

Accusé de réception – Ministère de l'intérieur
12594318
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 SUD DE L' AISNE












2025-2029

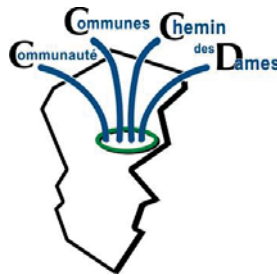






# Sommaire

 <b>Editos</b> .....	<b>5</b>
 <b>Préambule</b> .....	<b>8</b>
 <b>Présentation de la démarche</b> .....	<b>9</b>
 <b>Les principaux constats</b> .....	<b>13</b>
 <b>Les enjeux, objectifs et actions</b> .....	<b>15</b>
 <b>Les fiches actions</b> .....	<b>24</b>
 <b>La durée du plan d'action</b> .....	<b>91</b>
 <b>La gouvernance</b> .....	<b>92</b>
 <b>Suivi et indicateurs</b> .....	<b>94</b>
 <b>Les signataires</b> .....	<b>95</b>
 <b>Annexe : analyse de la mobilité solidaire</b>	





# Éditos



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



Isabelle Létrillart  
Vice-Présidente du  
Conseil départemental  
de l'Aisne en charge de  
l'Insertion et du Retour  
à l'emploi, de la Famille  
et de la Protection de  
l'Enfance

La mobilité solidaire constitue un enjeu pour un territoire rural comme l'Aisne, notamment pour les publics vulnérables afin de leur permettre de faire valoir leurs droits sociaux et d'accéder à l'emploi.

Le Département de l'Aisne, chef de file des solidarités humaines et territoriales, est engagé depuis 2022 dans le travail d'élaboration des PAMS, aux côtés de la Région Hauts-de-France, des Autorités Organisatrices de la Mobilité, et de l'Etat au travers du Commissariat à la lutte contre la pauvreté.

Trois des dix PAMS définis à l'échelle régionale concernent le territoire axonais ; le PAMS du Sud de l'Aisne est le second finalisé pour le Département.

Il convient tout particulièrement de retenir que les grandes métropoles frontalières exercent une influence importante au sein du bassin de mobilité Sud de l'Aisne et attestent de la nécessité de traiter le sujet des mobilités interrégionales pour mieux se coordonner et garantir une mobilité solidaire et équitable pour tous les habitants ».



# 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'action 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 Sud de l'Aisne. 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 Sud de l'Aisne 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'action 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'action est propre au bassin de mobilité du Sud de l'Aisne.



# Présentation de la démarche

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

En Hauts-de-France, les **Départements** et la **Région** se sont accordés pour **copiloter** l'élaboration des PAMS dans chacun des 10 bassins de mobilité dont les contours ont été arrêtés en janvier 2022 après une large concertation. A ce binôme Département-Région voulu par la LOM est venu se joindre l'**Etat**, par la voix du Commissariat à la lutte contre la pauvreté. Ce partenariat se concrétise notamment par le cofinancement d'une assistance à maîtrise d'ouvrage permettant de mener la démarche sur l'ensemble des bassins. Le coût de cette prestation est estimé à 600 000 €, pris en charge par l'Etat (25%), la Région (25%) et par chacun des Départements (5x10%). Le cabinet de conseil AUXILIA a été retenu. Ce partenariat unique en France illustre la volonté d'engager rapidement les réflexions sur la mobilité solidaire afin d'accompagner les publics vulnérables partout en région.

De plus, il a été décidé d'élaborer en parallèle PAMS et contrats opérationnels de mobilité (COM) qui, eux, s'intéressent tout particulièrement aux moyens de faciliter les déplacements intermodaux ou encore à ceux permettant de relier tous les territoires aux réseaux structurants. Ainsi, en Hauts-de-France et, en particulier, dans le bassin de mobilité **Sud de l'Aisne**, il a été convenu de « marcher sur ses deux jambes » en élaborant conjointement ces 2 documents. C'est une approche unique en France qui montre la volonté de ne pas traiter à part la mobilité des personnes les plus fragiles mais bien d'appréhender leurs difficultés dans le cadre plus large de la mobilité du quotidien de tous les habitants, les publics fragiles devant avant tout pouvoir également utiliser les services de transports de droit commun.

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

## Un travail collectif associant tous les acteurs de la mobilité solidaire

Pour assurer notamment le lien avec la démarche d'élaboration du COM, les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), les communautés de communes où la Région est AOM par substitution et le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France sont venus compléter le noyau dur des copilotes et sont les autres **signataires du PAMS**. Plus précisément, ont ainsi été directement parties prenantes de la démarche :

- La Communauté d'agglomération de la Région de Château-Thierry,
- La Communauté d'agglomération du Pays de Laon,
- Le Syndicat Intercommunal des Transports Urbains du Soissonnais (SITUS),
- La Communauté de communes de la Champagne Picarde,



# Présentation de la démarche

- La Communauté de communes de Retz-en-Valois,
- La Communauté de communes du Canton d'Oulchy-le Château,
- La Communauté de communes du Canton de Charly-sur-Marne,
- La Communauté de communes du Chemin des Dames,
- La Communauté d'agglomération GrandSoissons Agglomération,
- La Communauté de communes du Pays de la Serre,
- La Communauté de communes du Val de l'Aisne,
- et le PETR du Pays de Thiérache.

Le **comité de pilotage** pour l'élaboration du PAMS s'est constitué des structures signataires ainsi que de France Travail, de la Caisse d'allocations familiales (CAF), des services de l'Etat (DREAL, DREETS) et du CESER.

Le **comité technique** a lui rassemblé les mêmes partenaires ainsi que les associations, les CCAS, les groupements d'employeurs, les missions locales, la MSA, le PETR du Soissonnais et du Valois et le PETR UCCSA (Union des Communautés de communes du Sud de l'Aisne), les PLIE, et la Région Grand-Est.

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

- **« opérateurs » locaux de mobilité** : Association Aisne Collecte, Association PATS Mobilités, Auto-école sociale Action, SNCF TER, SNCF Gares et Connexions, Régie Régionales des Transport des Hauts-de-France (ex RTA), Transdev compagnie Axonaise, Keolis (SITUS), Wimoov, Mob'In Hauts-de-France... ;
- **employeurs et Insertion par l'Economie** : Adecco, ADIE, Mission locale de Château-Thierry, Mission locale du Soissonnais, Mission locale de Laon, MEF du Laonnois et du Chaunois, CCI de l'Aisne, CMA Hauts-de-France, MSA de Picardie, Un château pour l'emploi, Etablissement public de santé mentale de l'Aisne, CPHD-Formations, Realiss Quartier, Aide à Domicile de l'Aisne Sud, association Travaux Express et Dépannage, Aid Aisne, les PLIE locaux, France Travail... ;
- **solidarité, santé, autonomie** : AGEFIPH, association Espoir02, ADF Aisne, CAF, Croix Rouge, MDPH de l'Aisne, URIOPSS, IRIAE Hauts-de-France, Les restos du cœur de l'Aisne, APF, AUTAN (Association des Usagers des Transports de l'Aisne), CCAS de Château-Thierry, Secours Catholique de Oulchy-le-Château...



# Présentation de la démarche

## Une démarche qui s'étale sur un an et demi pour l'élaboration du plan d'action

Il s'est passé 18 mois entre le premier comité technique, organisé le **15 janvier 2024**, et le comité de pilotage examinant le projet final de PAMS pour le Sud de l'Aisne le **26 juin 2025**. Cela aura été le temps nécessaire pour partager une méthode et élaborer de manière collective et constructive ce nouveau document cadre pour la mobilité solidaire.

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 6 novembre 2024, ont pu s'appuyer sur ce diagnostic problématisé pour identifier les principaux **enjeux** se présentant dans le bassin de mobilité Sud de l'Aisne et pour définir les **objectifs** à viser en priorité pour répondre à ces enjeux.

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

- une **enquête** réalisée en juin 2022 par l'Observatoire Régional des Transports (ORT) auprès de l'ensemble des EPCI de la région afin de recenser leurs services et dispositifs de mobilité solidaire ;
- une **enquête** menée en janvier 2024 par la Région auprès de l'ensemble des AOM afin de les interroger sur la mobilité et les services de transport ;
- un recueil de fiches thématiques élaboré par les services de la Région ;
- **les travaux des comités techniques** qui se sont réunis les **15 janvier 2024** à Cuffies et **5 septembre 2024** à Presles-et-Boves ;
- les **mini-ateliers** animés en visio-conférence par le cabinet de conseil Auxilia ;
- les travaux en sous-groupes organisés lors de la **journée-atelier du 14 juin 2024** à Laon ;
- de nombreux **entretiens en bilatéral** assurés par Auxilia auprès notamment du Cerema, du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, de l'URIOPSS, de SNCF Gares et Connexions, de l'AREFIE, d'Île-de-France Mobilités (IDFM) et du FASTT.

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

Au sortir de ce comité de pilotage, le travail d'identification des actions a pu être engagé. **Une nouvelle journée-atelier** a été organisée à cet effet le **13 décembre 2024** à Château-Thierry. La matinée a donné l'occasion de partager des présentations et des retours d'expérience, avec des interventions de la Communauté Urbaine du Grand Reims, à propos de leur nouveau réseau de transport en commun, de l'association Aisne Collecte pour leur plateforme de mobilité, de la Mission Locale de Château-Thierry sur leurs actions en faveur de la mobilité et de la Communauté de communes de la Champagne Picarde pour leur réseau de Maisons France Services. L'après-midi a été consacré à des travaux en sous-groupes pour préciser le contenu des futures actions du PAMS. Enfin, les membres du **comité technique** se sont



# Présentation de la démarche

réunis **le 27 mars 2025** à Saint-Erme-Outre-Ramecourt pour examiner la première proposition des fiches actions établies par Auxilia.

Une **consultation écrite** a ensuite été effectuée **du 6 mai 2025 au 5 juin 2025** auprès des structures membres du comité de pilotage sur la base des fiches actions devant constituer le cœur du futur PAMS.

Le résultat de cette consultation a été présenté lors du **comité de pilotage final du 26 juin 2025** ainsi que le PAMS du Sud de l'Aisne dans son intégralité.



Atelier du 14 juin 2024 à Laon



Atelier du 13 décembre 2024 à Château-Thierry



# Les principaux constats

Le bassin de mobilité Sud de l'Aisne regroupe 458 communes réparties sur 11 EPCI, pour une population de plus de 267 000 habitants. Il est marqué par une organisation multipolaire entre les agglomérations de Laon, Soissons et Château-Thierry, et par l'influence des régions voisines. Ces dynamiques externes, très spécifiques au bassin, impactent fortement les mobilités tant pour les actifs que les étudiants. Dans ce cadre, le Sud de l'Aisne apparaît mieux relié et polarisé, en termes d'infrastructures notamment, à la région Grand Est ou à l'Île-de-France qu'au reste des Hauts-de-France. Cela accentue l'effet « zones blanches » que représentent beaucoup d'intercommunalités du cœur et du nord du bassin.

L'offre de mobilité de droit commun s'organise à partir des quatre lignes ferroviaires qui irriguent le territoire mais dans une logique est-ouest plutôt que nord-sud et la desserte reste insuffisante sur certains secteurs. Le réseau routier, relativement dense, permet de relier les trois agglomérations du bassin et deux autoroutes (A4 et A26) assurent les liaisons avec les régions voisines et le reste de la région Hauts-de-France. Enfin, il existe quatre réseaux de transports collectifs urbains à Laon, Soissons, Villers-Cotterêts et Château-Thierry.

Des vulnérabilités socio-économiques sont présentes, particulièrement dans les zones rurales et les quartiers prioritaires de la ville (QPV), où l'accès aux transports reste inégal. Certaines zones, surtout en périphérie, sont mal connectées et souffrent d'une forte dépendance à la voiture. Le taux de chômage reste supérieur à la moyenne régionale et le nombre de jeunes hors parcours d'emploi ou de formation (NEETS) est élevé sur certains secteurs. Le vieillissement de la population est une autre variable à prendre en compte dans la création et l'amélioration de services et dispositifs de transport. La proximité avec des bassins d'emplois comme la Métropole du Grand Reims ou encore l'Île-de-France, avec lesquels la connexion en termes d'infrastructures de transport est très bonne, rend toutefois le Sud de l'Aisne potentiellement attractif.

