'Oise, Giffard, la maison de l'économie sociale et solidaire (Beauvais et Gournay-en-Bray), les AOM, la société laitière de Clermont, la Chambre des métiers et de l'artisanat, Saverglass, Autoneum, transports Choquet, Humando ;
- **insertion, emploi, formation** : ADIE Hauts-de-France, AFPA, APEC, BTP CFA Picardie, Capemploi60, CCI Formation, les centres sociaux, France Travail, la Maison de l'emploi et de la formation du Sud-Ouest de l'Oise, la Maison de l'Emploi et de la Formation du Grand Plateau Picard, les missions locales, Partage Travail 60 ;
- **solidarité, santé, autonomie** : la Maison départementale de l'autonomie, l'Agence régionale de santé, l'association départementale des amis et parents de personnes handicapées mentales de l'Oise (UNAPEI), les communautés professionnelles territoriales de santé, le Département de l'Oise, le GIEC Emploi Handicap Hauts-de-France, le centre social rural de Froissy – Crèvecœur-le-Grand, J'Aide Ici Oise, l'Agglomération du Beauvaisis (service santé handicap).



Présentation de la démarche

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 14 novembre 2023, et le comité de pilotage examinant le projet final de PAMS de l'Ouest de l'Oise le 10 juin 2025. Cela aura été le temps nécessaire pour établir une méthodologie et élaborer le document.

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

La première phase, commune au COM et au PAMS, a permis de dresser un état des lieux de la mobilité et les membres du comité de pilotage, qui s'est tenu le 9 octobre 2024 à Beauvais, ont pu s'appuyer sur ce diagnostic problématisé pour identifier les principaux **enjeux** se présentant dans le bassin de mobilité et pour définir les **objectifs** à viser en priorité pour répondre à ces enjeux.

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

- une enquête réalisée en juin 2022 par l'Observatoire Régional des Transports (ORT) auprès de l'ensemble des EPCI de la région afin de recenser leurs services et dispositifs de mobilité solidaire ;
- une enquête menée en janvier 2024 par la Région auprès de l'ensemble des AOM afin de les interroger sur la mobilité et les services de transport ;
- un recueil de fiches thématiques élaboré par les services de la Région ;
- les travaux des membres du comité technique qui se sont réunis les 14 novembre 2023 et 3 juin 2024 à Beauvais ;
- les mini-ateliers animés en visio-conférence par le cabinet de conseil Auxilia ;
- les travaux en groupes organisés lors des ateliers du 12 mars 2024 à Breteuil et du 5 décembre 2024 à Méru ;
- de nombreux entretiens bilatéraux assurés par Auxilia.

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



Présentation de la démarche

Au sortir de ce comité de pilotage, le travail d'identification des actions a pu être engagé. Un nouvel atelier a été organisé à cet effet le 5 décembre 2024 à Méru. Il a été l'occasion de partager des présentations et des retours d'expérience, avec les interventions de la Maison de l'Emploi et de la Formation du Sud-Ouest de l'Oise (MEFSOO) et du Centre social rural du Vexin-Thelle. Des travaux en groupes ont également été faits pour préciser le contenu des futures actions du PAMS. De plus, les membres du comité technique se sont réunis le 5 mars 2025 pour examiner une première proposition de fiches-actions établie par Auxilia.

Une consultation écrite a ensuite été effectuée du 11 avril au 7 mai 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, ainsi que le projet de PAMS de Ouest de l'Oise dans son intégralité, ont été présentés lors du comité de pilotage final du 10 juin 2025 à Beauvais.



Atelier PAMS du 12 mars 2024 - Breteuil



Atelier PAMS du 5 décembre 2024 - Méru



Les principaux constats

Le bassin Ouest de l'Oise se distingue par plusieurs atouts territoriaux majeurs. Sa bonne connexion avec l'Île-de-France, particulièrement au sud, ainsi que sa proximité avec les bassins d'emploi de la Normandie et de l'Île-de-France, en font un territoire attractif. L'agglomération de Beauvais, au cœur de ce bassin, bénéficie d'une offre de transport en commun relativement dense. En matière de mobilité solidaire, le bassin est bien couvert par des services de diagnostic, d'accompagnement et de transport solidaire, notamment pour les jeunes, les travailleurs précaires et les demandeurs d'emploi. Le transport solidaire TIVA, destiné aux personnes en situation de handicap, couvre l'ensemble du territoire, bien que son accès soit limité aux détenteurs d'une carte mobilité inclusion mention invalidité.

Cependant, le bassin est marqué par de grandes disparités. Les pôles urbains, comme Beauvais, sont bien connectés et équipés, tandis que les territoires ruraux, notamment au nord, sont moins desservis et enclavés. Cette polarisation autour de Beauvais engendre des difficultés de mobilité et une inégale accessibilité aux équipements et transports. Les zones rurales du nord souffrent d'un manque de transport et d'une forte dépendance à la voiture. La coordination des offres de mobilité solidaire est insuffisante et il existe une certaine fragilité financière des porteurs de solutions de mobilité. L'offre est principalement orientée vers les travailleurs précaires et les personnes handicapées, laissant d'autres publics moins bien couverts.

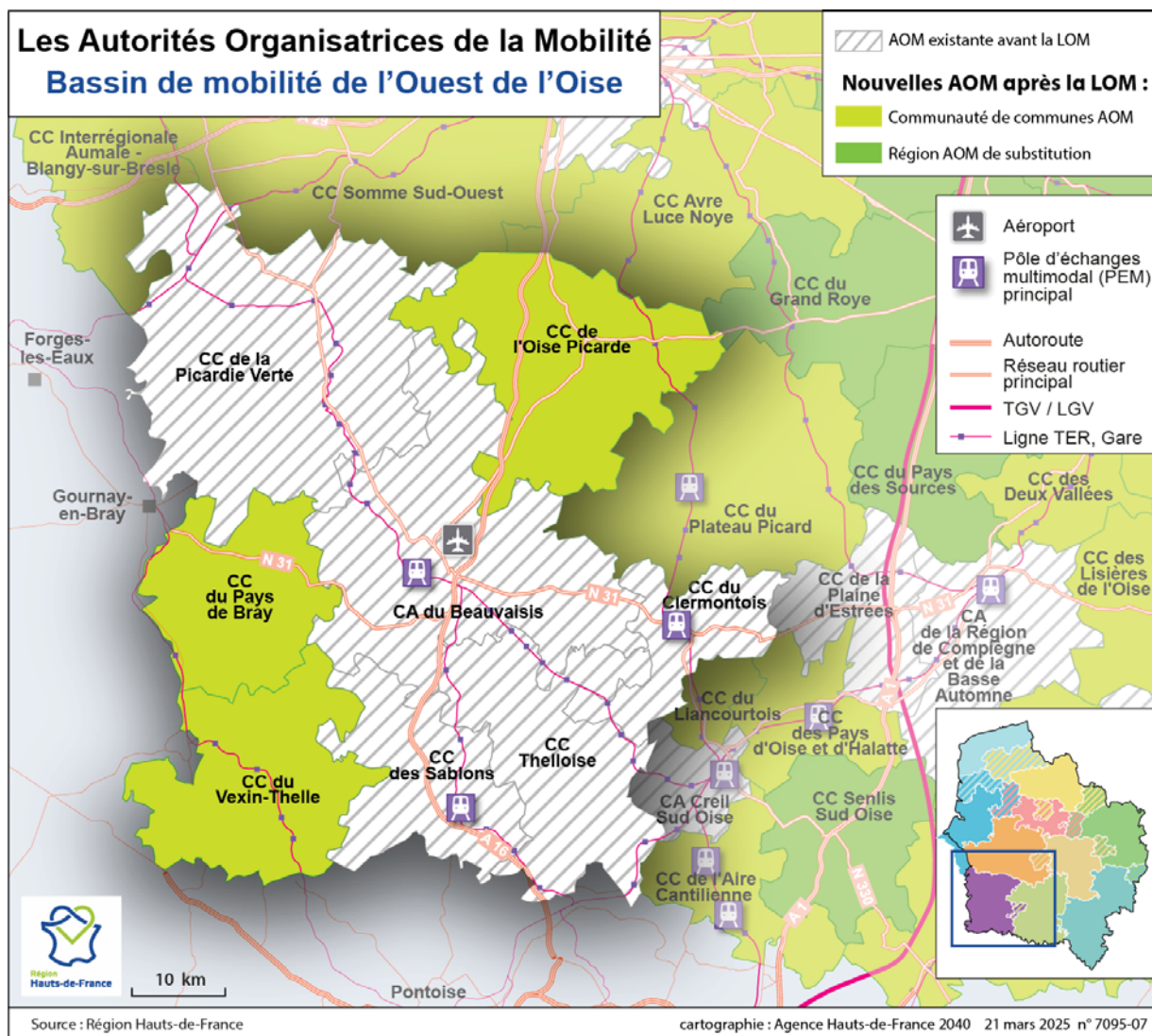
De plus, Les frontières avec l'Île-de-France et la Normandie compliquent les déplacements quotidiens des populations. Les écarts entre zones rurales et urbaines, ainsi qu'entre le nord et le sud du bassin, risquent de se creuser. La capacité d'accueil des dispositifs de mobilité solidaire est insuffisante face aux besoins croissants, notamment avec le vieillissement de la population. La fracture numérique et la déconnexion des systèmes d'aide sont des risques supplémentaires. Enfin, l'attachement à la voiture, particulièrement fort parmi les publics en difficulté, entre en conflit avec les réglementations environnementales dont les impacts sociaux sont difficiles à anticiper.

Malgré ces défis, plusieurs opportunités s'offrent au bassin. En effet, la proximité des pôles attractifs en Île-de-France et Normandie offre des perspectives de développement économique à condition de mieux coordonner l'offre de transport interrégionale. La démarche conjointe COM et PAMS constitue un contexte novateur pour renforcer les dynamiques existantes, favoriser la mise en réseau et la coordination inter-acteurs et converger vers une vision commune du financement de la mobilité solidaire.

En conclusion, le bassin Ouest de l'Oise présente des atouts significatifs mais doit relever plusieurs défis pour assurer une mobilité équitable et durable. Une meilleure coordination des offres de transport, une couverture plus large des publics et une articulation interrégionale renforcée sont essentielles pour transformer les opportunités en atouts concrets.



Les principaux constats





Les enjeux, objectifs et actions

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

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

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

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

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

Pour relever ce premier défi, le comité de pilotage a établi plusieurs objectifs :

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

Les discussions avec les acteurs de la mobilité ont révélé que les nombreux dispositifs existants sont peu connus, tant des bénéficiaires potentiels que des personnes chargées de les informer et de les orienter (les prescripteurs). Ces derniers pourraient donc bénéficier de formations ou a minima de sensibilisations pour mieux accompagner les personnes dans leurs démarches de déplacement. Le besoin de clarifier les rôles de chacun (« qui fait quoi ? ») est également apparu comme une priorité, tout comme la nécessité de disposer d'outils pratiques afin de connaître les services.

Fiche action 1.1. – Centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire

Le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO) propose la création d'un annuaire des services de mobilité, incluant ceux destinés aux publics vulnérables. Pour cet outil phare des PAMS, un processus sera établi pour alimenter cet annuaire de manière



Les enjeux, objectifs et actions

périodique. Cet outil sera précieux pour les personnes-ressources et les conseillers et permettra également 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 recevant du public ne sont pas en mesure de fournir une information de base sur les questions de transport et de mobilité. Il est donc essentiel de former les acteurs concernés, qu'il s'agisse de généralistes, comme les agents d'accueil en mairie, ou de professionnels de l'accompagnement à la mobilité, tels que les agents d'une maison de la mobilité.

Fiche action 1.3. – Savoir mobiliser les leviers de financement pour développer des projets, notamment dans les territoires ruraux

Cette initiative vise à recenser et à mettre en valeur les dispositifs de financement disponibles pour les projets de mobilité. Il est en effet difficile pour un acteur souhaitant monter un projet d'avoir une vision claire des financements pouvant être sollicités et des partenaires vers lesquels se tourner.

Enjeu 2 – La coordination des acteurs de la mobilité

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

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

Bien qu'il existe de nombreux dispositifs capables de répondre en grande partie aux besoins en matière de mobilité, leur efficacité serait accrue s'ils étaient mieux connus. Par ailleurs, une meilleure coordination entre les différents acteurs et dispositifs présents sur le territoire permettrait d'améliorer leur efficacité.

L'élaboration du Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) a initié une dynamique nouvelle et appréciée qu'il est essentiel de maintenir afin de renforcer cet écosystème. Lors des divers événements organisés à l'échelle du bassin, les partenaires ont exprimé le besoin de se réunir régulièrement. Ces rencontres permettraient d'échanger sur les bonnes pratiques, de mieux se coordonner, et de se tenir informés des défis à relever ainsi que des financements disponibles.



Les enjeux, objectifs et actions

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

Pour assurer le suivi de la mise en œuvre du plan d'action et élaborer des stratégies concertées, il est suggéré de mettre en place un comité de bassin qui vaudra lieu de comité de pilotage à l'échelle du bassin. Ce comité rassemblera l'État (via le Commissariat à la lutte contre la pauvreté), la Région, le Département de l'Oise, les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO), ainsi que les principaux partenaires tels que France Travail, la CAF, l'ARS, la DREETS, la DDETS et la DREAL.

Parallèlement, un club de la mobilité solidaire sera créé. Celui-ci aura notamment pour missions de partager des retours d'expériences, de promouvoir les dispositifs existants et les opportunités de financement, ainsi que de diffuser des informations sur les événements liés à la mobilité dans le bassin.

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

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

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

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

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

Si de nombreux dispositifs de mobilité solidaire existent, certains besoins restent non satisfaits à ce jour. Ces lacunes, ou "trous d'offre", peuvent toucher des territoires spécifiques ainsi que certains groupes de population. En établissant une offre de mobilité solidaire considérée comme idéale, il est possible d'identifier des manques ou des opportunités dans certaines zones de l'Ouest de l'Oise. Il convient également de proposer des dispositifs complémentaires spécifiques pour les publics vulnérables qui ne trouvent pas de solution adaptée à leurs problématiques de mobilité.



Les enjeux, objectifs et actions

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

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

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

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

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

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

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

L'objectif principal est d'intégrer les seniors dans tous les dispositifs d'accompagnement et services de mobilité de l'offre de base en tenant compte des structures existantes ainsi que des besoins spécifiques des personnes âgées. Les aidants familiaux sont également une cible prioritaire dans le cadre de la mobilité des seniors.

Fiche action 3.4. – Favoriser la mobilité des jeunes

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



Les enjeux, objectifs et actions

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

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

Fiche action 3.6. – Favoriser et encourager les initiatives de mobilité inversée

La « démobilité » ou « mobilité inversée » vise à rapprocher les biens et services des populations, notamment en milieu rural, pour réduire les déplacements. Cela profite particulièrement aux personnes vulnérables comme les seniors et les jeunes. Les initiatives incluent par exemple la mise en place d'épiceries itinérantes, de services médicaux mobiles ou encore de bibliobus.

C'est le cas également des Maisons France Services, par le biais de bus itinérants France Services, qui facilitent l'accès aux services publics. Ce type de dispositif n'existe pas dans le bassin de mobilité Ouest de l'Oise.

Enjeu 4 – La mobilisation des acteurs autour de problématiques spécifiques

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

- Renforcer les relations avec les régions et départements voisins.
- Mettre en œuvre des mesures pour la transition énergétique.
- Mettre en synergie mobilité et accès à l'emploi.

La mobilité solidaire est étroitement liée aux enjeux d'accès à l'emploi et à la formation, en particulier pour les métiers dits « en tension ». Divers publics, notamment les scolaires, les étudiants et les apprentis, rencontrent des obstacles psychosociaux, particulièrement marqués dans les zones rurales où la culture de la mobilité est souvent peu développée.

Il est essentiel que les acteurs du territoire collaborent pour faire de la mobilité un levier plutôt qu'un frein à l'accès à l'emploi.



Les enjeux, objectifs et actions

Fiche action 4.1. – Intégrer la mobilité au sein des dispositifs à destination des demandeurs d'emploi et des stagiaires de la formation professionnelle

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

Fiche action 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 (restauration, services à la personne, hôtellerie...), avec des horaires qui ne correspondent souvent pas actuellement à ceux des transports publics. Cela nécessite en particulier de renforcer le dialogue avec les entreprises et certaines filières et d'intégrer le volet mobilité au sein des dispositifs pour l'emploi en valorisant les outils déjà à disposition.

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

Dans le cadre de son appel à projets pour la réussite des apprentis 2025-2028, la Région a intégré une dimension mobilité, qui se traduit notamment par une possible prise en charge des frais de transport par les CFA. Par ailleurs, en collaboration avec l'ADEME, la Région met en place un consortium avec plusieurs CFA, incluant un volet dédié à l'apprentissage pour encourager l'usage du vélo parmi les apprentis.

Fiche action 4.4. – Améliorer la coordination interrégionale et interdépartementale en matière de mobilité solidaire

Dans une logique de coopération interrégionale, cette action vise à améliorer l'information sur les offres de transport des régions voisines, à renforcer l'interopérabilité des réseaux (notamment en matière de billettique) et à encourager la concertation entre les acteurs territoriaux. Elle prévoit également la mise en place de cadres d'échange entre départements pour faciliter l'accès aux services de mobilité solidaire et lever les freins cognitifs, techniques et administratifs à la mobilité.



Les enjeux, objectifs et actions

Fiche action 4.5. – Développer, faire connaître et coordonner territorialement les dispositifs d'aide aux changements de comportement

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

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

	Identifier les compétences des acteurs de la mobilité et les financements	Contribuer à la communication sur l'offre de services de mobilité existante	Renforcer le dialogue entre les acteurs de la mobilité	Optimiser la gestion des situations dégradées intermodaux	Améliorer le système de la mobilité solidaire	Développer des alternatives en zone rurale	Couvrir le bassin par un maillage de lieux d'accompagnement	Renforcer les services existants pour faciliter la mobilité de tous	Renforcer les relations avec les régions et départements voisins	Mettre en œuvre des mesures pour la transition énergétique	Mettre en synergie mobilité et accès à l'emploi
1.1 CENTRALISER L'INFORMATION SUR L'ENSEMBLE DES DISPOSITIFS DE MOBILITÉ SOLIDAIRE	X	X							X		
1.2 FORMER LES ACTEURS GÉNÉRALISTES, PRIMO ACCUEILLANTS, PRESCRIPTEURS ET LES ACTEURS RELAIS A LA MOBILITÉ SOLIDAIRE		X									
1.3 SAVOIR MOBILISER LES LEVIERS DE FINANCEMENT POUR DÉVELOPPER DES PROJETS, NOTAMMENT DANS LES TERRITOIRES RURAUX	X										
2.1 DÉFINIR LA GOUVERNANCE DES ACTEURS DE LA MOBILITÉ SOLIDAIRE ET INSTALLER UNE REVUE DE PROJET POUR LE PAYS	X	X									
2.2 METTRE EN PLACE UN RÉFÉRENTIEL DE SUM DES ACTIONS DU PAYS		X									
3. 1 DÉPLOYER UNE OFFRE SOCLE DE MOBILITÉ SOLIDAIRE MAILLANT TOUT LE BASSIN		X									
3.2 METTRE EN PLACE UNE PLATEFORME DE MOBILITÉ DÉPARTEMENTALE, PORTE D'ENTRÉE ET CENTRE DE RESSOURCES	X	X									X
3.3 ANTICIPER LE VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION EN DÉVELOPPANT DES SERVICES ADAPTÉS À LA MOBILITÉ DES SENIORS		X									
3.4 FAVORISER LA MOBILITÉ DES JEUNES		X									X
3.5 FAVORISER LA MOBILITÉ DES PMR / PSH		X									
3.6 VALORISER ET ENCOURAGER LES INITIATIVES DE MOBILITÉ INVERSE		X									
4.1 INTÉGRER LA MOBILITÉ AU SEN DES DISPOSITIFS À DESTINATION DES DEMANDEURS D'EMPLOI ET DES STAGIAIRES DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE	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
4.3 METTRE EN ŒUVRE DES DISPOSITIFS COMPLÉMENTAIRES POUR LA MOBILITÉ DES APPRENTIS	X	X									X
4.4 AMÉLIORER LA COORDINATION INTERREGIONALE ET INTERDEPARTEMENTALE EN MATÈRE DE MOBILITÉ SOLIDAIRE		X									
4.5 DÉVELOPPER, FAIRE CONNAÎTRE ET COORDONNER TERRITORIALEMENT LES DISPOSITIFS D'AIDE AUX CHANGEMENTS DE COMPORTEMENT		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 Obj 4

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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

- Ces portails ne sont pas interconnectés et peuvent fournir des résultats partiels (les plateformes n'apparaissent pas dans les résultats de recherche) ou non mis à jour ;
- L'information disponible peut être insuffisante ou inadaptée aux difficultés de compréhension de certains publics. Les outils uniquement numériques, ne sont pas adaptés à tous les publics de la mobilité solidaire, notamment 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 de droit commun, qui sont pourtant très pertinentes pour les publics vulnérables.

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

Ces deux outils, du SMTCO et du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, devront être interopérables afin que les usagers puissent s'affranchir des limites administratives.

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

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

- **Niveau minimal d'informations recensées**, de manière à éviter la dissémination de données et les risques d'incohérences :
 - nom du service ;
 - contact (mail + téléphone + adresse postale) ;
 - lien vers le site du porteur comportant les informations à jour ;
 - description brève (périmètre géographique + conditions d'accès).
- **Interopérabilité des outils informatiques** permettant la remontée d'informations et évitant les doublons :
 - Cela concerne les calculateurs d'itinéraires entre les échelles régionale (PassPass) et départementale (*oise-mobilite.fr*), de manière à ne pas multiplier les échelons tout en conservant l'identité départementale de la mobilité solidaire ;
 - Cela comprend également le portail DORA de France Travail qui répertorie toutes les aides à destination des usagers, y compris celles liées à la mobilité. Le partenariat spécifique entre les acteurs institutionnels et France Travail pourrait, sous réserve de faisabilité technique et de principe, permettre une interopérabilité avec l'annuaire des services de mobilité.
- **« Ramification » du process** de remontée de l'information :
 - concernant les dispositifs portés par des structures associatives et d'économie sociale et solidaire (ESS), comme le transport d'utilité social (TUS), le pilotage sera confié au Département, avec une mise à jour semestrielle ;
 - concernant les contrats de transports publics, mobilisation des AOM et des opérateurs de la mobilité (prévoir dans les contrats une mission de remontée d'information) sera nécessaire avec mise à jour annuelle des données ;

- Animation d'un réseau de référents (en lien avec le club de la mobilité solidaire prévu dans la gouvernance) se réunissant une à deux fois par an pour assurer la continuité de la dynamique de remontée d'informations. Cette animation de la remontée d'information pourrait ensuite être animée par la plateforme de mobilité départementale, une fois celle-ci mise en place (voir la fiche-action 3.2) ;
- Identification d'un acteur chargé de faire une veille régulière sur l'ensemble des dispositifs recensés.

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

- Déclinaison de cet annuaire en documents d'informations thématiques accessibles, répondant à la démarche Facile A Lire et à Comprendre (FALC). Cette action nécessite l'élaboration d'un véritable programme de travail tel que la définition du périmètre des informations prioritaires à transcrire et recours à un prestataire (formation à la rédaction FALC ou réalisation de la transcription) ;
- Déclinaison de cet annuaire pour développer des modules de formation spécifiques à la mobilité à des moments particuliers (orientation scolaire, recherche d'emplois, demande de droits, déprise automobile) à destination des prescripteurs et bénéficiaires. Cette action nécessite également l'élaboration d'un véritable programme de travail : périmètre des formations ; définition du format adéquat ; recours à un prestataire ;
- Transfert des informations aux échelles infrarégionales (bassin, EPCI) afin d'alimenter les outils préexistants et d'assurer une information harmonisée sur tous les territoires (cadre à définir) ;
- Actualisation du travail initié dans le diagnostic PAMS : identification fine des manques en termes de publics, en termes de service ou aide, en termes de capacité d'accueil, ou en termes de couverture géographique (zones blanches) ;
- Concertation et valorisation auprès des acteurs proposant d'autres outils d'information ;
- Valorisation auprès des acteurs de la mobilité solidaire et des publics.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Région
- Département
- SMTCO



PARTENAIRES

- AOM
- EPCI
- Opérateurs de mobilité solidaire



CIBLES

- Opérateurs de mobilité solidaire
- Prescripteurs
- Bénéficiaires



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année (2025)

- Réalisation, par le SMTCO, d'une étude pour intégrer un annuaire des services de mobilité sur *oise-mobilite.fr*

2

Deuxième année (2026)

- Quand le SMTCO réalisera l'annuaire des services de mobilité sur le département de l'Oise, un travail partenarial sera réalisé avec le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France pour assurer l'interopérabilité des deux systèmes. L'ensemble des membres du SMTCO (Région, Département, AOM) seront amenés à contribuer à l'élaboration du référentiel (remontée des informations)

3

Puis chaque année

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

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

Ressources humaines

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



INDICATEURS DE SUIVI

- Mise en service de l'annuaire des services de mobilité (oui/non) ;
- Existence d'un processus de mise à jour de l'annuaire (oui/non) ;
- Nombre de connexions annuelles à l'annuaire des services de mobilité.



ACTIONS LIÉES

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

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

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

- Les professionnels de l'accompagnement social déjà sensibilisés aux enjeux de la mobilité solidaire et rencontrant des publics vulnérables ayant un besoin d'accompagnement personnalisé (deuxième niveau) : **France Travail, Cap Emploi, missions locales, Maisons départementales des solidarités (MDS), Maison départementale de l'autonomie (MDA), RH d'entreprises, agences d'intérim, etc.** Pour ces acteurs, une piste est de s'appuyer sur les acteurs structurants de la mobilité solidaire formant les conseillers mobilité afin de bénéficier de leur expertise (contenu de formations, formateurs). En plus des informations de premier niveau évoquées ci-dessus, cette formation viserait à sensibiliser les participants aux freins (géographiques, psychosociaux, physiques, financiers) à la mobilité des publics vulnérables. De plus, des actions de sensibilisation et formation aux outils de Oise Mobilité pourraient être mises en place par le SMTCO et l'Agence Oise Mobilité pour ces acteurs de deuxième niveau, en étroite relation avec les AOM du territoire concerné afin de mieux faire connaître l'offre de mobilité. Une séquence propre aux solutions de mobilité solidaire du bassin ou du département de l'Oise pourrait être envisagée, avec par exemple une sensibilisation à l'utilisation de l'annuaire qui pourrait être développée par le SMTCO (voir fiche 1.1 « Recenser et centraliser l'information »). Cette action pourrait être complétée par un webinaire sur les informations mobilité « de base » qui pourrait régulièrement être actualisé afin d'intégrer les nouveautés. Enfin, des exercices pratiques quant à la réalisation d'un diagnostic mobilité permettraient de généraliser cette étape indispensable dans le parcours mobilité des publics très vulnérables. Cette formation pourrait par exemple reprendre les différentes étapes d'un pré-diagnostic mobilité avec pré-identification des freins à la mobilité : 1) évoquer la situation personnelle du bénéficiaire, 2) aborder la situation professionnelle du bénéficiaire, 3) traiter la situation financière du bénéficiaire, 4) évoquer la mobilité actuelle du bénéficiaire 5) Proposer des solutions au regard des freins et orienter le bénéficiaire vers un guichet spécialisé.

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

- Les professionnels de l'accompagnement à la mobilité (troisième niveau), rencontrant des publics orientés sur prescription, ayant des difficultés de mobilité avérées : **plateformes de mobilité, porteurs de dispositifs de mobilité solidaire**. Pour ces acteurs, déjà formés aux offres et enjeux de la mobilité solidaire, il s'agira de proposer des formations ciblées selon les besoins (par exemple en cas d'ouverture à un public différent). Ainsi, la plateforme de mobilité locale qui est en cours de développement sur la CC du Plateau Picard, portée par la mission locale, qui intervient sur la CC de l'Oise Picarde, pourrait avoir besoin de la mise à niveau du personnel qui suit déjà des jeunes en mission locale sur les problématiques de mobilité, mais qui verrait son public s'élargir, donnant lieu à des problématiques de mobilité plus diverses. Une expérimentation de ces formations de 3ème niveau avec la mission locale du Plateau Picard pourrait être envisagée dans ce cadre. La plateforme de mobilité « Bouger en Picardie Verte », portée par le centre social rural (CSR) du canton de Grandvilliers, le CSR de Marseille-en-Beauvaisis, la Communauté de Communes de la Picardie Verte (CCPV) et le pôle mobilité du Beauvaisis pourraient également bénéficier de ces formations de troisième niveau.

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

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

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



NATURE DE L'ACTION

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

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



PILOTES

- Région
- Département



PARTENAIRES

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



CIBLES

- Acteurs de premier niveau
- Acteurs de deuxième niveau
- Acteurs de troisième niveau



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Élaboration de la formation 2025-2026

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

2

Fin 2025

- Communication externe et animation des premières formations.

3

Chaque année

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources :

- Premier niveau :
 - ▶ Guides, sites web des plateformes de mobilité solidaire

Le système d'information voyageur multimodal Oise Mobilité, également disponible comme application mobile, et éventuellement complété par un annuaire des services de mobilité dans un second temps

Formations par la Région et le Département sur certains de leurs services de mobilité ou outils
- Deuxième niveau :
 - ▶ Formations existantes en conseil en mobilité
 - ▶ Module pré-diagnostic formation Conseiller en Insertion Professionnel (CIP)

Éléments financiers

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



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

- 1.1 Centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire
- 3.1 Déployer une offre socle de mobilité solidaire maillant tout le bassin

FICHE ACTION 1.3 – Savoir mobiliser les leviers de financements pour développer des actions complémentaires, notamment pour les territoires ruraux

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Depuis 2019, la Cellule Régionale France Mobilités Hauts-de-France accompagne les collectivités pour améliorer la mobilité du quotidien essentiellement dans les territoires peu denses.

Ainsi, les acteurs territoriaux du CEREMA, de l'ADEME, de la DREAL, de la Banque des territoires, de la Région et de l'Agence nationale de la cohésion des territoires combinent leurs compétences au sein de la cellule France Mobilités Hauts-de-France, avec comme partenaire associé la Région Hauts-de-France.

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

Le premier niveau d'accompagnement que constitue ce dispositif permet à un EPCI d'être orienté soit vers une solution technique auprès de l'un des partenaires de la cellule, soit vers une possibilité de financement.

Avec cette formalisation du processus d'accompagnement des collectivités dans le montage de projets de 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 territorialisée et thématique des aides financières possibles et de paramétrer des alertes personnalisées pour bénéficier d'une veille automatisée sur les nouveaux dispositifs. Les acteurs portant des dispositifs de financement doivent d'ailleurs veiller à ce que ces informations soient à jour sur la plateforme : <https://aides-territoires.beta.gouv.fr/portails/francemobilites>.