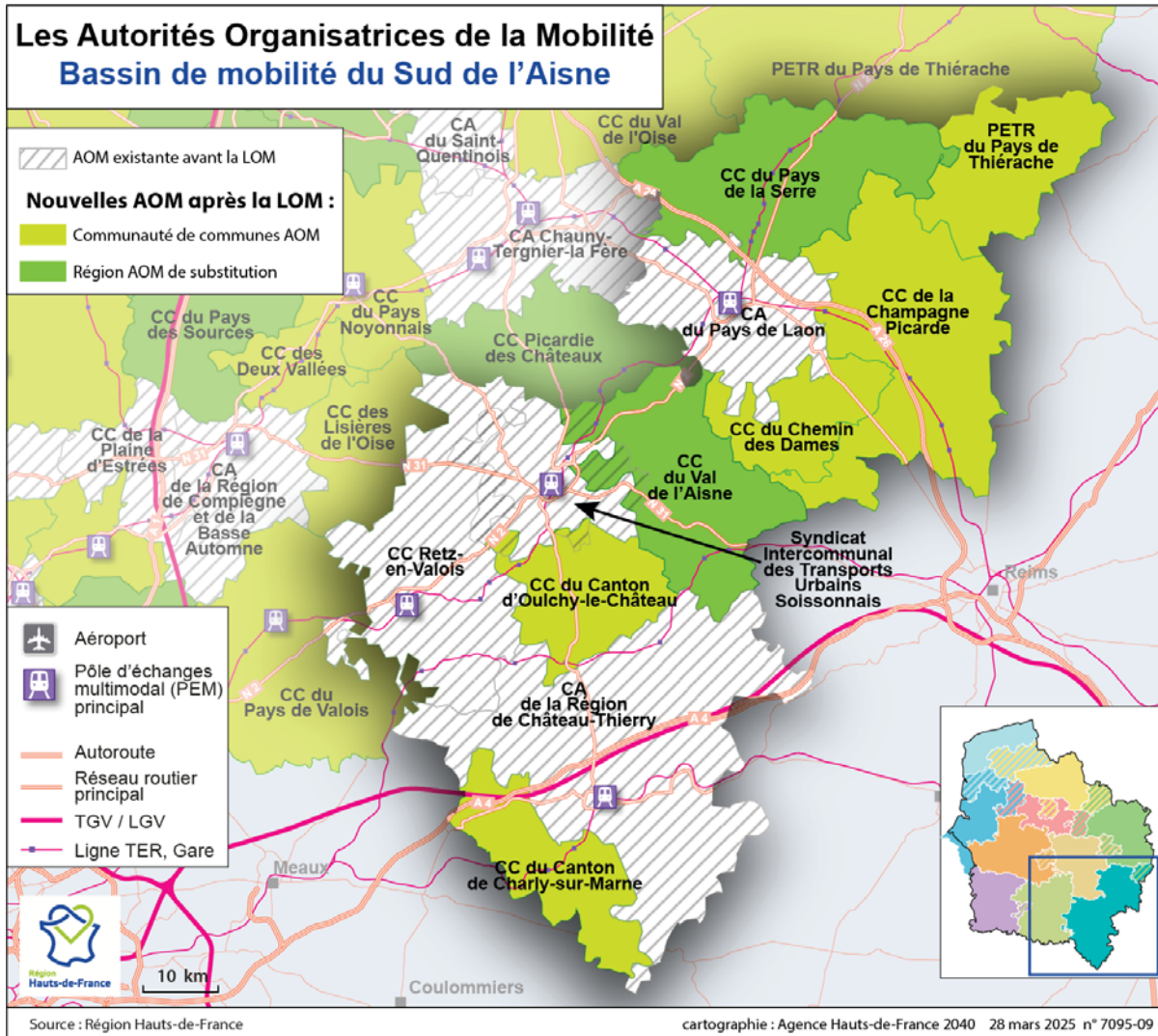
En matière de mobilité solidaire, le bassin dispose de plusieurs plateformes de mobilité locales, reconnues et identifiées, couvrant théoriquement l'ensemble du territoire. Elles permettent notamment d'effectuer des diagnostics mobilité et d'accompagner un volume important de publics, notamment les demandeurs d'emploi. Ces offres et services de mobilité solidaire sont surtout présents à proximité des pôles principaux et intermédiaires du bassin et une forte disparité d'accès existe en fonction des types de publics. Par ailleurs, il s'avère que la plupart des plateformes et des moyens d'accès à l'information sont numériques, alors même que certains secteurs du bassin sont extrêmement touchés par le phénomène d'illectronisme.

En matière de mobilité durable, les marges de progression sont importantes. Les mobilités partagées sont peu développées (covoiturage et autopartage quasi absents). Les aménagements cyclables sont insuffisants malgré quelques itinéraires (V30, V34, V52). Et le développement de la mobilité électrique est en cours mais doit être conforté.

Le bassin du Sud de l'Aisne illustre parfaitement les défis des territoires périurbains et ruraux en matière de mobilité : forte dépendance à la voiture, besoins d'intégration intermodale et interrégionale, vieillissement démographique, et nécessaire transition vers des mobilités plus durables et inclusives. Dans ce contexte, les politiques nationales, régionales et départementales doivent conforter l'écosystème de la mobilité solidaire, indispensable dans ce bassin à dominante rurale où la voiture reste incontournable. La démarche PAMS émerge ainsi comme un cadre novateur pour fédérer les acteurs, coordonner les efforts et converger vers une vision partagée de la mobilité solidaire.



# Les principaux constats





# Les enjeux, objectifs et actions

**A**u regard de cette analyse, les différents acteurs associés du bassin Sud de l'Aisne 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) du Sud de l'Aisne. 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 – La valorisation des offres et l'accompagnement à la mobilité**

Il est ressorti des échanges avec les acteurs de la mobilité que les nombreux dispositifs existants étaient méconnus à la fois des bénéficiaires potentiels mais aussi des personnes qui sont censées les renseigner. Le besoin de connaître plus précisément le « qui fait quoi » s'est également exprimé, notamment pour le montage des projets dans les territoires. Par ailleurs, l'ensemble des potentiels prescripteurs de mobilité pourraient être formés, ou a minima sensibilisés, pour accompagner dans les meilleures conditions les personnes rencontrant des difficultés pour se déplacer.

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

- **Identifier les compétences et services des acteurs de la mobilité ;**
- **Améliorer la connaissance de l'offre de transport existante ;**
- **Accompagner les habitants dans leur mobilité.**



# Les enjeux, objectifs et actions

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

Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, en proposant la constitution d'un annuaire des services de mobilité, y compris de ceux à destination des publics vulnérables, propose un outil-phare des PAMS, à l'échelle régionale. Dans chaque bassin, il convient de mettre en place un processus pour alimenter au fil de l'eau cet annuaire. Il sera précieux pour les personnes-ressources et les conseillers, d'une part, et il permettra, d'autre part, d'évaluer le niveau d'offre pour les différents territoires et publics.

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

De nombreuses structures qui accueillent du public ne sont pas en capacité de donner un premier niveau d'information concernant la question des transports et de la mobilité. Aussi, il convient de former les acteurs qui peuvent être des généralistes (ex : accueil d'une mairie) ou des professionnels de l'accompagnement à la mobilité (ex : agent d'une maison de la mobilité). A titre d'illustration, grâce à cette démarche PAMS, de premières formations ont déjà été réalisées par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France dans les Maisons France Services tenues par le Département du Nord, ou dans des EPCI du Pas-de-Calais.

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

Cette action a pour objectif de recenser et valoriser les dispositifs de financement accessibles pour des projets de mobilité. Il est en effet difficile pour un acteur qui souhaite monter un tel projet d'avoir une vision claire des financements qui pourraient être mobilisés et savoir vers quels acteurs se tourner pour bénéficier d'une aide.



# Les enjeux, objectifs et actions

## Enjeu 2 – Une meilleure coordination des acteurs de la mobilité et une complémentarité des offres sur le bassin

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

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

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

- **Renforcer le dialogue entre les acteurs de la mobilité ;**
- **Faciliter l'intermodalité pour les usagers ;**
- **Renforcer l'écosystème de la mobilité solidaire à l'échelle du bassin ;**
- **Optimiser la gestion des situations dégradées.**

### Fiche action 2.1. – Renforcer les plateformes de mobilité, portes d'entrée et centres de ressources, et les capacités d'accompagnements individuels

Une plateforme de mobilité est une structure physique et numérique dont la fonction est de faciliter la mobilité des usagers, en mobilisant un ensemble de services pédagogiques, financiers et matériels.

Dans le bassin de mobilité Sud de l'Aisne, il existe plusieurs plateformes de mobilité locales. Elles sont subventionnées par le Département de l'Aisne qui assure ainsi une forme de maillage de territoire pour l'accès à ces services de mobilité solidaire. Toutefois, les plateformes existantes ne permettent pas de couvrir tous les territoires du bassin, notamment les plus ruraux. L'objet de la présente action est ainsi de favoriser la couverture de tous les territoires par une plateforme de mobilité et de tendre à une harmonisation des pratiques d'accompagnement des publics entre les différentes structures.



# Les enjeux, objectifs et actions

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

Sur le bassin de mobilité Sud de l'Aisne, un réseau de plateformes de mobilité locales (MEF du Grand Laonnois et du Pays Chaunois, Mission locale de Château-Thierry, association Aisne Collecte) existe mais ne couvre pas tout le territoire. La question des capacités d'accueil réduites en comparaison du volume potentiel de personnes à accompagner nuance également ce constat.

Inspirée de l'étude Mobilité solidaire à vocation d'insertion professionnelle réalisée par le Cerema pour le Préfet de la Région Pays de la Loire, la notion d'offre socle consiste en l'identification de l'ensemble des services de mobilité « de base » à même de répondre aux besoins particuliers des publics vulnérables sur un territoire. Cette offre « socle » peut se décliner en 6 types de services : l'offre de droit commun, le diagnostic mobilité, l'accompagnement mobilité, le transport solidaire, l'achat, la location et la réparation de véhicule et l'accès à une aide financière.

Il s'agit progressivement de déployer cette offre « socle » dans le plus grand nombre de territoires.

## **Fiche action 2.3. – Définir la gouvernance et installer une revue de projets pour le PAMS**

Pour suivre la mise en œuvre du plan d'action et établir des stratégies concertées, il est proposé de créer un comité de bassin faisant fonction de comité de pilotage pour le PAMS et le Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) réunissant la Région, le Département de l'Aisne, l'Etat (Commissaire à la Lutte contre la pauvreté) les AOM, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France et les partenaires de premier niveau (France Travail, CAF, ARS, DREETS, DREAL), ainsi que d'autres structures selon l'ordre du jour (Education Nationale, ARS...).

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

## **Fiche action 2.4. – Disposer d'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. De plus, il conviendra d'évaluer certains dispositifs avant d'envisager leur pérennisation ou de les dupliquer sur d'autres territoires.



# Les enjeux, objectifs et actions

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

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

Aussi, il convient de proposer des dispositifs complémentaires spécifiques pour les publics vulnérables qui ne trouvent pas de solution adaptée à leurs problématiques de mobilité et il s'agira à travers cet enjeu de :

- **Compléter les services existants pour faciliter la mobilité de tous les publics ;**
- **Renforcer les relations entre les trois pôles du bassin de mobilité ;**
- **Développer des alternatives à l'autosolisme pour accéder aux principaux pôles du bassin ;**
- **Favoriser la pratique des modes doux et actifs pour une mobilité plus durable.**

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

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

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

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



# Les enjeux, objectifs et actions

## **Fiche action 3.2. – Favoriser la mobilité des jeunes**

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

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

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

## **Fiche action 3.3. – Développer, faire connaître et coordonner territorialement les dispositifs d'aide aux changements de comportement**

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

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

Au travers de cette action, il est proposé de distinguer les opérations de sensibilisation et d'incitation au changement des pratiques de mobilité en fonction des différentes catégories de publics qu'elles visent : les jeunes, les entreprises et leurs employés, le grand public. Le principe général est d'en faire la publicité et d'accompagner leur montée en puissance.

## **Fiche action 3.4. – Mutualiser les parcs de véhicules existants à destination des structures de location solidaire pour tous les publics**

Dans un territoire à dominante rurale ou peu dense comme le Sud de l'Aisne, les offres de location, achat et réparation à tarif social de véhicules s'avèrent des plus pertinentes pour les nombreux publics cibles de la mobilité solidaire. Bien souvent, les modèles économiques de ces structures sont assez fragiles et les capacités d'accueil limitées.

Cette action vise à renforcer les capacités, la couverture territoriale et la diversité des publics pris en charge par les structures proposant de la location solidaire ou de la mise à disposition de véhicules. Il s'agit notamment de s'appuyer sur une loi visant à « favoriser le réemploi de véhicules à destination des mobilités durables et solidaires », adoptée en avril 2024, pour permettre à ces structures de renforcer leur parc de véhicules et améliorer ainsi leur capacité d'accompagnement.



# Les enjeux, objectifs et actions

## Enjeu 4 – Des spécificités territoriales à prendre en compte

Le bassin de mobilité Sud de l'Aisne se caractérise par des dynamiques externes qui influencent fortement les besoins en déplacements, en particulier ceux des actifs et des étudiants. En effet, le Sud de l'Aisne apparaît mieux relié, en termes d'infrastructures notamment, à la région Grand Est ou à l'Île-de-France qu'au reste des Hauts-de-France. Les relations avec ces régions sont donc primordiales pour faciliter la mobilité des habitants.

Par ailleurs, comme pour beaucoup d'autres territoires en région Hauts-de-France, la trajectoire démographique du Sud de l'Aisne laisse entrevoir une forte augmentation du nombre de personnes âgées dans les prochaines années. La prise en compte des besoins de mobilité et de services de ces publics constitue donc un enjeu important pour ce bassin.

Enfin, l'accès à l'emploi reste l'une des priorités pour permettre aux habitants de bien vivre et de construire leur avenir sur le territoire. Dans ce cadre, les acteurs territoriaux doivent nécessairement travailler ensemble afin que la mobilité ne soit plus un frein pour l'accès à l'emploi, tout particulièrement dans les métiers en tension.

Dans ce cadre, les partenaires souhaitent donc :

- **Renforcer la coordination interrégionale et les services entre les AOM des trois régions concernées ;**
- **Mettre en place des services adaptés aux personnes âgées ;**
- **Mettre en synergie mobilité et accès à l'emploi et à la formation.**

### Fiche action 4.1. – Améliorer la coordination interrégionale et interdépartementale en matière de mobilité solidaire

Le bassin de mobilité Sud de l'Aisne est voisin de l'Île-de-France sur sa frange sud-ouest et frontalier à l'est avec la région Grand Est et notamment la Communauté Urbaine du Grand Reims. Les flux de déplacements en provenance et à destination de ces territoires limitrophes sont importants.

Malgré la proximité géographique, les limites territoriales et administratives constituent des freins certains dans l'accès à la mobilité. Ainsi, les difficultés observées sont le fruit de plusieurs freins complémentaires qu'il conviendra de lever de différentes façons. Le premier frein est lié à la communication et l'information sur les offres de transports des régions limitrophes qui ne résiste pas toujours aux frontières territoriales. Un second frein concerne des aspects plus techniques, à savoir des problématiques d'interconnexions entre les offres de mobilité des différentes régions et de mise en place d'une billettique harmonisée entre les réseaux. Enfin, un frein plus administratif devra également être levé, en permettant une coopération accrue entre les différents services des Régions sur les problématiques de mobilité de droit commun et de mobilité solidaire.



# Les enjeux, objectifs et actions

## **Fiche action 4.2. – Lever les freins à la mobilité pour faciliter l'accès à l'emploi dans les filières professionnelles en tension**

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

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

La LOM indique précisément, dans l'Article L.1215-3, 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.

La question de la mobilité est en effet prégnante pour les apprentis puisqu'ils doivent se rendre à la fois sur leur lieu de travail et leur lieu de formation. S'il existe déjà de nombreuses aides financières, elles ne répondent pas toujours suffisamment à leurs besoins pratiques actuels ou à venir.

Les difficultés sont d'autant plus importantes dans les territoires ruraux du bassin Sud de l'Aisne où les offres d'emploi en apprentissage se concentrent en zone urbaine. A ce titre, l'accès aux structures d'apprentissage des régions limitrophes constitue également un défi spécifique pour ce bassin. Dans la dynamique de la mise en place des PAMS, des réflexions sont en cours, à l'initiative de la Région, pour établir une stratégie globale permettant de faciliter la mobilité des apprentis. Cette action en définit les grandes lignes.