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

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

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



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

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



PARTENAIRES

- Département de l'Oise
- AOM
- SMTCO



CIBLES

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2024

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

- Les ressources actuelles des différentes structures pilotes ou partenaires



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

PAMS :

- Fiche 1.1 Centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire

COM :

- Fiche action n°4 Faciliter le retour d'expérience et l'accompagnement des maîtres d'ouvrage

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

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

L'élaboration des Plans d'Action communs en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) pour 2025-2029 est copiloté par la Région, le Département de l'Oise et le Commissariat à la Lutte contre la Pauvreté, en concertation avec des acteurs tels que les syndicats mixtes SRU, les AOM... L'écosystème actuel est complexe avec notamment des difficultés de lisibilité de l'offre et des aides, ainsi que de coordination. Il est essentiel de maintenir une "communauté" de la mobilité solidaire et d'intégrer divers collèges d'acteurs, pour approfondir certaines thématiques comme le logement, l'emploi et la formation. Enfin, les modèles économiques de la mobilité solidaire nécessitent une simplification, une mutualisation et une pérennisation des moyens engagés.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

La mise en œuvre du PAMS impliquant des acteurs et des responsabilités diverses, en appui sur un écosystème complexe, il est proposé de mettre en place une gouvernance unique à l'échelle du bassin de mobilité Ouest de l'Oise, notamment dans l'objectif de veiller à la cohérence et la complémentarité des travaux des COM et des PAMS.

Cette gouvernance se matérialisera à travers la constitution d'un « Comité de bassin de mobilité Ouest de l'Oise » qui vaudra comité de pilotage à la fois pour le COM et pour le PAMS et qui sera organisé annuellement. A ce comité de bassin s'adjoindra un club de la mobilité solidaire annuel, a minima, organisé par le trinôme historique de la démarche (État, Région et Département).

Le comité de bassin :

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

Composition : État, Région, Département, AOM, Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, SMTCO, France Travail, CAF, DREETS, DREAL ;

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

Le comité de bassin est co-présidé par l'État (Commissariat à la Lutte contre la pauvreté), la Région et le Département.

Club de la mobilité solidaire :

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

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

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

Sur la question de l'accès à l'emploi, la feuille de route que constitue le PAMS gagne à être déclinée et précisée à des échelles locales plus fines que les bassins de mobilité, tout particulièrement pour recenser les dispositifs existants et mieux identifier les besoins, pour faire émerger de nouveaux services, pour échanger avec les entreprises et employeurs, etc. Ainsi, il est proposé qu'un point soit réalisé sur les actions mises en place à l'échelle du bassin de mobilité Ouest de l'Oise dans les différents Comités Locaux pour l'Emploi (ex-SPEL) qui sont copilotés par l'État et la Région. Des groupes de travail « mobilité » travaillent avec les acteurs locaux à l'échelle d'un arrondissement au sein de ces nouvelles instances issues de la loi sur le Plein Emploi.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Étude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- État
- Région
- Département



PARTENAIRES

Comité de bassin

- État (Commissariat à la Lutte contre la pauvreté)
- Région
- Département
- AOM
- SMTCO
- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- France Travail
- CAF
- ARS
- DREETS
- DREAL
- En fonction de l'ordre du jour, d'autres partenaires pourront être invités : Education nationale, sous-préfecture, ARS, ADIL, AFPA, fédérations de métiers en tension, etc.

Club de la mobilité solidaire

- Structures membres du comité de bassin
- 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 solidaire
- Opérateurs de transport
- Cellule France Mobilités
- Gestionnaires de Pôles d'échange
- Acteurs santé
- Acteurs handicap
- Associations locales
- Représentants d'employeurs
- Représentants d'habitants et d'usagers



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année (2025)

- Premier comité de bassin du PAMS Ouest de l'Oise ;
- Première rencontre du club de la mobilité solidaire du PAMS Ouest de l'Oise.

2

Chaque année

- Un comité de bassin.

3

Une à deux fois par an

- Un club de la mobilité solidaire a minima, ou plus, de manière à maintenir la dynamique insufflée lors de l'élaboration du PAMS

4

2026 et suivantes

- Possibilité de regrouper les Clubs de la mobilité solidaire des bassins Est et Ouest de l'Oise.



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

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



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

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

Plus particulièrement :

- 1.1 Centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire
- 1.2 Former les acteurs généralistes, primo-accueillants, prescripteurs et les acteurs relais de la mobilité solidaire
- 2.2 Mettre en place un référentiel de suivi des actions du PAMS
- 3.2 Mettre en place une plateforme de mobilité départementale, porte d'entrée et centre de ressources

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

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

- tout d'abord à l'échelle de chaque action en retenant un ou deux indicateurs permettant de mesurer sa réalisation ;
- ensuite à l'échelle du PAMS afin d'évaluer globalement sa mise en œuvre et son 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, par les pilotes de cette action, 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.

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



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- État
- Région
- Département



PARTENAIRES

- Membres du comité de bassin



CIBLES

- Opérateurs et pourvoyeurs d'aide de mobilité solidaire
- Élus régionaux, départementaux, locaux



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année (2025)

- Élaboration du référentiel d'évaluation et du process de reporting

2

Chaque année (dès 2026)

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

- 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

- Intégralité du PAMS.

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

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

De manière générale, le bassin de mobilité Ouest de l'Oise se caractérise par une concentration des offres de transport et de mobilité et des activités au sein de la conurbation beauvaisienne. Ceci pose une véritable problématique d'équilibre au Nord et à l'Ouest du bassin. Outre le manque de services et d'équipements, il s'avère que, même lorsque ceux-ci existent dans la ruralité, leur accès est très difficile pour les publics de la mobilité solidaire. De plus, il serait dans de nombreux cas plus aisé pour les habitants de certains territoires ruraux d'y accéder en se rendant vers la Métropole d'Amiens (bassin Grand Amiénois – Grand Roye), notamment depuis l'Oise Picarde ou la Picardie Verte, ou en se rendant vers Gisors (région Normandie), notamment depuis le Pays de Bray ou le Vexin. Mais l'absence de possibilités en dehors de la voiture individuelle d'une part et les frontières administratives départementales et régionale, d'autre part, concernant exemplairement l'offre TIVA, ont tendance à prioriser les trajets à destination de Beauvais.

Ce déséquilibre entre la CA de Beauvais et le reste du territoire s'illustre bien au niveau de l'offre socle de mobilité solidaire proposée sur le bassin.

Offre de droit commun : Le bassin profite, à l'image de la région, d'un maillage ferroviaire plutôt dense, mais largement organisé de manière radiale en direction de l'Île-de-France. Les relations entre les villes du bassin, comme la liaison Beauvais-Abancourt-Le Tréport et au-delà, avec Amiens, sont peu fluides. En outre, le service des lignes de cars interurbains est limité pour un usage domicile-travail, en particulier pour des publics vulnérables (amplitude horaire limitée, coupures dans le trajet, gestion du premier/dernier kilomètre compliquée, freins psychosociaux...). Quatre AOM sur les huit du bassin ont déployé un service de transport en commun, et notamment les CC du Clermontois, des Sablons et de la Thelloise, en plus de la CA du Beauvaisis.

Diagnostic et accompagnement : le bassin est bien couvert mais par des offres très restreintes, qui concernent exclusivement les personnes en recherche d'emploi et les jeunes, en insertion à travers les offres de France Travail (sur tout le bassin), la Mission Locale Rurale du Grand Plateau Picard, la Maison de l'emploi et de la formation (MEF) du Sud-Ouest de l'Oise, la mission locale du Clermontois, du Liancourtois et de la Vallée du Thérain et le Pôle mobilité du Beauvaisis. L'accessibilité géographique est donc inégale, et ces offres sont restreintes à des publics précis.

Transport solidaire : TIVA, organisé par le Département, permet notamment de mailler l'ensemble du département de l'Oise mais ne s'adresse qu'aux PMR et PSH et son périmètre ne couvre pas l'exhaustivité de la demande émanant de la population en situation de handicap dans sa diversité. De plus, chaque intercommunalité est couverte par au moins un service de transport solidaire, avec du TAD dans six intercommunalités et du TUS dans 4. Néanmoins, sur certains EPCI, la densité des services proposés doit être nuancée dans la mesure où ils sont très localisés et dédiés à des publics spécifiques.

Location achat, réparation : trois EPCI (Oise Picardie, Beauvaisis, Picardie Verte) sur huit sont couverts par une offre de location solidaire, avec par exemple le Centre Social Rural du Canton de Grandvilliers qui propose des prêts de véhicules électriques à moindre coût. Un trop faible nombre de garages solidaires assurent de l'achat et réparation à tarifs solidaires sur le bassin, et ils sont concentrés sur les territoires de Chambly et Beauvais.

Couverture géographique (début 2024)

- Diagnostic et accompagnement mobilité : couverture du bassin uniquement pour les demandeurs d'emploi et les jeunes, absence d'offre pour les autres publics ;

- Transport solidaire : couverture complète du bassin par TIVA et TUS proposé sur quatre intercommunalités seulement (les CC du Vexin-Thelle, du Pays de Bray, de la Picardie Verte et de l'Oise Picarde) ;
- Location sociale de véhicules : Hormis sur trois EPCI (la Picardie Verte, l'Oise Picarde et la CA du Beauvaisis), la plupart du territoire manque de cette offre, notamment les CC les plus rurales ;
- Réparation et achat solidaires : l'offre est concentrée sur Chambly et Beauvais.

Publics vulnérables pris en charge à la mi-2024

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

Publics vulnérables non pris en charge à la mi-2024

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

L'objectif de cette action est de proposer un maillage adapté et équitable des offres et services de mobilité solidaire à l'échelle de l'ensemble du bassin en visant une ouverture progressive à de plus nombreux territoires et publics. Dans ce cadre, il est proposé de valoriser, maintenir et le cas échéant développer une offre dite « socle » de mobilité solidaire, appuyée sur des lieux d'accompagnement dédiés à la prise en charge d'un ensemble de publics vulnérables sur le bassin. L'offre socle et les lieux d'accompagnement sont dédiés à la prise en charge d'un ensemble de publics vulnérables sur le bassin. Les définitions ci-après pourront guider les stratégies de soutien aux structures, qui devront répondre à ce nouveau référentiel.

L'offre socle

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

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

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

D'une manière générale, la mise en place de services de mobilité devra tendre à se construire et à se développer entre les EPCI afin de garantir une continuité des services. Ces réflexions pourront notamment être abordées dans le cadre du Club de la Mobilité Solidaire (cf. fiche action 2.1 – Définir la gouvernance des acteurs de la mobilité solidaire et installer une revue de projets pour le PAMS).

Les lieux d'accompagnement en matière de mobilité solidaire

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

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

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

Les publics vulnérables

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

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

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

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

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

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

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

Mise en œuvre

À partir de l'offre socle identifiée dans le cadre du diagnostic PAMS (2024), il est proposé de réaliser chaque année un bilan de l'évolution de cette offre. Ce bilan s'appuiera sur une mise à jour de la cartographie de cette offre à l'échelle du bassin et des différentes catégories de publics pris en charge (cf. carte et tableau 2023 en annexe). Le bilan permettra de vérifier que l'offre évolue progressivement en capacité et d'identifier les besoins prioritaires pour

proposer des actions correctrices. Ce bilan pourra également par la suite s'appuyer sur les remontées faites dans le cadre de la future plateforme de mobilité départementale.

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

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

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



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Région
- Département



PARTENAIRES

- État
- AOM
- France Travail
- CAF
- FASTT
- Opérateurs de mobilité solidaire



CIBLES

- Publics vulnérables du bassin



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2029

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

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



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

- 1.1 Centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire
- 1.2 Former les prescripteurs et les acteurs relais aux dispositifs de mobilité
- 2.2 Disposer d'un référentiel de suivi des actions du PAMS
- 3.2 Mettre en place une plateforme de mobilité départementale, porte d'entrée et centre de ressources

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

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

A. Maisons de la mobilité

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

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

Deux maisons de la mobilité sont implantées sur le territoire.

1. Le Pôle Mobilité du Beauvaisis (CA du Beauvaisis) est une plateforme de mobilité qui permet plusieurs services, principalement pour des personnes en difficulté d'insertion. Il propose un bilan mobilité et accompagnement personnalisé, des formations au code de la route, de l'aide au permis de conduire, met à disposition des véhicules sans permis et voitures à louer, fait du transport rural solidaire à la demande. La sensibilisation à la mobilité durable, par des ateliers et interventions, est aussi une partie importante de son activité.
2. À cheval sur les bassins Est et Ouest de l'Oise, une maison de la mobilité se trouve actuellement en phase de lancement, portée par la Mission locale du Grand Plateau Picard pour les territoires des CC du Plateau Picard (bassin Est de l'Oise) et de l'Oise Picarde. La Région ainsi que le Département ont d'ailleurs été sollicités pour un financement dans le cadre de ce projet. La mission locale propose déjà plusieurs services liés à la mobilité : location de deux-roues, simulateur de conduite, accompagnement personnalisé. Elle pourra également proposer des services d'information à la mobilité, de diagnostic et d'accompagnement pris en charge par un conseiller mobilité à temps plein, de la location de voitures sans permis et voitures classiques ainsi que de la réparation de véhicules.

Même s'il ne s'agit pas d'une Maison de la mobilité à proprement parler, la démarche « Bouger en Picardie Verte » est un dispositif mis en place par le centre social du canton de Grandvilliers, sur le territoire de la CC de la Picardie Verte. Elle propose notamment du prêt de voitures électriques et de vélos électriques.

Elle a par ailleurs développé un outil numérique permettant aux prescripteurs avec lesquels elle est en lien d'orienter directement les personnes accompagnées vers une solution de mobilité ; le prescripteur peut alors réserver une location de véhicule en ligne par exemple.

B. Plateforme de mobilité départementale

Dans le cadre de **la stratégie nationale de prévention et de lutte contre la pauvreté (2017-2022), et maintenant dans celui du Pacte des Solidarités (2023-2027)**, le gouvernement français prévoit un axe dédié à la mobilité solidaire afin de lever les freins vers l'emploi liés à la mobilité¹. Parmi les cinq mesures concrètes proposées, **la première vise « la création de plateformes de mobilité dans les zones non-pourvues »**. Les moyens des Conseils départementaux et de France Travail sont renforcés pour financer cet accompagnement, avec la mise en place notamment de conventions entre l'Etat et les Départements qui le souhaitent.

Repères chiffrés arrondis pour le bassin Ouest de l'Oise

Population du bassin : 333 000 habitants

Allocataires des minimas sociaux : 63 000

NEETS : 11 000

Demandeurs d'emploi de catégorie A, B et C : 21 400

Personnes âgées en perte d'autonomie (+ de 75 ans) : 24 000

Personnes en situation de handicap (bénéficiaires de l'AAH) : 6000

Total : 125 400 personnes soit 36% de la population (chiffre à relativiser, certaines personnes pouvait cumuler plusieurs de ces situations de vulnérabilités.

De son côté, la Région a mis en place un appel à projets annuel Mobilité et Territoires depuis 2024. L'axe 2, spécifique aux maisons de mobilité, contribuera à la cohérence d'une offre « socle » sur le bassin (cf. fiche action 3.1.).



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

Les plateformes de mobilité ne se résument pas à un portail d'information (numérique ou pas) délivrée à des publics fragiles, mais constituent bien des **lieux d'accueil** apportant un **accompagnement individualisé** et préalablement **diagnostiqué** par les outils qu'elles ont elles-mêmes développés, et **orientant vers des solutions de mobilité** qu'elles portent elles-mêmes ou proposées par des structures partenaires.

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

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

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

Cette plateforme de mobilité serait constituée de deux grands volets :

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

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

¹ https://solidarites.gouv.fr/sites/solidarite/files/2022-12/flyer_mobilites_inclusives_2021.pdf

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

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

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



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Département



PARTENAIRES

- État
- Région
- France Travail
- AOM ou EPCI
- SMTCO



CIBLES

- Publics vulnérables du bassin



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

D'ici fin 2029

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

2

Au moins une fois par an

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Moyens humains

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



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

- 1.1 Centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire
- 1.2 Former les prescripteurs et les acteurs relais aux dispositifs de mobilité.
- 3.1 Déployer une offre socle de mobilité solidaire maillant tout le bassin

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

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Le bassin Ouest de l'Oise devrait connaître, comme toute la région Hauts-de-France, un fort vieillissement de sa population avec une augmentation de 80% de la part des 75 ans et plus d'ici 2040. Les plus de 75 ans représentent aujourd'hui plus de 24 000 personnes sur le bassin. **L'accroissement en volume des besoins spécifiques des personnes âgées concomitamment avec la diminution de leur mobilité constitue un enjeu fort pour le bassin.**

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

Sur le bassin Ouest de l'Oise, ces difficultés liées à la mobilité des seniors et à leur accès aux services sont particulièrement aggravées dans les espaces ruraux reculés. Les besoins d'accès aux services de santé, en particulier, sont primordiaux pour ce public.

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

Bien qu'il n'existe pas de service de mobilité solidaire réservé aux personnes âgées, les offres de Transport à la demande (TAD) et de Transport d'Utilité Sociale (TUS) sont particulièrement pertinentes pour ce public, qui constitue une partie importante des passagers. On trouve des services de TAD sur six intercommunalités et du TUS sur quatre (Vexin-Thelle, Pays de Bray, Picardie Verte, Oise Picarde). Par exemple, le centre social rural du Vexin-Thelle, partant du constat de l'insuffisance des transports collectif, a lancé un transport d'utilité sociale (TUS). Une adhésion de 10€ annuelle est requise pour en bénéficier, les trajets étant gratuits. Avec l'intermédiaire d'un référent social, des bénévoles conduisent des habitants résidant sur la CC et en incapacité de conduire pour divers déplacements dans un rayon de 30km depuis le domicile. Le motif médical représente 80% des trajets effectués par les bénévoles.

En ce qui concerne l'accompagnement à la mobilité des seniors, la Communauté de Communes Thelloise a pour projet d'organiser courant 2025 des ateliers seniors sur la mobilité.

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 tenant compte de l'existant ainsi que des besoins spécifiques des personnes âgées.

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

- Un accompagnement mobilité spécifique, intégrant notamment la question de la « déprise automobile » pour sensibiliser, anticiper et proposer des solutions alternatives à la voiture ;

- Le renforcement de services de proximité et de services d'aller-vers, en particulier pour l'accès aux soins, à l'image du service « Prévention santé précarité » porté par le Conseil départemental et qui va à la rencontre d'un public rural, la plupart du temps sénior ;
- L'adaptation des services de droit commun aux besoins des séniors (accessibilité des transports, horaires, premiers et derniers kilomètres) et le développement du transport à la demande.

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

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

En matière d'accès aux services de santé, particulièrement importants pour les séniors, on constate que même lorsqu'un service de santé est présent au sein d'une intercommunalité, son accessibilité, en dehors de la voiture individuelle, est en général difficile, ce qui peut pousser les séniors rendre à Beauvais alors que la distance est plus importante. Assurer la desserte des pôles de santé en milieu rural apparaît donc indispensable. C'est ce que met en place la CC Thelloise : le réseau de transport Pass Thelle Bus dessert en transport à la demande les pôles de santé dans son territoire (la maison de santé de Chambly). Ce réseau permet également de se rendre à l'extérieur de la CC, à l'hôpital de Beaumont sur Oise situé dans le Val d'Oise et à l'hôpital et la clinique de Beauvais.

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

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

Pour traiter ces sujets, il est essentiel de maintenir des échanges réguliers avec les partenaires dans le cadre du Club de la Mobilité solidaire (voir fiche action 2.1) en croisant les enjeux de mobilité de droit commun et mobilité solidaire avec les questions de logement, santé, etc. Des visites « hors les murs » pourront être organisées pour nourrir les réflexions des partenaires. Ainsi, par exemple, la Maison France Services itinérante de la CC Senlis Sud Oise (CCSSO, bassin Est de l'Oise) pourrait être visitée. Des échanges pourraient être organisés sur ce sujet spécifiquement entre la CCSSO et les autres communautés de communes du bassin Ouest de l'Oise intéressées par ce service, et une Maison France Services itinérante pourrait ensuite être expérimentée sur au moins un autre territoire du bassin de mobilité a minima. Ainsi, il pourrait être envisagé d'installer des MFS itinérantes à Songeons, en Oise Picarde, ou Crèvecœur-le-Grand, où des MFS sont déjà implantées. Ceci permettrait de désenclaver des zones rurales du bassin Ouest de l'Oise. Le Département porte également des services de Bus pour l'emploi, et possède donc un savoir-faire en matière d'itinérance de services, qui est atout pour développer de nouvelles Maisons France Services itinérantes sur le territoire.

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 ». À l'échelle oisienne, le Département finance également, via son Plan Oise Santé, l'aide à la construction et à l'équipement de maisons de santé pluri professionnelles labellisées par l'ARS, de centres de santé et de cabinets médicaux afin de lutter contre la désertification médicale et de rapprocher les services de santé des habitants, limitant ainsi leur besoin en déplacements.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Etude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Département(s)
- Région



PARTENAIRES

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



CIBLES

- Personnes âgées
- Aidants familiaux



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année (2025)

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

2

Deuxième année (2026)

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

3

Chaque année (à partir de 2026)

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

4

Troisième année (2027)

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

5

Quatrième année (2028)

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

**MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER**Ressources

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

**INDICATEURS DE SUIVI**

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

**ACTIONS LIÉES**

- 1.1 Centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire
- 1.2 Former les prescripteurs et les acteurs relais aux dispositifs de mobilité
- 2.1 Définir la gouvernance et installer une revue de projets pour le PAMS
- 3.1 Déployer une offre socle de mobilité solidaire maillant tout le bassin

FICHE ACTION 3.4 – Favoriser la mobilité des jeunes

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

En ce sens, un rapport de l'IGAS datant de novembre 2024 soulignait que, au-delà de l'éloignement réel des pôles d'emplois et de formations, des services et des équipements, ainsi que des difficultés matérielles pour se déplacer et accéder à un véhicule pour les jeunes ruraux, ces derniers ont tendance à s'appliquer à eux-mêmes une forme d'auto-censure, limitant d'autant plus leurs aspirations, leurs opportunités, et exacerbant leur isolement et leur chance d'émancipation. La géographie particulière du bassin, à proximité de deux régions voisines (Normandie et Île-de-France) plus proches d'accès que les deux métropoles régionales (Lille et Amiens), renforce encore cette auto-censure. En effet, une frontière psychologique existe, lorsqu'il s'agit de se déplacer en dehors de la région Hauts-de-France, qui renforcent les freins psychologiques à la mobilité des jeunes. La faible communication sur les offres de transport des opérateurs situés sur ces régions limitrophes et les problématiques de billettiques et d'interopérabilités ne facilitent pas non plus la levée de ces freins (cf fiche action 4.4 « Améliorer la coordination interrégionale et interdépartementale en matière de mobilité solidaire »)

À l'échelle du bassin, 1 jeune (15-29 ans) sur 5 n'est ni en emploi ni en études ni en formation (NEET), un chiffre inférieur aux 22,8% de moyenne régionale. Les EPCI limitrophes à la région parisienne, notamment les CC Vexin-Thelle et Thelloise sont moins touchées par ce phénomène, tandis que les NEETS représentent entre 18,2% (moyenne nationale) et 22,8% (moyenne régionale) des 15-29 ans. La mobilité est un enjeu majeur pour l'insertion, particulièrement dans les territoires ruraux, particulièrement nombreux sur le bassin.

Comme sur beaucoup de bassins, le public jeune en difficulté d'insertion est particulièrement ciblé par différents services de mobilité solidaire. C'est le cas pour le Pôle de Mobilité du Beauvaisis ou encore le centre social du canton de Grandvilliers qui accompagne les prescripteurs. De plus, Un projet de plateforme de mobilité est également porté par la Mission Locale Rurale du Grand Plateau Picard sur les territoires des CC du Plateau Picard (Bassin Est de l'Oise) et de l'Oise Picarde.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

Plusieurs établissements de l'Ouest de l'Oise, de la maternelle au collège, ont participé l'année dernière, comme l'école primaire Marie Curie de Marseille-en-Beauvaisis, en plus d'être accompagnés par l'Association des Usagers du Vélo de l'Oise (AU5V) pour des ateliers de sensibilisation et d'autoréparation.

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

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

Le Plan de Déplacement établissement 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, 5 lycées par Académie, en Hauts-de-France, auront 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.

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

- jeunes suivis par l'ASE (aide sociale à l'enfance),
- jeunes NEET (ni en emploi ni en formation),

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 :

- Valoriser et multiplier les stands et ateliers liés à la mobilité au sein des forums emploi, formation et apprentissage qui se tiennent régulièrement dans les territoires du bassin (CC Vexin-Thelle, CC Thelloise) impliquant notamment le SMTCO, les opérateurs de mobilité ou la SNCF, qui organise des ateliers mobilité à destination des jeunes sur tout le territoire des Hauts-de-France afin de lever les freins psychologiques à la mobilité ;
- Valoriser et multiplier les actions de sensibilisation auprès du public scolaire, réalisées par exemple par les opérateurs de transport dans certains EPCI du territoire comme la CC du Clermontois, ainsi que les événements régionaux destinés à tous les âges (des jeunes de la maternelle au lycée) du type « Challenge de la mobilité en Hauts-de-France » dont les AOM peuvent être ambassadrices ;
- Proposer des alternatives réalistes au passage du permis de conduire pour les jeunes qui n'en ont pas la capacité (mise à disposition de véhicules type voiture sans permis ou vélos) ;
- Mettre en place des partenariats entre les missions locales et les lycées professionnels, comme Avenir Pro, Ambition emploi, Tous Droits Ouverts, qui permettent pour les missions locales d'aller « chercher » les jeunes dans les établissements avec l'accord de l'éducation nationale ;
- Mener une étude expérimentale auprès des jeunes pour explorer des solutions alternatives à la voiture (test de vélos et vélos électriques, organisation de covoiturage, participation à la « nuit de l'internat » mise en place par le rectorat pour que les élèves puissent tester ce système, etc.) ;
- Sensibiliser les jeunes à la mobilité en proposant des programmes pédagogiques. Cette action pourra prendre exemple sur le partenariat actuel entre l'inspection académique d'Amiens et la Région visant à sensibiliser une dizaine de classes de l'élémentaire au lycée.
- Développer l'information à la mobilité en même temps que l'information pour l'orientation. Un travail est en cours entre la direction Proch'Orientation et le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France 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'Éducation nationale :

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



PARTENAIRES

- Éducation nationale, établissements scolaires
- Missions locales
- Associations d'insertion
- Opérateurs de mobilité
- AOM



CIBLES

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Première année (2025)

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

2

Deuxième année (2026)

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

3

Troisième année (2027)

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

4

Quatrième année (2028)

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

- 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 de Hauts-de-France Mobilités)



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
- 3.1 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
- 4.3 Mettre en œuvre des dispositifs complémentaires pour la mobilité des apprentis

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

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



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 6 000 en 2018 (2% de la population du bassin) mais également du nombre de détenteurs de la Carte Mobilité Inclusion. Cependant, ces indicateurs ne permettent d'obtenir qu'une estimation basse du volume de personne concernée car elle ne prend pas en compte les questions de handicap invisible ainsi que la question du non-recours.

Dans le Département de l'Oise, la Carte Mobilité Inclusion peut donner accès à son titulaire au service de transport collectif à la demande TIVA en cas de mention « invalidité ». Ce service, subventionné par le SMTCO et mis en place par le Département de l'Oise, a transporté 37 600 voyageurs au second semestre 2022, apparaît comme un dispositif pertinent pour ses bénéficiaires (situations d'invalidité à + de 80%) à l'échelle du périmètre départemental. Néanmoins, pour les autres, il persiste un large archipel de difficultés, parfois invisibles, qui appellent à reconsidérer la mobilité de droit commun au prisme de la mobilité solidaire, afin d'accompagner vers et de rendre concrètement accessibles de nombreux services de mobilité classiques à destination des PMR/PSH. A titre d'exemple, l'offre de diagnostic et d'accompagnement mobilité à destination de cette catégorie de public est inexistante sur le bassin Ouest de l'Oise.

Par ailleurs, chaque AOM est tenue de :

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

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

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

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

Conformément à la loi Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe) du 7 août 2015 définissant l'organisation des transports scolaires, le Département de l'Oise assure le transport des élèves et des étudiants en situation de handicap.

Chaque élève ou étudiant en situation de handicap bénéficiant d'un avis favorable de la Commission des Droits et de l'Autonomie des Personnes Handicapées (CDAPH) peut bénéficier de la mise en place d'un transport adapté collectif ou d'une aide individuelle en cas d'utilisation du véhicule familial.

Au niveau régional, le Plan régional handicap prévoit plusieurs mesures en faveur de la mobilité des PMR et PSH. Depuis 2023, il est par exemple possible pour les personnes en situation de handicap de bénéficier de l'aide au transport aux particuliers dès le premier kilomètre.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

En premier lieu, il convient d'acter que si le service TIVA a démontré son efficacité en tant que service de transport pour les personnes en situation de très forte invalidité, son ouverture et son extension à d'autres publics apparaissent intenables aujourd'hui en raison de contraintes capacitaires et budgétaires. Ainsi, pour les PMR et PSH n'y étant pas éligibles, l'objet des contrats opérationnels de mobilité (COM) et des PAMS est d'identifier les actions qui nécessitent une bonne coordination entre différents acteurs pour être mises en œuvre de manière efficace. On peut en particulier relever les deux pistes d'actions suivantes :

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

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

- pour les AOM de poursuivre la mise en accessibilité des gares et des points d'arrêts routiers avec les schémas directeurs d'accessibilité (SD'AP) ;
- pour les AOM, en partenariat avec le Département et les centres de soins, de travailler sur des solutions de mobilités pour faciliter l'accès aux soins, notamment pour des spécialistes parfois très éloignés du lieu d'habitation ;
- de les accompagner vers les services de mobilité de droit commun les plus adaptés, avec des ateliers de sensibilisation, d'information, de mise en situation, etc. Les portes d'entrée pour les bénéficiaires pourraient à la fois être la MDA de l'Oise mais aussi les établissements et services d'accompagnement par le travail (ESAT), avant une prise en charge par la plateforme de mobilité départementale. Une coopération avec les opérateurs de transport et Oise Mobilité sera nécessaire sur ce point.