## **Fiche action 4.4. – Intégrer la mobilité au sein des dispositifs à destination des demandeurs d'emploi et des stagiaires de la formation professionnelle**

Les différents acteurs de l'insertion professionnelle (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.

Par ailleurs, 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.



# Les enjeux, objectifs et actions

## Fiche action 4.5. – Anticiper le vieillissement de la population en développant des services adaptés à la mobilité des séniors

Le vieillissement de la population implique des enjeux en matière de déprise automobile, de perte d'autonomie, de prévention de cette perte d'autonomie, d'accès aux soins et de prise en compte des besoins des aidants du fait d'une certaine dépendance aux réseaux informels. Par ailleurs, les enjeux de mobilité liés au vieillissement se cumulent avec des problématiques d'accès aux équipements, d'illectronisme et de niveaux de vie.

Le principal enjeu est d'intégrer les séniors dans l'ensemble des dispositifs d'accompagnement et services de mobilité de l'offre « socle » en prenant en compte l'existant ainsi que les besoins spécifiques des personnes âgées. Les outils de mobilité inversée ou « d'aller-vers » comme les bus itinérants d'information et de services semblent particulièrement pertinents pour les territoires peu denses du bassin de mobilité Sud de l'Aisne.

Enfin, les aidants familiaux sont également une cible à prendre en compte pour ce qui concerne la mobilité des séniors.

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

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

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

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



# Les fiches actions

Action	La valorisation des offres et l'accompagnement à la mobilité			Une meilleure coordination des acteurs de la mobilité et une complémentarité des offres sur le bassin				De nouvelles solutions de mobilité adaptées au territoire et aux différents publics				Des spécificités territoriales à prendre en compte		
	Améliorer les compétences et services des acteurs de la mobilité	Accompagner les habitants dans leur mobilité	Faciliter l'intégration des acteurs de la mobilité	Renforcer l'intermodalité pour les usagers	Optimiser l'efficacité de la mobilité solidaire	Compléter les services existants pour faciliter la mobilité de tous les publics	Renforcer les relations entre les acteurs du bassin	Developper des alternatives à l'automobile pour accéder aux principaux pôles du bassin	Faciliter la pratique des modes doux et actifs pour une mobilité plus durable	Renforcer la coordination intercommunale et les services entre les AOM des différents territoires	Mettre en place des services adaptés aux personnes âgées	Mettre en synergie mobilité et accès à l'emploi et à la formation		
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 À LA MOBILITÉ SOLIDAIRE	X	X		X									X	
1.3 SAVOIR MOBILISER LES LEVIERS DE FINANCEMENT POUR DÉVELOPPER DES PROJETS, NOTAMMENT DANS LES TERRITOIRES RURAUX			X											
2.1 RENFORCER LES PLATEFORMES DE MOBILITÉ, PORTES D'ENTRÉES ET CENTRES DE RESSOURCES, ET LES CAPACITÉS D'ACCOMPAGNEMENTS INDIVIDUELS	X			X										
2.2 DÉPLOYER UNE OFFRE SOCLE DE MOBILITÉ SOLIDAIRE MAILLANT TOUT LE BASSIN	X			X									X	
2.3 DÉFINIR LA GOUVERNANCE ET INSTALLER UNE REVUE DE PROJETS POUR LE PAMS		X												
2.4 DISPOSER D'UN RÉFÉRENTIEL DE SUIVI DES ACTIONS DU PAMS				X										
3.1 FAVORISER LA MOBILITÉ DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE (PMR) ET NOTAMMENT DES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP (PSH)	X			X										X
3.2 FAVORISER LA MOBILITÉ DES JEUNES	X			X										X
3.3 DÉVELOPPER, FAIRE CONNAÎTRE ET COORDONNER TERRITORIALEMENT LES DISPOSITIFS D'AIDE AUX CHANGEMENTS DE COMPORTEMENT		X												
3.4 MUTUALISER LES PARCS DE VÉHICULES EXISTANTS À DESTINATION DES STRUCTURES DE LOCATION SOLIDAIRE POUR TOUS LES PUBLICS				X										X
4.1 AMÉLIORER LA COORDINATION INTERREGIONALE ET INTERDEPARTEMENTALE EN MATIERE DE MOBILITÉ SOLIDAIRE	X													
4.2 LEVER LES FREINS À LA MOBILITÉ POUR FACILITER L'ACCÈS À L'EMPLOI DANS LES FILIÈRES PROFESSIONNELLES EN TENSION		X												X
4.3 DÉVELOPPER DES DISPOSITIFS COMPLÉMENTAIRES PERMETTANT D'AMÉLIORER LA MOBILITÉ DES APPRENTIS		X												X
4.4 INTÉGRER LA MOBILITÉ AU SEN DES DISPOSITIFS À DESTINATION DES DEMANDEURS D'EMPLOI ET DES STAGIAIRES DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE		X												X
4.5 ANTICIPER LE VIEILLESSEMENT DE LA POPULATION EN DÉVELOPPANT DES SERVICES ADAPTÉS À LA MOBILITÉ DES SENIORS	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



## ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

L'offre de mobilité solidaire présente une grande diversité, tant en termes d'opérateurs (associations, acteurs publics, opérateurs de droit commun...), de cibles (structures, habitants de territoires peu desservis, bénéficiaires de minima sociaux, etc.), de territoire couvert (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 Sud de l'Aisne, plus de 30 dispositifs sont actuellement recensés. Cette base sera à compléter au fil de l'eau.

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

Plusieurs outils d'information dédiés à la mobilité coexistent cependant : Mes aides France Travail, la plateforme DORA, la plateforme Pass Pass, ou encore la plateforme OnYgo. Cependant, aucun n'est spécifique au bassin Sud de l'Aisne.

Mais plusieurs difficultés peuvent apparaître dans l'accès effectif à l'information :

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

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



## DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

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

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

En effet, la pertinence et l'utilité de cet annuaire s'appuient sur la mise en place d'un process de centralisation de l'information et d'actualisation régulière qui sera à définir de manière concertée par la Région, le Département et le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France. Sur ce sujet, le retour de l'expérimentation en cours avec la maison Nord Emploi Valenciennois permettra de définir, pour chaque bassin, une procédure claire de remontée de l'information. La procédure « technique », pilotée par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, sera indissociable d'un travail de communication et d'animation auprès des acteurs de la mobilité solidaire, co-piloté par la Région et le Département.

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

- **Niveau minimal d'informations recensées**, de manière à éviter la dissémination de données et les risques d'incohérences :
  - Nom du service
  - Type de service
  - Contact (mail + téléphone + adresse postale)
  - Lien vers le site du porteur comportant les informations à jour
  - Description brève (périmètre géographique + conditions d'accès au service)
- **Interopérabilité des outils** entre les échelles régionale (Pass Pass) et départementale (cartographie des plateformes et annuaire par le Département de l'Aisne) de manière à ne pas multiplier les échelons tout en conservant les identités départementales de la mobilité solidaire. Par ailleurs, l'interopérabilité entre l'outil et la plateforme DORA est prise en compte dans le cadre de son élaboration et permettra aux opérateurs d'éviter la double saisie ;
- **« Ramification » du process de remontée de l'information :**
  - Concernant les dispositifs portés par des structures associatives et ESS, pilotage par le Département, avec mise à jour semestrielle
  - Concernant les DSP de transports publics et le transport d'utilité sociale (TUS), mobilisation des AOM et des délégataires (prévoir dans les contrats de DSP une mission de remontée d'information) avec mise à jour annuelle. Une remontée d'information de la part des réseaux existants auprès du Gestionnaire Pass Pass est déjà effective. L'enjeu est d'y intégrer les nouveaux services de mobilité du bassin au fil de l'eau.

- **Animation d'un réseau de référents** (en lien avec le club de la mobilité solidaire prévu dans la gouvernance – cf. action 2.3) se réunissant une à deux fois par an pour assurer la continuité de la dynamique de remontée d'information ;
- Identification d'un acteur chargé de faire une veille régulière sur l'ensemble des dispositifs recensés.

Sur 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 : définition du périmètre des informations prioritaires à transcrire et recours à un prestataire (formation à la rédaction FALC ou réalisation de la transcription). À ce titre, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France prévoit le déploiement d'une documentation pédagogique sur les questions d'interopérabilité, notamment sur les usages de la carte Pass Pass. Par ailleurs, dans le cadre de l'expérimentation en cours avec la Maison Nord Emploi de Valenciennes, le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France centralise et met à disposition des prescripteurs formés les documentations existantes qui concernent les services de mobilité du territoire.
- **Déclinaison de cet annuaire pour développer des modules de formation spécifiques à la mobilité** à des moments spécifiques (orientation scolaire, recherche d'emplois, demande de droits, déprise automobile) à destination des prescripteurs et bénéficiaires. Cette action nécessite également l'élaboration d'un véritable programme de travail : définition du périmètre des formations ; définition du format adéquat ; recours à un prestataire.
- **Transfert des informations aux échelles infrarégionales** (départements, bassin, EPCI) afin d'alimenter les outils préexistants et d'assurer une information harmonisée sur tous les territoires. Le cadre de ce transfert reste à définir, notamment en prenant appui sur l'expérimentation en cours avec la maison Nord Emploi de Valenciennes.
- **Actualisation du travail initié dans le diagnostic PAMS** : identification fine des manques en termes de publics, en termes de service ou aide, en termes de capacité d'accueil, ou en termes de couverture géographique (zones blanches)
- **Concertation et valorisation** auprès des acteurs proposant d'autres outils d'information.
- **Valorisation** auprès des acteurs de la mobilité solidaire et des publics.

Par ailleurs, France Travail élabore son futur portail régional qui permettra un référencement de toutes les aides à destination des usagers, y compris celles liées à la mobilité. Le travail spécifique entre les acteurs institutionnels et France Travail pourra, sous réserve de faisabilité technique, financière, contractuelle et de principe, envisager l'interopérabilité avec l'annuaire des services de mobilité.



## NATURE DE L'ACTION

- |  |   |
|--|---|
| <input checked="" type="radio"/> Animation     | <input checked="" type="radio"/> Fonctionnement |
| <input checked="" type="radio"/> Communication | <input type="radio"/> Formation                 |
| <input checked="" type="radio"/> Concertation  | <input checked="" type="radio"/> Ingénierie     |
| <input type="radio"/> Etude                    | <input type="radio"/> Investissement            |
| <input type="radio"/> Expérimentation          |   |



## PILOTES

- Région
- Département



## PARTENAIRES

- Le Syndicat Mixte des Mobilités en Hauts-de-France
- AOM
- Opérateurs de mobilité solidaire



## CIBLES

- Opérateurs de mobilité solidaire
- Prescripteurs
- Bénéficiaires



## ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

### Première année (2025)

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

2

### Puis chaque année

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



## MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

### Ressources

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

### Ressources humaines

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

- Action 1.2 : Former les acteurs généralistes, primo accueillants, prescripteurs et les acteurs relais à la mobilité solidaire ;
- Action 2.1 : Renforcer les plateformes de mobilité, portes d'entrée et centres de ressources, et les capacités d'accompagnements individuels ;
- Action 2.2 : Déployer une offre socle de mobilité solidaire maillant tout le bassin.

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

## ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

## ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

## ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

## ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



## ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

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

Alors qu'ils sont parmi les premiers relais de l'information auprès du grand public et des publics vulnérables en matière de mobilité, ces acteurs ne sont pas des spécialistes de la mobilité. Ainsi, l'offre de transport et de mobilité de droit commun comme les solutions de mobilité solidaire ne sont pas toujours bien connues. De même, plusieurs outils d'information co-existent, mais ils ne sont pas toujours connus des acteurs primo accueillants ou, lorsqu'ils le sont, ils proposent des informations parfois partielles ou non actualisées. Par ailleurs, appréhender la complexité des difficultés rencontrées par les publics vulnérables peut être un véritable défi.



## DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

- **Les agents se trouvant dans des lieux généralistes d'accueil du public (premier niveau) :** antennes régionales, mairies, communauté de communes, centres sociaux, CCAS, CPAM, Maisons France Services, épiceries sociales et solidaires, acteurs de la santé, centres d'accueil CAF et Sécurité Sociale, bureaux de vente de transports en commun, etc. Pour ces acteurs, il s'agit de créer une formation de premier niveau d'accompagnement, propre à les outiller sur des informations de base (horaires, réseaux, tarifs). L'expérimentation relative à la formation des agents de Maisons France Services (MFS) en cours dans le département du Nord en partenariat avec le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France relève de cette formation de premier niveau (formation aux outils Pass Pass, et liens avec les outils déployés par les AOM locales, la Région, et la SNCF notamment). Pour être déployée à plus large échelle, il s'agirait d'élargir le périmètre, le contenu (qui pourrait être complété par des éléments propres à la mobilité solidaire) et d'élargir les cibles (au-delà des MFS). Cette formation pourrait être complétée par un webinaire sur les informations de base à actualiser régulièrement.

- **Les professionnels de l'accompagnement social, les prescripteurs, 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, Département (UTAS), Bus Aisne Actifs, MDPH, RH d'entreprises, agences d'interim, etc. Pour ces acteurs, une piste est de s'appuyer sur les acteurs structurants de la mobilité solidaire formant les conseillers mobilité afin de bénéficier de leur expertise (contenu de formations, formateurs). En plus des informations de premier niveau évoquées ci-dessus, cette formation viserait à sensibiliser les participants aux freins (géographiques, psychosociaux, physiques, financiers) à la mobilité des publics vulnérables. Des exercices pratiques quant à la réalisation d'un diagnostic mobilité permettraient de généraliser cette étape indispensable dans le parcours mobilité des publics très vulnérables. Cette formation peut être complétée par l'animation de temps d'échange entre acteurs, de manière à actualiser les informations régulièrement auprès de ceux déjà formés. Le C2RP et l'IREV pourraient aider pour proposer cet accompagnement personnalisé.
- **Les professionnels de l'accompagnement à la mobilité rencontrant des publics orientés sur prescription avec des difficultés de mobilité avérées (troisième niveau) :** plateformes de mobilité, porteurs de dispositifs de mobilité solidaire. Pour ces acteurs, déjà formés aux offres et enjeux de la mobilité solidaire, il s'agira de donner accès aux webinaires et aux temps d'échange proposés ci-dessus, pour qu'ils puissent actualiser leurs connaissances. Cette formation pourra être assurée par des conseillers mobilité présents sur le territoire.

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

Les contenus de formation doivent également être adaptés selon le public visé avec pour base commune la connaissance des outils proposés par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France sur la mobilité de droit commun et solidaire :

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

Une fois finalisé, le rapport de l'expérimentation du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France en Maisons France Services pourra être annexé à cette fiche action tout en sachant que le Syndicat Mixte ne peut proposer ce type de formations qu'à ses adhérents.