- pour les opérateurs de transport, d'adapter les outils d'information actuels, lorsque ce n'est pas déjà le cas, afin de les rendre lisibles et compréhensibles de tous, au travers de la méthode FALC (facile à lire et à comprendre) ou encore d'options à destination des personnes malvoyantes, sourdes ou malentendantes... ;
- de maintenir l'aide au transport des particuliers (ATP) en situation de handicap, dispositif régional de soutien aux habitants des Hauts-de-France qui travaillent ou qui reprennent une activité et qui utilisent leur véhicule pour aller travailler, par la prise en charge d'une partie des frais liés au trajet domicile-travail (éligibilité bonifiée pour les PSH) ;
- pour les collectivités, les entreprises et les services publics de déployer la solution Acceo, solution d'interprétation en Langue des Signes Française (LSF) et de transcription à distance, qui facilitera le quotidien des sourds et des malentendants en simplifiant notamment leur relation avec l'administration publique (en évitant notamment les déplacements contraints, faute de pouvoir échanger à distance en utilisant un téléphone, pour un renseignement parfois sommaire) ;
- de soutenir la création d'un label handi-accueillant pour les organismes de formation de la Région. Ce label permettra d'amplifier la démarche qualitative d'accompagnement des personnes en situation de handicap dans les Hauts-de-France, de distinguer les organismes de formation exemplaires en matière d'accueil des PSH et surtout de permettre aux personnes en situation de handicap d'identifier facilement les structures de formation inclusive proposant, entre autres, des solutions de transport adaptées aux stagiaires en situation de handicap ;
- pour la Région, d'accompagner la mise en accessibilité des bâtiments et des espaces publics des collectivités territoriales. En effet, pour beaucoup de collectivités l'accessibilité coûte cher, la Région a donc décidé d'ajuster ses politiques régionales d'investissement (aménagement, sport et culture) pour accompagner les territoires dans cette mise au norme essentielle à l'amélioration du quotidien de nombreux habitants des Hauts-de-France en situation de handicap ;
- de financer (via un nouveau dispositif de soutien aux projets d'investissement dans le handicap) l'acquisition de matériel adapté pour faciliter l'accueil ponctuel et la mobilité des personnes en situation de handicap, et notamment les fauteuils tout chemin (« type Joëlette, Tiralo, Hippocampe, Quadrix, Escargoline, ... »).



NATURE DE L'ACTION

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

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



PILOTES

- Région
- Département
- AOM



PARTENAIRES

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



CIBLES

- Les personnes en situation de handicap en particulier



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

D'ici à 2029

- Identification de l'ensemble des points d'arrêts prioritaires et remontée des informations relatives à leur accessibilité dans un rayon de 200 m
- Expérimentation d'un parcours intermodal totalement accessible porte à porte aux PMR et 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 (Oise Mobilité, guichets d'information, etc.)



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

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



INDICATEURS DE SUIVI

- Fréquentation annuelle du service TIVA



ACTIONS LIÉES

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

FICHE ACTION 3.6 – Valoriser et encourager les initiatives de mobilité inversée

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

La « démobilité », ou « mobilité inversée », consiste à rapprocher les biens et services des publics en les « faisant venir » jusqu'au domicile ou à proximité, dans une démarche dite « d'aller vers », réduisant ainsi la nécessité de se déplacer ou d'effectuer de longues distances pour y accéder. En milieu rural, dans un contexte de concentration des activités publiques ou privées comme dans les zones urbaines, la mobilité inversée émerge comme une réponse potentielle à l'isolement et aux difficultés rencontrées par certains publics vulnérables pour se déplacer, en premier lieu desquels les seniors dont elle permet le renforcement de l'autonomie mais aussi les jeunes ou les habitants de certains villages.

En ce sens, les initiatives de mobilité inversée ont toute leur place au sein de l'écosystème de la mobilité solidaire, en tant que dispositifs complémentaires aux offres socles. Cela peut concerner des domaines aussi variés que l'accès aux produits au travers des épiceries ou des commerces itinérants, l'accès à la santé via les services médicaux mobiles, l'accès à la culture avec les bibliobus ou encore les services à domicile pour les seniors, auxiliaires ou aidants, proposés pour les plus défavorisés par des structures associatives ou solidaires, parfois grâce au bénévolat.

Le bassin Ouest de l'Oise est très peu doté en dispositifs de mobilité inversée, comparativement notamment au bassin de mobilité Est de l'Oise. Il y a donc un véritable enjeu, sur ce bassin, à développer différents types de services itinérants inspirés de bonnes pratiques observées sur d'autres territoires.

De manière générale, c'est surtout l'accès aux services publics qui prend de plus en plus la forme de « l'aller vers », matérialisé par les Maisons France Services, qui se déploient au travers d'antennes ou d'espaces labellisés « France Services », pouvant être la mairie, le centre social, la Poste ou encore la salle des fêtes d'une commune. Ceux-ci sont à la fois situés dans les intercommunalités les plus rurales du bassin mais également dans certains quartiers prioritaires de la ville de Beauvais ou de Clermont-de-l'Oise. Les conseillers y peuvent notamment accompagner les usagers dans leurs démarches administratives, répondre à leurs questions, les aider pour leurs démarches en ligne, résoudre certaines situations complexes et mettre à disposition des outils informatiques (imprimante, scanner...). À titre d'exemple, la CC Thelloise a ouvert fin 2024 quatre lieux Maison France Services sur son territoire et un des objectifs sera de permettre aux usagers ne disposant pas de moyen de transport de s'y déplacer en Pass Thelle Bus.

Il existe aussi, dans certains territoires, des antennes mobiles, appelés « Bus itinérants France Services ». Il est possible à tous les habitants, professionnels ou prescripteurs de les retrouver grâce à la cartographie de la Préfecture départementale mise à jour chaque année sur le site www.oise.gouv.fr

Au niveau du Département de l'Oise, plusieurs dispositifs itinérants d'accès aux services sillonnent les zones rurales du territoire. Le Bus de l'Emploi, lancé en 2016 par le Conseil Départemental, permet de connecter les personnes éloignées des centres urbains avec les opportunités d'emploi et de formation. Gratuits et ouverts à tous, au total cinq bus itinérants offrent un accompagnement personnalisé aux demandeurs d'emploi, aux personnes en recherche de formation, et aux employeurs locaux ayant des difficultés de recrutement. Le Bus Protection Maternelle et Infantile (PMI), porté également par le Conseil Départemental, propose des **consultations médicales de prévention gratuites pour les enfants de 0 à 6 ans**.

Il parcourt toute l'année l'ensemble du Département et plus particulièrement les communes rurales éloignées des lieux de consultation de la PMI situés dans les Maisons Départementales de la Solidarité (MDS) notamment.

Enfin, le Département de l'Oise a mis en place depuis 2021, sur les CC de la Picardie Verte et de l'Oise Picarde (bassin Est de l'Oise pour cette dernière), le dispositif « Equipe mobile précarité santé » qui se tient à la disposition des personnes les plus précaires pour les assister dans leurs démarches d'accès aux soins afin de lutter contre le renoncement aux soins. A titre d'exemple, cet accompagnement peut concerner la prise de contact, l'aide à la réalisation des démarches administratives pour obtenir des aides, des solutions de transport pour accéder aux soins, l'orientation de la personne vers des professionnels de santé ou des structures associatives etc. <https://oise.fr/actions/sante-social-solidarite/equipe-mobile-precarite-sante>



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

L'un des enjeux majeurs en ce qui concerne le rapprochement des services publics des populations vulnérables habitant les territoires les moins denses et le développement des espaces d'accueil France Services est de pouvoir augmenter le nombre de dispositifs de type « bus itinérants ». Ceux-ci ont pour avantage de parcourir, selon un calendrier quotidien préétabli mensuellement, les communes les moins densément peuplées d'une intercommunalité. Dans le département de l'Oise, deux intercommunalités du bassin Est de l'Oise en sont dotées : la CC Senlis Sud Oise (Bus France Services de Senlis) et la CC du Pays de Valois (Bus France Services du Valois).

Ainsi, la possibilité de déployer un bus itinérant France Services sur une intercommunalité du bassin Ouest de l'Oise pourrait être envisagée, en partenariat avec les services de l'Etat en charge du dispositif (ANCT, Préfecture) et les opérateurs nationaux (CAF, France Travail, CPAM, MSA, MDA, etc.).

Enfin, dans un nombre de plus en plus élevé de territoires ruraux, des structures d'économie sociale et solidaire (ESS) s'engagent dans une démarche de rapprochement des biens et services des lieux de vie, notamment en ce qui concerne l'alimentation avec par exemple des épiceries solidaires itinérantes. Celles-ci, en s'installant avec un calendrier prédéfini à des points réguliers au sein des villages, participent à recréer du lien social et peuvent proposer des produits à moindre prix en fonctionnant avec des dons, de la récupération ou des achats via des réseaux nationaux (ESS, Banque Alimentaire). Le Département de l'Oise pourrait lancer un appel à projets (AAP), à destination des associations locales, pour mettre en place un tel service itinérant d'épicerie solidaire, sous forme de camion aménagé, desservant plusieurs communes selon un planning à l'image des Bus France Services.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Étude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- AOM
- Département



PARTENAIRES

- Préfecture
- ANCT
- SMTCO
- Communes



CIBLES

- Publics vulnérables habitant des communes rurales
- Séniors



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

D'ici à 2029

- Sur une communauté de communes rurale du bassin, (CC de la Picardie Verte, CC de l'Oise Picarde), monter un dossier auprès de la Préfecture de l'Oise et de l'ANCT pour une antenne mobile France Services
- Aménager un véhicule afin de déployer un dispositif « Bus France Services » sur une intercommunalité de l'Ouest de l'Oise similaire à ceux existant sur l'Est de l'Oise
- Lancer à un appel à projet au niveau du Département pour une épicerie solidaire itinérante à l'échelle d'un périmètre territorial défini
- Déployer le dispositif « Bus France Services » sur une seconde intercommunalité



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Moyens humains, ressources :

- Les ressources actuelles des différentes structures pilotes ou partenaires
- Matériel d'animation lors d'événements publics (barnum, kit de communication...)



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de bus itinérants labellisés France Services sur les territoires du bassin Ouest de l'Oise



ACTIONS LIÉES

- 3.2 Mettre en place une plateforme de mobilité départementale, porte d'entrée et centre de ressources
- 3.3 Anticiper le vieillissement de la population en développant des services adaptés à la mobilité des seniors

FICHE ACTION 4.1 – Intégrer la mobilité au sein des dispositifs à destination des demandeurs d'emploi et des stagiaires de la formation professionnelle

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



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.

Cette action s'inscrit dans le cadre de la loi pour le plein emploi du 18 décembre 2023 qui vise à l'amélioration de l'accompagnement des demandeurs d'emploi et des entreprises grâce à l'implication collective et coordonnée de tous les acteurs du secteur de l'insertion et de l'emploi.

Par ailleurs, dans le cadre de sa compétence en matière de formation professionnelle, la Région Hauts-de-France a lancé un nouveau service public régional de formation « S'engager vers l'emploi 2023-2027 », sous forme de SIEG (Service d'Intérêt Économique Général) sur les 26 arrondissements composant le territoire régional.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

Par ailleurs, dans le cadre de l'obligation de service public « Coopération-Partenariat », les organismes de formation sont enjoins à mener des partenariats qui diversifient leurs sources de prescripteurs, qui les acculturent à leur environnement territorial et qui les encouragent à mener des coopérations actives avec d'autres acteurs de l'insertion et de l'emploi.

Ainsi, après une analyse de leurs besoins (issue d'un questionnaire qui leur sera transmis en amont), sera proposé aux organismes de formation de travailler avec les structures proposant de l'accompagnement individualisé aux personnes éloignées de l'emploi et de la formation, afin d'établir un programme d'intervention et à terme avec la plateforme de mobilité départementale qui coordonnera ces structures.

L'annuaire des services de mobilité réalisé par le SMTCO 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 valorisée au sein du prochain dispositif de formation à partir de 2027.

Au niveau départemental, le « Fonds Départemental Exceptionnel d'Urgence – Mobilité » est une aide financière individuelle destinée à lever les obstacles financiers liés à la mobilité que les publics en insertion peuvent rencontrer lors de leur retour à l'emploi, lors d'une reprise ou d'une création d'entreprise, ou d'un accès à la formation professionnelle, que ce soit dans l'urgence ou dans une perspective de reprise d'activité.

Ce fonds peut également être mobilisé afin de se maintenir dans sa formation, son emploi, sa reprise/création d'entreprise ou accéder à des dispositifs de soutien à l'insertion professionnelle.

Il s'inscrit dans le cadre d'un accompagnement individualisé et personnalisé. L'aide peut porter sur des frais d'essence (ponctuels ou sur la période d'essai), l'assurance du véhicule, la réparation urgente d'un véhicule, la prise en charge d'une caution dans le cadre d'une location (2 roues ou auto), la location d'un 2 roues ou auto par un garage solidaire, les démarches administratives obligatoires (cartes grises, contrôle technique). »

Accompagnement des bénéficiaires du RSA par le Département

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

Accompagnement des demandeurs d'emploi par France Travail

France Travail a mis en place une prestation « Bilan-accompagnement mobilité », destinée à accompagner des demandeurs d'emploi vers une mobilité géographique plus autonome, en levant leurs freins à la mobilité et en faisant notamment prendre conscience aux bénéficiaires qu'il existe d'autres solutions de mobilité 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.

Les Comités Locaux Pour l'Emploi (CLPE)

La loi pour le plein emploi (Loi n°2023-1196 du 18 décembre 2023) instaure une nouvelle gouvernance du réseau pour l'emploi, aux niveaux national, régional, départemental et local. Les comités locaux pour l'emploi définissent les stratégies locales de l'emploi et les traduisent de manière opérationnelle. De nombreux CLPE en Hauts-de-France se sont saisis de la feuille de route régionale pour adopter dans leur stratégie locale un volet « mobilité ». Celle-ci constitue en effet l'un des principaux freins pour le retour à l'emploi.

Dans le cadre des travaux des CLPE des arrondissements concernés par le bassin de mobilité Ouest de l'Oise, le PAMS peut constituer un cadre de référence pour décliner des actions opérationnelles.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Étude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Région
- Département
- France Travail



PARTENAIRES

- Organismes de formation



CIBLES

Le public éligible :

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2023-2027

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

- Cahier des charges du dispositif « S'engager vers l'emploi 2023-2027 »
- Annuaire des services de mobilité (cf. fiche action 1.1)



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

- 1.1 Centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire
- 3.2 Mettre en place une plateforme de mobilité départementale, porte d'entrée et centre de ressources

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

Obj 4

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

Sur le bassin Ouest de l'Oise, la dépendance aux véhicules motorisés est une problématique majeure, notamment dans les territoires périurbains autour de Beauvais et dans les nombreux territoires ruraux des communautés de communes (CC) du bassin, particulièrement au Nord (CC de la Picardie verte et CC de l'Oise Picarde).

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 les horaires de travail aux horaires des transports en commun
 - organiser de services de transport intra ou inter-entreprises : navettes, transport à la demande, covoiturage
 - mettre en place un plan de mobilité employeur voire inter-employeurs, comportant notamment un diagnostic des mobilités domicile-travail, et la réalisation d'un plan d'action incluant usage du vélo, du covoiturage, forfait mobilité durable, etc.

- ▶ Pour les employeurs saisonniers : proposer un « pack » logement-emploi aux travailleurs saisonniers. Cette mesure pourrait être proposée dans le cadre de la révision du plan départemental de l'habitat (PDH).
- ▶ Pour les bailleurs et les communes : développer l'offre de logements sociaux à proximité des bassins d'emploi
- ▶ Pour les travailleurs dans les métiers précaires à forte mobilité : prêter ou faciliter l'accès à des véhicules pour les tournées et les visites

• **Aller vers les employeurs et les représentants de leurs filières pour identifier les besoins en main d'œuvre impliquant de forts enjeux de mobilité à l'échelle du bassin et les impliquer dans la co-construction des solutions**

- ▶ Organiser des échanges directs avec les employeurs du bassin
- ▶ Communiquer auprès d'eux sur ces solutions de mobilité en s'appuyant par exemple sur les clubs d'entrepreneurs, les événements organisés par les Chambres de commerce et d'industrie, les Chambres des Métiers et de l'Artisanat, les directions du développement économique des collectivités du bassin et les autres organisations regroupant des employeurs (type petits déjeuners). L'association des chargés de mission du développement économique pourra également être un relais de cette communication.

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

Par ailleurs, les différents acteurs de l'insertion professionnelle (le Département, 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. Des dispositifs portés par la Région, le Département ou encore France Travail ont ainsi pour vocation d'aider les personnes éloignées de l'emploi dans leur mobilité.

A ce titre,, de nombreux Comités Locaux Pour l'Emploi (CLPE) en Hauts-de-France ont suivi la feuille de route régionale en adoptant dans leur stratégie locale un volet « mobilité ». Dans ce cadre, le PAMS peut constituer un cadre de référence pour décliner des actions opérationnelles.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Étude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- France Travail
- Région



PARTENAIRES

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



CIBLES

- Employeurs de filières en tension
- Employeurs avec de fortes contraintes de mobilité
- Travailleurs précaires
- Demandeurs d'emploi
- Personnes en insertion « les personnels en uniforme en reconversion professionnelle », les sportifs de la région Hauts-de-France



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Dès la 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 sur des actions qu'ils pourraient porter pour développer des solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle

2

Chaque année à partir de 2026

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

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



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'entreprises participant aux rencontres annuelles du Club de la Mobilité solidaire (voir fiche « Gouvernance »)



ACTIONS LIÉES

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

FICHE ACTION 4.3 – Mettre en œuvre des dispositifs complémentaires pour la mobilité des apprentis

ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



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 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 au transport 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 transport en commun.

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

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

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

Pour le Bassin de mobilité Ouest de l'Oise, on dénombre environ 737 apprentis, principalement dans les secteurs de l'Agriculture, de l'industrie et du secteur santé-social. Ceux-ci sont répartis entre six sites de formation.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Dans la dynamique de la mise en place des PAMS, la Région Hauts-de-France, avec ses différents partenaires, établit une stratégie globale pour faciliter la mobilité des apprentis.

- En matière de transports scolaires, la Région assure la gratuité pour les élèves sous statut scolaire, lorsque l'organisation des déplacements relève de ses compétences. La Région Hauts-de-France a voté une délibération visant à renforcer l'équité dans l'accès aux transports interurbains routiers. Depuis le 1^{er} février 2025, un abonnement annuel gratuit est mis à disposition des élèves des Centres de Formation d'Apprentis (CFA) et des écoles de production.
- Des réflexions sont actuellement menées 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. 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 auprès des 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 de prendre en compte leur mobilité. Des actions pourront ainsi potentiellement être retenues si elles visent à lever les freins à la mobilité des apprentis par la prise en charge des frais de transport en zone dépourvue de transports en commun réguliers et adaptés aux horaires des formations.
- La Région est lauréate de l'appel à projets AVELO 3 de l'ADEME en ayant particulièrement mis l'accent sur la problématique de la mobilité des apprentis avec le projet VT2A (Vélo pour toutes et tous les Apprentis) :
 - L'AFPA souhaite mettre à disposition des apprentis un dispositif de vélopartage et des stations-espaces adéquats d'utilisation.
 - Il convient que les apprentis s'investissent dans la mise en œuvre du plan de mobilité de leur CFA, afin qu'ils puissent saisir les opportunités de déplacements alternatifs à la voiture, et notamment le vélo.

Il est utile de recruter un chargé de mission relatif aux mobilités actives, dont ses missions seront l'élaboration d'un plan de sensibilisation et d'animation Vélo à l'intention des apprentis et des entreprises, et la diffusion de bonnes pratiques auprès des autres établissements scolaires sur le territoire. Ce plan de sensibilisation devra veiller à ne pas être redondant avec les échanges locaux entre les AOM et les entreprises sur les actions de mobilité de droit commun. Il devra clairement cibler les apprentis et leurs employeurs.

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

Enfin, pour réduire la problématique de mobilité, il conviendra de proposer des solutions de mobilité résidentielle, en lien avec les politiques publiques de logement. La première étape à envisager pourrait consister à organiser un temps de concertation avec l'écosystème du logement. Des solutions de logements modulaires pourraient être envisagées, de mises en relations entre bailleurs et apprentis, etc. L'internat est également une solution et une participation à la « nuit de l'internat », mise en place par le rectorat pour que les élèves puissent tester ce système, pourrait être étudiée.



NATURE DE L'ACTION

- ☐ Animation
- ☒ Communication
- ☒ Concertation
- ☐ Étude
- ☐ Expérimentation

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



PILOTES

- Région



PARTENAIRES

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



CIBLES

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025-2027

- Mise en place du projet VT2A dans le cadre d'AVELO 3.
- Appel à projets « Réussite des Apprentis » fiche action mobilité.

2

2026

- Travail sur la problématique du logement des apprentis.



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

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



INDICATEURS DE SUIVI

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



ACTIONS LIÉES

- 1.1 Centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire
- 3.4 Favoriser la mobilité des jeunes
- 4.1 Intégrer la mobilité au sein des dispositifs à destination des demandeurs d'emploi et des stagiaires de la formation professionnelle
- 4.2 Lever les freins à la mobilité pour faciliter l'accès à l'emploi dans les filières professionnelles en tension

FICHE ACTION 4.4 – Améliorer la coordination interrégionale et interdépartementale en matière 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

Obj 4

ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Le bassin Ouest de l'Oise a la particularité de se trouver à la frontière de deux régions : la Normandie et l'Île-de-France.

Cette proximité induit des déplacements interrégionaux importants, notamment pour des trajets domicile-travail. Ainsi, 77 300 actifs réalisent des trajets domicile-travail externes au bassin et ces échanges se font principalement avec l'Île-de-France (52%), l'Est de l'Oise (30%), la Normandie (8%) et le Grand Amiénois (7%).

Plus de 35 000 actifs sortant du bassin travaillent en Île-de-France et leur part est particulièrement importante au sein des trois intercommunalités jouxtant la région parisienne, avec environ un actif sur deux qui travaille en Île-de-France (45 % pour la CC Thelloise, 53 % pour la CC du Vexin-Thelle, et 55 % pour la CC des Sablons).

Les déplacements interrégionaux vers la Normandie touchent particulièrement les CC du Pays de Bray et du Vexin-Thelle et se dirigent surtout vers la CC du Vexin Normand où se trouve la ville de Gisors. De nombreux habitants de ces communautés de communes se rendent par exemple à Gisors pour consulter des médecins spécialistes, faute d'offre sur leur territoire.

Les flux interrégionaux, notamment vers l'Île-de-France, ont la particularité d'être réalisés à 21% en transport en commun et en train, quand la très grande majorité des flux internes au bassin est réalisée en voiture (le taux de motorisation des ménages est de plus de 85% sur tous les EPCI du bassin de mobilité hormis sur la CA du Beauvaisis où il est de 81,8%). **L'enjeu d'améliorer les interconnexions entre les offres de transport des différentes régions et de simplifier la billettique** est donc particulièrement important sur ce territoire.

La levée des freins administratifs entre ces régions est également clé afin de permettre aux habitants résidant notamment aux frontières départementales ou régionales de bénéficier de transports solidaires pouvant se rendre dans les régions et départements limitrophes. Cela concerne par exemple les personnes en situation de handicap travaillant en ESAT dans le sud du bassin (Vexin, Méru) mais résidant à l'extérieur du département de l'Oise et vice-versa. Dans le nord du bassin, l'ESAT de Breteuil, proche de la Somme, est également concerné par ces problématiques.

Par ailleurs, **améliorer l'accessibilité aux bassins d'emploi dynamiques des régions limitrophes pour les habitants du nord-ouest de l'Oise est un enjeu décisif** dans un bassin où les fractures entre le sud, avec des médianes de revenu sont élevées, et le nord, cumulant les vulnérabilités socio-économiques, sont importantes.



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Cette action s'articule autour de plusieurs objectifs complémentaires :

- **Améliorer l'information sur les offres de transport mises en place par les régions limitrophes afin de lever des freins cognitifs et psychologiques.** Alors que des milliers de salariés, scolaires et étudiants traversent chaque jour les frontières de la région Hauts-de-France et empruntent des services de mobilité opérés par les Régions limitrophes (offres TER) ou par des opérateurs de mobilité situés dans une de ces régions voisines, l'information sur les offres de transports des régions limitrophes est très limitée pour les habitants des Hauts-de-France. Plusieurs actions pourraient être mises en place pour améliorer la circulation de l'information :

- Intervenir davantage dans les écoles, les CFA, les Maisons France Services des Hauts-de-France pour promouvoir l'offre de mobilité régionale des Hauts-de-France mais également celle des régions Île-de-France et Normandie, afin de lever les freins cognitifs qui empêchent souvent les habitants de se projeter au-delà des limites territoriales.
- Pour toucher les seniors maîtrisant à minima les outils numériques, l'application « PanneauPocket », très facile d'utilisation, pourrait être utilisée afin de diffuser de l'information sur les services de mobilité, solidaire notamment, existant sur le territoire des Hauts-de-France, de la Normandie et de l'Île-de-France. Cette application permet aux collectivités d'informer leurs administrés sur un certain nombre d'actualités et de services mis en place sur leur territoire.

- **Lever les obstacles opérationnels et améliorer les interconnexions et la billettique entre les différentes régions**

Si cette mesure n'est pas spécifique à la mobilité solidaire mais doit davantage être intégrée au COM, les publics de la mobilité solidaire sont particulièrement vulnérables à ce manque d'interopérabilité entre les réseaux de transports des différentes régions. Les problèmes de billettiques entre les différents réseaux viennent accroître des freins à la mobilité (psycho-sociaux, économiques, cognitifs) qui sont déjà présents chez les publics de la mobilité solidaire, et notamment les jeunes. Dans le cadre du COM Ouest de l'Oise, la Région Hauts-de-France poursuivra le travail relatif à l'interopérabilité billettique avec le SMTCO et Île-de-France Mobilités.

- **Articuler les PAMS des trois régions et créer de la concertation entre les personnes en charge de l'élaboration et de la mise en place des PAMS sur les trois territoires**

Afin d'articuler au mieux les PAMS des trois régions, il est important que des habitudes de travail et de concertation soient instaurées entre les différentes administrations. Organiser des réunions régulières interrégionales avec les personnes en charge des PAMS des bassins de mobilité limitrophes permettrait de garantir une bonne complémentarité des PAMS des différentes régions. Inviter ces représentants des PAMS des régions voisines dans le cadre du Club de la mobilité solidaire permettrait également de se tenir régulièrement informé de l'avancée des PAMS voisins et de garantir une coopération active entre les régions.

- **Au niveau du Département de l'Oise, mettre en place un cadre d'échange avec les Départements de la Somme et du Val d'Oise**

- Les habitants du nord du bassin Ouest de l'Oise sont parfois plus enclins à se déplacer vers l'agglomération d'Amiens plutôt qu'à Beauvais, pour recourir à des soins médicaux et accéder plus généralement aux services publics. Il s'agirait ici de mettre en place un cadre d'échanges réguliers autour des services de mobilité solidaire portés par les deux Départements (réunions régulières entre chargés de mission mobilité par exemple) et explorer des pistes de coopération entre les deux départements afin de lever des contraintes administratives qui empêchent certains services de se rendre dans le département limitrophe... Le Département de la Somme est très avancé sur les questions de mobilité solidaire et a mis en place depuis plusieurs années une plateforme de mobilité départementale coordonnée par les services du Département. Recueillir des conseils et bonnes pratiques sur le déploiement d'une plateforme de mobilité départementale oisienne pourrait être un premier sujet d'échange.

Par ailleurs, la Somme et l'Aisne ont mis en place une coopération permettant l'accès à certains dispositifs de mobilité solidaire de la Somme (TAD par exemple) au public axonais. Une telle coopération pourrait également être discutée entre la Somme et l'Oise.

- ▶ Un cadre d'échange avec les AOM du Val d'Oise, concernées par de nombreux déplacements pendulaires provenant notamment des CC du sud du bassin Ouest de l'Oise, pourrait également être instauré afin d'étudier la possibilité de coopération sur certains services de mobilité.



NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Étude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTES

- Région



PARTENAIRES

- Région Normandie
- Région Île-de-France
- Départements
- AOM



CIBLES

- Publics de la mobilité solidaire



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

Dès la première année (2025)

- Organiser des réunions avec les Régions et Départements limitrophes, situés hors de la Région Hauts-de-France
- Pour le Département de l'Oise, intégrer le groupe de travail des chargés de mission des Départements des Hauts-de-France travaillant sur la mobilité solidaire



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

Ressources

- Base de données des offres de mobilité et aides existantes pour les différents publics de la mobilité solidaire, en Région Hauts-de-France et dans les deux régions voisines
- Dispositifs ciblant les apprentis



INDICATEURS DE SUIVI

- Organisation de réunions de coordination avec les Régions et les Départements limitrophes (Oui / Non)



ACTIONS LIÉES

PAMS :

- 1.1 Recenser et centraliser l'information sur l'ensemble des aides et services de mobilité solidaire
- 1.2 Former les prescripteurs et les acteurs relais aux dispositifs de mobilité
- 2.1 Définir la gouvernance et installer une revue de projets pour le PAMS

COM :

- Fiche COM - Renforcer l'interopérabilité billettique à l'échelle régionale

FICHE ACTION 4.5 – Développer, faire connaître et coordonner territorialement les dispositifs d'aide aux changements de comportement

ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

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

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



DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Au travers de cette action, il est proposé de distinguer 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 et permettre de raccrocher à ces travaux de nouveaux partenaires, usagers ou bénéficiaires, employeurs, etc.

Concernant le public des scolaires et des jeunes, plusieurs dispositifs peuvent être mis en exergue et développés sur le territoire à l'image de ceux détaillés dans la fiche action 3.4 relative à la mobilité des jeunes : **Challenges de l'écomobilité scolaires, des collèges et des lycées, organisés par le Centre ressources régional en écomobilité (CREM)** ;

- Les plans de déplacements des établissements scolaires (PDES) ;
- Le dispositif Savoir Rouler à Vélo.

Des dispositifs à destination des entreprises sont également proposés, ou imposés. Notamment, 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 aussi 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.

Certaines initiatives sont cependant mises en place sur le territoire afin de connaître plus finement les besoins en mobilité des employeurs. La CC Thelloise souhaite ainsi interroger les entreprises de zones d'activités du territoire sous la forme d'un questionnaire afin de connaître leurs besoins en matière de mobilité. Ce questionnaire est en cours d'élaboration au printemps 2025.

- **Les plans de mobilité employeur (PDMe)**

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

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

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

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

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

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

- **Le Défi régional Pass Pass 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 laisser sa voiture au garage pour rejoindre celle d'un autre, former un équipage pour aller au travail, pour aller étudier ou pour ses loisirs. Outre la valorisation du covoiturage globalement, ce défi permet de communiquer davantage sur la plateforme passpasscovoiturage.fr.

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

- **La Semaine Européenne de la mobilité**

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

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

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

- **Mai à Vélo**

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

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

Une multiplication des initiatives à faire connaître et à coordonner territorialement

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
- Étude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



PILOTE



PARTENAIRES



CIBLES

- CREM

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

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



ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026

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



MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

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



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'entreprises participant au challenge de la mobilité (Source : CCI Hauts-de-France)
- Nombre de participants au défi Pass Pass Covoiturage (Source : Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France)



ACTIONS LIÉES

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



La durée du plan d'action

Le présent plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) 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'action se rapproche davantage d'une charte que d'un contrat, toute modification, ajout ou suppression d'actions inscrites dans le 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 bassin, permettant ainsi une adaptation continue aux besoins et aux évolutions de la mobilité solidaire dans ce bassin Ouest de l'Oise.



La gouvernance

La démarche d'élaboration du présent PAMS et de son équivalent sur le transport de droit commun, le COM, a préfiguré la gouvernance proposée pour le suivi et la mise en œuvre des actions identifiées. Au-delà de veiller à leur bonne réalisation, il s'agit en effet de renforcer l'écosystème de la mobilité sur le bassin Ouest de l'Oise et de faire perdurer la communauté de partenaires qui s'est constituée tout au long de la démarche.

Aussi, il est proposé de mettre en place une gouvernance unique à l'échelle de ce bassin de mobilité, notamment dans l'objectif de veiller à la cohérence et la complémentarité des travaux des COM et des PAMS. Cette gouvernance se matérialisera à travers la constitution d'un « **Comité de bassin de mobilité Ouest de l'Oise** » qui vaudra comité de pilotage à la fois pour le PAMS et pour le COM et qui sera organisé annuellement.

Ainsi, pour le suivi du PAMS, la Région et le Département de l'Oise animeront le pilotage. Y seront associés les représentants des structures suivantes, à savoir :

- L'Etat (Préfecture de région Hauts-de-France ; DREETS ; DDETS ; DREAL) ;
- Le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise (SMTCO) ;
- Les AOM suivantes :
 - La Communauté d'agglomération du Beauvaisis ;
 - La Communauté de communes du Clermontois ;
 - La Communauté de communes de l'Oise Picarde ;
 - La Communauté de communes du Pays de Bray ;
 - La Communauté de communes de la Picardie Verte ;
 - La Communauté de communes des Sablons ;
 - La Communauté de communes Thelloise ;
 - La Communauté de communes du Vexin-Thelle.
- France Travail ;
- La Caisse d'Allocations Familiales.

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

Ce comité de bassin :

- fait le point sur l'état d'avancement du PAMS ;
- fait l'état d'avancement de la mise en place de la plateforme départementale ;
- fixe les objectifs et le programme annuel au titre du PAMS du bassin : priorités, pilotage, échéances ;
- mesure les effets des actions mises en œuvre en vue de les reconduire ou de les faire évoluer ;



La gouvernance

- précise les publics et territoires cibles pour les formations à la mobilité ;
- anime une revue de projets en examinant en particulier le financement des actions prioritaires.

Il se réunit une fois par an.

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

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

Ce club de la mobilité solidaire :

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

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



Suivi et indicateurs

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

- Tout d'abord, au niveau de chaque action inscrite dans le plan d'action, en retenant un ou deux indicateurs permettant de mesurer sa réalisation ;
- Ensuite, à l'échelle du PAMS, afin d'évaluer globalement sa mise en œuvre et son efficience. Des représentations sous forme de radars 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 2026, un bilan annuel de suivi sera établi et présenté au comité de bassin.



Les signataires

12 signataires pour le PAMS Ouest de l'Oise :

- La Préfecture de région Hauts-de-France ;
- La Région Hauts-de-France ;
- Le Département de l'Oise ;
- Le Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise
- La Communauté d'agglomération du Beauvaisis ;
- La Communauté de communes du Clermontois ;
- La Communauté de communes de l'Oise Picarde ;
- La Communauté de communes du Pays de Bray ;
- La Communauté de communes de la Picardie Verte ;
- La Communauté de communes des Sablons ;
- La Communauté de communes Thelloise ;
- La Communauté de communes du Vexin-Thelle.

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

Signataire 1/12



À _____

Le _____

Le Préfet de la Région Hauts-de-France

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

Signataire 2/12



À _____

Le _____

Le Président de la Région Hauts-de-France

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

Signataire 3/12



À _____

Le _____

La Présidente du Département de l'Oise

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

Signataire 4/12



À _____

Le _____

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

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

Signataire 5/12



À _____

Le _____

La Présidente de la Communauté d'Agglomération
du Beauvaisis

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

Signataire 6/12



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de Communes
Oise Picarde

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

Signataire 7/12



À _____

Le _____

La Présidente de la Communauté de Communes
Picardie Verte

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

Signataire 8/12



À _____

Le _____

La Présidente de la Communauté de Communes
des Sablons

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

Signataire 9/12



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de Communes
Pays de Bray

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

Signataire 10/12



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de Communes
Pays du Clermontois

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

Signataire 11/12



À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de Communes
du Vexin-Thelle

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

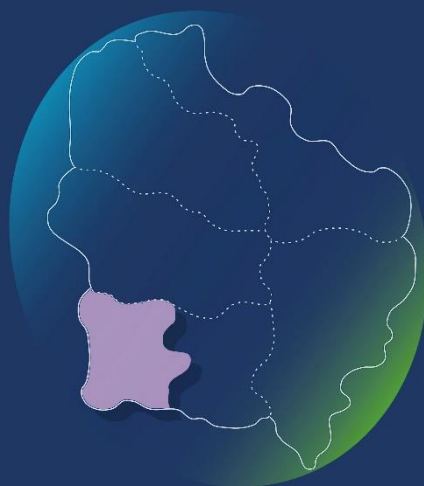
Signataire 12/12



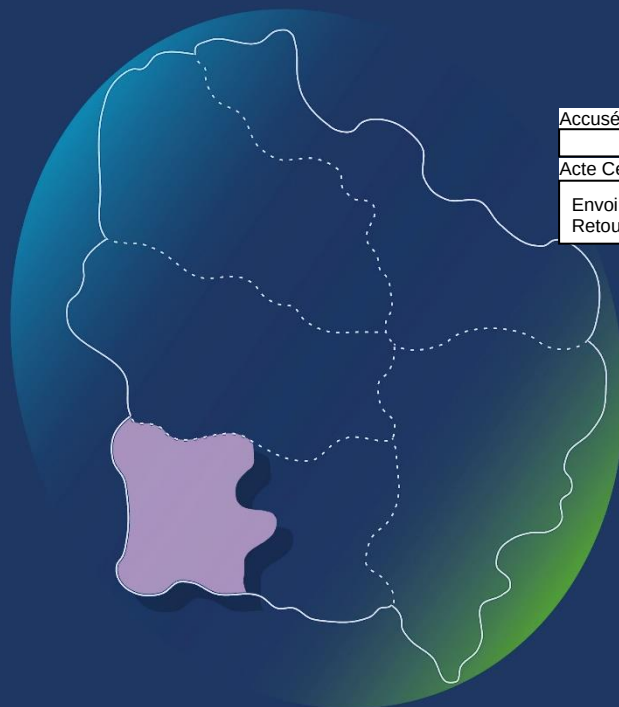
À _____

Le _____

Le Président de la Communauté de Communes
Thelloise



Juin 2025



Accusé de réception – Ministère de l'intérieur	
12594320	
Acte Certifié exécutoire	
Envoi Préfecture :	13/10/2025
Retour Préfecture :	13/10/2025

ANNEXE AU PLAN D'ACTION COMMUN EN MATIÈRE DE MOBILITÉ SOLIDAIRE DU BASSIN DE MOBILITÉ OUEST DE L'OISE

Analyse de la mobilité solidaire



Sommaire

I. Éléments introductifs	5
A. La mobilité solidaire dans la Loi d’Orientation des Mobilités.....	5
B. Les plans d’actions communs en matière de mobilité solidaire en Hauts-de-France..	6
a. Une vision élargie et ouverte des publics-cibles	6
b. Une concertation au cœur de la démarche, afin de favoriser une acception transversale de la mobilité solidaire	6
c. Une démarche basée sur une méthodologie unique mais personnalisée selon les enjeux spécifiques de chaque bassin	7
d. Un objectif de reconnexion de la mobilité solidaire et de droit commun.....	7
e. Une temporalité à court/moyen terme.....	7
C. Le diagnostic de la mobilité solidaire sur le bassin Ouest de l’Oise	8
a. Objectifs et méthode.....	8
b. Clés de lecture du livrable du diagnostic PAMS.....	9
II. Éléments de caractérisation du bassin de mobilité	11
A. Le périmètre du bassin Ouest de l’Oise	11
B. Le contexte réglementaire	12
a. A l’échelle régionale.....	13
b. A l’échelle départementale.....	13
c. A l’échelle intercommunale	13
III. Les spécificités territoriales qui impactent la mobilité	15
A. Une organisation radiale impliquant de forts contrastes à l’échelle du bassin	15
B. L’agglomération de Beauvais, pôle urbain intermédiaire mais attractif à l’échelle du bassin	17
C. Le Sud du bassin, des territoires très influencés par la région parisienne.....	18
D. Le Nord du bassin : des territoires ruraux cumulant les vulnérabilités	20
E. Un territoire de « grands mobiles » sur lequel les déplacements interrégionaux et intermodaux sont nombreux	22
IV. Une grande variété de publics en difficulté de mobilité.....	25
A. Méthode d’analyse	25
B. Zoom sur l’Ouest de l’Oise.....	26

a. Personnes en insertion, demandeurs d'emploi, personnes précaires : l'enjeu de l'insertion sociale et professionnelle	27
b. Scolaires, étudiants, apprentis : le public des jeunes	28
c. Personnes en situation de handicap et seniors : l'accessibilité physique et cognitive	29
d. D'une appréhension statutaire des publics de la mobilité solidaire à la notion d'archipel des difficultés	30
C. Des freins communs, qui appellent une stratégie basée sur l'accompagnement et la coordination.....	30
a. Freins d'accès à l'offre : au carrefour COM et PAMS.....	30
b. Freins psychosociaux : le besoin d'un accompagnement de bout en bout.....	31
V. Les offres et services de mobilité existants à destination des publics vulnérables.....	34
A. Une offre de droit commun orientée autour de Beauvais et vers l'Île-de-France.....	34
a. Des infrastructures de transport denses mais une offre ferroviaire jugée insuffisante	34
b. Une offre en transports collectifs très présente sur une moitié du bassin	35
c. Un maillage cyclable très faible	36
d. Le covoiturage informel privilégié au détriment des offres organisées	37
B. Le parcours mobilité : l'articulation de l'offre de mobilité de droit commun et de l'offre solidaire pour aller vers l'autonomie	38
C. L'offre de mobilité solidaire sur le bassin Ouest de l'Oise	39
D. Plusieurs plateformes de mobilité présentes sur le territoire	43
E. Le diagnostic mobilité : une couverture territoriale complète seulement pour les demandeurs d'emploi	44
F. L'accompagnement mobilité : une offre insuffisante	44
G. Une offre de transport solidaire hétérogène.....	47
a. Une couverture complète du territoire à nuancer au regard de son hétérogénéité	47
b. Une couverture des publics variée sur l'ensemble du bassin.....	49
c. Une hétérogénéité impliquant un enjeu de lisibilité et de visibilité	50
d. Des freins dans l'accès à l'offre	50
H. Location, achat et réparation : une offre plus éparse	51
a. L'offre de location	51
b. Les offres d'achat et de réparation	51
VI. Les outils d'information et de coordination	54
A. Des outils d'information encore peu connus et qui peuvent entrer en concurrence	54
B. L'enjeux des lieux d'accompagnement.....	56

C. Un ensemble de besoins encore insatisfaits.....	57
a. Mieux coordonner les outils.....	57
b. Un besoin d'interconnaissance.....	57
c. Un besoin d'évaluation.....	57
d. Améliorer la connaissance des publics.....	58
e. Vers un guichet unique de l'information et de la formation mobilité ?	58
VII. Les aides financières et les modèles économiques	61
A. Des aides financières nombreuses et difficiles à lire.....	61
B. Les opérateurs de mobilité solidaire sur-mobilisés par la recherche permanente de financements.....	62
VIII. L'intégration de l'urgence écologique	64
A. Ecologie et social : une articulation institutionnelle à entériner	64
B. Mobilité durable et inclusive : même combat ?	64
C. Dépendance à la voiture : un changement de mentalité progressif pour les bénéficiaires	65
IX. Conclusion et perspectives.....	67
A. Synthèse croisée des tableaux AFOM	67
a. Atouts	67
b. Faiblesses.....	67
c. Opportunités	68
d. Menaces	68
B. Vers le plan d'actions	69
X. Annexes.....	71

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 quotidien. 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 Ouest de l'Oise, plusieurs enjeux ressortent, dont l'importance des échanges interrégionaux avec l'Île-de-France et, dans une moindre mesure, avec la Normandie. Ces flux interrégionaux soulèvent des problématiques d'interopérabilité et de billettique et la coordination entre les trois régions sur ces aspects de mobilité et de transport est un des enjeux majeurs sur ce bassin. Le contraste socio-spatial entre Beauvais et son agglomération, très urbaines, et le reste du bassin beaucoup plus rural est également un enjeu à prendre en compte pour la mise en place d'une offre socle de mobilité solidaire, équitable sur tout le bassin. Enfin, permettre la mobilité entre zones rurales est l'un des défis sur ce bassin, dont les transports sont organisés en étoile vers Beauvais.

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 Ouest de l'Oise est élaboré de novembre 2023 à juin 2024, et son plan d'actions de juin à novembre 2024.

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

a. Objectifs et méthode

Le pilotage du diagnostic PAMS est assuré de manière conjointe avec celui du **Contrat Opérationnel de Mobilité (COM)**, réalisés dans la même temporalité. L'intérêt est de mutualiser les enseignements des deux approches et d'adopter une vision de la mobilité solidaire intégrée à la mobilité de droit commun. En particulier, le travail de diagnostic PAMS est mené de manière coordonnée avec l'élaboration de fiches diagnostic, remises par la Région aux membres du Comité de pilotage et du Comité technique lors de ces réunions en présentiel.

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 en janvier 2024 par collèges d'acteurs (EPCI, employeurs, 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. Par ailleurs, un échange avec le président de la CCI de l'Oise a été organisé en juillet 2023 dans le cadre de l'élaboration du PAMS Est de l'Oise et un certain nombre d'éléments ont été recueillis pour le bassin Ouest de l'Oise. La phase de diagnostic a également été ponctuée par une **rencontre atelier**, le 12 mars 2024 à Breteuil, réunissant une trentaine 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.

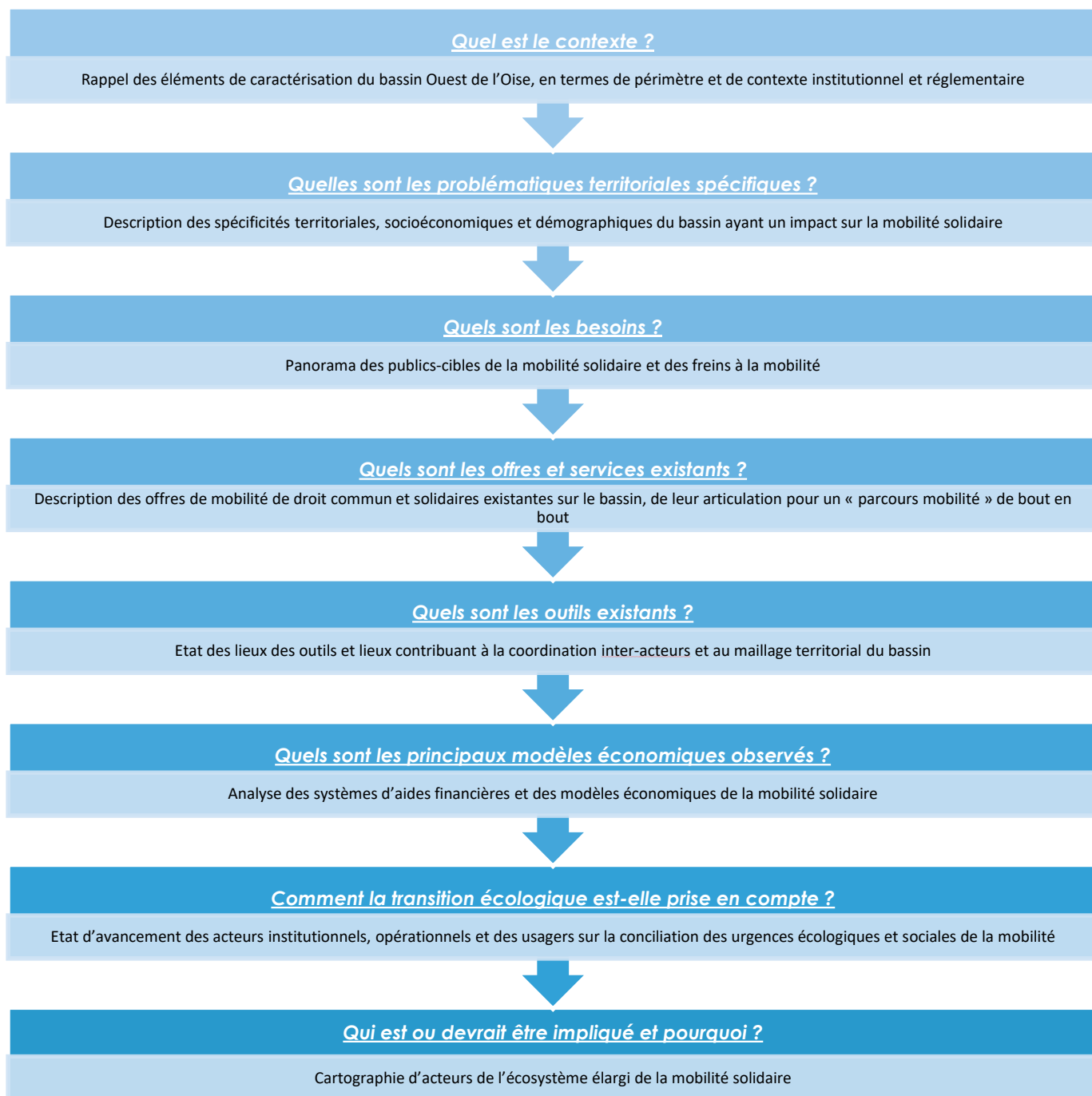
b. Clés de lecture du livrable du diagnostic PAMS

Le présent document constitue le livrable complet de la phase de diagnostic du PAMS Ouest de l'Oise. Il est organisé selon un **cheminement en huit questions** (voir ci-dessous) **qui vise à identifier les atouts et les manques en matière de mobilité, pour les publics et pour les territoires.**

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

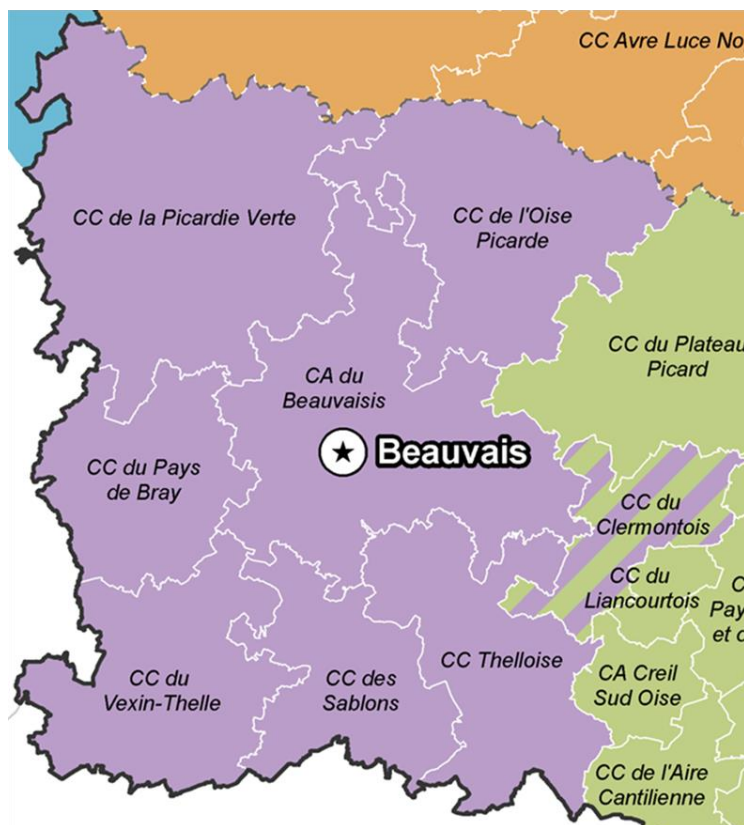
¹ Le huitième chapitre, dédié à la cartographie des acteurs, ne figure pas dans le présent document, étant l'objet d'un travail continu tout au long de la démarche. Il sera intégré par ailleurs au document final du PAMS

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.



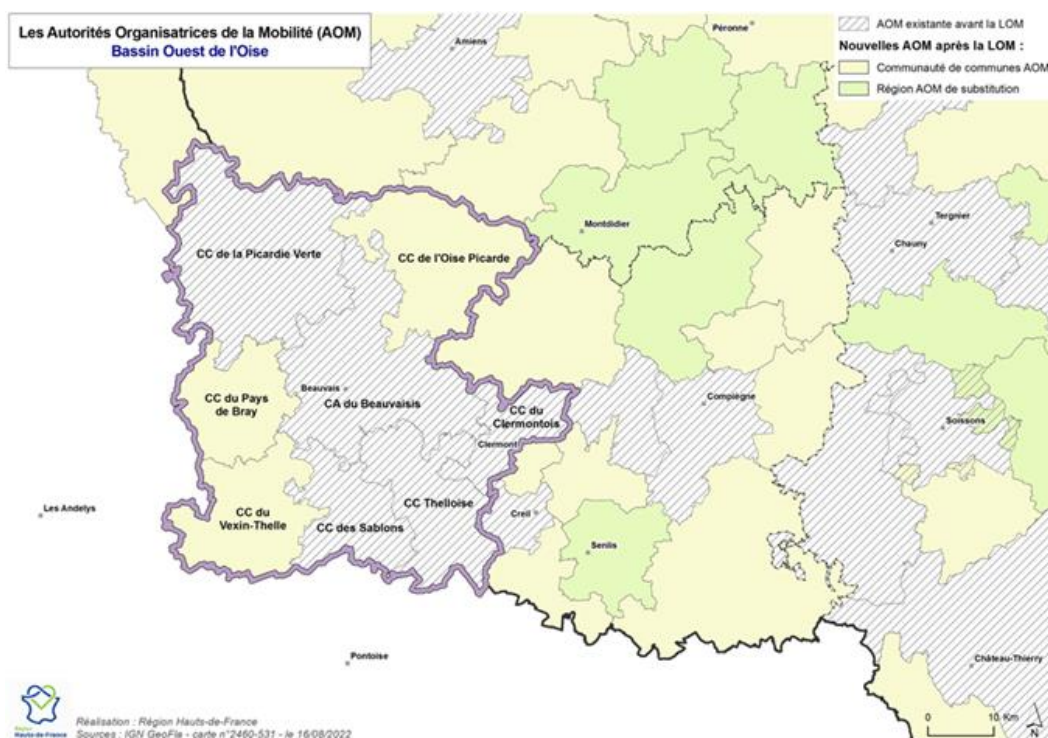
II. Éléments de caractérisation du bassin de mobilité

A. Le périmètre du bassin Ouest de l'Oise



Le bassin de mobilité Ouest de l'Oise a la particularité de n'être composé que d'un seul département, l'Oise. Il se situe à l'extrême sud ouest de la région Hauts-de-France, à la frontière avec le département de la Somme, au Nord, et de deux régions, l'Île-de-France, au Sud, et la Normandie, à l'Ouest.

Il s'articule principalement autour du pôle urbain de Beauvais et de la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis, constituant la polarité économique attractive majeure du bassin Ouest de l'Oise. Néanmoins, d'autres pôles urbains intermédiaires, comme Clermont-de-l'Oise, Méru ou Chambly sont également présents sur le territoire. Par ailleurs, d'autres polarités extérieures au bassin sont vectrices de flux importants, notamment Paris et l'Île-de-France.



Le bassin comprend 8 EPCI, dont 7 Communautés de communes et 1 Communauté d'agglomération (CA du Beauvaisis). **Tous ont pris la compétence mobilité, et sont donc autorités organisatrices de la mobilité (AOM) sur leur ressort territorial.** 5 AOM existaient avant la LOM (CA du Beauvaisis, CC de la Picardie Verte, CC du Clermontois, CC Thelloise, CC des Sablons), et 3 intercommunalités le sont devenues en juillet 2021 (CC du Pays de Bray, CC de l'Oise Picarde, CC du Vexin-Thelle) sans pour autant reprendre en charge les services assurés par la Région au niveau local.

Il est à noter que la CC du Clermontois appartient à deux bassins de mobilité : Est et Ouest de l'Oise.

B. Le contexte réglementaire

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

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

a. A l'échelle régionale

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

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

b. A l'échelle départementale

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

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

c. A l'échelle intercommunale

Enfin à l'échelle intercommunale, plusieurs outils réglementaires pointent le sujet de la mobilité, notamment d'un point de vue environnemental : les Plans Climat Air Energie Territoriaux (PCAET), les Plans de Déplacements Urbains et Plans de Mobilité, les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT), les Plans de Protections de l'Air. On peut également évoquer le déploiement en cours des **Zones à Faibles Emissions** pour toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants et les impacts sociaux impliqués pour les habitants de leurs aires d'influence. Sur le bassin, aucune ZFE obligatoire n'est répertoriée mais, en raison de sa proximité avec l'Ile-de-France, l'Ouest de l'Oise se trouve dans la zone d'influence de la ZFE parisienne. Par ailleurs, étant donné leur proximité avec Amiens, les communautés de communes du nord du bassin se trouvent également dans la zone d'influence de la future ZFE d'Amiens Métropole (dont les modalités précises ne sont pas encore fixées).

ZOOM : TIVA (Transport olsien en Véhicule Adapté)



Historique

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

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

Fonctionnement

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

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

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

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

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

Tarification

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

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

Activité en 2022

54 collaborateurs sont dédiés au marché dont 46 conducteurs. Le service dispose de 56 véhicules dont des véhicules légers 5 ou 7 places aménagés et non-aménagés, et des minibus aménagés ou non. Le taux de remplissage était plutôt de l'ordre de 2 personnes par véhicule et par trajet en moyenne.

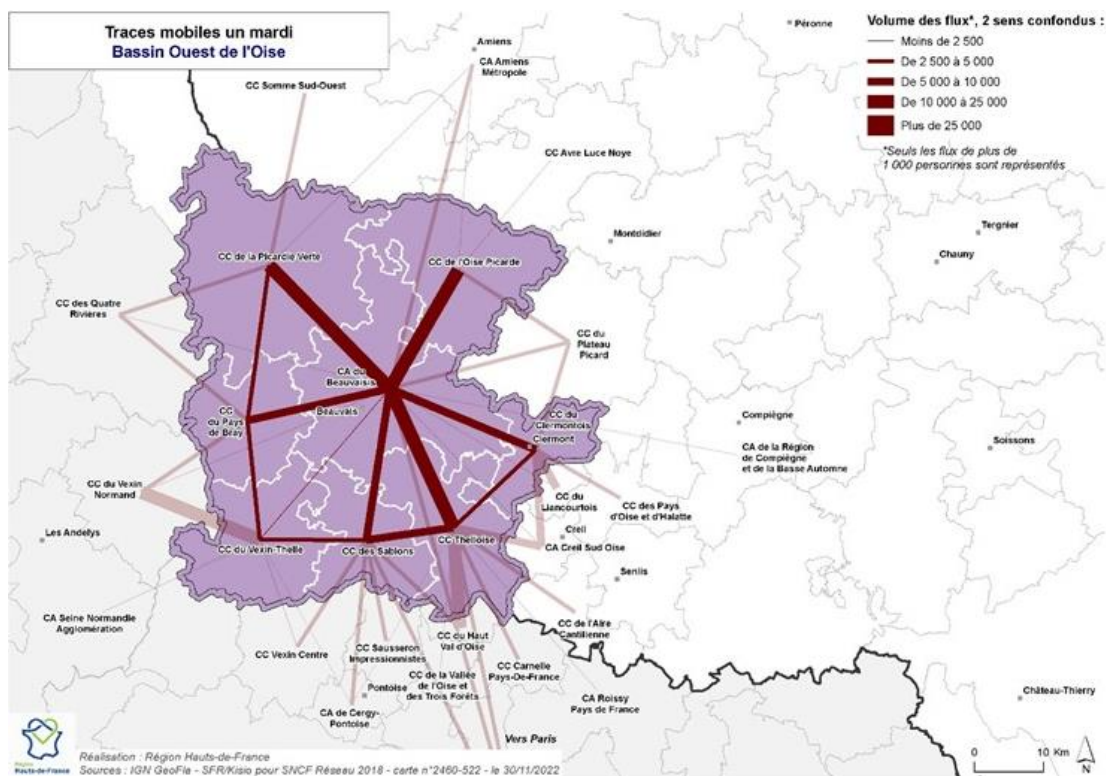
Environ 1 600 personnes étaient inscrites au service entre juillet et décembre 2022, avec un nombre d'inscrits à la baisse en fin d'année. **Le nombre d'utilisateurs était en revanche en progression** entre juillet et décembre, avec entre 730 et 906 utilisateurs mensuels.

Environ 37 600 voyageurs ont été transportés au second semestre 2022, pour des trajets en grande partie interurbains (à 86%). La majorité des personnes ayant utilisées le service TIVA en 2022 est semi-valide (62%).

73% des adhérents de TIVA ont entre 25 et 65 ans mais la part des plus de 65 ans n'est pas négligeable, avec 22% des adhérents. Sur le bassin Ouest de l'Oise et même au niveau départemental, le secteur de Beauvais est de très loin celui qui enregistre le plus de voyages TIVA.