## NATURE DE L'ACTION

- |                                       |  |
|---------------------------------------|--|
| <input type="radio"/> Animation       | <input type="radio"/> Fonctionnement       |
| <input type="radio"/> Communication   | <input checked="" type="radio"/> Formation |
| <input type="radio"/> Concertation    | <input type="radio"/> Ingénierie           |
| <input type="radio"/> Étude           | <input type="radio"/> Investissement       |
| <input type="radio"/> Expérimentation |  |



## PILOTES

- Région
- Département



## PARTENAIRES

- État
- Communes
- EPCI
- Associations
- AFPA
- Plateformes de mobilité
- Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- Structures d'insertion comprenant des conseillers en insertion professionnelles (EI, ETTI, IAE, etc.)
- Lieux d'accueil existants type Maison France Services



## CIBLES

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



## ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

### Première année (2025)

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

2

### 2026

- Communication externe et animation des premières formations.

3

### Puis chaque année

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



## MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

### Ressources

- Premier niveau :
  - ▶ Guides, sites web des plateformes de mobilité solidaire ;
  - ▶ Recensement actualisé des lieux d'information, offres et aides de mobilité par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France.
- Deuxième niveau
  - ▶ Formations existantes en conseil en mobilité ;
  - ▶ Module pré-diagnostic formation Conseiller en Insertion Professionnelle (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 PAMS en précisant les publics-cibles (ex : agents des Maisons France Services, des antennes régionales, etc.).



## ACTIONS LIÉES

- Action 1.1 : Centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire ;
- Action 2.2 : Déployer une offre socle de mobilité solidaire maillant tout le bassin.

# FICHE ACTION 1.3 – Savoir mobiliser les leviers de financement pour développer des projets, notamment dans les territoires ruraux

## ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

## ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

## ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

## ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



## ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

De nombreuses sources de financement sont potentiellement mobilisables pour accompagner les projets de mobilité. Sans viser l'exhaustivité, on peut citer quelques acteurs majeurs proposant des dispositifs d'accompagnement pouvant couvrir des actions dans le champ de la mobilité solidaire : l'Union Européenne (FEDER...), l'État, les Établissements publics (ADEME, Cerema...), la Banque des Territoires, la Région, le Département, 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 financement 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 la question des déplacements et des transports.



## DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

En proposant un service gratuit d'information, de conseil et d'ingénierie à destination des collectivités, des territoires ruraux, petites et moyennes villes et espaces périurbains des agglomérations, la cellule France Mobilités contribue à éclairer les décisions et rendre possible la mise en œuvre des projets de mobilité.

En 2024, la Cellule France Mobilités Hauts-de-France a mis en place « SOS Mobilités Hauts-de-France », pour guider les collectivités dans l'élaboration des projets de mobilités en zones peu denses : <https://sos-mobilites-hdf.recoconseil.fr/>.

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

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

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

Des actions visant certains publics cibles de la mobilité solidaire peuvent également bénéficier de programmes de financements spécifiques. Ainsi, les jeunes qui ne sont ni en emploi ni en formation (NEETS) peuvent être accompagnés par le Fonds Social Européen (FSE). Les mesures éligibles au FSE, qu'elles soient individuelles ou collectives, doivent permettre de lever les freins périphériques qui contribuent à l'éloignement du jeune du marché du travail. Les difficultés de mobilité régulière ou ponctuelle (bus, train, permis, etc.) font partie des freins périphériques identifiées et des projets agissant sur ces freins à la mobilité peuvent donc être financés par ce programme.

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

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

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



## NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Étude
- Expérimentation
- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



### PILOTES

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



### PARTENAIRES

- Département ;
- AOM ;
- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France.



### CIBLES

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



## ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025

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



## MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

- Les ressources actuelles des différentes structures pilotes ou partenaires.



## INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de sollicitations des acteurs du Bassin Sud de l'Aisne sur SOS Mobilités Hauts-de-France.



## ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.1 : Centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire ;
- Fiche action n°3 du COM : Faciliter le partage d'expérience et l'accompagnement des maîtres d'ouvrage.

# FICHE ACTION 2.1 – Renforcer les plateformes de mobilité, portes d'entrée et centres de ressources, et les capacités d'accompagnements individuels

## ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

## ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

## ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

## ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



## ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Des plateformes locales de mobilité, regroupant différents services de mobilité solidaire, sont présentes sur le territoire du bassin Sud de l'Aisne. Les intercommunalités encadrant Laon (CC du Chemin des Dames, CA du Pays de Laon, CC de la Champagne Picarde, CC du Pays de la Serre, CC des Portes de la Thiérache) sont couvertes par la plus grosse plateforme du territoire, la Maison de l'Emploi et de la Formation (MEF) du Grand Laonnois et du Pays du Chaunois. Celle-ci s'adresse néanmoins à un public relativement restreint, à savoir les demandeurs d'emploi, les personnes en situation d'insertion et le public des Missions Locales.

Dans la partie sud du bassin, on compte deux plateformes : celle de la Mission locale de Château-Thierry, qui s'adresse aux jeunes de la CA de la Région de Château-Thierry et à ceux de la CC du Canton de Charly-sur-Marne ; et celle de l'association Aisne Collecte (bientôt rebaptisée Mobil'Aisne), destinée aux demandeurs d'emploi, aux personnes en insertion, aux jeunes et aux seniors du périmètre du PETR du Soissonnais Valois.

À l'exception des plateformes portées par les Missions Locales, ces plateformes sont subventionnées pour partie par le Département de l'Aisne dans le cadre de l'appel à projets « plateformes de mobilité » pour l'accompagnement des allocataires du RSA et les jeunes sortant de l'ASE jusqu'à la fin de l'année 2024.

Néanmoins, il n'existe pas, à l'échelle départementale, de coordination de ces dispositifs locaux de mobilité par un acteur unique. De plus, ces plateformes locales ne permettent que de couvrir partiellement le territoire axonais, notamment ses pôles urbains, ce qui risque d'accentuer le déséquilibre avec les EPCI plus ruraux.

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



## DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Sur le bassin de mobilité Sud de l'Aisne, renforcer les plateformes de mobilité locales passe tout d'abord par un partenariat renouvelé entre le Département de l'Aisne et les différentes plateformes de mobilité locales. Deux catégories d'acteurs sont principalement ciblées : les services du Département en charge de l'insertion, qui financent et accompagnent les plateformes de mobilité, ainsi que les plateformes de mobilité locales elles-mêmes. Afin de renforcer l'action des plateformes de mobilité, il s'agira tout d'abord **d'harmoniser les pratiques d'accompagnement des publics** entre les différentes plateformes : envisager la mise en place des indicateurs communs de suivi de l'accompagnement au niveau des services départementaux, harmoniser l'entrée, le suivi et la sortie des personnes bénéficiant d'un accompagnement à la mobilité, organiser des rencontres entre les plateformes de mobilité locales afin de leur permettre d'échanger de bonnes pratiques et d'apprendre à se connaître.

Par ailleurs, les échanges et rencontres entre les plateformes de mobilité locales du bassin de mobilité permettront de tendre vers une **synergie entre les acteurs** à l'échelle du bassin.

Le financement des plateformes de mobilité s'appuiera en partie sur le Contrat local des solidarités qui comporte un volet mobilité sur l'Aisne (au moins pour 2024-25). Dans ce cadre, un second appel à projets plateformes de mobilité a été diffusé à l'automne 2024 pour la poursuite du déploiement de plateformes de mobilité dans l'Aisne de 2025 à 2027. Pour l'heure, la mise en œuvre d'une plateforme unique coordonnant toutes les actions de mobilités du bassin n'est pas envisagée à l'échelle du département de l'Aisne. La coordination des actions et plateformes de mobilité financées par le Département de l'Aisne est assurée par ses services centraux.

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 2.2.).



## NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Fonctionnement
- Communication
- Formation
- Concertation
- Ingénierie
- Étude
- Investissement
- Expérimentation



### PILOTES

- Département



### PARTENAIRES

- État
- Région
- France Travail
- AOM et EPCI



### CIBLES

- Publics vulnérables du bassin



## ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

### Première année (2025)

- Mobiliser le volet « Mobilité » du pacte local des solidarités afin de financer les plateformes de mobilité.

2

### Deuxième année (2026)

- Mobiliser le volet « Mobilité » du pacte local des solidarités afin de financer les plateformes de mobilité ;
- Coordination entre les services centraux du Département de l'Aisne et les plateformes de mobilité locales.

### 3

#### Troisième année (2027)

- Coordination entre les services centraux du Département de l'Aisne et les plateformes de mobilité locales ;
- Augmentation progressive des capacités d'accompagnement.



## MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

### Moyens humains

- Appel à projets « Plateformes de mobilité » du Département.



## INDICATEURS DE SUIVI

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



## ACTIONS LIÉES

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

# FICHE ACTION 2.2 – Déployer une offre socle de mobilité solidaire maillant tout le bassin

## ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

## ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

## ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

## ENJEU 4

Obj 1 Obj 2 Obj 3



## ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

**Offre de droit commun** : avec un réseau ferroviaire maillant une partie non négligeable du bassin, lui permettant d'être relié à certains pôles externes majeurs (Reims, Paris), et une offre de cars interurbains assurée par la Régie régionale des Transports des Hauts-de-France (RRTHDF - ex RTA), l'offre de droit commun du territoire apparaît pertinente pour de nombreux publics. Toutefois, elle reste inégalement répartie sur le territoire, et souvent en inadéquation avec les besoins des publics vulnérables (horaires, coupures de trajet, freins psychosociaux, gestion du premier et dernier kilomètre, etc.).

**Diagnostic et accompagnement** : ce type d'offre est principalement assuré par France Travail via son dispositif « bilan accompagnement mobilité individuelle » (MBI) à destination des demandeurs d'emploi, ainsi que par les plateformes de mobilité : la MEF du Grand Laonnois pour les intercommunalités encadrant Laon ; la Mission local de Château-Thierry (pour la CA de la Région de Château-Thierry et la CC du Canton de Charly-sur-Marne) et Aisne Collecte sur le périmètre du PETR du Soissonnais-Valois. Cela laisse apparaître des manques, que ce soit en termes de couverture géographique, notamment pour les EPCI ruraux du centre et du Sud du bassin ; ou en termes de publics avec les seniors ou les PMR et PSH.

**Transport solidaire** : l'association Aid'Aisne, mandatée par le Conseil Départemental de l'Aisne à l'échelle du Département, propose du transport solidaire aux PMR et PSH et seniors non autonomes. Au niveau local, l'association « PATS ! Mobilité » assure du transport d'utilité sociale pour les personnes en insertion au départ de la CA de Château-Thierry, tandis que des réseaux de transport à la demande ouverts à tous et accessibles aux PMR et PSH existent à l'échelle du SITUS et de la CA du Pays de Laon. Néanmoins, de nombreux freins d'accessibilité ont été observés : manque d'information et de visibilité, fréquences et amplitudes horaires insuffisantes, capacités de prise en charge limitées, limite kilométrique réglementaire<sup>1</sup>.

**Location, achat, réparation** : Les 11 intercommunalités que comptent le bassin sont concernées par au moins un service de location de véhicules ou de moyens de mobilité à tarif social. Néanmoins, en termes de publics-cibles, ce sont surtout les personnes demandeuses d'emploi et en insertion qui sont visées, et peu de solutions s'ouvrent aux autres. De plus, il n'existe aucun garage solidaire à proprement dit sur le bassin, même si des garages « classiques » ont développé des programmes sociaux, comme Norauto, présent à Soissons et Laon. Par ailleurs, un mécanicien solidaire, MécaConfiance, intervient auprès d'Aisne Collecte en proposant des ateliers « entretien véhicule, petites réparations ». Les besoins très élevés pour ce type de structure ou de dispositif ont été particulièrement mis en avant lors de la journée d'échanges du vendredi 13 décembre 2024, d'autant plus au sein d'un territoire très rural où l'absence de voiture est parfois caractérisée de « mort sociale ».

<sup>1</sup> Le décret n°2019-859 du 20 août 2019 relatif aux services de transport d'utilité sociale précise les contours du transport d'utilité sociale et précise que « Le transport d'utilité sociale ne peut porter que sur des trajets d'une distance inférieure ou égale à 100 kilomètres. ».

## Couverture géographique (situation début 2025) :

- Diagnostic et accompagnement : la couverture du bassin n'est pas complète. Elle s'adresse essentiellement aux demandeurs d'emplois et jeunes en insertion, à travers les plateformes de mobilité de la MEF du Grand Laonnois et la mission locale de Château-Thierry.
- Transport solidaire (TAD et TUS) : couverture partielle du bassin.
- Location solidaire de véhicules : pour 2 EPCI (CC de Retz-en-Valois et CC du Val de l'Aisne) sur 11, aucun service de location solidaire n'a été recensé.
- Réparation et achat solidaires : l'offre apparaît insuffisante voire inexistante sur le bassin, alors que des besoins importants ont été relevés.

**Publics vulnérables pris en charge en date de début 2025** : la majorité des services proposés accueillent un large public vulnérable : jeunes, bénéficiaires des minima sociaux, travailleurs précaires et demandeurs d'emploi, personnes n'ayant pas les moyens matériels de se déplacer. Les principaux points d'amélioration portent sur les offres de diagnostic et accompagnement au-delà des demandeurs d'emploi et personnes en insertion, la couverture du transport solidaire au-delà des seniors, et sur les services de location, achat et réparation en général.



## DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

### L'offre socle

Inspirée de l'étude *Mobilité solidaire à vocation d'insertion professionnelle* réalisée par le Cerema pour le Préfet de la Région Pays de la Loire, la notion d'offre socle consiste en l'identification de l'ensemble des services de mobilité « de base » à même de répondre aux besoins particuliers des publics vulnérables sur un territoire. Dans le cadre du PAMS, l'offre socle est déclinée en 6 types de services :

- Le diagnostic mobilité individuel, première étape d'un parcours d'accompagnement visant à la fois une meilleure autonomie en mobilité et l'accès à des solutions de transport, en lien avec le projet social ou professionnel de la personne ;
- L'accompagnement mobilité, qui vise à doter les bénéficiaires de compétences nécessaires : lecture de carte, utilisation des transports en commun, apprentissage du vélo, formation au code de la route et au permis de conduire... ;
- La mise à disposition ou location sociale de véhicules : vélo, vélo à assistance électrique, 2-roues motorisé, voiture sans permis, voiture avec permis – pour les bénéficiaires les plus autonomes ;
- Le transport solidaire : covoiturage solidaire, transport à la demande, transport d'utilité sociale – pour les bénéficiaires les moins autonomes ;
- L'accès pérenne à tarif social à un véhicule : achat, réparation – entretien ;
- L'accès à une aide financière en fonction du profil de la personne, par exemple pour financer le permis de conduire.