III. Les spécificités territoriales qui impactent la mobilité

A. Une organisation radiale impliquant de forts contrastes à l'échelle du bassin

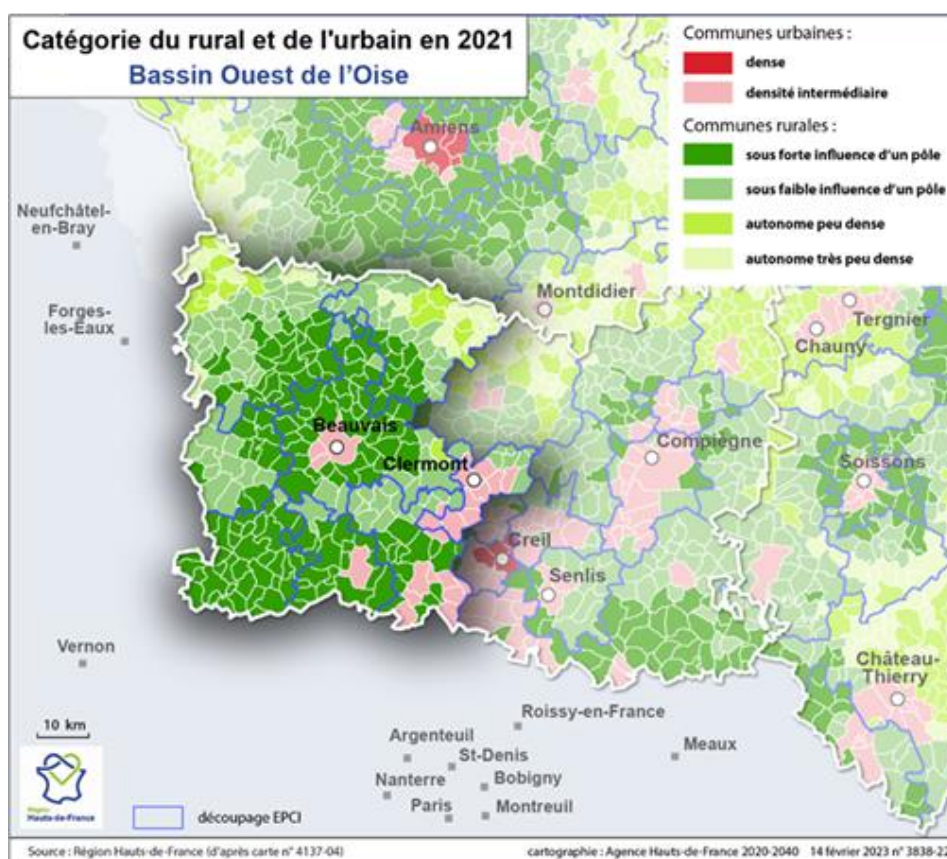


L'Ouest de l'Oise est marqué par **l'impact de la conurbation beauvaisienne** sur les flux de déplacements, ceux-ci étant largement organisés autour d'elle car il s'agit du principal pôle attractif en termes d'emplois et de services du territoire.

Néanmoins, les échanges interrégionaux sont également très importants puisque sur les 28% des flux qui sortent du périmètre du bassin Ouest de l'Oise, 44% se dirigent vers l'Île-de-France et la région parisienne, et 17% vers la Normandie.

« On propose une offre de la solidarité hors sol basée à Beauvais car on a fait le constat que dans la ruralité, les usagers ont plus de facilité à rejoindre Beauvais qu'une maison de la solidarité dans le rural pour des déplacements rural-rural. Les usagers préfèrent qu'on soit à Beauvais car ça concentre les services, ils calent tous leurs déplacements sur la même journée, plutôt que d'aller d'un village à un autre. »

Propos recueillis auprès du service autonomie du Conseil départemental de l'Oise



Bien qu'elle soit à l'origine de la plupart des flux de déplacement du bassin Ouest de l'Oise, la ville de Beauvais n'en reste pas moins une commune de densité intermédiaire, à l'image de Clermont-de-l'Oise, Méru ou encore Chambly, et à la différence d'autres pôles urbains régionaux majeurs comme Creil ou Amiens. En revanche, elle exerce une forte influence sur les communes de sa périphérie, à l'instar de la région parisienne sur les territoires situés au Sud du bassin.

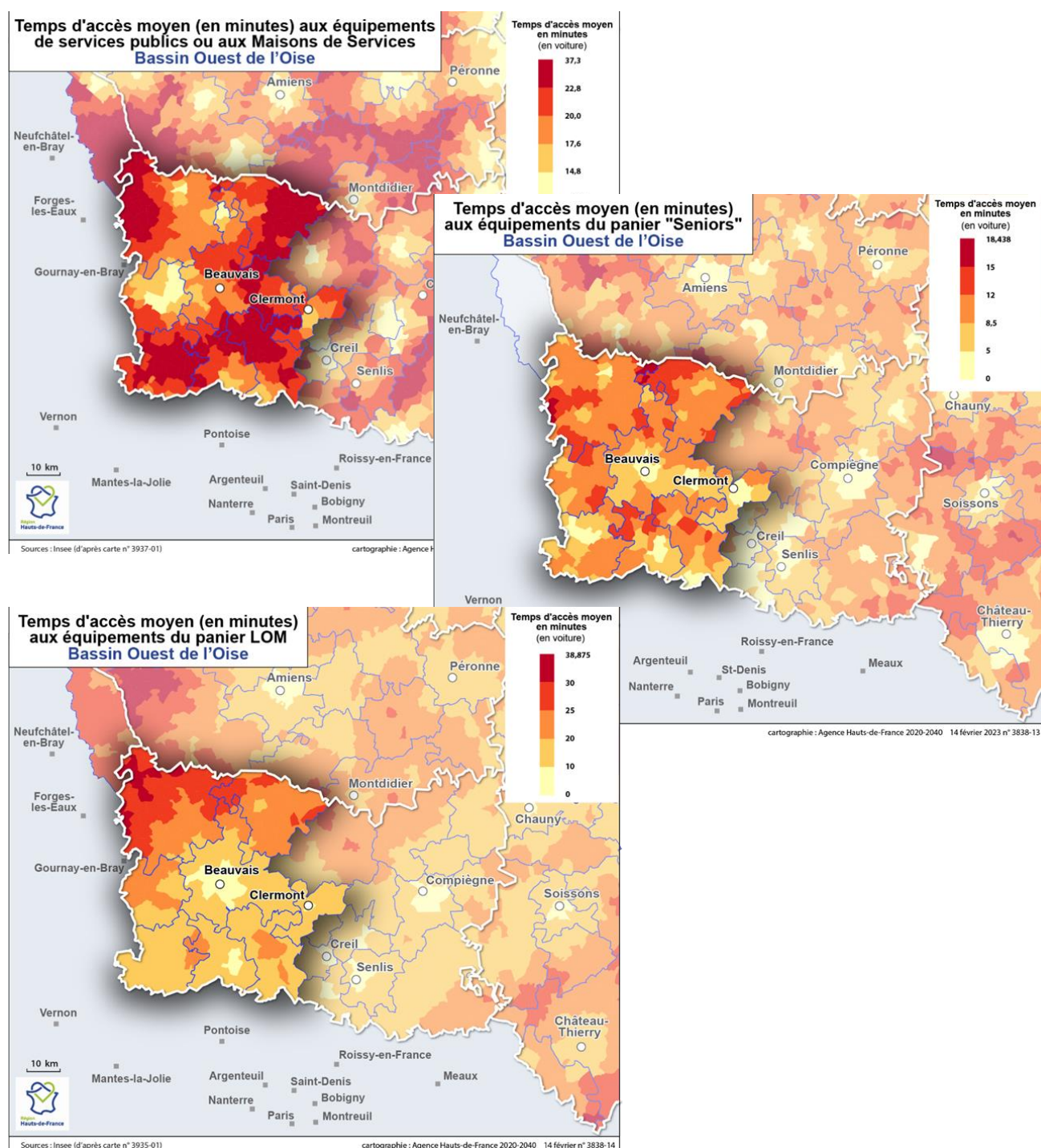
Ainsi, **plus de 50% des habitants du bassin vivent dans une commune rurale sous influence d'un pôle et 40% dans une commune urbaine de densité intermédiaire**, tandis que moins de 5% vivent dans une commune rurale autonome, surtout au Nord, **ce qui fait de ce territoire un espace moins rural qu'il n'y paraît**. Deux types de territoires ruraux sont toutefois à distinguer : les territoires du sud, plutôt riches et sous forte influence de l'agglomération parisienne, et les territoires du nord du bassin, aux vulnérabilités socio-économiques importantes et à la densité de population plus faible.

De manière générale, l'analyse de l'Indice de Développement Humain (IDH-4) au niveau de l'ensemble du bassin Ouest de l'Oise montre que **le niveau de vie y est sensiblement plus élevé en comparaison du reste de la région Hauts-de-France**. Deux poches de vulnérabilité apparaissent néanmoins : le Nord-Ouest du territoire, ainsi que la centralité de la ville de Beauvais. Les villes de Breteuil, au nord-est du bassin, et de Méru, au sud-est, sont également marquées par un IDH bien plus faible que la moyenne régionale.

« Le caractère rural de ce territoire aggrave les possibilités de déplacements. Certaines personnes ne prennent pas de place dans un ESAT à cause de la difficulté d'accès. Quand on sort de Beauvais on est immédiatement dans la ruralité ».

Propos recueillis auprès d'une représentante d'une association du secteur du handicap

B. L'agglomération de Beauvais, pôle urbain intermédiaire mais attractif à l'échelle du bassin



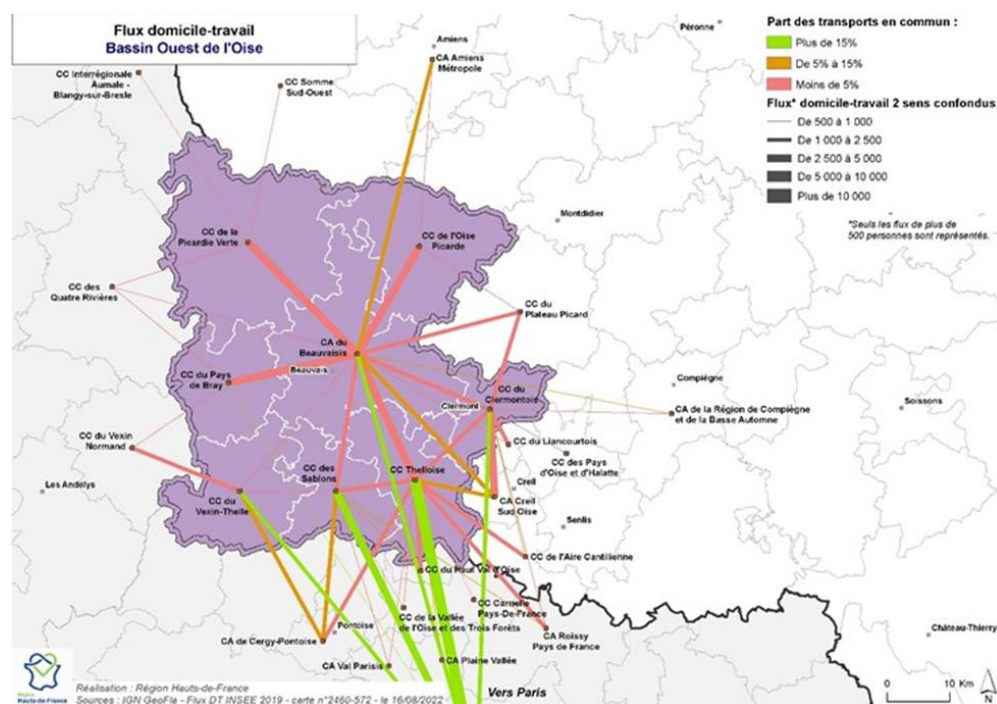
Au sein du bassin de mobilité, **la CA du Beauvaisis concentre près de la moitié de l'activité**. Le Beauvaisis est particulièrement bien doté en matière d'équipements du panier « seniors » (urgences, pharmacie, soins à domicile, etc.) et d'équipements du panier LOM (tribunal, établissements scolaires, gare, activités culturelles) avec des temps d'accès très courts pour accéder à ces activités. Le temps d'accès aux services publics et aux Maisons de services est un peu plus long, mais ils y restent plus accessibles que sur la majorité du bassin.

La conurbation beauvaisienne est en effet un pôle structurant pour les flux de déplacements du bassin. Ceux-ci sont largement organisés autour d'elle puisqu'il s'agit du principal pôle attractif en termes d'emplois et de services du territoire. Sur les 562 000 déplacements quotidiens réalisés à l'échelle du bassin, 57% sont internes à un même EPCI, et sur les 15% qui s'effectuent entre deux EPCI du bassin, **la grande majorité se font à destination et depuis Beauvais**. Ces déplacements se font en grande majorité en voiture. La CA du Beauvaisis compte ainsi près de 82% de ménages motorisés et les flux de personnes utilisant leur voiture sur le trajet domicile-travail hors de leur EPCI sont particulièrement importants sur la CA du Beauvaisis, à destination notamment du nord du bassin, de la CC du Pays de Bray et de celle du Clermontois. Concernant les déplacements domicile-études pour les jeunes, beaucoup de ces déplacements se font du sud du bassin vers Beauvais, de Beauvais vers Amiens et, dans une moindre mesure vers Paris, notamment au sud du bassin.

La Communauté d'agglomération du Beauvaisis est au cœur de l'offre de transport du bassin. En effet, le réseau de cars urbains à l'échelle départementale est conçu en étoile autour de Beauvais tandis que l'offre ferroviaire vers l'Île de France depuis la gare de Beauvais est relativement bonne. Beauvais dispose également d'un réseau de bus urbain et d'un réseau de transports à la demande. Il n'existe en revanche pas de liaison directe vers Amiens ou entre Beauvais et Compiègne.

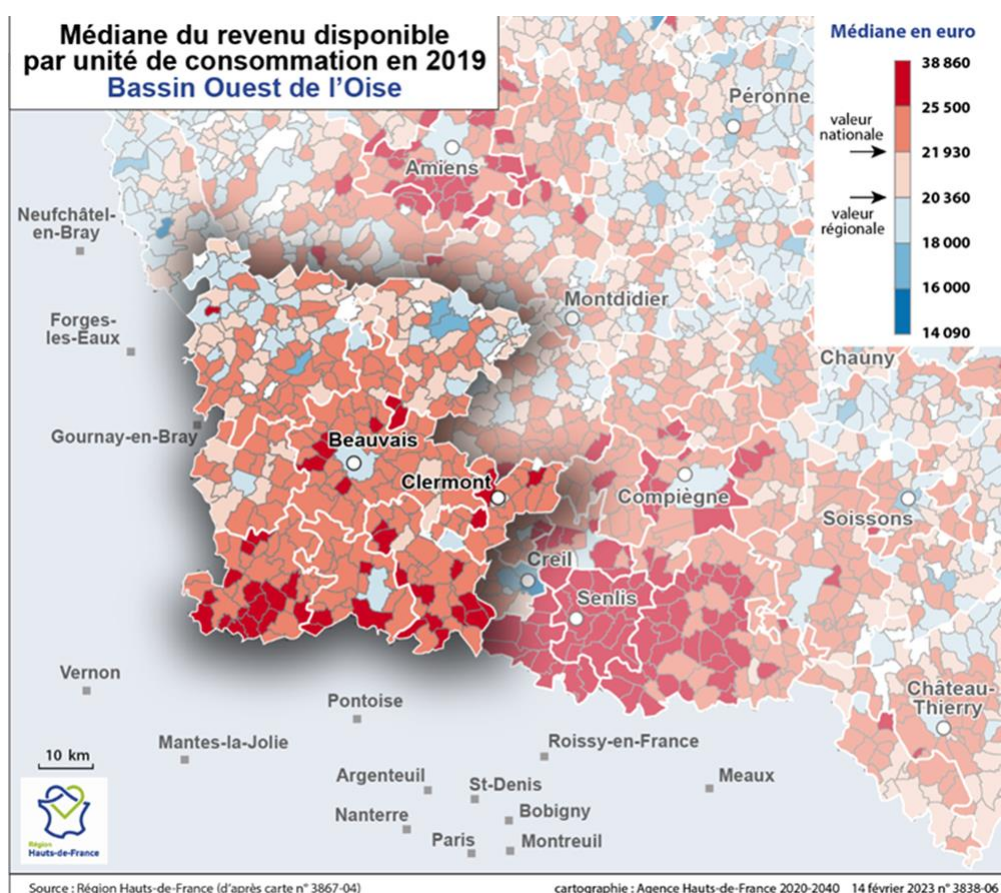
Le territoire du Beauvaisis ne peut cependant être appréhendé comme un tout uniforme. En effet, **il existe d'importantes disparités territoriales en termes de revenus entre le centre de Beauvais et sa périphérie**. Ainsi, le revenu médian des ménages apparaît très élevé dans la périphérie de Beauvais (Sud et Ouest en particulier) quand le niveau de vie des habitants de l'agglomération est plus faible et se rapproche de la moyenne régionale.

C. Le Sud du bassin, des territoires très influencés par la région parisienne

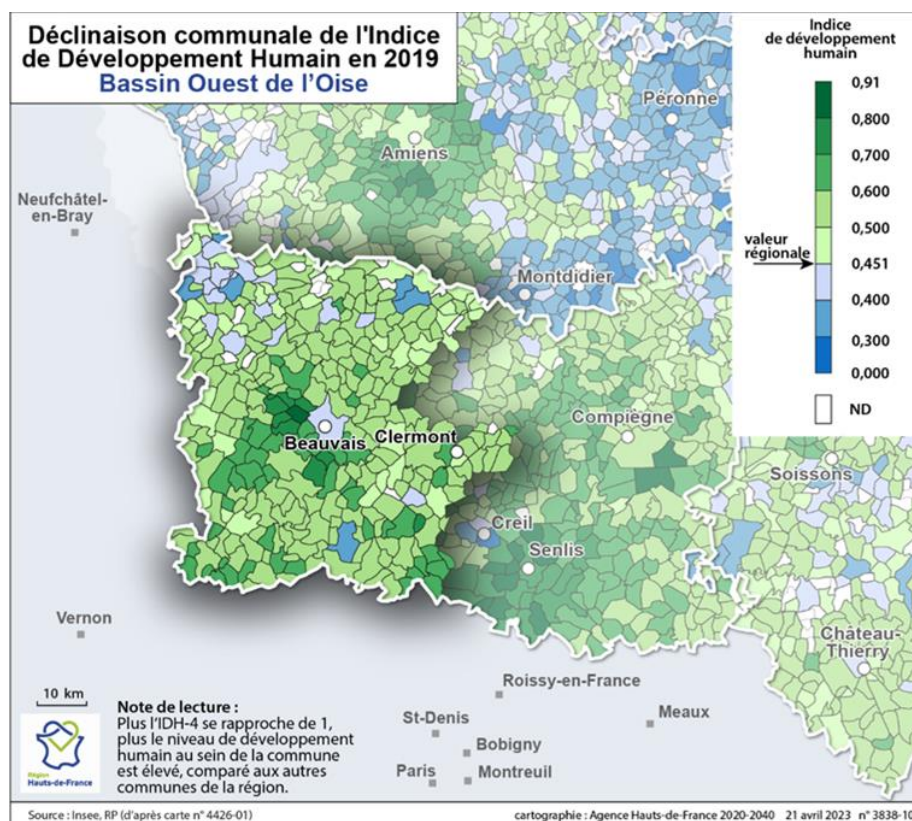


La région Ile-de-France, Paris en tête, joue un rôle important dans les déplacements domicile-travail pour la majorité de la partie Sud du bassin. Ces déplacements interrégionaux s'effectuent en partie en train, même si le taux de motorisation des ménages reste très élevé. Si, à l'échelle de l'Ouest de l'Oise, plus de 35 000 actifs sortant du bassin travaillent en Ile-de-France, leur part est particulièrement importante au sein des trois intercommunalités jouxtant la région parisienne, avec **environ un actif sur deux qui travaille en Ile-de-France** (45 % pour la CC Thelloise, 53 % pour la CC du Vexin-Thelle, et 55 % pour la CC des Sablons).

Cette proximité de l'agglomération parisienne explique que **le revenu médian des ménages soit très élevé dans le sud du bassin**. La population y est globalement plus diplômée que sur le reste du bassin et supérieure à la moyenne régionale. La ville de Méru, l'un des pôles intermédiaires du bassin, fait cependant exception et représente une « poche de vulnérabilité » sur cette partie du territoire.

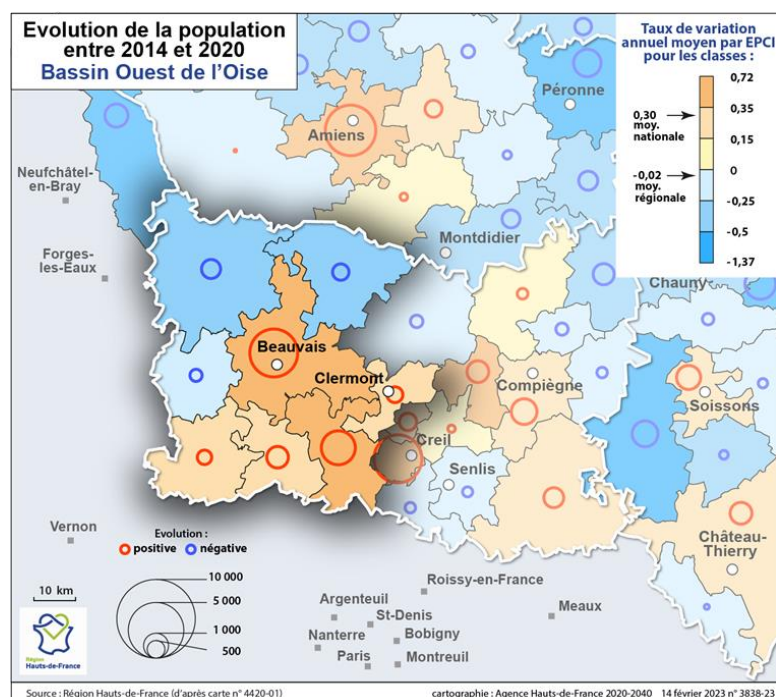


D. Le Nord du bassin : des territoires ruraux cumulant les vulnérabilités



Les communes du nord du bassin se caractérisent par un indice de développement humain (IDH4) inférieur à la moyenne régionale, notamment en raison d'un taux de non-diplômés plus élevé que la moyenne des Hauts-de-France. Le niveau de revenus des habitants des CC de l'Oise Picarde et de la Picardie verte est également particulièrement faible en comparaison du reste du bassin et est plus proche de la moyenne régionale.

Il s'agit également des seuls territoires du bassin à voir leur population baissée et de manière plus importante que la moyenne régionale.



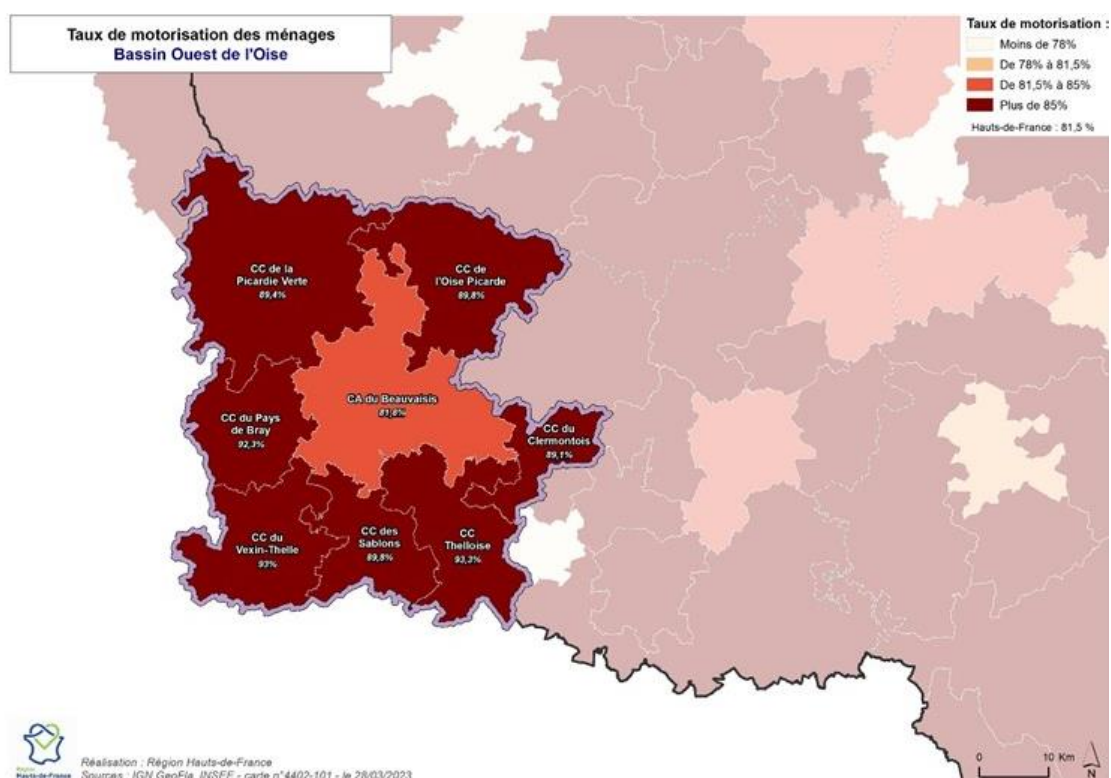
Annexe à la délibération n° 2025.01174

Des pôles d'emploi y sont pourtant présents, bien connectés à Beauvais, à l'instar de Feuquières, Grandvilliers ou encore Breteuil. Si les flux domiciles travail montrent bien l'attractivité de Beauvais et la relativement faible influence d'Amiens sur ces territoires en matière d'emploi, il n'en va pas de même pour l'accès aux soins.

« L'Oise Picarde est à cheval entre Amiens et Beauvais pour l'accès à un hôpital. Il ne faut pas oublier la mobilité vers Amiens ».

Propos recueillis auprès d'une représentante d'un centre social rural.

Le territoire du nord du bassin a la particularité d'être constitué en très grande majorité de communes peu denses et sous faible influence d'un pôle, voire autonomes. **L'accès aux services publics y est particulièrement compliqué**, notamment à l'ouest de la CC de la Picardie Verte et à l'Est de la CC de l'Oise Picarde. Par ailleurs, la desserte ferroviaire y est moins bonne : les fréquences horaires de la ligne Beauvais – Abancourt, qui dessert la Picardie Verte, sont dégradées et peu adaptées aux besoins des habitants, tandis que l'Oise Picarde souffre de l'absence de relation ferrée Beauvais – Amiens et ne possède que la gare de Breteuil-Embranchement, à Bacouël.



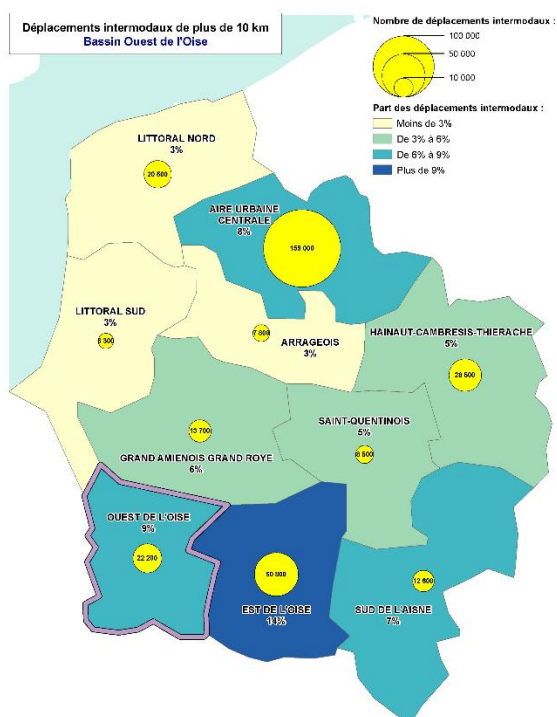
E. Un territoire de « grands mobiles » sur lequel les déplacements interrégionaux et intermodaux sont nombreux

Les déplacements interrégionaux sont importants sur ce bassin puisque sur les 28% des flux qui sortent du périmètre du bassin Ouest de l'Oise, 44% se dirigent vers l'Ile-de-France et la région parisienne, et 17% vers la Normandie, en particulier la CC du Vexin Normand où se trouve la ville de Gisors. Ces déplacements sont en grande partie réalisés par des « grands mobiles », qui parcourent en moyenne 95 kilomètres par jour et représentent 37% des habitants de plus de 10 ans. Cette part importante de grands mobiles peut s'expliquer par le fait qu'un grand nombre d'actifs se rendent en Ile-de-France pour leur travail.

85% des actifs du bassin Ouest de l'Oise effectuent leurs trajets domicile – travail en voiture, soit 2 points de plus qu'en Hauts-de-France. Les modes doux ne sont utilisés que par 6% des actifs et les transports en commun sont empruntés par 8% des actifs pour les trajets domicile – travail (contre 9% des actifs en Hauts-de-France).

Il convient néanmoins de nuancer l'usage des transports en commun dans le bassin Ouest de l'Oise car on constate de grandes disparités selon les EPCI de résidence des actifs. Alors que seuls 2 à 5% des actifs de la CC du Pays de Bray, de la CC de la Picardie Verte et de la CC de l'Oise Picarde empruntent les transports en commun pour leurs trajets domicile – travail, cette part est de 10 à 13% des habitants dans les EPCI limitrophes de l'Ile-de-France (CC du Vexin-Thelle, CC des Sablons et CC Thelloise).

Concernant les déplacements intermodaux, 9% des déplacements quotidiens peuvent être considérés comme tels, ce qui est plus que sur tous les bassins de mobilité des Hauts-de-France hormis l'Est de l'Oise. Ces déplacements font en moyenne 83km et représentent entre deux et trois modes de transports ou véhicules différents. Le train et la voiture sont particulièrement représentés dans les différentes combinaisons de déplacements intermodaux. **La place importante du train s'explique notamment par les nombreux flux à destination de Paris et de l'Ile de France, et plus particulièrement pour la partie sud du bassin.**



ZOOM : Des besoins, offres et services de mobilité solidaire au-delà des limites administratives interrégionales

Les besoins, échanges et flux de mobilité interrégionaux sont particulièrement prégnants en ce qui concerne le bassin Ouest de l'Oise. Or, si les frontières régionales peuvent apparaître problématiques pour la mobilité de droit commun, c'est également le cas en matière de mobilité solidaire.

Ainsi, de nombreux jeunes accompagnés par l'antenne locale du Pays de Bray de la Maison de l'Emploi et de la Formation du Grand Beauvaisis, située au centre social rural François Maillard au Coudray-Saint-Germer, sont dirigés vers l'association Autosages, située à Gournay-en-Bray en Seine-Maritime. Cette dernière propose notamment de la location solidaire de voitures et de scooters pour les bénéficiaires des minima sociaux et les habitants des territoires ruraux, et accepte, en fonction de la disponibilité, certains bénéficiaires habitant l'Oise. En revanche, elle ne peut être recensée officiellement comme offre de mobilité solidaire de la région Hauts-de-France.

Mais cette réalité est également valable dans l'autre sens : ainsi, de nombreux ESAT oisiens, attractifs, fonctionnant bien et avec peu de listes d'attente, ont du mal à organiser la mobilité des personnes en situation de handicap habitant l'Ile-de-France ou la Normandie. Dans le Vexin, le pôle d'attractivité local majeur en termes de services se trouve être Gisors, en Région Normandie, mais il ne peut par exemple pas être desservi par TIVA.

Une amélioration de la connectivité, de la coordination, combinée à un assouplissement de l'effet frontière apparaît indispensable pour un bassin comme l'Ouest de l'Oise.

Spécificités territoriales : synthèse

ATOUTS

Une partie du bassin (sud et agglomération de Beauvais) est relativement bien connectée aux régions et départements limitrophes

Des pôles d'attractivité intermédiaires répartis sur tout le territoire

La proximité de bassins d'emplois dans les régions limitrophes qui permettent à un certain nombre d'actifs d'habiter dans le bassin Ouest de l'Oise (sud du bassin notamment)

FAIBLESSES

De grandes disparités entre les territoires, et notamment le nord et le sud du bassin.

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

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

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

OPPORTUNITES

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

Un usage des transports collectifs urbains et du train relativement élevé par rapport au reste de la région, notamment grâce à la proximité de l'Ile de France

MENACES

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

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

La frontière avec deux régions, vers lesquelles les flux de mobilité sont importants, complique les questions d'intermodalité et de billettique.

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

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

Par ailleurs elles constituent parfois des estimations basses (le volume de bénéficiaires AAH permet d'obtenir une estimation basse du volume de personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite, puisqu'elle n'intègre pas les questions de handicaps invisibles ou de non-recours aux allocations). Enfin les habitants de territoires peu desservis est absente de cette catégorisation. Toutefois, ces données sont précieuses pour objectiver l'expression des besoins recueillie lors des ateliers, mesurer l'adéquation de l'offre existante à ces besoins, notamment en termes de capacité d'accueil, et de mettre en perspective la demande de mobilité solidaire au regard de la demande de mobilité de droit commun.

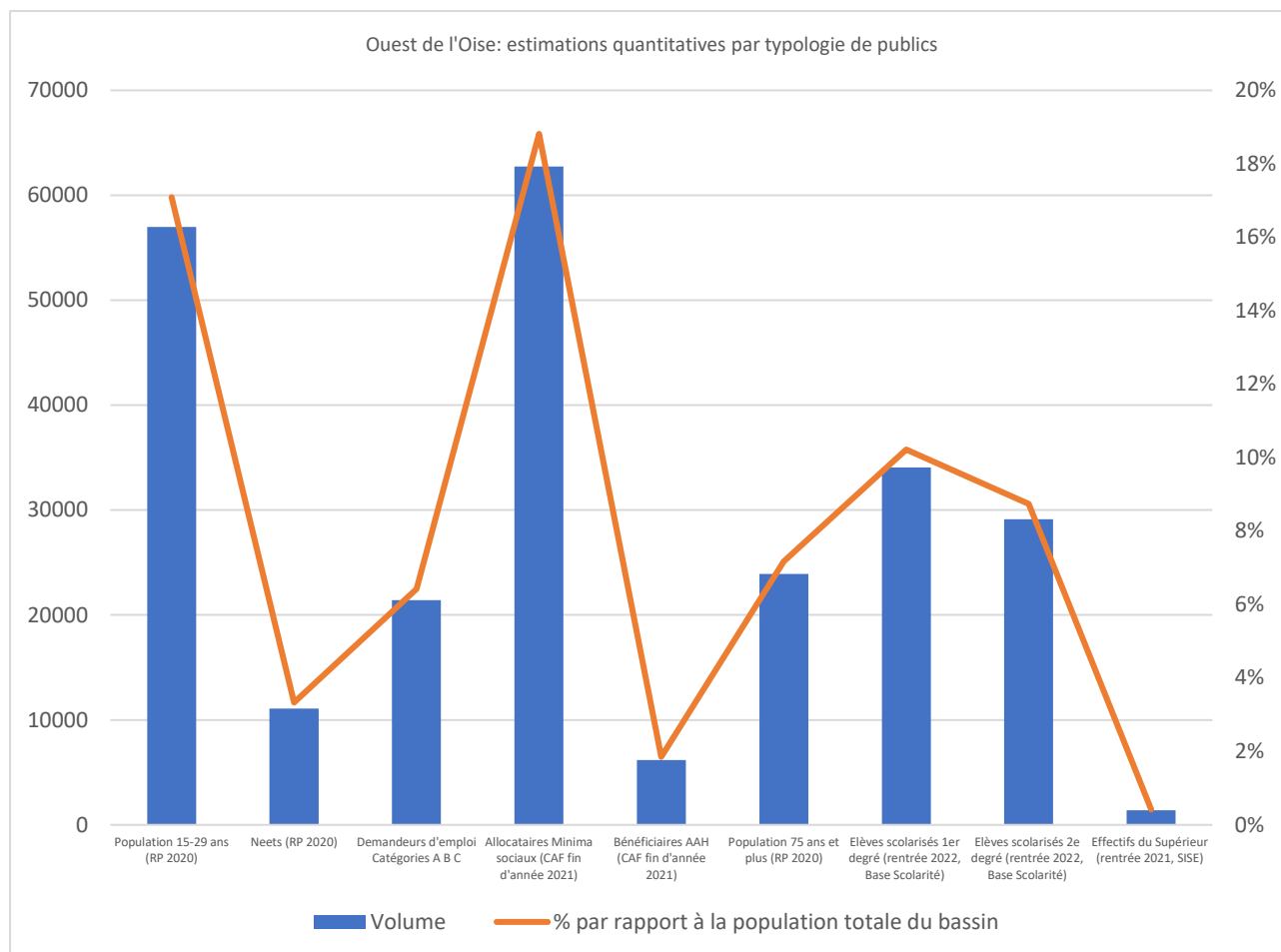
B. Zoom sur l'Ouest de l'Oise

Le bassin Ouest de l'Oise comporte **333 393 habitants**, ce qui constitue **près de 6% de la population régionale**.

En dénombrant artificiellement toutes les catégories recensées, on atteint 74% de la population du bassin potentiellement concernée par la mobilité solidaire. Ce chiffre n'a pas de signification réelle, compte tenu des précautions méthodologiques évoquées plus haut, mais il amène cependant à **se questionner sur la représentation des publics de la mobilité solidaire comme d'une « minorité à inclure »**.

Si l'on zoome sur chaque catégorie de publics :

- Les **allocataires des minima sociaux** (près de 63 000) représentent **près d'un cinquième** de la population totale du bassin
- Les **15-29 ans** (57 000 personnes) représentent **17%** de la population totale du bassin, dont :
 - Les **élèves du 2^e degré** (30 000), soit **un dixième** de la population totale du bassin
 - Les **NEETS** (11 000), soit **3%** de la population totale du bassin
- Les **élèves du 1^{er} degré** (près de 35 000) représentent **un dixième** de la population totale du bassin
- Les **demandeurs d'emploi** de catégorie A, B, C de la zone d'emploi de Beauvais, partie Hauts-de-France, représentent 21 400 personnes, soit **6%** de la population totale du bassin
- Les **75 ans et plus** représentent 24 000 personnes, soit **7%** de la population totale du bassin. Les projections à 2040 prévoient une augmentation de cette population de 80%, ce qui représente près de 20 000 personnes supplémentaires, soit 13% de la population future du bassin.
- Les **bénéficiaires des AAH** représentent près de 6 000 personnes, soit 2% de la population totale du bassin. Une grande partie de ces personnes est éligible au service TIVA porté par le département de l'Oise (voir Zoom p.14)



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 : le bassin est concerné par 249 000 déplacements quotidiens de plus de 10 km, parmi lesquels 83 200 actifs résidant dans le bassin.

22 200 déplacements intermodaux ont lieu chaque jour, soit 9% des déplacements. Cela confirme la nécessité de mener les démarches COM et PAMS de manière conjointe, en réinterrogeant la mobilité « de droit commun » au prisme de la mobilité solidaire.

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

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

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

Au-delà de l'accès à l'emploi, différentes situations de précarité socioéconomique existent à l'échelle du bassin : les 12% des ménages sous le **seuil de pauvreté monétaire**, **familles monoparentales**, travailleurs en **horaires décalés** (notamment dans le secteur industriel) ou à **forte mobilité** (aides à domicile).

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

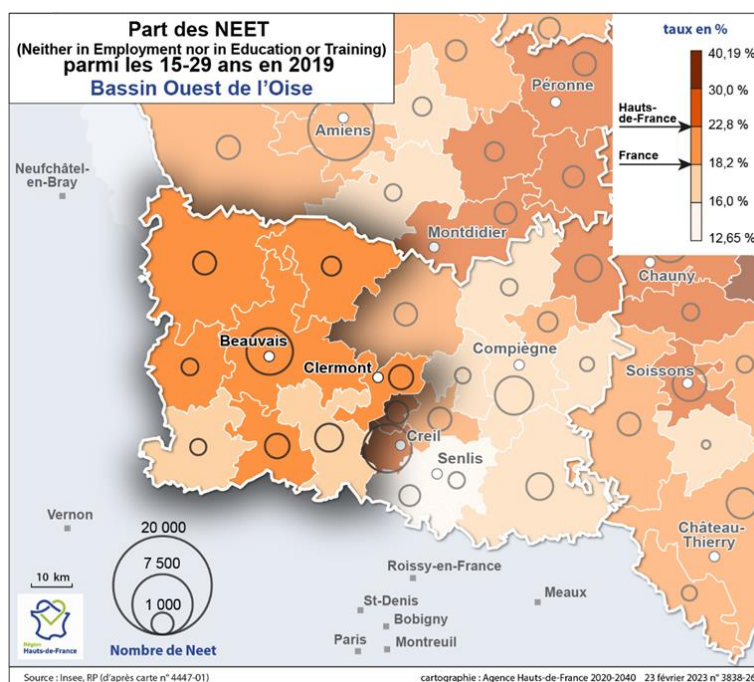
La région Hauts-de-France est la région la plus jeune de France, avec 40% de moins de 30 ans.

Sur ce bassin, un jeune sur cinq (15-29 ans) n'est ni en emploi ni en formation (19,4% contre 22,8 % en moyenne régionale). Cette moyenne cache cependant des disparités territoriales puisque les Communautés de Communes de Vexin-Thelle et Thelloise sont moins touchées par ce phénomène.

Qu'ils soient scolaires, étudiants ou apprentis, la difficulté pour les jeunes à accéder à une formation ou à un emploi, particulièrement forte dans le rural et les Quartiers prioritaires de la Politique de la Ville (QPV), cache **des**

freins psycho-sociaux liés à la mobilité, à commencer par une **culture de la mobilité particulièrement faible**, en voiture ou en transports en commun.

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



« Les missions sont trop dures à mettre en œuvre à cause de la mobilité, les étudiants on ne les retient jamais à cause de cette contrainte de mobilité »

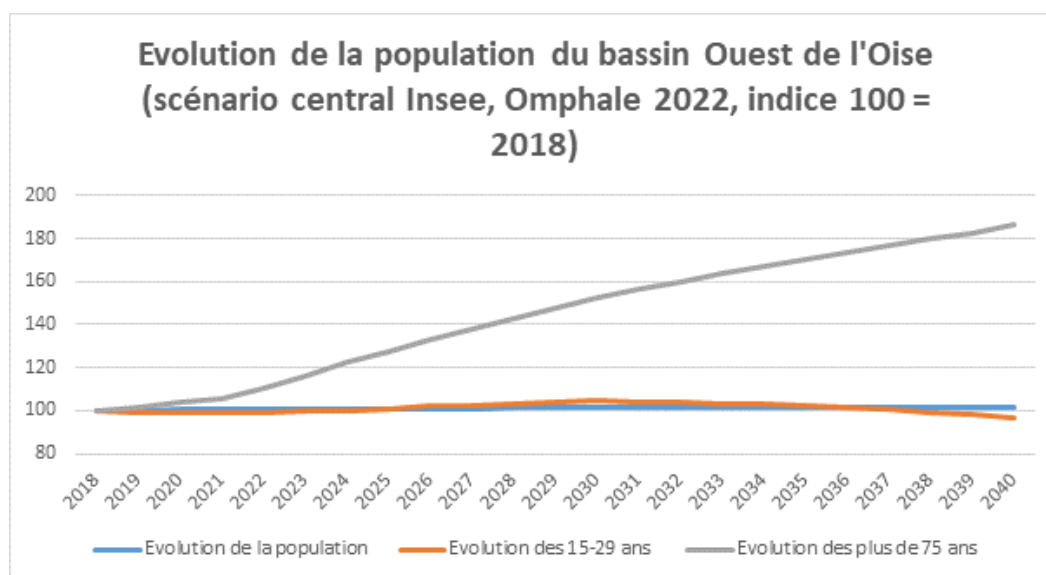
Une représentante de la CA du Beauvaisis

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 à minima à partir du nombre de bénéficiaires de la Carte Mobilité Inclusion, mais elle recouvre en réalité un **large archipel de situations, dont une grande partie est invisible**. Ainsi, si des services de mobilité adaptés sont possibles, et notamment le service TIVA (voir Zoom p.14) ils sont limités aux situations d'invalidité les plus fortes, pour des raisons capacitaires essentiellement. Il semble primordial de combler le fossé entre une offre adaptée mais à petite échelle et l'offre de droit commun, en affirmant l'idée qu'en général, les améliorations opérées pour les PMR et PSH profitent par extension à l'ensemble des usagers.

Concernant les personnes âgées, le bassin Ouest de l'Oise devrait connaître, comme pour la Région, un **fort vieillissement** de sa population avec une augmentation de 80% de la part des 75 ans et plus d'ici 2040. Ces personnes, et en particulier les femmes, sont confrontées à la **déprise automobile** et à la **perte d'autonomie**, ce qui les rend fortement dépendantes de systèmes informels, avec un double sujet d'**isolement social** et de **risque d'abandon des soins pour eux, et un sujet d'invisibilité de leurs besoins du point de vue de la collectivité**.

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



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

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

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

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

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

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

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

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

A l'échelle du bassin, la situation des transports en commun est citée comme un frein important, même si la problématique est bien plus prégnante en territoire rural que dans les

agglomérations des principaux pôles urbains. Les freins liés à la **disponibilité de l'offre de transport collectif** (zones blanches, inadéquation des trajets et des itinéraires...) concernent l'ensemble de la population, mais sont particulièrement aigus pour les personnes en situation de vulnérabilité, dont les besoins de mobilité sont souvent plus ponctuels et concernent des origines-destinations peu accessibles.

Qu'il s'agisse d'un rendez-vous médical ou d'un trajet vers son lycée, de nombreux déplacements nécessitent des enchaînements de correspondances peu réalistes. L'exemple d'une retraitée habitant Grandvilliers et souhaitant se déplacer au CHU d'Amiens pour une consultation médicale, étudié dans le cadre de l'atelier organisé le 12 mars à Breteuil, a montré le peu d'offres de transports disponibles sur le territoire et, quand elle existe, l'inadéquation de cette offre avec les horaires d'un rendez-vous médical.

Les différents cas types étudiés lors de cet atelier montrent que quels que soient les publics, les **territoires ruraux**, même maillés par des gares, et dans une moindre mesure 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.

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

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

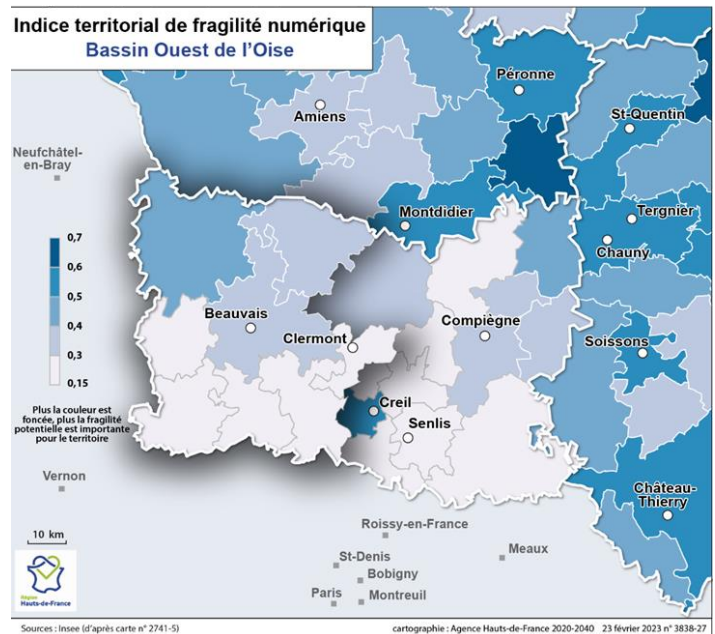
Cela renvoie d'abord à la notion de **projection dans l'espace**. 43% des demandeurs d'emploi estiment ne pas être prêts à faire de concessions géographiques pour trouver un emploi. Pour les jeunes, le choix des formations et des emplois est généralement restreint par la proximité géographique.

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

Le sujet de l'**illettrisme**, avec la grande diversité de situation qu'il recouvre (non-possession, non-maîtrise, mauvais état des outils numériques) concerne 17% de la population régionale de plus de 15 ans, et est particulièrement fort pour les personnes vulnérables. Il concerne le recours aux outils d'aide à la mobilité (calculateur d'itinéraire, géolocalisation, réservation de trajets) mais également les procédures administratives périphériques (accès aux aides, abonnements). En particulier, les seniors, ainsi que les personnes ayant des

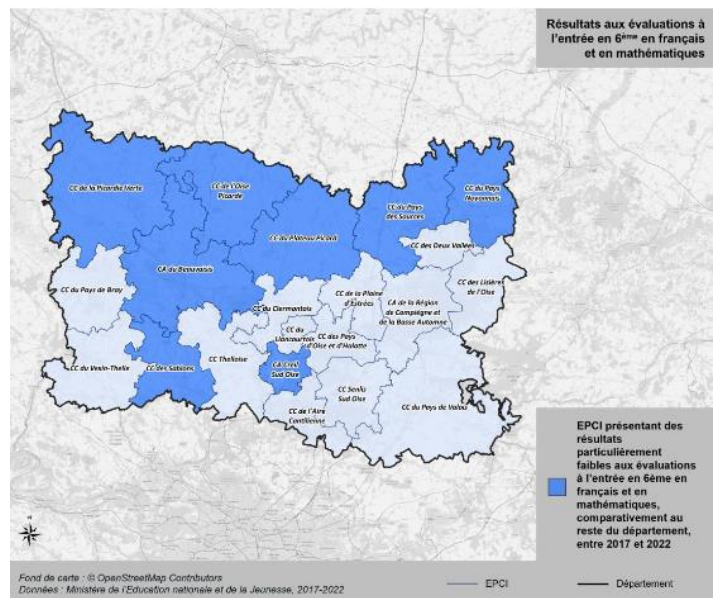
justificatifs sociaux préfèrent réaliser leurs démarches administratives en format papier. La maîtrise du numérique est plutôt dévolue aux actifs, ce qui explique le **non-recours aux aides**, très fréquent pour les personnes en situation de précarité.

Le bassin Ouest de l'Oise est relativement peu touché par l'illectronisme, en comparaison de la moyenne régionale. Le Nord du bassin est davantage confronté à cet enjeu, notamment la Picardie Verte, caractérisée par une surreprésentation de publics pouvant potentiellement connaître des difficultés dans les usages des interfaces numériques, tels que les personnes âgées de plus de 75 ans et les non diplômés. Par ailleurs, le Beauvaisis est confronté à une surreprésentation de publics exposés aux exigences du numérique dans différentes démarches matérialisées à réaliser, tels que les jeunes sans emploi et sans qualification, demandeurs d'emplois ou bénéficiaires de minima sociaux.



L'illettrisme s'ajoute à ces freins psychosociaux. L'Oise connaît un taux d'illettrisme et de décrochage scolaire sensiblement plus élevé que la moyenne nationale, mais qui reste inférieur à la moyenne régionale (8% des 18-65 ans de l'Oise contre 11% en Hauts-de-France).

L'illettrisme est particulièrement important, notamment chez les jeunes, sur la communauté d'agglomération du Beauvaisis et sur les Communautés de communes des Sablons, de la Picardie Verte et de l'Oise Picarde.



Une grande variété de publics : synthèse

ATOUTS

Des populations plus aisées dans le sud du bassin et autour de Beauvais, moins bloquées par des freins financiers

Une population en hausse, notamment dans des territoires bénéficiant du dynamisme économique de l'Île-de-France comme la CA du Beauvaisis, la CC Thelloise, la CC des Sablons et la CC Vexin-Thelle

FAIBLESSES

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

Des territoires aux populations particulièrement vulnérables dans le nord du bassin, en particulier dans la CC de la Picardie Verte

OPPORTUNITES

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

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

Appréhension large et ouverte des publics cibles de la mobilité solidaire

MENACES

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

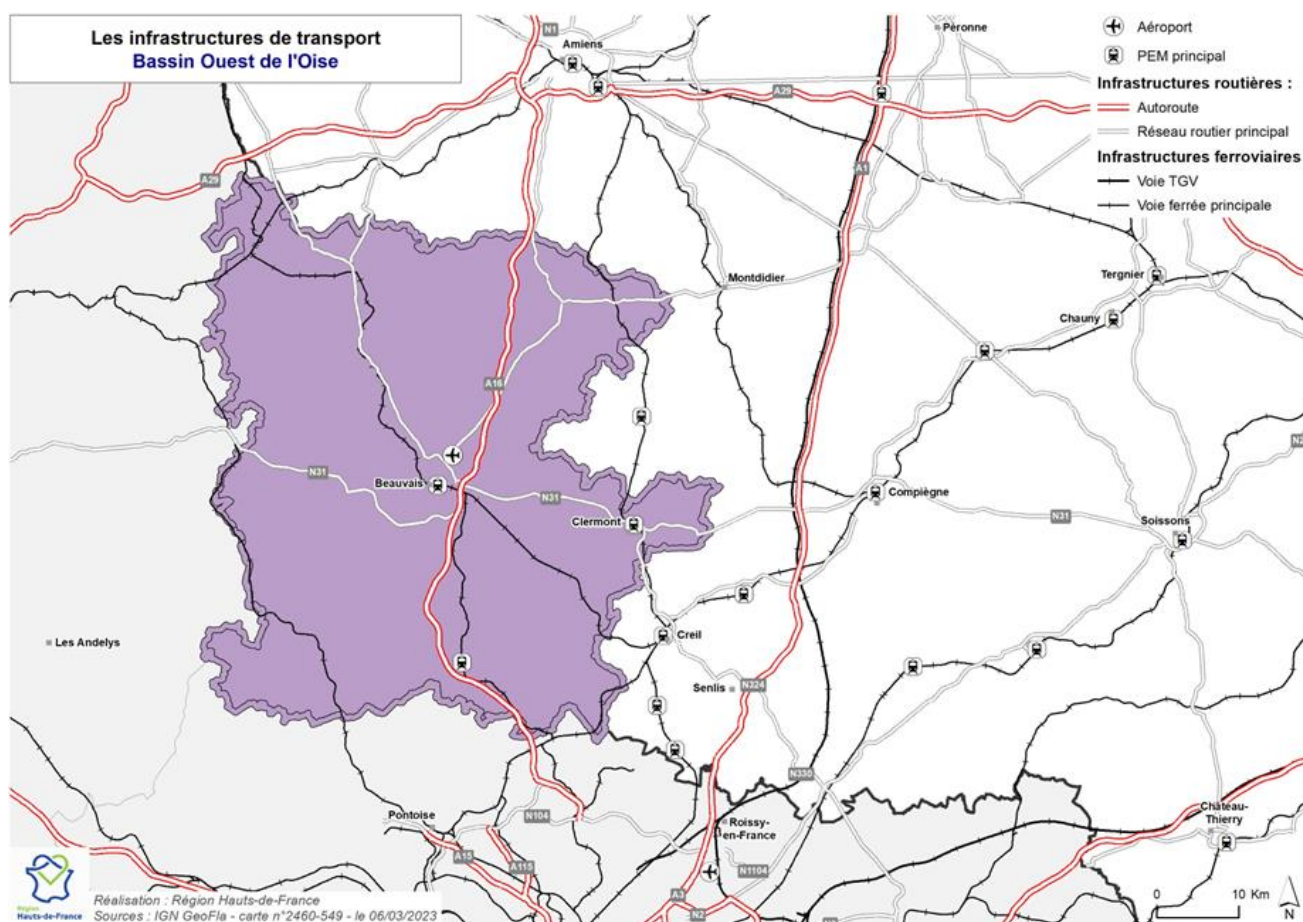
PMR / PSH et seniors : difficulté à prendre en compte des **handicaps et besoins invisibles**

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

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

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

a. Des infrastructures de transport denses mais une offre ferroviaire jugée insuffisante



A l'image de la région, le bassin Ouest de l'Oise bénéficie d'un maillage ferroviaire plutôt dense, bien que celui-ci soit **largement organisé de manière radiale en direction de l'Île-de-France**. Les 3 lignes de TER principales qui traversent le territoire se déploient autour de la centralité beauvaisienne (Beauvais – Paris ; Beauvais – Abancourt – Le Tréport ; Beauvais – Creil), mais certaines intercommunalités sont également desservies à la marge par d'autres lignes (Gisors – Paris pour le Vexin-Thelle, Creil – Pontoise pour la CC Thelloise, Amiens – Paris pour le Clermontois et le Nord de l'Oise picarde). **Au total, 33 gares ou points d'arrêt assurent aux habitants du bassin l'accès au transport ferré régional.**

Néanmoins, le manque de pertinence voire la faiblesse de l'offre sur certains axes comme Beauvais – Abancourt – Le Tréport mène de nombreux actifs à ne pas envisager le train comme une solution pérenne pour leurs déplacements domicile-travail.

« Deux salariés ont envisagé de venir en train, mais c'est trop contraignant, et l'offre est trop faible pour l'envisager plus d'une fois par semaine »

Une représentante d'un employeur de Grandvilliers

De plus, les liens ferroviaires entre l'Est et l'Ouest de l'Oise, d'une part, et entre Beauvais et la métropole d'Amiens, d'autre part, sont insuffisants, imposant un détour par Creil dans la grande majorité des cas, avec des correspondances qui ne sont parfois pas assurées. A titre d'exemple, il faut 28 minutes pour relier les pôles urbains amiénois et beauvaisien en voiture par l'autoroute ; 1 heure en car interurbain ; et 1h30 au mieux en TER. Le **projet Roissy-Picardie** améliorera cependant légèrement la desserte du bassin via la gare de Clermont-de-l'Oise.

Au-delà des infrastructures ferroviaires, **le bassin est bien doté au niveau du réseau routier**, irrigué par l'A16 (Paris – Amiens – Dunkerque) et la N31. Il est enfin à noter que **l'aéroport de Paris-Beauvais**, situé sur la commune de Tillé, représente également un enjeu important en termes d'aménagement du territoire.

b. Une offre en transports collectifs très présente sur une moitié du bassin

Sur les 8 AOM du bassin Ouest de l'Oise, 4 ont déployé des réseaux de transports collectifs urbains sur leurs territoires. Il s'agit d'intercommunalités relativement urbaines, telles que la CA du Beauvaisis, conurbation majeure du département de l'Oise (réseau Corolis) ou la CC du Clermontois (réseau Le Bus) ; mais aussi de communautés de communes moins denses, à l'image de la CC Thelloise (Pass'Thelle Bus) et de la CC des Sablons (Sablons Bus). Ces dernières assurent à la fois le fonctionnement de quelques lignes régulières et du transport à la demande (TAD), qui permettent notamment le rabattement des habitants vers les gares SNCF du périmètre (Méru, Chambly, Persan-Beaumont), symbolisé par le TAD « Service GARES » de la CC Thelloise.

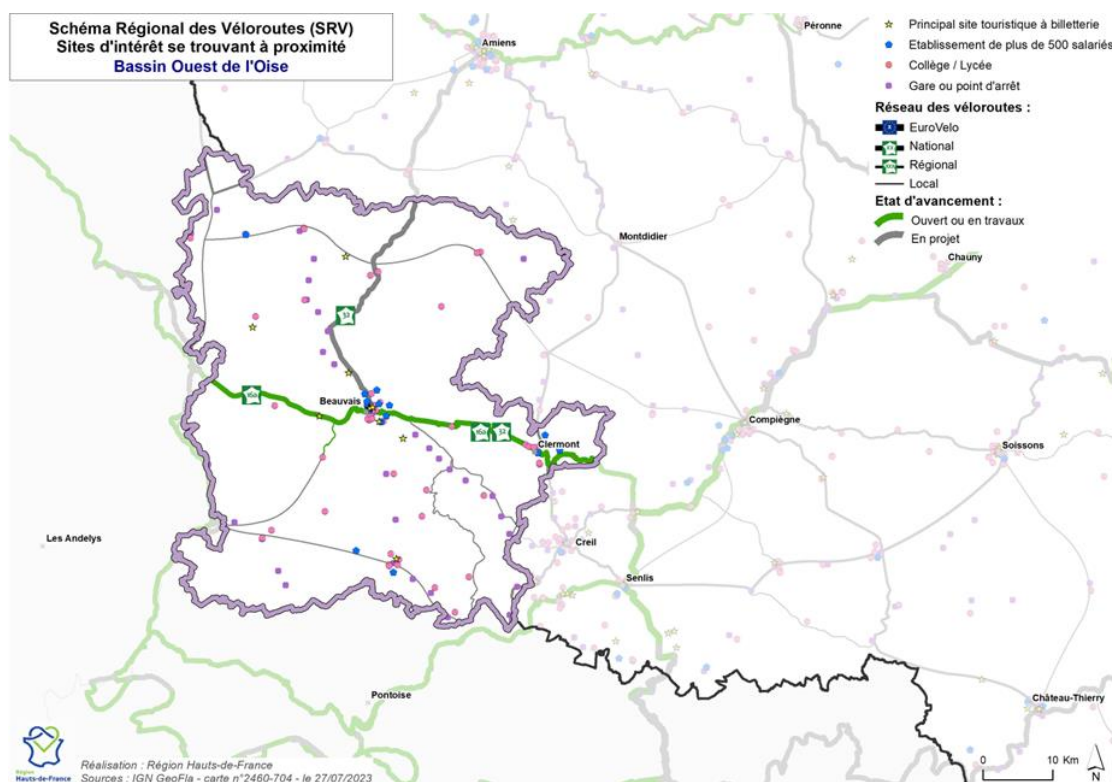
L'ensemble de ces réseaux sont intégrés dans le système SISMO mis à disposition par le SMTCO et accessibles via la carte PassPass de Hauts-de-France Mobilité.

En parallèle, les lignes régionales de cars interurbains assurent une desserte du territoire complémentaire au train, principalement organisée en étoile autour de Beauvais. Cependant, **le maillage, la fréquence et l'amplitude horaire de l'offre permettent peu leur usage au quotidien**, particulièrement en ce qui concerne les actifs et les habitants des communes rurales. Par exemple, la ligne 601 (Beauvais – Amiens), qui se trouve être la plus fréquentée (200 000 voyageurs par an), est utilisée à 68% par un public scolaire et étudiant.

c. Un maillage cyclable très faible

Le réseau cyclable structurant du bassin Ouest de de l'Oise se compose aujourd'hui uniquement de la véloroute nationale V16, également appelée « Avenue verte Londres – Paris ». Elle traverse le bassin d'Est en Ouest, depuis la Normandie jusqu'à Clermont en passant par Beauvais. Cet axe de l'Avenue verte Londres-Paris a été réalisé par le Conseil départemental de l'Oise, en s'appuyant sur la Trans'Oise. Au cœur du territoire de l'Oise, la Trans'Oise a pour vocation d'être la colonne vertébrale du réseau cyclable de l'Oise, à laquelle se raccorde le reste du réseau cyclable du département.