Cette offre socle se concentre, notamment, dans les « plateformes » ou « maisons de la mobilité ». 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 2.3 – Définir la gouvernance 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 tout autre action, un premier accueil dédié au diagnostic des besoins en mobilité de l'utilisateur. Ils peuvent ensuite proposer des services ou des aides à la mobilité adaptés (coaching individuel, ateliers collectifs, micro-crédit, orientation vers des garages solidaires et auto-écoles sociales, transport solidaire, location, achat et réparation, etc.).

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

### **Les publics vulnérables**

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

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

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

### **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.

### **La 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 2024 en annexe*). Le bilan permettra de vérifier que l'offre s'étoffe progressivement et d'identifier les besoins prioritaires pour proposer des actions correctrices.

Au regard du diagnostic réalisé en octobre 2024, des actions permettant de renforcer l'offre socle ont d'ores et déjà été identifiées. Il s'agit notamment de :

- Développer le prêt de vélos solidaires, notamment à travers les Maisons France Services ;
- Étudier le développement de Transport d'Utilité Sociale sur les différents EPCI.

Pour calibrer l'offre socle, en fonction des besoins prioritaires identifiés et qui pourront faire l'objet d'une revue de projets dans le cadre du futur comité de bassin, 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 (État 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

- |  |                                      |
|--|--------------------------------------|
| <input type="radio"/> Animation                  | <input type="radio"/> Fonctionnement |
| <input checked="" type="radio"/> Communication   | <input type="radio"/> Formation      |
| <input checked="" type="radio"/> Concertation    | <input type="radio"/> Ingénierie     |
| <input type="radio"/> Étude                      | <input type="radio"/> Investissement |
| <input checked="" type="radio"/> Expérimentation |                                      |



### PILOTES

- Région
- Département



### PARTENAIRES

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



### CIBLES

- Publics vulnérables du bassin



## ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2029

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

- Coordination entre les services centraux du Département de l'Aisne et les plateformes de mobilité locales ;
- Augmentation progressive des capacités d'accompagnement.



## MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

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



## INDICATEURS DE SUIVI

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



## ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.2. : Former les acteurs généralistes, primo accueillants, prescripteurs et les acteurs relais à la mobilité solidaire ;
- Fiche action 2.1. Renforcer les plateformes de mobilité, portes d'entrée et centres de ressources, et les capacités d'accompagnements individuels ;
- Fiche action 2.3. Définir la gouvernance et installer une revue de projets pour le PAMS ;
- Fiche action 2.4. Disposer d'un référentiel de suivi des actions du PAMS.

# FICHE ACTION 2.3 – Définir la gouvernance et installer une revue de projets pour le PAMS

## ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

## ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

## ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

## ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



## ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Le pilotage actuel de la mobilité solidaire est en cours de préfiguration pour une gouvernance future. L'élaboration des Plans d'Action pour la Mobilité Solidaire (PAMS) pour 2025-2029 est copilotée par la Région, le Département de l'Aisne et le Commissariat à la Lutte contre la Pauvreté, en concertation avec des acteurs tels que les syndicats mixtes SRU, les AOM...

L'écosystème actuel est complexe avec notamment des difficultés de lisibilité de l'offre et des aides ainsi que de coordination. Il est essentiel de maintenir une "communauté" de la mobilité solidaire et d'intégrer divers collègues d'acteurs pour approfondir certaines thématiques comme le logement, l'emploi et la formation. Enfin, les modèles économiques de la mobilité solidaire nécessitent une simplification, une mutualisation et une pérennisation des moyens engagés



## DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

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

### Comité de bassin

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

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

## Club de la mobilité solidaire

Il s'agit du grand rendez-vous annuel de la mobilité solidaire dans le bassin Sud de l'Aisne.

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

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

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

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.

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

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 Sud de l'Aisne 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

- |   |                                      |
|---|--------------------------------------|
| <input checked="" type="radio"/> Animation    | <input type="radio"/> Fonctionnement |
| <input type="radio"/> Communication           | <input type="radio"/> Formation      |
| <input checked="" type="radio"/> Concertation | <input type="radio"/> Ingénierie     |
| <input type="radio"/> Étude                   | <input type="radio"/> Investissement |
| <input type="radio"/> Expérimentation         |                                      |



## PILOTES

- État
- Région
- Département



## PARTENAIRES

### Comité de bassin et comité technique

- État (Lutte contre la pauvreté), Région, Département, AOM et Communautés de communes où la Région est AOM par substitution, Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, France Travail, CAF, DREETS, DREAL, Rectorat.
- En fonction de l'ordre du jour, d'autres partenaires pourront être invités : ARS, ADIL, AFPA, fédération de métiers en tension, etc.

### Club de la mobilité solidaire

- Structures membres du comité de bassin
- Maisons Départementales des Personnes Handicapées
- Unions Départementales des Missions Locales, Maisons de l'emploi et de la formation (AREFIE)
- UDCCAS
- URIOPSS
- Plateformes et opérateurs de mobilité solidaires
- Opérateurs de transport
- Cellule France Mobilités
- Gestionnaires de Pôles d'échange
- Acteurs santé
- Acteurs handicap
- Associations locales
- Représentants d'employeurs
- Représentants d'habitants et d'usagers



## ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

### Première année (2025-2026)

- Premier comité de bassin du PAMS Sud de l'Aisne ;
- Première rencontre du Club de la mobilité solidaire du PAMS Sud de l'Aisne.

2

### À partir de 2026 et les années suivantes

- Réunions techniques préalables à l'organisation des comités de bassin et club de la mobilité solidaire ;
- Un Comité de bassin ;
- Une réunion du Club de la mobilité solidaire a minima, ou plus, de manière à maintenir la dynamique insufflée lors de l'élaboration du PAMS.



## MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

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



## INDICATEURS DE SUIVI

- Réunion annuelle du Comité de bassin (Oui/Non) ;
- Nombre annuel de rencontres du club de la mobilité solidaire.



## ACTIONS LIÉES

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

# FICHE ACTION 2.4 – Disposer d'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



## 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...). 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 d'organiser 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 (*cf. fiche-action 2.3*) pourra être mis à contribution pour évaluer certains dispositifs ou 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 2 niveaux** :

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

Certains des indicateurs retenus pourraient être communs aux actions mobilité des Comités Locaux pour l'Emploi.

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

À partir de ce référentiel, un bilan annuel de suivi sera établi et présenté au comité de bassin.



## NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Fonctionnement
- Communication
- Formation
- Concertation
- Ingénierie
- Étude
- Investissement
- Expérimentation



### PILOTES

- État
- Région
- Département



### PARTENAIRES

- Membres du comité de bassin



### CIBLES

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



## 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

- Toutes les actions.

# FICHE ACTION 3.1 – Favoriser la mobilité des personnes à mobilité réduite (PMR) et notamment des personnes en situation de handicap (PSH)

## ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

## ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

## ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

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 trois enjeux d'accessibilité : physique, cognitive et sensorielle. Cette catégorie d'usagers peut s'appréhender au travers du nombre de bénéficiaires de l'allocation adultes handicapés (AAH), qui étaient 5 000 en 2022 (2% de la population du bassin) mais également du nombre de détenteurs d'une Carte Mobilité Inclusion (stationnement, priorité ou invalidité). Cependant, ces indicateurs ne permettent d'obtenir qu'une estimation basse du volume de personnes concernées car elle ne prend pas en compte les questions de handicap invisible ainsi que la question du non-recours.

Si des services de mobilité adaptés sont possibles sur le bassin, ils sont limités aux situations d'invalidité les plus fortes, pour des raisons capacitaires essentiellement. Néanmoins, pour les autres, il persiste des difficultés, parfois invisibles, qui appellent à reconsidérer la mobilité de droit commun au prisme de la mobilité solidaire afin d'accompagner vers et de rendre concrètement accessibles de nombreux services de mobilité classiques à destination des PMR et PSH. Par ailleurs, la problématique de la mobilité des PSH est un véritable enjeu d'inclusion puisqu'avoir accès à la mobilité c'est avoir accès aux soins, aux services publics, aux loisirs, à la culture, et lutter activement contre l'isolement des personnes en garantissant le lien social. Il convient de noter l'importance de prendre en compte l'ensemble des formes de handicap qu'elles soient d'ordre physique, mental, sensoriel, cognitif ou psychique dans les solutions de mobilité solidaire. La situation des PMR nécessite également de prendre en compte l'ensemble des situations donnant lieu à une réduction de la mobilité y compris hors handicap (personnes seules avec enfants par exemple).

Sur le bassin, comme à l'échelle de l'Aisne, le Département finance l'association Aid'Aisne, qui propose un service de transport solidaire réservé aux seniors en perte d'autonomie et au public PMR et PSH. Cependant, seul 1 véhicule sur 22 est adapté au transport de fauteuil roulant.

Par ailleurs, chaque AOM est tenue de :

- Rendre accessible de manière généralisée 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 des transports l'état d'avancement des programmes correspondants et indiquer notamment dans les informations commerciales les offres et sites (points d'arrêt routiers, gares, lignes, ...) qui peuvent être empruntés par les PMR et PSH.

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 aux transports aux particuliers dès le premier kilomètre.

Par ailleurs, une information adaptée aux personnes en situation de handicap doit être généralisée. Ainsi, des options à destination des personnes malvoyantes et sourdes-malentendantes doivent être proposées, tout comme des outils basés sur la méthode FALC (Facile à Lire et à Comprendre). À titre d'exemple, la Région a initié la transcription en FALC de différents dispositifs d'aides individuelles, dont l'aide au permis de conduire. Des séances de sensibilisation au FALC à destination des agents sont aussi organisées et un réseau de référents dans les directions a été initié afin de poursuivre le déploiement des principes FALC sur chaque nouveau dispositif d'aide.



## DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

L'objet des contrats opérationnels de mobilité (COM) et des PAMS étant d'identifier les actions qui nécessitent une coordination entre différents acteurs afin d'être mises en œuvre de manière efficace, on peut en particulier relever les 3 pistes d'actions suivantes :

- La LOM demande à **qualifier l'accessibilité des points d'arrêt prioritaires des différents réseaux de transports collectifs** dans un rayon de 200 mètres. Il revient donc en particulier aux AOM de communiquer la liste de ces arrêts prioritaires aux acteurs de terrain en charge de la voirie puis de collecter et faire remonter les informations correspondantes au niveau national et dans un format déterminé. Il faudrait mettre en place un processus et un cadre spécifique à ce sujet pour veiller à sa mise en œuvre. La Région pourrait animer une telle démarche, en qualité de cheffe de file de la mobilité, et doit en tant qu'AOM régionale communiquer aux collectivités locales la liste de ses points d'arrêts prioritaires routiers et ferroviaires ;
- **À titre expérimental**, il pourrait être intéressant **d'identifier une origine-destination concernant 2 AOM reliées par une ligne 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 » ;
- **Pour le Département de l'Aisne** il est envisagé **d'ouvrir les solutions de mobilité solidaire soutenues financièrement par le Département aux différents publics relevant de la politique d'action sociale et d'insertion** du Département. L'objectif est par exemple de permettre aux allocataires du RSA de pouvoir profiter des solutions de mobilités développées dans le cadre de la politique relative aux personnes âgées ou en perte d'autonomie et inversement.

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

- De poursuivre la mise en accessibilité des gares et des points d'arrêt routiers avec les schémas directeurs d'accessibilité (SD'AP), et si la mise en accessibilité des points d'arrêt n'est pas possible, de mettre en place un transport de substitution ;
- De travailler sur des solutions de mobilité 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 MDPH de l'Aisne mais aussi les établissements et services d'accompagnement par le travail (ESAT), avant une prise en charge par une plateforme de mobilité ;
- D'adapter les outils d'information actuels afin de les rendre lisibles et compréhensibles de tous, à travers la méthode FALC (facile à lire et à comprendre) ou encore d'options à destination des personnes malvoyantes, sourdes et malentendantes ;
- De maintenir l'aide au transport des particuliers (ATP) en situation de handicap, dispositif régional de soutien aux habitants des Hauts-de-France qui travaillent ou qui reprennent une activité et qui utilisent leur véhicule pour aller travailler, par la prise en charge d'une partie des frais liés au trajet domicile-travail (éligibilité bonifiée pour les PSH) ;
- De déployer la solution « Acceo », solution d'interprétation en Langue des Signes Françaises (LSF) et de transcription à distance, qui facilitera le quotidien des sourds et des malentendants en simplifiant notamment leur relation avec l'administration publique (en évitant notamment les déplacements contraints, faute de pouvoir échanger à distance en utilisant un téléphone, pour un renseignement parfois sommaire) ;
- De soutenir la création d'un label handi-accueillant pour les organismes de formation de la Région. Ce label permettra d'amplifier la démarche qualitative d'accompagnement des personnes en situation de handicap dans les Hauts-de-France, de distinguer les organismes de formation exemplaires en matière d'accueil des PSH et surtout de permettre aux personnes en situation de handicap d'identifier facilement les structures de formation inclusive proposant, entre autres, des solutions de transport adaptées aux stagiaires en situation de handicap ;

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



## NATURE DE L'ACTION

- |  |   |
|--|---|
| <input type="radio"/> Animation                | <input checked="" type="radio"/> Fonctionnement |
| <input checked="" type="radio"/> Communication | <input type="radio"/> Formation                 |
| <input type="radio"/> Concertation             | <input checked="" type="radio"/> Ingénierie     |
| <input type="radio"/> Étude                    | <input checked="" type="radio"/> Investissement |
| <input type="radio"/> Expérimentation          |   |



### PILOTES

- Région
- Département
- AOM



### PARTENAIRES

- MDPH
- EA et ESAT
- EPCI
- Communes
- Opérateurs de transport
- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- SNCF Gares et Connexions
- Acteurs de l'emploi type Cap emploi et France Travail
- Associations représentatives de personnes en situation de handicap
- Maisons France Services



### CIBLES

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



## ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2026 à 2029

- Identification de l'ensemble des points d'arrêts prioritaires et remontée des informations relatives à leur accessibilité dans un rayon de 200 mètres ;
- 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 (Opérateurs locaux de mobilité solidaire, guichets d'information en gare, maisons ou agences de mobilité, mairie etc.) ;
- Réaliser une enquête de satisfaction auprès des acteurs et des personnes à mi-parcours du PAMS.



## 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 SDAP des AOM.



## INDICATEURS DE SUIVI

- Fréquentation annuelle des services locaux adaptés ;
- Fréquentation annuelle du service « Accès TER » et « Assist'en Gare ».



## ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.1 : Centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire ;
- Fiche action 1.2 : Former les acteurs généralistes, primo accueillants, prescripteurs et les acteurs relais à la mobilité solidaire ;
- Fiche action 2.1 : Renforcer les plateformes de mobilité, portes d'entrée et centres de ressources, et les capacités d'accompagnements individuels ;
- Fiche action 2.2 : Déployer une offre socle de mobilité solidaire maillant tout le bassin ;
- Fiche action 4.5 : Anticiper le vieillissement de la population en développant des services adaptés à la mobilité des seniors.

# FICHE ACTION 3.2 – Favoriser la mobilité des jeunes

## ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

## ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

## ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

## ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



## ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

La mobilité des jeunes est un véritable enjeu dans la mesure où les 15-25 ans ont peu de moyens financiers et sont moins motorisés que le reste de la population (en 2018, selon l'Insee, 72,6% des ménages dont le référent a entre 16 et 24 ans avaient un véhicule personnel contre 84,1% pour l'ensemble de la population)

A ces freins intrinsèques à la mobilité des jeunes s'ajoutent des freins liés à la ruralité. Selon un rapport de la Cour des comptes de 2025, relatif à la mobilité des jeunes en transports collectifs (La mobilité des jeunes en transports collectifs : de la politique tarifaire au renforcement de l'offre dans les territoires), 38% des jeunes ruraux de 15 à 29 ans ont renoncé à un entretien d'embauche en raison de difficultés de déplacement et le budget mensuel de transport (véhicule individuel ou transport collectif) pour les jeunes ruraux est de 528€ contre 327€ pour les jeunes urbains.

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

Ainsi, l'éloignement de l'emploi pour les jeunes (15-29 ans) est un véritable enjeu sur ce bassin : 25% des jeunes de 15 à 29 ans ne sont ni en emploi ni en formation (NEET) contre 22,8 % en moyenne régionale pour l'année 2019. Ces jeunes éloignés du marché du travail sont présents sur tout le territoire du bassin dans des proportions plus importantes que la moyenne régionale.

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 (Grand Est 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 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 transports 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 4.1*)



## 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 écoles, collèges et lycées pour développer la culture de la mobilité et, en particulier, lever les freins aux études et à la formation. 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, qui mériteraient d'être plus développés :

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

Ces challenges de l'écomobilité sont des événements visant à promouvoir l'utilisation des moyens de transport doux lors des trajets domicile-école. Ouverts respectivement à toutes les écoles, les collèges et tous les lycées de la région Hauts-de-France et gratuits, 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 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. Par exemple, en 2024, l'école primaire de Rozoy-sur-Serre (CC des Portes de la Thiérache) y a participé.

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). 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 réalisées afin de réaliser des retours d'expériences. Un point spécifique aux différents challenges et dispositifs incitatifs à la mobilité pourra être réalisé annuellement lors d'un club de la mobilité solidaire.

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

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

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

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

- **Le dispositif Savoir Rouler à Vélo**

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

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

Dans le bassin Sud de l'Aisne, la mission locale de Château-Thierry a développé une plateforme de mobilité avec plusieurs aides en faveur de la mobilité des jeunes.

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

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

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

Enfin, d'autres travaux peuvent également être menés afin de favoriser la mobilité des jeunes, y compris lorsqu'ils sont en situation de handicap :

- Expérimenter des formats d'échange entre établissements scolaires et d'apprentissage, employeurs et missions locales. Cela pourrait prendre la forme de forums annuels croisant les questions d'emploi, études et mobilité en réunissant l'ensemble des parties prenantes et ouverts aux jeunes ;
- Proposer des alternatives réalistes au passage du permis de conduire pour les jeunes qui n'en ont pas la capacité (mise à disposition de véhicules type voiture sans permis ou vélos) ;
- Sensibiliser les jeunes à la mobilité en proposant des programmes pédagogiques spécifiques. Cette action pourra prendre exemple sur le partenariat actuel entre l'inspection académique d'Amiens et la Région. Il s'agit d'une recherche en géographie sur les mobilités qui porte principalement sur la perception de l'espace vécu par les élèves à travers leurs déplacements quotidiens ;
- Mener une étude expérimentale auprès des jeunes pour explorer des solutions alternatives à la voiture ;
- Développer l'information à la mobilité en même temps que l'information pour l'orientation. Un travail est en cours entre la direction Proch'Orientation et le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France pour pouvoir prendre appui sur leurs outils ;
- Améliorer l'accessibilité des modes de transport scolaires notamment pour les élèves handicapés ou PMR ;
- Renforcer le nombre de places d'internat disponibles sur le bassin et mieux informer sur les dispositifs d'internat existants (interventions et sensibilisation en milieu scolaire pour promouvoir cette option) ;
- Intégrer aux offres de formation à destination des jeunes ruraux un axe dédié à une expérimentation de parcours de formation entièrement sécurisée dans un périmètre géographique impliquant une mobilité (autre région ou autre département).



## NATURE DE L'ACTION

- |  |                                      |
|--|--------------------------------------|
| <input checked="" type="radio"/> Animation       | <input type="radio"/> Fonctionnement |
| <input checked="" type="radio"/> Communication   | <input type="radio"/> Formation      |
| <input checked="" type="radio"/> Concertation    | <input type="radio"/> Ingénierie     |
| <input type="radio"/> Étude                      | <input type="radio"/> Investissement |
| <input checked="" type="radio"/> Expérimentation |                                      |



## PILOTES

En lien avec l'Éducation Nationale :

- Région (Lycées et Apprentissage)
- Département (Collèges)
- Communes (Ecoles primaires)



## PARTENAIRES

- Éducation nationale - établissements scolaires
- Missions locales
- Associations « mobilités »
- Associations d'insertion
- Opérateurs de mobilité
- AOM
- Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France
- Associations de parents d'élèves et d'étudiants



## CIBLES

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



## ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

### Première année (2025)

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

2

### Deuxième année (2026)

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

3

### Troisième année (2027)

- Bilan et évaluation de l'expérimentation et des modules pilotes ;
- Extension des modules à destination d'autres collégiens et lycéens ;
- Reconduction éventuelle de l'expérimentation et passage à l'échelle en déployant les solutions adéquates qui en seront ressorties ;
- Élaboration et diffusion d'un questionnaire de satisfaction et de suivi à mi-parcours.

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 du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France).



## ACTIONS LIÉES

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

# FICHE ACTION 3.3 – 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 de nouveaux partenaires, usagers ou bénéficiaires, employeurs, etc.

Concernant **le public des scolaires et des jeunes**, plusieurs dispositifs peuvent être mis en exergue et développés sur le territoire. Plusieurs de ces dispositifs sont détaillés dans la fiche action 3.2 relative à la mobilité des jeunes :

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

Des dispositifs à destination des **entreprises** sont également proposés, 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.

- Les plans de mobilité employeur (PDMe)

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

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

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

Le Challenge de la Mobilité Hauts-de-France est organisé par la CCI Hauts-de-France (avec l'appui du réseau des CCI territoriales de la région), Réseau Alliances – Déclic Mobilités, en partenariat notamment avec la Direction Régionale Hauts-de-France de l'ADEME, le Conseil Régional Hauts-de-France et le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France.

Ce challenge concerne tous les employeurs (publics, privés, associations...), quelles que soient leur taille ou leur localisation. En 2023, 228 établissements ont participé à ce challenge au niveau régional. Pour le challenge 2024, dans le bassin de mobilité Sud de l'Aisne, la CCI de l'Aisne est ambassadrice du challenge. Ce dernier est également mis en avant par la CA Grand Soissons Agglomération. L'objectif sera d'augmenter significativement le nombre d'établissements participant à ce challenge et une sensibilisation des différents acteurs locaux, notamment lors du Club de la Mobilité solidaire, sera réalisée.

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

- Le Défi régional 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 ce défi permet de communiquer davantage sur la plateforme [passpasscovoiturage.fr](http://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 méconnue dans le Sud de l'Aisne.

- 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. En 2024, le Département de l'Aisne a organisé un challenge dans le cadre de l'opération nationale « Mai à vélo ». Le CAUE02 (Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement de l'Aisne) et la ville de Laon ont organisé une balade à vélo au domaine de la Solitude le 26 mai 2024.

- 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 événements. Des coordinations entre les différents dispositifs pourraient également s'opérer dans le cadre de ce club.



## NATURE DE L'ACTION

- |  |                                      |
|--|--------------------------------------|
| <input checked="" type="radio"/> Animation     | <input type="radio"/> Fonctionnement |
| <input checked="" type="radio"/> Communication | <input type="radio"/> Formation      |
| <input type="radio"/> Concertation             | <input type="radio"/> Ingénierie     |
| <input type="radio"/> Étude                    | <input type="radio"/> Investissement |
| <input type="radio"/> Expérimentation          |                                      |



### PILOTES

- CREM



### PARTENAIRES

- Région
- Département
- Acteurs de la mobilité sur le terrain



### CIBLES

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



## ÉCHÉANCES ET ÉTAPES



- Un point sur ces dispositifs pourrait être proposé dès les premiers comités de bassin, en Comité départemental pour l'emploi, ou rencontres du Club de la Mobilité solidaire, en 2026 ; ainsi que lors des comités locaux pour l'emploi.



## MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

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



## INDICATEURS DE SUIVI

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



## ACTIONS LIÉES

- Fiche action 2.3 : Définir la gouvernance et installer une revue de projets pour le PAMS ;
- Fiche action 3.2 : Favoriser la mobilité des jeunes.

# FICHE ACTION 3.4 – Mutualiser les parcs de véhicules existants à destination des structures de location solidaire pour tous les publics

## 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 territoire du bassin Sud de l'Aisne est à grande majorité rural ou peu dense. Ainsi, en dehors des pôles urbains intermédiaires que sont Soissons, Laon, Château-Thierry et dans une moindre mesure Villers-Cotterêts, où l'offre de transports collectifs ferroviaires et urbains est relativement satisfaisante, pour la plupart des habitants, accéder à un emploi, une formation, un service public, un service de santé, un commerce ou un équipement nécessite l'accès à un véhicule personnel.

C'est pourquoi les offres de location, achat et réparation à tarif social de véhicules, voitures, scooters, et éventuellement de vélos, s'avèrent souvent les plus pertinentes pour de nombreux publics-cibles de la mobilité solidaire, à partir du moment où ils ont la capacité de conduire. Sur le bassin, ces offres se concentrent justement autour des agglomérations évoquées ci-dessus, en particulier au travers de la MEF du Grand Laonnois (Laon), de l'association Aisne Collecte (Soisson), de la Mission Locale et de l'association PATS ! Mobilité (Château-Thierry) et en majorité à destination des publics en insertion, leur permettant de se rendre à une formation ou un entretien d'embauche dans le cadre d'un projet de retour à l'emploi.

Néanmoins, les équilibres économiques de ces structures s'avèrent assez fragiles, avec des capacités d'accueil en-deçà des besoins des potentiels bénéficiaires. Ainsi de nombreuses associations proposant des locations de véhicules à tarif solidaire, sur conditions de situation ou de ressources, ne peuvent pas répondre à toutes les demandes, émanant pourtant de publics éligibles, faute de moyens, et se voit dans l'obligation de refuser certaines sollicitations.



## DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Cette action vise à renforcer les capacités de prise en charge, la couverture territoriale et la diversité des publics pris en charge dans les structures proposant de la location solidaire ou de la mise à disposition de véhicules. Afin de limiter l'augmentation de leurs coûts de fonctionnement, il est envisagé de mutualiser les parcs existants sur le territoire, afin de maximiser l'usage des véhicules fonctionnels parfois sous-utilisés, voire d'éviter qu'ils soient envoyés à la casse ou revendus aux enchères pour une somme modique.

Cela concerne notamment :

- **Les véhicules réformés des collectivités**

Il peut s'agir de ceux de la Région Hauts-de-France, du Département de l'Aisne, des communautés d'agglomération ou communautés de communes, ou des communes directement. Dans de nombreux cas, ceux-ci sont mis de côté en raison d'une volonté de renouvellement du parc de la collectivité en question, pour des questions de norme (véhicules essence Crit'Air 3), en question d'un kilométrage élevé, ou pour passer à l'électrique par exemple. Toutefois ces véhicules sont encore fonctionnels à une échelle locale et pour un usage ponctuel. Ces voitures de service pourraient alors être mises à disposition ou cédées à moindre coût aux structures proposant de la location solidaire, ou même à celles proposant du transport solidaire pour ce qui concerne les minibus.

- **Les véhicules sous-utilisés des entreprises et associations du territoire**

De nombreuses organisations utilisent, dans le cadre de leurs activités, des véhicules de fonction, qu'il s'agisse d'entreprises ou d'associations. Or, il se peut qu'une partie de ces flottes ne soient pas utilisées à plein temps, avec pour conséquence des voitures fonctionnelles qui demeurent dans les garages alors qu'elles pourraient permettre de répondre à des demandes ou des besoins ponctuels de bénéficiaires de services de location solidaire. Cette sous-utilisation du parc de véhicules de certaines entreprises peut aussi concerner par exemple des agences de location privées.

En ce sens, une proposition de loi visant à « favoriser le réemploi de véhicules à destination des mobilités durables et solidaires » a été adoptée par le Parlement en avril 2024, et devrait pouvoir aider les autorités organisatrices de la mobilité locales à louer à « prix modique » ces véhicules, réformés ou sous-utilisés, aux publics vulnérables, en lien avec des structures comme les garages solidaires ou plus généralement des associations proposant de la location solidaire.



## NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Étude
- Expérimentation
- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



### PILOTES

- Département
- EPCI AOM



### PARTENAIRES

- Région
- Communautés de communes
- Communes
- Opérateurs de location solidaire
- Associations et entreprises locales



### CIBLES

- Publics vulnérables du bassin



## ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

### Première année (2025-2026)

- Recensement des véhicules réformés au sein des collectivités locales (Région, Département, intercommunalités, communes) ;
- Recensement des entreprises locales ayant des flottes de véhicules et prise de contact afin d'explorer les éventuelles possibilités de prêt ou de mise à disposition de ceux étant sous-utilisés à certaines périodes ;
- Détermination, en lien avec les structures proposant des dispositifs de location solidaire, de leurs besoins en termes de types de véhicules, de volume, et de leur budget disponible.