Bien que cet axe, qui possède un intérêt touristique de premier ordre, puisse éventuellement s'avérer utile pour certains cyclistes du quotidien, **il apparaît que la partie Ouest du département de l'Oise est pauvrement dotée en infrastructures cyclables**. Le prolongement de la V32 entre Amiens et Beauvais est cependant en projet, sous la forme de jalonnement sur route existante dans un premier temps.



Sur les 8 AOM du bassin, seules 3 ont réalisé un schéma cyclable : la CC des Sablons, la CC du Clermontois ainsi que la CC du Pays de Bray. Un schéma cyclable est en cours d'élaboration sur la CA du Beauvaisis et la CC du Vexin-Thelle et la CC Thelloise ont prévu d'en réaliser un..

Par ailleurs, si un certain nombre de structures ou d'associations présentes sur le territoire proposent des services de location solidaire de voitures, voitures électriques, cyclomoteurs ou encore voitures sans permis, très peu offrent la possibilité de louer un vélo ou un vélo à assistance électrique par exemple. On peut cependant citer l'association Beauvélo à Beauvais qui prête gratuitement des vélos aux lycéens pour la journée pour se rendre au lycée.

La pratique du vélo est donc globalement peu favorisée à l'échelle du bassin Ouest de l'Oise et considérée comme dangereuse par une grande partie des personnes interrogées dans le cadre de ce diagnostic, notamment en zone rurale.

« Dans les petites communes rurales, les gens n'osent plus envoyer leurs enfants à vélo pour se déplacer car il y a trop de flux sur les routes ».

« Le vélo est vraiment une solution mais sur le territoire rural c'est la galère, l'aménagement ne suit pas ».

Des directeurs de centres sociaux ruraux

d. Le covoiturage informel privilégié au détriment des offres organisées

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

La plateforme de covoiturage Oise Mobilité, gérée par le SMTCO, permettant la mise en relation des conducteurs et passagers n'a pas été reconduite dans le cadre du SISMO2. Afin de disposer d'une base covoitureurs plus conséquente, le SMTCO a lié un partenariat avec le syndicat mixte Hauts-de-France Mobilités pour promouvoir la plateforme régionale : passpasscovoiturage.fr. Les solutions de covoiturage multi opérateurs (BlaBlaCar, Klaxit, Mobicoop et Karos) au même titre que les solutions de transports collectifs continuent à être proposées dans la recherche d'itinéraire du système d'information voyageur multimodal du SMTCO : Oise Mobilité.fr

A un niveau plus local, 3 EPCI, la CA du Beauvaisis, la CC des Sablons et la CC de la Picardie Verte, ont décidé de financer un service de covoiturage : Klaxit (BlaBlaCar Daily). Au sein de

la CAB, les trajets sont gratuits dans la limite de 2 par jour ; au sein de la CCS, un minimum de 2 kilomètres doit être réalisés pour bénéficier de la gratuité.

En dehors de la ville de Beauvais, qui représentait 20 000 des 23 000 trajets Klaxit en 2023, ces offres apparaissent relativement peu utilisées, au contraire d'une certaine organisation informelle du covoiturage, entre salariés d'une même entreprise par exemple.

Il est aussi à noter qu'une AOM essaie d'implanter une offre d'autopartage sur son périmètre de compétence, à savoir la CC des Sablons, qui propose un véhicule en autopartage disponible à la gare SNCF de Méru.

« De nombreux salariés viennent en covoiturage sur le site, s'organisent de manière spontanée pour réduire les coûts de carburant. L'entreprise a créé un site dédié, mais il n'est que peu utilisé. »

Un cadre de l'entreprise Saverglass

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 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 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 Ouest de l'Oise seront déclinés, ci-après, en se basant sur ces différentes catégories.

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

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

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

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

Cette offre a été représentée de façon schématique, ci-après. Cette représentation vise à rendre compte de la présence des différentes « familles » de dispositifs de mobilité solidaire

sur les EPCI du bassin. Les services d'achat et de réparation ont été regroupés dans une même « famille » de dispositif puisqu'ils permettent tous les deux l'accès pérenne à un mode de locomotion. Les aides financières sont transversales au territoire du bassin et ne sont pas représentées, elles font l'objet d'analyses en fin de chapitre et dans le chapitre dédié aux modèles économiques.

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

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

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

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

Le bassin de mobilité Ouest de l'Oise :

— Bassin Ouest de l'Oise

□ EPCI dans le bassin

Services de mobilité solidaire présents sur l'EPCI :



Diagnostic mobilité



Accompagnement mobilité



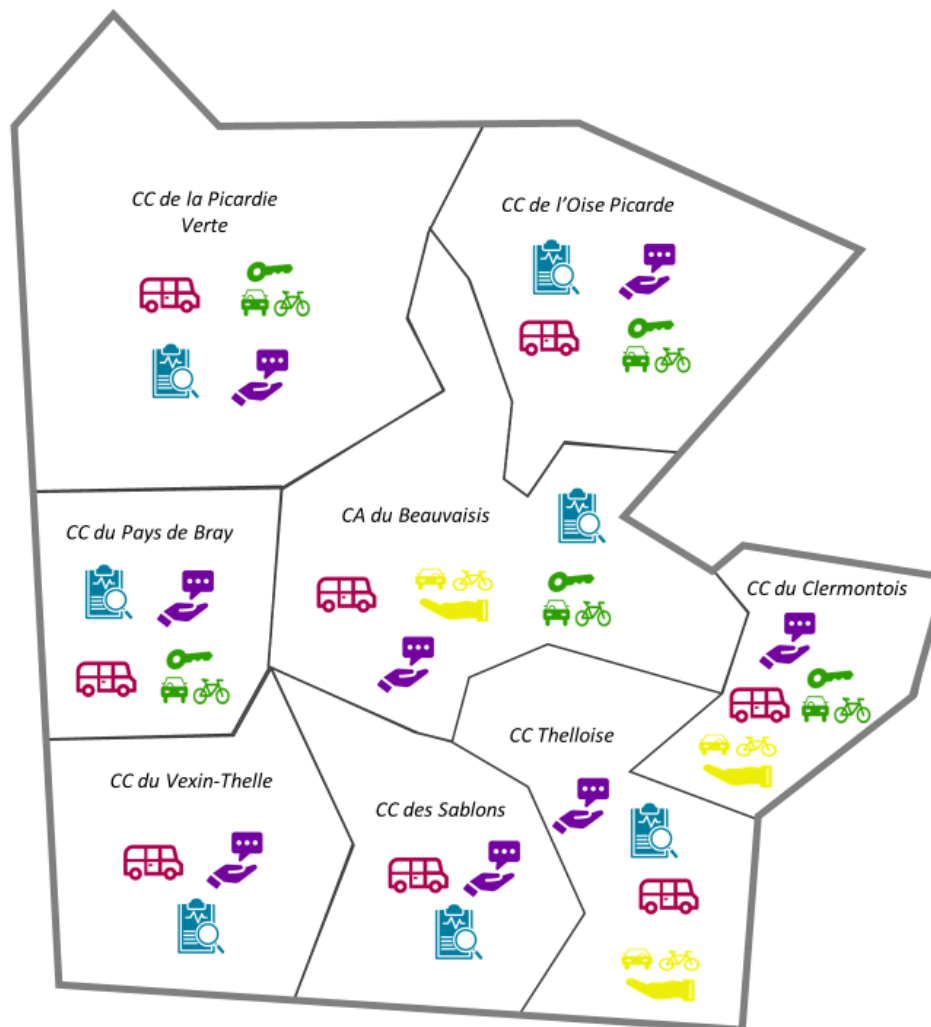
Transport solidaire



Location solidaire



Achat et/ou réparation solidaire



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



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



Personnes n'ayant pas les moyens matériels de se déplacer



Personnes en situation de handicap



Travailleurs précaires et demandeurs d'emploi



Jeunes



seniors



Bénéficiaires des minima-sociaux



Tout public

EPCI Service de mobilité solidaire	CC de la Picardie Verte	CC du Pays de Bray	CC du Vexin Thelle	CC de l'Oise Picarde	CA du Beauvaisis	CC du Clermontois	CC des Sablons	CC Thelloise
Diagnostic mobilité								
Accompagnement mobilité								
Transport solidaire								
Location solidaire								
Achat et/ou réparation solidaire								

D. Plusieurs plateformes de mobilité présentes sur le territoire

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

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

L'association **Pôle Mobilité du Beauvaisis porte un projet de plateforme mobilité**, guichet unique centralisant l'ensemble des solutions de mobilité du territoire de la CA du Beauvaisis. Le public bénéficiaire sont les personnes en difficulté d'insertion professionnelle. Elles sont principalement identifiées par les services pour l'emploi (France Travail, MEF, CAP EMPLOI, Mission Locale...). Le pôle mobilité leur propose en premier lieu des **diagnostics mobilités**.

Ensuite, **l'accompagnement** peut prendre la forme d'ateliers au code de la route ou d'ateliers de mobilité dont l'objectif est de développer des connaissances en matière de mobilité : savoir se repérer, lire un plan de transport en commun, appréhender les différents modes de transports, organiser ses déplacements, intégrer les outils numériques dans sa mobilité, sensibiliser à la sécurité routière, etc... Des solutions de mobilité sont également proposées : du **transport rural solidaire** et de la **location de véhicules** (voitures électriques sans permis et scooters électriques).

Le **centre social rural du canton de Grandvilliers** porte également sa propre plateforme de mobilité à travers le dispositif « Bouger en Picardie Verte ». En 2020, un outil numérique a été développé, permettant aux prescripteurs avec lesquels le centre social est en lien de se connecter à l'aide d'un code d'accès dédié et de **voir les solutions de mobilité disponibles**, majoritairement de la location de véhicules. Ainsi, le prescripteur peut orienter directement la personne accompagnée vers une solution en la réservant en ligne. Les demandes de prêts sont faites obligatoirement par un prescripteur soit sur la plateforme ou par la version papier de la fiche de liaison. Elle doit se faire dans la mesure du possible 5 jours ouvrés au minimum avant le jour J sauf en cas d'urgence où les demandes pourront être traitées rapidement. Les démarches professionnelles telles qu'un entretien d'embauche sont prioritaires sur les autres démarches. Le centre social souhaiterait valoriser davantage cet outil et obtenir un soutien financier de la part des collectivités pour son dispositif au service de l'insertion sociale.

Un **projet de plateforme de mobilité** est également porté par la **Mission Locale Rurale du Grand Plateau Picard** sur les territoires des CC du Plateau Picard (Bassin Est de l'Oise) et de l'Oise Picarde. Ce projet de plateforme proposerait des services d'information à la mobilité, de diagnostic et d'accompagnement pris en charge par un conseiller mobilité à temps plein, un accompagnement au code et au permis de conduire, de la location de scooters,

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

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

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

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

En dépit de cette couverture territoriale, la rencontre atelier du 12 mars a fait ressortir un manque d'offre en diagnostic mobilité pour les autres publics.

F. L'accompagnement mobilité : une offre insuffisante

La totalité du bassin est également couverte par une offre restreinte d'**accompagnement mobilité**.

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

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

- Problématiques de mobilité matérielles bloquantes (pas de permis de conduire, pas de possibilité d'acheter un véhicule...)
- Problématiques de mobilité psychologiques ou théoriques bloquantes (peur des transports en commun, méconnaissance du territoire, difficulté à se repérer dans l'espace, difficulté à gérer son temps de trajet)

- Difficultés de mobilité liées aux horaires du métier visé (restauration, logistique, commerce...)
- Besoin d'accompagnement dans les démarches pour obtenir des aides financières (montage de dossier de micro-crédit, demande d'aide au permis)

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

D'autres acteurs proposent également une offre d'accompagnement mobilité. **La Maison de l'emploi et de la formation (MEF) du Sud-Oise de l'Oise** propose un accompagnement aux jeunes de la CC des Sablons, du Vexin-Thelle et de la Thelloise. Cet accompagnement, réalisé par une conseillère en insertion professionnelle, est constitué de la réalisation d'ateliers de prévention routière, d'ateliers code de la route et d'un partenariat avec une auto-école pour la réalisation des heures de conduites, dont quelques heures de simulateur de conduite offertes. Concernant la CC Thelloise, seule une partie du territoire bénéficie de cet accompagnement. Des permanences existent à Sainte-Geneviève, Berthecourt et Noailles.

La mission locale du Clermontois, du Liancourtois et de la Vallée du Thérain propose également un accompagnement mobilité aux jeunes du territoire, accentué sur l'aide et les possibilités de financement concernant le code de la route et le permis de conduire, mais également de potentielles aides au déplacement et les offres de transport en commun.

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

« Les ateliers avec les personnes en difficulté sont une vraie solution. Nous faisons notamment face à l'enjeu du renoncement au déplacement par des publics qui craignent de se perdre. Il faut faire un gros travail pour rassurer les gens et les accompagner. »

Un opérateur de mobilité ferroviaire du bassin

ZOOM : Jaide-ici-Oise

Jaide-ici-oise.fr est une plateforme de coordination de l'engagement bénévole en faveur de la prévention de l'isolement des aînés sur le territoire de l'Oise. Les particuliers, associations et centres sociaux oisiens ont accès à un espace bénévole pour proposer ou accepter une mission, ou pour demander de l'aide (aide à l'organisation des événements des associations, etc). L'aide à la mobilité est l'une des aides proposées.

Objectifs

Pour les territoires, Jaide-ici-oise contribue à :

- Créer et renforcer les liens entre les différents acteurs parfois eux-mêmes isolés. Lors de la mise en place d'une dynamique locale, le territoire informe et rencontre tous les acteurs pour présenter le dispositif
- Elargir l'action sociale en faveur des aînés
- **Favoriser la mobilité des aînés sur les territoires ruraux**

Pour les associations, le dispositif permet de :

- Rendre visible les actions de lutte contre l'isolement qu'elles mènent sur le territoire
- Rendre visible les événements qu'elles organisent
- Répondre au besoin de visites de convivialité et autres besoins des personnes âgées qui le demandent
- Optimiser le maillage du territoire avec l'ensemble des autres associations de bénévoles
- Contribuer à développer les réseaux de proximité par zones d'habitations, accompagner les personnes âgées et fragiles dans le fait d'oser demander des services d'entraide
- Participer à la promotion de l'innovation sociale et solidaire auprès de la société civile, des pouvoirs publics et des collectivités

Fonctionnement

Le dispositif numérique met en relation les bénévoles, les associations (notamment les centres sociaux ruraux) et les bénéficiaires d'actions pour réaliser des actions telles que de l'accompagnement aux courses de proximité, l'accompagnement à des événements culturels ou associatifs, de l'aide à la réalisation de démarches associatives, des accompagnements à la promenade, de la lecture à voix haute, des visites de convivialité...

Les demandes peuvent être effectuées en ligne ou directement par téléphone.

A noter cependant que la disponibilité limitée des bénévoles, pour un nombre de demandes important, affaiblit quelque peu le dispositif.

G. Une offre de transport solidaire hétérogène

A nouveau, l'ensemble des EPCI du bassin sont couverts par, à minima, une offre de **transport solidaire**. Ici, les transports solidaires sont définis comme **une brique du parcours mobilité qui adopte une vision centrée sur l'utilisateur**. Cette catégorie regroupe ainsi un **spectre large de transports permettant d'offrir une solution de déplacement aux personnes qui en manquent**. Ces solutions peuvent concerner un public spécifique. C'est le cas, par exemple, du transport TIVA organisé par le Département qui est uniquement à destination des personnes en situation de handicap.

Elles peuvent également être ouvertes à un large public comme les services de transport à la demande de la CA du Beauvaisis.

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

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

« Si les bénéficiaires du transport solidaire ne l'avaient pas, demain ils ne se soigneraient plus »

Un membre d'un centre social rural

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

Le bassin Ouest de l'Oise est **couvert dans sa totalité par le dispositif TIVA** (Transport olsien en Véhicule Adapté), organisé par le Département de l'Oise et exploité par Citémobil 60. Ce service de transport à la demande (TAD) porte-à-porte est à destination **des personnes majeures titulaires d'une carte mobilité inclusion mention invalidité**, soit invalides à un taux supérieur à 80%⁴. Ce type de service, développé pour un public spécifique à l'échelle départementale, est particulièrement exceptionnel et n'existe pas dans les autres départements de la Région Hauts-de-France. Il est cependant victime de son succès puisque l'offre a du mal à répondre à la demande, comme nous l'ont indiqué un certain nombre d'acteurs interrogés lors des mini-ateliers et de l'atelier.

⁴ Pour plus de détails, voir le zoom p.14

A l'hôpital de Beauvais, des personnes en situation de handicap n'ont pas pu venir car la capacité de TIVA n'était pas suffisante et la demande trop forte.

Etant données l'abondance des demandes pour TIVA, certaines personnes mettent 2 à 3h pour rentrer chez elles le soir après une prise en charge. C'est très long et compliqué pour une personne en situation de handicap.

Des acteurs du secteur du handicap et de la solidarité du bassin

En plus du dispositif TIVA, **chaque intercommunalité est couverte par au moins un service de transport solidaire**. Les territoires couverts par une seule offre de TAD ou de TUS sont la CC du Pays de Bray, la CC du Clermontois, la CC des Sablons et la CC Thelloise. En revanche, la CA du Beauvaisis, la CC de l'Oise Picarde, la CC de la Picardie Verte et la CC du Vexin-Thelle sont davantage couvertes par des offres de transports solidaires.

Six intercommunalités organisent des services de TAD sur leurs territoires : la CA du Beauvaisis, la CC de l'Oise Picarde, la CC des Sablons, la CC du Clermontois, la CC du Vexin-Thelle et la CC Thelloise. Sur la CC de l'Oise, un autre TAD est organisé par le Centre Social Rural Froissy Crèvecœur. De même, sur la CA du Beauvaisis, le Pôle Mobilité porte également un service de TAD.

Quatre territoires sont couverts par des offres de TUS:

- Sur la CC du Vexin-Thelle, les communes de Fay-Les-Etangs, de Chaumont-en-Vexin et de Trie-Château organisent du transport solidaire. Le Centre Social Rural du Vexin-Thelle complète également cette offre. Ce service est accessible aux bénéficiaires via un abonnement annuel à 10€. Le service a ainsi transporté 85 bénéficiaires, pour 450 trajets, entre janvier et octobre 2023 par 13 bénévoles et ½ ETP.
- Pour la CC du Pays de Bray, le Centre Social Rural Intercommunal François Maillard porte un service de transport solidaire.
- Concernant la CC de la Picardie Verte, des transports solidaires sont organisés par les centres sociaux ruraux de Songeons et de Grandvilliers. Le service du centre social de Grandvilliers a réalisé 113 trajets en 2022, effectués par 22 bénévoles.
- Sur la CC de l'Oise Picarde, le Centre Socioculturel Michel Jubert porte également une offre de transport solidaire.

Néanmoins, sur certains EPCI, la **densité des services proposés doit être nuancée dans la mesure où ils sont très localisés et dédiés à des publics spécifiques**. Par exemple, le TUS organisé par Fay-Les-Etangs transporte gratuitement quelques habitant.es vers un supermarché, mais seulement une fois toutes les deux semaines.

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

« En tant qu'employeurs, nous avons identifié le transport solidaire du centre social Maillard mais les salariés ne peuvent s'en servir que ponctuellement, donc comment font-ils pour venir au travail tous les jours ?

Une entreprise de La Chapelle aux Pots

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

Les publics ciblés sur les services de transport solidaire sont plus larges que sur les offres de diagnostic et d'accompagnement mobilité.

Les personnes en situation de handicap sont, ici, les publics les mieux représentés dans l'offre, du fait notamment :

- de l'existence du service TIVA organisé par le Département ;
- de l'organisation de services de transport scolaire adapté également délivrés aux élèves et étudiants en situation de handicap par le Département ;
- du dispositif de TAD du Centre Social Rural Froissy-Crèvecœur situé dans l'Oise Picarde.

Les besoins des seniors sont adressés dans 4 territoires (CC du Pays de Bray, CC du Vexin Thelle, CC de la Picardie Verte et CC de l'Oise Picarde), avec parfois plusieurs services sur un même territoire. De même, **les bénéficiaires de minima-sociaux** disposent d'une offre dans 4 territoires (CA du Beauvaisis, CC du Pays de Bray, CC de la Picardie Verte et CC de l'Oise Picarde). **Les publics n'ayant pas les moyens de se déplacer** ont également une offre dans 4 territoires (CC du Pays de Bray, CC du Vexin-Thelle, CC de la Picardie Verte et CC de l'Oise Picarde).

Les jeunes et les habitants de territoires peu desservis ont une offre dédiée dans le Centre social Intercommunal François Maillard du Pays de Bray et le Centre socioculturel Michel Jubert de l'Oise Picarde. **Les travailleurs précaires** peuvent se tourner vers le centre social intercommunal François Maillard du Pays de Bray ainsi que vers le Pôle Mobilité de la CA du Beauvais.

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

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

La présence d'une variété de services et d'acteurs sur un même territoire peut rendre difficile l'**identification** de l'offre par les publics. Sur la CC du Vexin-Thelle, 5 dispositifs de transport solidaire ont été recensés, avec des pilotes différents (EPCI, communes, associations...) et des territoires d'intervention différents.

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

Par ailleurs, il existe un **risque de rupture de charge au sein du parcours mobilité** entre le diagnostic/accompagnement et l'offre de transport solidaire puisque, à quelques exceptions près (le Pôle mobilité du Beauvaisis et le dispositif « Bouger en Picardie verte » du CSR du canton de Grandvilliers notamment), les acteurs opérant ces différents services ne sont pas les mêmes. Il existe donc un enjeu de **coordination** entre les acteurs opérant les différentes offres de mobilité solidaire.

d. Des freins dans l'accès à l'offre

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

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

L'ensemble de ces freins ont notamment été identifiés par les participants à la rencontre atelier du 12 mars à Breteuil dans le cadre des parcours mobilité étudiés. Dans certains cas, ces obstacles peuvent amener à l'abandon de certains trajets et donc du service attendu (soins, éducation, etc.). La persistance de ces freins rend d'autant plus importante la phase d'accompagnement et laisse apparaître la **complémentarité des différentes « familles » de dispositifs de la mobilité solidaire**.

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

« Il me semble qu'il existe un tas de solutions dans l'Oise. Le principal problème de la mobilité est celui de l'information et de la coordination entre les différentes solutions. Lorsqu'une CC met en place un système de transport, elle ne met pas en commun avec la CC d'à côté. Il faudrait des plateformes pour améliorer ça. »

Un acteur de l'insertion du bassin

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

Les offres de location, achat et réparation de véhicules solidaires sont plus éparse sur le territoire. Ainsi, seuls 4 EPCI sur 8 sont couverts par une offre de location solidaire et 2 EPCI possèdent une offre de garages solidaires et de garages proposant des programmes solidaires.

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

a. L'offre de location

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

Le **Centre Social Rural du Canton de Grandvilliers propose des prêts de véhicules électriques à moindre coût** à travers son projet « Bouger en Picardie Verte ». Les habitants de la CC de la Picardie Verte étant dans une démarche d'insertion peuvent louer des véhicules pendant 48h maximum pour réaliser leurs démarches professionnelles, administratives, d'accès aux droits et à la santé.

Il est également possible d'emprunter occasionnellement un véhicule pour des déplacements domicile-travail, notamment en raison de réparation de son véhicule, pour une durée de deux semaines. Le coût de ces véhicules est d'1€ pour des déplacements intra-Picardie Verte et de 3€ pour sortir de l'EPCI. Par ailleurs, il est aussi possible de louer l'un des deux vélos à assistance électrique du centre social (VAE) pour 1€ par jour.

Le Pôle Mobilité du Beauvaisis dispose de véhicules électriques sans permis et de scooters électriques à 3 roues qu'il propose à la location. Les travailleurs précaires, demandeurs d'emplois et bénéficiaires de minima sociaux ont accès à ce dispositif.

Dans la **CC de l'Oise Picarde**, le **centre socioculturel Michel Jubert** propose également des véhicules en location, à destination des seniors, des jeunes, des habitants de territoires peu desservis et des publics n'ayant pas les moyens de se déplacer.

Aucune offre en direction des **personnes en situation de handicap** n'a été recensée.

b. Les offres d'achat et de réparation

Sur le bassin Ouest de l'Oise, l'achat et la réparation solidaires sont organisés par un **faible nombre de garages solidaires et de garages proposant des programmes solidaires**, souvent victimes de leur succès et ne permettant donc pas d'adresser tous les besoins des populations les plus fragiles économiquement. Par ailleurs, ces garages sont regroupés sur

les territoires de Chambly et de Beauvais, rendant l'accès à ces services extrêmement compliqué pour les populations du nord du bassin notamment.

A Chambly, dans la CC Thelloise, le garage solidaire C'mon garage propose des services d'achats et de réparations à des tarifs préférentiels.

Un garage **Norauto** à Beauvais **propose des offres solidaires**. Le programme solidaire de Norauto s'adresse aux personnes dont le quotient familial est inférieur à 750 euros. Cependant, face à un volume de demande important, **le programme ne prend actuellement pas de nouvelles demandes en charge**.

Dans le Beauvaisis, le garage solidaire Synergie Activ' propose également des services d'achats et de réparations à des tarifications spécifiques pour les travailleurs précaires et demandeurs d'emplois.

Enfin, **le lycée Paul Langevin de Beauvais** propose, dans le cadre de sa section professionnelle « maintenance des véhicules option véhicules particuliers », **un garage pédagogique** qui permet de faire réparer son véhicule à des prix réduits. L'établissement se garde toutefois le droit de refuser des véhicules si l'intervention ne représente pas de réel intérêt pédagogique.

Les offres et services de mobilité existants à destination des publics vulnérables : synthèse au 22/03/2024

ATOUTS

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

Bonne prise en charge **des jeunes, des travailleurs précaires et demandeurs d'emploi en termes de diagnostic et d'accompagnement**

Existence **d'à minima de deux offres de transports solidaire sur chaque EPCI**

FAIBLESSES

Une offre de location assez faible laissant apparaître des difficultés dans la mise en œuvre de ce genre de service

Une offre de réparation et d'achat solidaires très faible (seulement à Chambly et dans le Beauvaisis)

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

OPPORTUNITES

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

Existence de **plusieurs projets de plateformes de mobilité**

MENACES

Difficile lisibilité et accessibilité de l'offre de mobilité solidaire pour les prescripteurs et les bénéficiaires

Segmentation de l'offre de mobilité solidaire en fonction des publics et de l'origine des financements

Capacité d'accueil et/ou de prise en charge inférieure aux besoins, notamment en ce qui concerne l'accompagnement et l'achat/réparation

VI. Les outils d'information et de coordination

A. Des outils d'information encore peu connus et qui peuvent entrer en concurrence

Trois principaux outils permettent aujourd'hui d'accéder à des informations **relatives aux transports, à la mobilité et pour partie aux dispositifs de mobilité solidaire** :

- Mes aides France Travail - <https://mes-aides.pole-emploi.fr/> - échelle nationale
- La plateforme de l'inclusion DORA - <https://dora.inclusion.beta.gouv.fr/> - échelle nationale
- Le portail internet, complété d'une application, Oise mobilité : <https://www.oise-mobilite.fr/> - échelle départementale

Mes aides France Travail propose un moteur de recherche géolocalisé qui permet d'identifier des dispositifs disponibles en relative proximité du lieu indiqué, sur 5 thématiques :

- Les aides au permis de conduire
- Les garages solidaires
- Les aides pour acheter un vélo électrique
- Les réductions pour les transports en commun
- Les aides pour acheter ou louer (longue durée) une voiture

La plateforme DORA dispose dans son moteur de recherche d'une entrée « mobilité » également avec géolocalisation.

Le moteur prévoit, sous réserve de disposer de l'information correspondante dans la base de données qui le nourrit, les catégories suivantes :

- Acheter un véhicule motorisé
- Acheter un vélo
- Aides à la reprise d'emploi ou à la formation
- Apprendre à utiliser un deux roues
- Comprendre et utiliser les transports en commun
- Entretenir ou réparer son véhicule
- Être accompagné(e) dans son parcours mobilité
- Financer mon projet mobilité
- Louer un véhicule (voiture, vélo, scooter...)
- Préparer son permis de conduire, se réentraîner à la conduite

Le portail Oise Mobilité permet la recherche d'itinéraires tous modes, y compris covoiturage et vélos, ou la recherche horaire. Le portail fournit également des informations sur :

- Les transports scolaires
- Le transport à la demande (avec possibilité de réservation en ligne)
- Les offres de location de vélos et de stationnement sécurisé disponibles sur les différentes AOM de l'Oise

La centrale Oise mobilité s'appuie par ailleurs sur une équipe de conseillers joignable par téléphone au 0970 150 150. (Voir le zoom page 59).

Enfin certains opérateurs disposent d'outils dédiés :

- Dans le cadre de l'accompagnement proposé au titre de la prestation « Bilan / Accompagnement mobilité » initiée par France Travail, Wimoov dispose d'un outil de suivi des parcours des bénéficiaires avec un outil cartographique indiquant les solutions de mobilité proche de l'adresse indiquée
- Le Pôle mobilité du Beauvaisis, qui couvre le territoire de la CA du même nom, propose via sa plateforme en ligne de l'accompagnement à la mobilité (bilan, atelier de mobilité) et la mise à disposition de véhicules sans permis pour les publics bénéficiaires.
- Le Centre Social Rural de Songeons, sur la CC de la Picardie Verte, met aussi à disposition une plateforme à destination des prescripteurs, leur permettant de réserver un véhicule de location pour un de leurs bénéficiaires

Ces différentes plateformes présentent plusieurs problématiques :

- Elles ne sont **pas interconnectées** et fournissent, pour une même recherche, des **informations partiellement similaires mais également des résultats différents**. On notera par ailleurs que les plateformes de mobilité n'apparaissent pas dans les résultats de recherche.
- Elles sont **100% numériques**, à l'exception notable du numéro d'appel Oise mobilité, ce qui peut limiter l'accès à l'information fournie pour une partie des publics vulnérables
- Elles sont **peu, connues**

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 – un projet est en cours sur l'Oise, porté par la Mission locale du Grand Plateau Picard, en partenariat avec d'autres Missions locales de l'Oise, le réseau Mob'In, les CC Oise Picarde et Plateau Picard, le Département et la Région
- Les espaces France Services, qu'ils soient fixes ou itinérants, et qui commencent à intégrer la mobilité dans leur panel
- Les mairies et les CCAS, parfois évoqués comme lieux relai de l'information
- Les gares, qui, au-delà de la bonne diffusion de l'information voyageur concernant le réseau ferré, peuvent à la fois être relai de l'information et fournir des espaces pour des activités

Dans le dernier cas, Gares & Connexion s'appuie sur deux dispositifs différents : le relai de l'information (valorisation d'une offre de transport urbain par exemple, mais aussi potentiellement d'un dispositif porté par une association locale) nécessite une contractualisation avec Media Transports : la location et l'exploitation d'espaces en gare peut être envisagé via le programme « Place de la gare » <https://placedelagare.sncf/> (programme national qui peut être déclenché localement selon les opportunités).