2

### Deuxième année (2026-2027)

- Définition technique des modalités de mise à disposition des véhicules : prêts, locations, cessions, en fonction des contraintes et des possibilités évaluées en amont ;
- Identification des sites de stationnement pour les véhicules mutualisés mis à disposition temporairement (collectivités, structures proposant de la location solidaire, garages partenaires) ;
- Élaboration du cadre juridique pour formaliser les partenariats (contrats, conventions, assurances) ;
- Test d'une première mise à disposition ou location d'un véhicule, réformé ou mutualisé, afin de valider les processus logistiques et administratifs ;
- Communication auprès des associations, des partenaires, des prescripteurs et des bénéficiaires sur le lancement du dispositif.

3

### Troisième année (2027-2028)

- Bilan et évaluation de l'expérimentation ;
- Déploiement du dispositif à l'échelle de l'ensemble du bassin, notamment les zones rurales ;
- Reconduction éventuelle du dispositif et adaptation aux besoins des territoires voisins pour lesquels il pourrait être pertinent (Saint-Quentinois, Hainaut-Cambrésis-Thiérache).



## MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

### Ressources

- Diagnostic du PAMS ;
- Base de données des structures et associations proposant des offres de location, achat et réparation solidaire de véhicules à l'échelle du Sud de l'Aisne.



## INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de véhicules réformés de collectivités mis à disposition des structures de location solidaire.



## ACTIONS LIÉES

- Fiche action 2.1 : Renforcer les plateformes de mobilité, portes d'entrée et centres de ressources, et les capacités d'accompagnements individuels ;
- Fiche action 2.3 : Définir la gouvernance et installer une revue de projets pour le PAMS ;
- Fiche action 4.4 : Intégrer la mobilité au sein des dispositifs à destination des demandeurs d'emploi et des stagiaires de la formation professionnelle.

# FICHE ACTION 4.1 – 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 Sud de l’Aisne a la particularité de se trouver à la frontière de deux régions : la région Grand-Est et la région Île-de-France.**

De nombreuses communes du bassin Sud de l’Aisne appartiennent à l’aire d’attraction urbaine de **pôles situés dans un autre département et une autre région** que les Hauts-de-France, que ce soit le Grand-Est ou l’Île-de-France.

Les flux de déplacement en provenance et à destination de ces régions limitrophes sont importants, particulièrement vers les agglomérations parisienne et rémoise.

L’influence de la région Grand Est est très prégnante à l’Est du bassin Sud de l’Aisne. Ainsi, **de 20 à 50% des actifs** vivant autour de Villeneuve-sur-Aisne (CC de la Champagne Picarde) ou de Braine (CC du Val de l’Aisne) travaillent au sein de l’agglomération rémoise. En 2019, près de 8 600 actifs se rendent en Grand Est, principalement sur Reims, pour 51% d’entre eux, et dans une moindre mesure sur Fismes (5%), Montmirail (3%), Dormans (3%), Epernay (3%). Les principaux flux domicile - travail se font depuis Villeneuve-sur-Aisne, Septvallons, Laon et Orainville.

Dans le sens contraire, près de 2 800 actifs de Grand Est viennent travailler dans le bassin Sud de l’Aisne. Ils résident notamment dans les communes proches de la frontière administrative, dans lesquelles on observe que 25 à 50% des actifs travaillent dans les Hauts-de-France.

Dans le bassin Sud de l’Aisne, l’influence francilienne est d’autant plus marquée que les actifs résident dans la partie sud-ouest du bassin. En effet, on observe dans certaines communes comme Nogent-l’Artaud, Charly-sur-Marne, Viels-Maison que la majorité des actifs (entre 50% et 89%) qui y habitent, travaillent en Île-de-France. Dans les pôles tels que Château-Thierry, Villers-Cotterêts, La Ferté-Milon, la part des actifs travaillant en Île-de-France est respectivement de 24%, 27% et 36%. Ainsi en 2019, près de 13 000 actifs, se rendent en Île-de-France, principalement sur Paris, pour 30% d’entre eux, sur Roissy pour 8% d’entre eux, et sur Meaux pour 6% d’entre eux.

Ce constat est également valable concernant **l’accès aux établissements scolaires du secondaire et de l’enseignement supérieur** pour les jeunes. Par exemple, de nombreux jeunes scolarisés dans le secondaire et résidant sur la CC de la Champagne Picarde fréquentent un établissement de la région Grand-Est, dans l’agglomération de Reims.

Malgré une proximité géographique et des flux de déplacements importants entre le bassin Sud de l’Aisne et ces régions limitrophes, les limites administratives et territoriales constituent un frein certain à l’accès à la mobilité. La levée de ces freins administratifs est un premier enjeu de cette fiche action.

Par ailleurs, **améliorer l’accessibilité de bassins d’emploi dynamiques des régions et départements limitrophes aux habitants du Sud de l’Aisne est un enjeu décisif** dans un bassin où le nombre de demandeurs d’emploi et de NEETS (jeunes ni en emploi ni en formation) reste élevé avec un jeune sur quatre concerné et un taux qui atteint même les 30% sur la Communauté d’agglomération du Pays de Laon.



## DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

Les difficultés de mobilité interrégionales observées sont le fruit de plusieurs freins complémentaires, qu'il conviendra de lever de différentes façons. Le premier frein est lié à la communication et l'information sur les offres de transports des régions limitrophes, qui ne résiste pas toujours aux frontières territoriales. Un second frein concerne des aspects plus techniques, à savoir des problématiques d'interconnexions entre les offres de mobilité des différentes régions et de mise en place d'une billettique harmonisée entre les différents réseaux. Enfin, un frein plus administratif devra également être levé, en permettant une coopération accrue entre les différents services des Régions sur les problématiques de mobilité de droit commun et de mobilité solidaire.

Cette action s'articule donc autour de plusieurs objectifs complémentaires :

- **Améliorer l'information sur les offres de transport mises en place par les régions limitrophes.** 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 de ces régions est très limitée pour les habitants des Hauts-de-France. Plusieurs actions pourraient être mises en place pour améliorer la circulation de l'information :
  - Créer un guide de la mobilité locale (à l'image de ce que fait l'association AVES (Association Vermandois Emploi Solidarité) sur le bassin de mobilité du Saint-Quentinois) qui répertorierait toutes les offres de mobilité disponibles sur le territoire et serait distribué aux relais locaux (mairies, Maisons France Services, prescripteurs, établissements scolaires, etc.) des deux côtés de la frontière régionale
  - Intervenir davantage dans les écoles, les CFA, les Maisons France Services des Hauts-de-France pour promouvoir l'application Fluo Grand-Est en Hauts-de-France. Ce service de mobilités de la Région Grand-Est répertorie toutes les offres de transport existantes, dont le transport scolaire. A l'inverse, les outils développés par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France devraient être promus en Région Grand-Est, pour les personnes du Grand-Est travaillant sur le territoire ou scolarisés en Hauts-de-France.
  - Intégrer, dans les outils et calculateurs de mobilité de la Région Hauts-de-France (Pass Pass) et Grand-Est (Fluo) des services de mobilité opérés par la Région voisine ou les AOM locales voisines, dans un périmètre d'une quarantaine de kilomètres hors des frontières administratives.
  - Pour toucher les seniors, peu à l'aise avec 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, du Grand-Est 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. Un certain nombre de jeunes de l'est du bassin Sud de l'Aisne, scolarisés dans l'agglomération de Reims, doivent ainsi payer un abonnement TER Hauts-de-France et un abonnement aux transports urbains du Grand Reims.

- **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.
- **Organiser le rabattement du public du sud de l'Aisne vers les arrêts des lignes Express du Grand Reims**
  - ▶ Le nouveau réseau de transport de Grand Reims Mobilités s'organise autour de 7 lignes Express reliant le centre-ville de Reims aux communes périurbaines et autour de 5 zones de Transport à la Demande (TAD) permettant notamment un rabattement vers une ligne Express ou une gare TER. Il pourrait être envisagé d'étudier la possibilité d'étendre le rabattement vers les lignes Express du Grand Reims depuis plusieurs Communautés de communes du bassin Sud de l'Aisne.



## NATURE DE L'ACTION

- |  |   |
|--|---|
| <input checked="" type="radio"/> Animation       | <input type="radio"/> Fonctionnement            |
| <input checked="" type="radio"/> Communication   | <input type="radio"/> Formation                 |
| <input type="radio"/> Concertation               | <input type="radio"/> Ingénierie                |
| <input type="radio"/> Étude                      | <input checked="" type="radio"/> Investissement |
| <input checked="" type="radio"/> Expérimentation |   |



### PILOTES

- Région



### PARTENAIRES

- Région Grand Est
- Région Île-de-France
- Île-de-France Mobilités
- Départements
- AOM locales



### CIBLES

- Publics de la mobilité solidaire



## ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

### Dès 2026 et au moins jusqu'en 2029

- Organiser des réunions régulières avec les Régions et Départements limitrophes, situés hors de la Région Hauts-de-France
- Assurer l'interopérabilité billettique ;
- Coopération avec la CU du Grand Reims.

2

### 2027

- Élaborer un guide la mobilité locale.



## 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.



## INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de réunions de coordination organisées avec les régions limitrophes.



## ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.1 : Centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire ;
- Fiche action 1.2 : Former les acteurs généralistes, primo-accueillants, prescripteurs et les acteurs relais à la mobilité solidaire ;
- Fiche action 2.3 : Définir la gouvernance et installer une revue de projets pour le PAMS.

# 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

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

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

Sur le bassin Sud de l'Aisne, la dépendance aux véhicules motorisés est une problématique majeure, notamment dans les territoires ruraux qui constituent la grande majorité du bassin, mais cela concerne aussi les agglomérations a priori plus urbaines comme Soissons, Laon ou Château-Thierry, où l'accès aux transports collectifs peut rester problématique pour la desserte des zones d'activité situées en périphérie.

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



## DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

- **Proposer des solutions concrètes de transport hors voiture individuelle**, adaptées aux contraintes de ces métiers en s'appuyant sur les employeurs et les acteurs de la mobilité (de droit commun ou solidaire) et du logement :
  - Pour les employeurs :
    - Adapter autant que possible les horaires de travail aux horaires des transports en commun ;
    - Organiser des services de transport intra ou inter-entreprises : navettes, transport à la demande, covoiturage ;
    - Mettre en place un plan de mobilité employeur voire inter-employeurs, comportant notamment un diagnostic des mobilités domicile-travail, et la réalisation d'un plan d'action incluant usage du vélo, du covoiturage, forfait mobilité durable, etc.

- ▶ Pour les employeurs saisonniers : proposer un « pack » logement et emploi aux travailleurs saisonniers ;
- ▶ Pour les bailleurs et les communes : développer l'offre de logements sociaux à proximité des bassins d'emploi ;
- ▶ Pour les travailleurs dans le domaine de l'aide à la personne : prendre en compte la question de la mobilité dès le recrutement et prêter ou faciliter l'accès à des véhicules pour les tournées et visites. À ce titre, le Département de l'Aisne encourage à la formation et à la prise d'emploi pour les métiers de l'autonomie, en ayant répondu à l'AMI-CNSA sur l'axe relatif à l'attractivité des métiers de l'autonomie en lien avec France Travail, la Région HDF et le GEIQ. Des groupes de travail territoriaux ont ainsi été organisés en 2024 afin de sensibiliser le public, de favoriser l'entrée en formation et d'accompagner à la prise de poste. La question de la mobilité y est abordée. Une initiative similaire a déjà été portée par le Département de l'Aisne concernant la formation et l'accompagnement à l'emploi de bénéficiaires du RSA, pour le changement du réseau de gaz.

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

- **Organiser des échanges directs** avec les employeurs du bassin ;
- **Communiquer auprès d'eux sur les solutions de mobilité** en s'appuyant par exemple sur les clubs d'entrepreneurs, les événements organisés par les Chambres de commerce et d'industrie, les Chambres des Métiers et de l'Artisanat, les directions du développement économique des collectivités du bassin, les comités des partenaires et les autres organisations regroupant des employeurs (type petits déjeuners).

Ces leviers pourront être travaillés dans le cadre de la gouvernance du PAMS (*cf. fiche 2.3*), notamment en intégrant les représentants des employeurs au sein du Comité de bassin et du Club de la mobilité solidaire.

Enfin, le PAMS peut constituer une base de référence pour définir les actions opérationnelles du volet « mobilité » des Comité Locaux Pour l'Emploi (CLPE) qui établissent leur stratégie locale dans les arrondissements concernés par le bassin de mobilité.



## NATURE DE L'ACTION

- |  |   |
|--|---|
| <input checked="" type="radio"/> Animation       | <input type="radio"/> Fonctionnement            |
| <input checked="" type="radio"/> Communication   | <input type="radio"/> Formation                 |
| <input type="radio"/> Concertation               | <input type="radio"/> Ingénierie                |
| <input type="radio"/> Étude                      | <input checked="" type="radio"/> Investissement |
| <input checked="" type="radio"/> Expérimentation |   |



## PILOTES

- État (DDETS)
- Région
- Département
- France Travail



## PARTENAIRES

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



## CIBLES

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



## ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

### Première année (2025)

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

2

### Deuxième année et suivante (2026 – 2029)

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



## MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

### Ressources

- Base de contacts employeurs de filières professionnelles en tension et d'agences d'intérim ;
- Réseaux d'employeurs et notamment « Déclic Mobilités » et le club « Les entreprises s'engagent » ;
- Les données des Besoins en Main d'Œuvre de France Travail.



## INDICATEURS DE SUIVI

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



## ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.1 : Centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire ;
- Fiche action 4.3 : Développer des dispositifs complémentaires permettant d'améliorer la mobilité des apprentis ;
- Fiche action 4.4 : Intégrer la mobilité au sein des dispositifs à destination des demandeurs d'emploi et des stagiaires de la formation professionnelle.