Les participants à l'atelier collaboratif ont proposé **plusieurs pistes pour développer et valoriser les lieux d'accompagnement** :

- Renforcer la communication de proximité (bulletins communaux et intercommunaux) de la part de France Services, des Maisons Départementales des Solidarités, des Centres sociaux ruraux, des missions locales et de France Travail sur ce que la mairie peut faire en termes d'orientation de premier niveau
- Former les acteurs de proximité
- Cartographier les lieux d'accompagnement avec le niveau de service et les publics touchés et faire en sorte que chacun soit le relais de l'ensemble des offres

C. Un ensemble de besoins encore insatisfaits

Exprimés au cours des différents temps collaboratifs proposés dans le cadre de l'élaboration du présent diagnostic (mini-ateliers, atelier-diagnostic en présentiel, entretiens bilatéraux), un ensemble de besoins apparaissent qui pourront être pris en compte dans le cadre du PAMS.

a. Mieux coordonner les outils

En lien assez direct avec la question des modèles économiques (voir chapitre suivant), la problématique de la coordination reste centrale, et les outils peuvent y contribuer. Résoudre cette limite supposera à la fois une meilleure coordination entre les acteurs et la recherche d'une éventuelle interopérabilité entre les outils numériques. Elle porte également sur les outils cartographiques, qui ne sont pas actuellement uniformisés.

Oise mobilité est identifié comme le dispositif potentiellement le mieux à même d'assurer ce besoin, en lien à la fois avec les plateformes nationales et régionale (Pass Pass) et avec les acteurs locaux. Ces derniers ont cependant relevé à plusieurs reprises le besoin de rendre cet outil plus performant.

b. Un besoin d'interconnaissance

Les outils numériques d'information ne sont pas à ce jour conçus pour fournir des retours d'expérience concrets sur des dispositifs existants, notamment de mobilité solidaire. En collaboration avec la cellule France Mobilités, ce besoin pourrait être satisfait par le biais du moteur de recherche <https://www.francemobilites.fr/>, appuyé sur l'animation d'une communauté territoriale de la mobilité solidaire, à l'échelle du bassin par exemple.

c. Un besoin d'évaluation

Un ensemble d'acteurs du bassin ou de la région pointent soit un manque d'évaluation des dispositifs financés et initiés, soit une difficulté à harmoniser les méthodes et indicateurs d'évaluation. La mesure des impacts sera également au cœur de la réflexion pour le futur PAMS.

Lors des échanges en atelier collaboratif, plusieurs suggestions ont été exprimées :

- Organiser la coordination à l'échelle d'un comité de bassin, se réunissant tous les ans pour pallier les problèmes liés aux frontières territoriales des EPCI/AOM ; la coordination pourrait être assurée par la Région ou le Département.
- Proposer une formation continue des acteurs (veille juridique, information lors de l'évolution des aides).
- Créer un guide des procédures.

- Mettre en place une aide mutualisée pour une « prestation », cofinancée par plusieurs financements (EPCI, département, région, Etat).
- Disposer de statistiques d'utilisation avec des critères d'indicateurs comparés et évaluer les dispositifs de transport existants.
- Un besoin de simplification afin de limiter l'excès de solutions qui noie l'utilisateur et favorise le non-recours. En premier lieu, chasser les doublons pour plus de clarté et ainsi pouvoir dégager des marges de manœuvre.

d. Améliorer la connaissance des publics

Sur ce point, la réalisation récurrente d'enquêtes auprès des habitants et/ou des services sociaux a été suggérée.

e. Vers un guichet unique de l'information et de la formation mobilité ?

Pour mieux informer les acteurs et les publics et faciliter le recours aux aides existantes, de nombreux participants aux travaux collaboratifs ont exprimé le besoin d'un guichet unique. Ce dernier recouvrerait plusieurs rôles :

- Rendre l'information claire, simple, compréhensible et accessible en tenant compte des spécificités des différents publics (en s'appuyant notamment sur la méthode FALC (Facile à Lire et à Comprendre))
- Rendre accessible les aides administratives via un formulaire unique
- Identifier des acteurs via des relais
- Proposer un simulateur en ligne, utilisable par les services d'accueil et les publics
- Proposer un coffre-fort numérique regroupant tous les papiers des bénéficiaires

ZOOM : Le SMTCO

Historique et fonctionnement

Le SMTCO est un **syndicat mixte de type SRU**, également appelé syndicat de coordination, créé par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000. Le SMTCO, né le 4 décembre 2006, regroupe 20 collectivités organisatrices de la mobilité dans l'Oise, dont 12 AOM sur le bassin Est de l'Oise, et le Département de l'Oise. L'Oise est le seul département de la Région Hauts-de-France à avoir son propre syndicat mixte de mobilité.

Les trois compétences obligatoires du SMTCO sont :

- La coordination des services de mobilité dans un but d'intermodalité,
- La mise en place d'un système d'information multimodale complété d'une centrale de réservation pour les services de transports à la demande,
- Favoriser la création d'une tarification coordonnée et de titres de transports unifiés.

Le SMTCO veille à proposer et offrir des services pour faciliter la mobilité des usagers sur l'ensemble des réseaux et AOM du département de l'Oise.

La démarche SISMO (Système Intégré de Services à la Mobilité dans l'Oise)

Depuis 2010, le SMTCO s'est doté d'un outil combinant information voyageurs multimodale et billettique interopérable. SISMO 2 est déployé depuis juillet 2023 et mis gracieusement à la disposition des AOM membres, avec les outils suivants :

- Une **billettique interopérable** avec le système régional Pass Pass qui équipe l'ensemble des véhicules des réseaux payants de l'Oise,
- Un **système d'aide à l'exploitation et d'information voyageurs (SAEIV)** accompagné d'un système de comptage pour tous les véhicules des réseaux gratuits, d'équipements d'informations voyageurs au sol et embarqué,
- Un **système d'information multimodal (SIM) oise-mobilite.fr** (calculateur d'itinéraires multimodaux train, cars, bus, TAD, covoiturage, modes actifs sur l'Oise et territoires limitrophes) alimenté avec des données temps-réel également disponible sur application mobile,
- Un **système de gestion des réservations des TAD**,
- Un **outil d'analyse**,
- Une **agence de mobilité** chargée des contacts clients, de la gestion des données et du suivi administratif et technique.

Tous les réseaux de transport du bassin Ouest de l'Oise bénéficient du SISMO2.

Les mini-ateliers organisés entre janvier et février 2024 et la rencontre-atelier du 12 mars 2024 à Breteuil ont été l'occasion pour les participants de signaler des **problématiques d'accès à la plateforme**, régulièrement en maintenance ou inadaptée aux moteurs de recherches utilisés. Des participants ont également exprimé des difficultés pour contacter l'agence mobilité par téléphone et réserver certaines solutions de mobilité.

Outils d'information et de coordination : synthèse

ATOUTS

L'existence de 3 outils d'information exploitables à l'échelle du bassin de mobilité

Des **lieux d'accompagnement** en gestation (plateforme de mobilité, espaces France Services)

Existence du SMTCO et des services Oise Mobilité qui centralisent les offres existantes sur leur site

FAIBLESSES

Des plateformes numériques non interconnectées et peu connues

Un manque de coordination

Un besoin d'interconnaissance et de retours d'expériences

Un besoin d'évaluation

OPPORTUNITES

Des **outils indispensables pour les AOM locales** dans la constitution et l'adaptation de leur propre offre de transport et de mobilité

Des **lieux d'accompagnement potentiels** (mairies, CCAS, gares)

MENACES

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

VII. Les aides financières et les modèles économiques

A. Des aides financières nombreuses et difficiles à lire

De nombreuses aides financières sont proposées par les institutions publiques, à toutes les échelles : Etat, France Travail, Région, Département, EPCI et communes.

L'existence de ces aides tient au fait que les publics en difficulté de mobilité sont dans leur grande majorité peu ou non solvables, elles sont donc **nécessaires et méritoires**. Cependant **leur complexité limite leur efficacité et peut générer un phénomène de non-recours**.

A titre d'exemple, deux dispositifs différents portés par la Région et le Département de l'Oise portent sur un mode de financement du permis de conduire. S'y ajoutent les aides de France Travail, l'aide de l'Etat pour les apprentis majeurs ou le permis à 1€ par jour, les aides aux intérimaires du Fonds d'Action Sociale du Travail Temporaire (FASTT) et le prêt mobilité de l'ADIE. En complément, des acteurs locaux proposent également une aide comme la commune d'Agnetz.

Sur le bassin Ouest de l'Oise, une personne donnée peut ainsi théoriquement devoir identifier la bonne entrée pour demander une aide au permis, parmi jusqu'à 8 possibilités.

A l'initiative de la Région et du Département de l'Oise (et hors services de transport, tarification sociale ou accompagnement non financier), **trois principaux modes d'intervention** co-existent dans ce cadre :

- **L'aide individuelle financière**

Par exemple le Pass permis Citoyen ciblant les jeunes de 18 à 19 ans (Département de l'Oise) ou l'accès à un véhicule pour 2 € par jour pour les demandeurs d'emploi en insertion (En route pour l'emploi – Région). 7 dispositifs différents sont identifiés à l'initiative de la Région ou du Département.

- **L'appel à projets**

Sur le bassin, un seul dispositif est repéré, en l'occurrence le Soutien Régional à l'Emploi et à l'Innovation (SREI) à l'initiative de la Région.

- **La subvention**

Sur le bassin, un seul dispositif est repéré, en l'occurrence le soutien aux plateformes de mobilité porté par la Région.

Les **cibles de ces aides sont très variées**, et parfois des catégories de publics cibles semblent émerger au gré de l'objectif d'un financement : scolaires, étudiants, apprentis, jeunes actifs, stagiaires de la Formation Professionnelle, demandeurs d'emploi, bénéficiaires des minima sociaux, personnes à mobilité réduite et/ou en situation de handicap, seniors, mais aussi

covoitureurs, intérimaires, volontaires civils de cohésion sociale et de solidarité, salariés peu aisés, habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville...

Il en va de même pour **l'objet du financement**, qui peut porter par exemple aussi bien sur le financement régulier de trajets domicile-travail, ou encore le soutien en ingénierie aux plateformes de mobilité sur les territoires non pourvus.

France Travail complète ce tableau avec notamment l'aide au déplacement, par exemple pour se rendre à un entretien d'embauche, et le financement de la prestation « bilan accompagnement mobilité individuelle » (dite « MBI »), réalisée par une plateforme de mobilité auprès des demandeurs d'emploi sur une durée individuelle de trois mois.

NB : les plateformes de mobilité peuvent être en tout ou partie intermédiaires dans l'accès aux aides financières individuelles (aide au permis, microcrédit, etc.)

L'ensemble de ces dispositifs sont également **complétés par des dispositifs de droit commun** tels que les aides à l'achat de vélos ou vélos à assistance électrique, proposées par des collectivités locales de plus en plus nombreuses, ou encore par des tarifications spécifiques des transports publics : tarification sociale, ou tarifications préférentielles pour les salariés.

B. Les opérateurs de mobilité solidaire sur-mobilisés par la recherche permanente de financements

Les opérateurs de mobilité solidaires – plateformes de mobilité, auto-écoles sociales, garages solidaires... – sont des structures de l'économie sociale et solidaire, le plus souvent associatives. Elles ne **disposent par définition pas de ressources commerciales** pour financer leurs activités dévolues aux publics fragiles. Elles dépendent donc essentiellement de ressources publiques, chaque structure devant construire son budget à partir des possibilités offertes par l'Etat, France Travail, la Région, le Département, les collectivités locales et le mécénat d'entreprise.

Sur le bassin Ouest de l'Oise, les opérateurs de mobilité solidaire sont encore peu nombreux, mais il sera prudent d'anticiper le risque que peut constituer la dépendance à des financements qui limitent leur pérennisation, parce qu'ils ne pourraient être obtenus que pour accompagner certains publics en particulier, et/ou qu'ils seraient conventionnés sur un an.

Certains participants à l'atelier collaboratif ont proposé à ce titre la mise en place d'une aide mutualisée pour une « prestation », cofinancée par plusieurs financements (EPCI, département, région, Etat).

Les aides financières et les modèles économiques : synthèse

ATOUTS

Des aides financières nombreuses et déjà significativement dotées, principalement par le biais d'aides financières individuelles ou d'aides aux structures (AAP, subventions...)

FAIBLESSES

Grande disparité des institutions, objets et cibles de financement

Fragilité des opérateurs de mobilité qui dépendent de financements non pérennes, rencontrent une difficulté chronique à financer leurs frais de structures et calibrent les services en fonction des moyens publics disponibles (non coordonnés à ce stade)

OPPORTUNITES

Piste de la mise en place d'une **aide mutualisée et cofinancée pour une « prestation »**

La possibilité de **faire mieux à moyens constants**

MENACES

Fragilité des opérateurs de mobilité qui peuvent dépendre de financements non pérennes et/ou ciblant un public en particulier

Entretenir un **phénomène de non-recours**

Gaspiller une partie des ressources publiques en raison de doublons

VIII. L'intégration de l'urgence écologique

Ces dernières années, l'actualité (mouvement des gilets jaunes, hausse du prix du carburant, Zones à Faibles Emissions, etc.) a montré la nécessité de considérer les urgences écologiques et sociales comme les deux facettes d'un même enjeu.

Sur le bassin Ouest de l'Oise, **cette prise de conscience est présente, mais reste à affirmer, tant d'un point de vue institutionnel qu'opérationnel, pour que le recours à des alternatives à l'autosolisme réalistes se généralisent**. Pour ce faire, une **coordination COM/PAMS** et un **accompagnement social des réglementations environnementales** sont nécessaires.

A. Ecologie et social : une articulation institutionnelle à entériner

Si le lien entre transition et mobilité est un sujet transversal qui revient fréquemment dans les plans et schémas structurants (CPER, PRI PRIT, SDAASP PDC, etc.), il est rarement relié explicitement aux thématiques de mobilité solidaire. On notera toutefois quelques mentions faites à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, dans le SDAASP de l'Oise, au sujet des effets bénéfiques du développement du covoiturage et de l'autopartage.

D'un point de vue opérationnel, l'analyse documentaire et les échanges avec les acteurs institutionnels et opérationnels du bassin Ouest de l'Oise montrent un début de **prise en compte de la dimension écologique de la mobilité solidaire**.

B. Mobilité durable et inclusive : même combat ?

Les solutions alternatives à la voiture individuelle, et notamment celles autour du vélo ou du covoiturage, font partie du panel historique proposé par les opérateurs et plateformes de mobilité solidaire. **L'intérêt de ces alternatives s'est renforcé ces dernières années** pour deux raisons.

La première raison est **économique**. Les solutions alternatives à la voiture individuelle (voiture partagée, mobilité douce) sont pour beaucoup moins onéreuses.

La deuxième raison, moins évidente pour les publics, est **réglementaire**. En effet, l'arrivée des Zones à Faibles Emissions, en grande partie méconnue, risque de frapper de plein fouet les travailleurs précaires, par exemple dans le secteur de l'aide à domicile. Dans le bassin Ouest de l'Oise, aucune ZFE-m n'est prévue. Cependant, étant donnée la proximité du bassin avec la région parisienne et avec Amiens, qui mettent toutes deux en place des ZFE-m, les publics du bassin dépendant dépendants de la voiture (par exemple des artisans) pourraient être impactés. En outre, l'obligation de mettre en place une interdiction d'ici janvier 2025 pour les véhicules non classés (immatriculés avant le 31 décembre 1996) reste d'actualité et concernera bien le bassin Ouest de l'Oise à cette date.

C. Dépendance à la voiture : un changement de mentalité progressif pour les bénéficiaires

Aujourd'hui encore, les demandes recensées par les acteurs de la mobilité solidaire sont **très centrées sur l'accès à la voiture** et l'aide au permis de conduire. De nombreuses aides au permis de conduire existent, particulièrement bien connues des acteurs qui accompagnent les bénéficiaires de la mobilité solidaire, comme le montrent les échanges réalisés avec ces acteurs dans le cadre des mini-ateliers.

De fait, la voiture reste bien souvent perçue comme la solution idéale de mobilité, tant par les bénéficiaires que par les acteurs qui les accompagnent (prescripteurs, employeurs). Pour autant, **l'accès à la voiture est loin d'être une évidence** pour les publics cibles de la mobilité solidaire, que ce soit pour les raisons évoquées ci-dessus, ou pour des raisons psychosociales (le passage du permis de conduire constituant une gageure pour certains). En ce sens, la dépendance à la voiture des publics vulnérables relève donc autant d'une représentation idéalisée que d'une contrainte subie.

Ainsi, si la voiture reste la solution la plus compétitive pour une grande partie des déplacements, **les acteurs de la mobilité solidaire notent la pertinence des alternatives (vélo, VAE, trottinettes, 2RM, scooter électrique) dans certains cas, et une évolution des pratiques naissante.**

Pour exploiter ce potentiel, les actions à mener, ou à renforcer, discutées notamment lors de la rencontre du 12 mars 2024 à Breteuil **sont multiples**. Surtout, elles nécessitent une **coordination au carrefour des COM et des PAMS**, ainsi qu'un **accompagnement social des réglementations environnementales**. Il pourrait s'agir de verdir la flotte de véhicules à mettre à disposition des personnes, de mettre en place du covoiturage et de l'autopartage, de préserver et rouvrir des lignes ferroviaires ou encore de développer l'usage des vélos électriques pour les premiers et les derniers kilomètres.

Urgence écologique : synthèse

ATOUTS

Prise de conscience de l'importance de prendre en compte la dimension écologique de la mobilité solidaire

Existence de solutions de mobilité durable et solidaire : aides à l'achat et à la location de vélo, covoiturage solidaire, tarification solidaire TC, sensibilisation et formation à l'écomobilité...

FAIBLESSES

Forte dépendance à la voiture, liée à des facteurs économiques, géographiques, organisationnels et psychosociaux

Inaccessibilité financière des alternatives électriques à la voiture individuelle thermique (VAE, voiture électrique)

OPPORTUNITES

Incitation à la mobilité durable induite par les **réglementations environnementales** type ZFE et les régimes d'aides alliés

Coordination COM / PAMS

Accroissement de l'intérêt des solutions durables dans un **contexte économique** difficile

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 Ouest de l'Oise font émerger de nombreux points forts. La bonne connexion du sud du bassin et des pôles urbains avec l'Ile-de-France confère à ce bassin une bonne attractivité plutôt au sud du bassin. La proximité de bassins d'emploi dans les régions voisines de la Normandie et de l'Ile-de-France rend également ce bassin attractif, notamment le sud et le sud-ouest de celui-ci.

L'analyse de l'offre de mobilité de droit commun, approfondie par ailleurs dans le diagnostic COM, témoigne **d'une offre de transport en commun relativement dense** dans l'agglomération de Beauvais, au cœur de ce bassin.

En matière de mobilité solidaire, le bassin bénéficie d'une couverture de l'ensemble des EPCI, a minima, par une offre de diagnostic, d'accompagnement mobilité et de transport solidaire. On peut également noter la bonne prise en charge des jeunes, des travailleurs précaires et des demandeurs d'emploi en termes de diagnostic et d'accompagnement. Enfin, **l'ensemble du territoire est couvert par le transport solidaire TIVA** à destination des personnes en situation de handicap et l'offre de transport scolaire adapté destiné aux élèves et étudiants en situation de handicap. Cet couverture du bassin par le service TIVA est cependant à relativiser car seuls les détenteurs d'une carte mobilité inclusion mention invalidité (invalides à plus de 80%) peuvent bénéficier de ce service, qui est par ailleurs victime de son succès et a du mal à répondre à la demande.

b. Faiblesses

Le bassin de l'Est de l'Oise est marqué par de grandes disparités entre les territoires :

- entre les pôles urbains (l'agglomération de Beauvais particulièrement bien connectée à l'Ile-de-France et bien dotée en équipements et services) et les territoires ruraux mal desservis en transports ;
- entre le sud du bassin, dynamique avec de nombreux actifs travaillant en Ile-de-France, et les communes rurales du nord du bassin, enclavées, regroupant des populations particulièrement vulnérables.

La très grande polarisation de ce bassin autour de Beauvais, si elle est source d'attractivité, engendre par ailleurs des difficultés de mobilité, avec une inégale accessibilité aux équipements et transports entre Beauvais et le reste du bassin.

Cette configuration cristallise certaines difficultés bien connues dans le secteur de la mobilité solidaire : **cumul de vulnérabilités** psychosociales et économiques dans certaines zones

(QPV, rural), offre de transport inégalement répartie induisant des **zones blanches** (notamment dans les zones rurales du nord) et donc une forte **dépendance à la voiture** ; **manque de coordination des offres, qui sont en outre relativement peu nombreuses sur ce bassin**, et **fragilité financière** des porteurs de solutions de mobilité solidaire, liée à la **grande disparité des financements**.

L'offre de mobilité solidaire est essentiellement orientée vers les travailleurs précaires et demandeurs d'emploi et les personnes en situation de handicap (TIVA), faisant apparaître **des déséquilibres et manques dans l'offre pour les autres publics**. Enfin, **les offres de location, de réparation et d'achat solidaires sont peu présentes** et ne permettent pas une couverture de l'ensemble du territoire, notamment au nord du bassin.

c. Opportunités

La proximité de pôles attractifs, en plus de Beauvais, à l'extérieur du bassin, et notamment en Régions Ile-de-France et Normandie, est une opportunité pour le développement économique du bassin. Cette opportunité ne pourra cependant se transformer en réel atout que si **une articulation et une coordination de l'offre de transport interrégionale** est prévue, en concertation avec les deux régions limitrophes.

Ce bassin comprend un nombre important de « **grands mobiles** », habitués à se déplacer au quotidien, notamment dans le sud du bassin.

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

Sur ce territoire en particulier, les frontières avec l'Ile-de-France et la Normandie compliquent les déplacements des populations, pourtant nombreuses à s'y rendre quotidiennement.

Enfin, on note un **risque de creusement des écarts** à différents points de vue : **difficulté à articuler la logique de bassin avec la dynamique départementale existante** (création de nouvelles frontières administratives, définition du rôle de coordination de la plateforme départementale) ; accroissement des **déséquilibres rural / urbain et nord / sud du bassin** ; augmentation de l'écart entre la **capacité d'accueil des dispositifs de mobilité solidaire et le besoin de mobilité** d'autant plus avec le **vieillessement 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 dans ce bassin, 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

*L'amélioration de l'information
et de l'accompagnement de
la population du bassin pour
faciliter la mobilité*

*La recherche d'un équilibre
territorial dans l'offre en
mobilité alternative à la voiture
individuelle*

*L'implication et la coordination
des acteurs de la mobilité*

*Une mobilisation sur des
enjeux transversaux*

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**
- L'accompagnement social des **réglementations environnementales**

X. Annexes

Annexe 1 : Tableau de recensement des offres et services de mobilité solidaire au 25/03/2024

Echelle	Territoire couvert	Organisme	Typologie Région Service	Aides financières	Diagnostic mobilité	Accompagnement	ent	la mobilité	Transport solidaire	Services de location	Services d'achat	Services de réparation	Tout public	Seniors	Jeunes	Travailleurs précaires et demandeurs d'emplois	Bénéficiaires du minimum social	Habitants de territoires peu desservis (QPV, ruraux, périurbains)	Personnes en situation de handicap	Public n'ayant pas les moyens matériels pour se déplacer	Autre	Tarifification du dispositif
EPCI	CA du Beauvaisis	CA du Beauvaisis	Transport à la demande (TAD)					X					X									
EPCI	CC de l'Oise Picarde	CC de l'Oise Picarde	Transport à la demande (TAD)					X					X									
EPCI	CC de l'Oise Picarde	Centre Social Rural Froissy	Transport à la demande (TAD)					X							X				X			Oui
EPCI	CC des Sablons	CC des Sablons	Transport à la demande (TAD)					X					X									
EPCI	CC du Clermontois	CC du Clermontois	Transport à la demande (TAD)					X					X									
EPCI	CC du Clermontois	Mission locale du Clermontois, Liancourtois et de la Vallée du	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation				X								X							
EPCI	CC du Vexin-Thelle	CC du Vexin-Thelle	Transport à la demande (TAD)					X					X									
EPCI	CC Thelloise	CC Thelloise	Transport à la demande (TAD)					X					X									
EPCI	CC du Pays de Bray	CSI François Maillard	Transport solidaire					X						X	X	X	X	X		X		
EPCI	CC du Pays de Bray	Autosages	Transport solidaire					X									X	X		X		
EPCI	CC du Pays de Bray	Autosages	Location de véhicules							X							X	X		X		
EPCI	CC du Pays de Bray	Autosages	Garage solidaire								X						X	X		X		
EPCI	CC du Vexin-Thelle	Centre Social Rural du Vexin-Thelle	Transport solidaire					X						X						X		Oui
EPCI	CC de la Picardie Verte	Centre Social Rural de Songeons	Transport Solidaire					X						X			X			X		Oui
EPCI	CC de la Picardie Verte	Centre Social Rural du Canton de	Transport solidaire et location de véhicule					X	X					X						X		Oui
EPCI	CC de l'Oise Picarde	Centre Socioculturel Michel Jubert	Transport solidaire					X	X					X	X			X		X		Oui
Commune	Chambly	C'mon garage	Garage solidaire								X	X	X									
Commune	Agnetz	Commune d'Agnetz	Aides financières	X												X						
Commune	Fay-Les-Etangs	Commune de Fay-Les-Etangs	Transport solidaire					X						X								Non
Commune	Chaumont-en-Vexin	Commune de Chaumont-en-Vexin	Transport solidaire					X						X								Non
Commune	Trie-Château	Commune de Trie-Château	Transport solidaire					X						X								Non
Département	Département de l'Oise	Département de l'Oise	Transport à la demande (TAD)					X											X			
Département	Département de l'Oise	Département de l'Oise	Transport solidaire					X							X				X			
Département	Département de l'Oise	Département de l'Oise	Aides financières	X											X				X			
EPCI	CA du Beauvaisis	Garage solidaire du Beauvaisis	Garage solidaire							X	X					X						
Commune	Beauvais	Garages Norauto	Garage solidaire							X	X										X	
EPCI	CC des Sablons	MEF du Sud-ouest de l'Oise	Coaching, accompagnement, information, ou				X								X							
EPCI	CC du Vexin-Thelle	MEF du Sud-ouest de l'Oise	Coaching, accompagnement, information, ou				X								X							
EPCI	CC Thelloise	MEF du Sud-ouest de l'Oise	Coaching, accompagnement, information, ou				X								X							
EPCI	CA du Beauvaisis	Pôle mobilité du Beauvaisis	Coaching, accompagnement, information, ou				X										X					
EPCI	CA du Beauvaisis	Pôle mobilité du Beauvaisis	Diagnostic Mobilité		X												X	X				
EPCI	CA du Beauvaisis	Pôle mobilité du Beauvaisis	Transport à la demande (TAD)					X									X	X				
EPCI	CA du Beauvaisis	Pôle mobilité du Beauvaisis	Location de véhicules							X							X	X				
EPCI	CC du Plateau Picard et CC de l'Oise Picarde (Ouest de l'Oise)	Mission Locale du Grand Plateau Picard	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X									X							
EPCI	CC du Plateau Picard et CC de l'Oise Picarde (Ouest de l'Oise)	Mission Locale du Grand Plateau Picard	Location de véhicule							X					X		X					
EPCI	CC du Plateau Picard et CC de l'Oise Picarde (Ouest de l'Oise)	Mission Locale du Grand Plateau Picard	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X								X									
Département	Département de l'Oise	Vimoov pour Pôle Emploi	Coaching, accompagnement, information, ou		X	X											X					
Commune	Annexe à la délibération n° 2025.01174	Annexe à la délibération n° 2025.01174	Garage solidaire							X	X	X					X	X				Oui

Annexe 2 : Liste des structures associées lors des mini-ateliers

COPILOTES
Commissariat à la lutte contre la pauvreté DDETS Oise - Direction départementale de l'emploi, du travail et des solidarités Mission Europe et Partenariats extérieur du Conseil Départemental de l'Oise Département de l'Oise – Direction de l'action sociale territoriale et de l'insertion Département de l'Oise – Direction des infrastructures et des transports Maison départementale des personnes handicapées de l'Oise Région Hauts-de-France

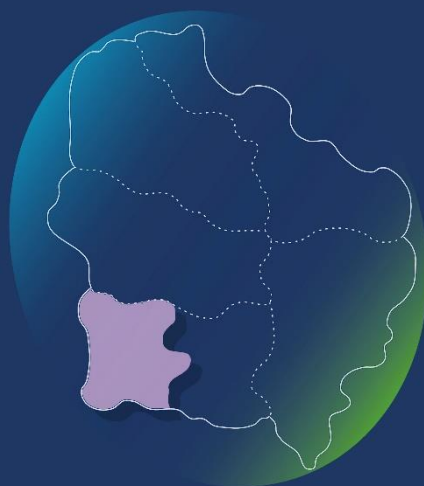
EPCI et Communes
CA du Beauvaisis CC Thelloise CC du Clermontois CC de la Picardie Verte CC du Pays de Bray CC de l'Oise Picarde CC du Vexin-Thelle CC des Sablons PETR du Grand Beauvaisis

Insertion, Emploi, Formation
ADIE Centre Social Rural du Vexin-Thelle Mission Locale Rurale du Grand Plateau Picard CAP Emploi de l'Oise Centre Social Rural Froissy-Crèvecœur Maison Emploi Formation du Sud-Ouest de l'Oise - Méru

Opérateurs locaux
SMTCO Wimoox My Mobility Mobicoop TER Hauts-de-France

Solidarité, santé, autonomie
Maison Départementale pour les Personnes Handicapées Agence Régionale de Santé, arrondissement de l'Oise UNAPEI de l'Oise Jaide-Ici-Oise

Entretiens bilatéraux
URIOPSS Hauts-de-France SNCF Gare et connexions SNCF Voyageurs Hauts-de-France AFPA HDFM Canal Seine Nord Europe CCI de l'Oise Fédération Nationale des Travaux Publics AREFIE Hauts-de-France MSA Picardie FASTT



Juillet 2024