# FICHE ACTION 4.3 – Développer des dispositifs complémentaires permettant d'améliorer la mobilité des apprentis

## ENJEU 1

Obj 1

Obj 2

Obj 3

## ENJEU 2

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

## ENJEU 3

Obj 1

Obj 2

Obj 3

Obj 4

## ENJEU 4

Obj 1

Obj 2

Obj 3



## ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

La LOM indique précisément, dans l'Article L.1215-3, que les jeunes en contrat d'apprentissage doivent pouvoir bénéficier d'actions en leur faveur dans le cadre de la mise en place du PAMS : « Le plan d'action définit les conditions dans lesquelles ces personnes bénéficient d'un conseil et d'un accompagnement individualisé à la mobilité. Il prévoit, notamment, les mesures permettant au service public de l'emploi de fournir ces prestations à tout demandeur d'emploi, à toute personne éloignée de l'emploi ou au jeune en contrat d'apprentissage. »

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

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

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

- De la Région (Aide aux transports aux particuliers, carte Génération# HDF-APPRENTIS, fonds de solidarité de l'apprenti, En route pour l'Emploi, Aide individuelle au permis de conduire...);
- De l'État (aide au permis de conduire, aide mobili-jeune par Action Logement...);
- Des missions locales, des associations ;
- Des Centres de Formations des Apprentis ;
- Des AOM avec des tarifs préférentiels sur les réseaux de transports en commun.

Ces aides sont indispensables pour financer les modes de transports qui peuvent être utilisés par les apprentis. Néanmoins, elles ne répondent pas toujours suffisamment à leurs besoins pratiques. Les difficultés sont d'autant plus importantes dans les territoires ruraux du Sud de l'Aisne, où les offres d'emploi en apprentissage se concentrent dans les 3 pôles urbains du bassin.

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 l'appétence du jeune (il existe des freins psychosociaux importants et une culture à la mobilité faible) ;
- Il est parfois difficile d'accéder au CFA quand il n'est pas à proximité d'une gare ou d'un pôle d'échanges car il manque souvent des services pour effectuer le « dernier kilomètre » ;
- Les CFA sont parfois difficiles d'accès par les modes dits doux.

Dans le bassin Sud de l'Aisne, on dénombre environ 3 900 apprentis.



## DESCRIPTION ET MISE EN ŒUVRE

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

- Des réflexions sont en cours pour **améliorer l'information des jeunes en amont du choix de la formation en apprentissage et de l'entreprise**. L'objectif est que les jeunes élargissent leur spectre des possibles territorialement, en ayant connaissance des différentes possibilités de transport pour accéder à une formation et à une entreprise. De plus, des modules de formation au sein des CFA pourraient être proposés pour accompagner les jeunes à lever leurs freins à la mobilité et cette sensibilisation pourrait être réalisée par les entreprises. Aussi, des « guichets de la mobilité » au sein des CFA pourraient être développés afin d'optimiser l'information aux apprentis sur les services de mobilité disponibles. Les outils proposés par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France, tels que le calculateur d'itinéraires et le futur annuaire des services de mobilités, seront particulièrement utiles dans ce cadre. Ce guichet de la mobilité pourrait agir en concertation avec les référents handicap au sein des CFA pour organiser l'information et le suivi de la mobilité des jeunes PSH ;.
- Certains CFA du bassin proposent par ailleurs des solutions de mobilité à destination de leurs élèves. Ainsi, le CFA Jean Bosco, présent à Château-Thierry, Laon et Soissons met des scooters électriques à disposition de ses élèves. Le BTP CFA Picardie, situé à Laon, a mis en place une navette quotidienne en bus entre la gare de Laon et l'établissement ;
- En outre, la Chambre des Métiers et de l'Artisanat a également déployé une navette permettant de récupérer les apprentis dans les points de collecte et gares avoisinantes pour les acheminer vers les CFA de Laon et Château-Thierry ;
- **La Région a fait évoluer son appel à projets relatif à la Réussite des Apprentis** pour la période 2025-2028 afin d'intégrer la prise en compte de la mobilité des apprentis. Des actions pourront ainsi potentiellement être retenues si elles visent à lever les freins à la mobilité des apprentis par la prise en charge des frais de transport en zone dépourvue de transports en commun réguliers adaptés aux horaires des formations ;
- **La Région a construit**, en partenariat avec l'ADEME, **un consortium de plusieurs CFA dans l'objectif d'offrir des solutions de mobilité aux apprentis**, avec un double intérêt dans la démarche engagée :
  - ▶ Atteindre la jeunesse : majoritairement âgés de 15 à 30 ans, les apprentis se prêtent tout particulièrement au déploiement de la mobilité à vélo dans la perspective d'un changement de comportement à long terme ;
  - ▶ Résoudre la problématique de la double-mobilité : à l'opposé des élèves de la filière générale, les apprentis se distinguent par leur utilisation permanente de deux sites, avec d'une part le lieu d'études et d'autre part le lieu d'apprentissage. Cette particularité n'est pas sans aggraver la difficulté liée à leurs besoins de mobilité.

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

- **Action 1 : Déployer la stratégie Vélo** auprès des onze sites de l'AFPA sur l'ensemble du territoire des Hauts-de-France. Il s'agit de l'expérimentation d'un système de vélopartage accompagné d'un bouquet de services (stationnement, totems de réparation). Cette première expérimentation à grande échelle pourra servir par la suite d'exemple à d'autres CFA ;
- **Action 2 : Élaborer deux plans de mobilité**, le premier pour l'AFPA dans le cadre du suivi de sa stratégie de déploiement et d'expérimentation pratique, le second pour Campus pro dans la perspective de la mise en place d'un bâtiment vélo à l'horizon 2025. Ces plans de déplacements seront réalisés avec les étudiants et animés par un prestataire externe ;

- **Action 3 : Mettre en place des méthodologies de sensibilisation et d'animation en faveur de la mobilité à vélo** pour une diffusion à l'échelle régionale : sensibilisation et animations vélo à destination des apprentis, stagiaires et employeurs et diffusion de bonnes pratiques auprès du grand public et des autres établissements scolaires du territoire.

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

Enfin, il conviendra également de **proposer des solutions de mobilité résidentielle** en lien avec les politiques publiques de logement y compris les politiques de logement à destination des PSH. La première étape pourrait consister à organiser un temps de concertation avec les acteurs du logement. Des solutions de logements modulaires pourraient par exemple être envisagées, ainsi que la mise en relations entre bailleurs et apprentis, etc.



## NATURE DE L'ACTION

- |  |   |
|--|---|
| <input type="radio"/> Animation                | <input checked="" type="radio"/> Fonctionnement |
| <input checked="" type="radio"/> Communication | <input type="radio"/> Formation                 |
| <input checked="" type="radio"/> Concertation  | <input checked="" type="radio"/> Ingénierie     |
| <input type="radio"/> Étude                    | <input checked="" type="radio"/> Investissement |
| <input type="radio"/> Expérimentation          |   |



### PILOTES

- Région



### PARTENAIRES

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



### CIBLES

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



## ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

2025-2027

- Accompagnement de projets permettant une meilleure mobilité 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 formation « mobilité » créés au sein des CFA.



## ACTIONS LIÉES

- Fiche action 3.2 : Favoriser la mobilité des jeunes.

# FICHE ACTION 4.4 – Intégrer la mobilité au sein des dispositifs à destination des demandeurs d'emploi et des stagiaires de la formation professionnelle

## ENJEU 1

Obj 1 Obj 2 Obj 3

## ENJEU 2

Obj 1 Obj 2 Obj 3 Obj 4

## ENJEU 3

Obj 1 Obj 2 Obj 3 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.

Par ailleurs, dans le cadre de sa compétence en matière de formation professionnelle, la Région Hauts-de-France a lancé un nouveau service public régional de formation « S'engager vers l'emploi 2023-2027 », sous la forme d'un Service d'Intérêt Économique Régional (SIEG) 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 une aide à caractère pédagogique, social et professionnel.

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

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

Par ailleurs, dans le cadre de l'obligation de service public « Coopération-Partenariat », les organismes de formation sont enjoins à mener des partenariats qui diversifient leurs sources de prescripteurs, qui les acculturent à leur environnement territorial et qui les encouragent à mener des coopérations actives avec d'autres acteurs de l'insertion et de l'emploi. Ainsi, après une analyse de leurs besoins (issue d'un questionnaire qui leur sera transmis en amont), il 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.

L'annuaire des services de mobilité réalisé par le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France 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.

### **Accompagnement des bénéficiaires du RSA par le Département**

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

Il existe par ailleurs une démarche en cours dans le cadre des groupes de travail territoriaux professionnels relatifs aux métiers de l'autonomie (cf. *fiche-action 4.2*) qui inclut le public bénéficiaire du RSA.

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

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

### **Accompagnement des demandeurs d'emploi par France Travail**

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

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

De manière générale, un intérêt particulier doit être porté aux personnes en situation de handicap, qui doivent être incluses dans les initiatives liées à l'accès, le maintien et le retour à l'emploi et à la formation. Le dispositif emploi accompagné (DEA), qui permet de maintenir des PSH dans l'emploi par la sécurisation de leur parcours professionnel en milieu ordinaire de travail, est à cet égard très pertinent.

### **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 ont choisi d'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 Sud de l'Aisne, le PAMS peut constituer un cadre de référence pour décliner des actions opérationnelles.

### **Autres initiatives en faveur de la mobilité et du retour à l'emploi**

Au-delà des dispositifs spécifiques présentés ci-dessus, il faut également mentionner le soutien au covoiturage en relation avec Blablacar Daily, permettant aux conducteurs effectuant du covoiturage notamment pour se rendre au travail, de bénéficier d'un tarif avantageux. Cette initiative est mise en place par la Communauté d'Agglomération du Pays de Laon en collaboration avec les Communautés de communes du Pays de la Serre, du Chemin des Dames et de la Champagne Picarde.

Enfin, la CC d'Oulchy-le-Château réfléchit à la mise en place de navettes à destination des travailleurs de son chantier d'insertion. L'association Aisne Collecte a également mis en place une navette pour le ramassage de ses salariés depuis août 2021.



## NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Étude
- Expérimentation

- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



### PILOTES

- Région
- Département
- France Travail



### PARTENAIRES

- Organismes de formation
- MDPH
- Cap Emploi
- DEA (dispositif employé accompagné)



### CIBLES

- Le public éligible :
- Les personnes en recherche d'emploi majeures, inscrites ou non à France Travail ;
  - Les salariés en contrat aidé ;
  - Les salariés à temps partiel (durée inférieure à 24 heures par semaine) ;
  - Les personnes en préparation partagée d'éducation de l'enfant (PréParE) à temps plein et privées d'emploi.



## ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

- Pour la Région, le dispositif « S'engager vers l'emploi 2023 – 2027 ».



## MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

- Cahier des charges du dispositif « S'engager vers l'emploi 2023-2027 » ;
- Les Comités Locaux pour l'Emploi des arrondissements concernés par le bassin de mobilité ;
- Annuaire des services de mobilité (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

- Fiche action 1.1 : Centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire ;
- Fiche action 2.1 : Renforcer les plateformes de mobilité, portes d'entrée et centres de ressources, et les capacités d'accompagnements individuels ;
- Fiche action 2.2 : Déployer une offre socle de mobilité solidaire maillant tout le bassin ;
- Fiche action 4.2 : Lever les freins à la mobilité pour faciliter l'accès à l'emploi dans les filières professionnelles en tension.

# FICHE ACTION 4.5 – Anticiper le vieillissement de la population en développant des services adaptés à la mobilité des séniors

## 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 de mobilité Sud de l'Aisne devrait connaître, comme c'est le cas pour l'ensemble de la région, un fort vieillissement de sa population avec une augmentation de 65% de la part des 75 ans et plus d'ici 2040. Ils représenteraient alors 15% de la population, contre 9% aujourd'hui. Ainsi, l'accroissement en volume des besoins spécifiques des personnes âgées concomitamment avec la diminution de leur mobilité constitue un enjeu fort pour le bassin. On considère que l'âge de 80 ans marque un recul dans l'autonomie des personnes âgées et les difficultés de mobilité s'accroissent donc davantage à partir de cet âge-là.

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

Les enjeux de mobilité liés au vieillissement se cumulent avec des problématiques d'accès aux équipements, d'illectronisme et de niveaux de vie, particulièrement marquées dans le nord du bassin, dans la CC du Pays de la Serre, la CC des Portes de la Thiérache et la CC de la Champagne Picarde.

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 séniors dans l'ensemble des dispositifs d'accompagnement et services de mobilité de l'offre socle en prenant en compte l'existant ainsi que les besoins spécifiques des personnes âgées.

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

- **Un accompagnement mobilité adapté**, prenant en compte notamment la question de la « déprise automobile » pour sensibiliser, anticiper et proposer des solutions alternatives à la voiture ;
- **Le renforcement des services de proximité et le développement des services d'« aller-vers »**, en particulier pour l'accès aux soins ou l'accès aux services publics ( sous forme de bus France Services, par exemple) ;
- **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**.

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

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

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

- **Le 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.** Différents acteurs proposent ces services sur le territoire : les services d'aide à domicile et CCAS, AGE D'OR Services, ADHAP ou encore Aid'Aisne qui peuvent servir d'exemples sur ce bassin.

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

Par ailleurs, il est possible de prendre appui sur des dispositifs existants comme le soutien régional à l'installation de Maisons de santé ou l'Appel à Projets régional « Maintien du dernier commerce de proximité dans une commune ».



## NATURE DE L'ACTION

- Animation
- Communication
- Concertation
- Étude
- Expérimentation
- Fonctionnement
- Formation
- Ingénierie
- Investissement



### PILOTES

- Région
- Département



### PARTENAIRES

- ARS
- CPAM et CAF
- CCAS et CRS
- EPCI ou AOM
- Services de soins infirmiers à domicile (SIAD)
- Assureurs



### CIBLES

- Personnes âgées
- Aidants familiaux



## ÉCHÉANCES ET ÉTAPES

1

### Première année (2025-2026)

- Intégrer le sujet des séniors à l'ordre du jour du Club de la Mobilité solidaire pour affiner les besoins, partager les retours d'expérience et proposer des expérimentations.
- Poursuivre le soutien régional à l'installation de maisons de santé et l'AAP régional « Maintien du dernier commerce de proximité dans une commune »

2

### Deuxième année (2026-2027)

- Identifier les EPCI particulièrement en besoin de services à destination des seniors et orienter les stratégies de soutien financier en conséquence ;
- Organiser des visites de terrain pour découvrir les initiatives existantes dans les Hauts-de-France et nourrir les réflexions du Club de la mobilité solidaire ;
- Poursuite des réunions régulières du Club de la Mobilité solidaire et de l'exploration dans ce cadre du sujet de la mobilité des séniors : identification de premières pistes d'action, dont les moyens mobilisables par les différents partenaires et leurs niveaux d'engagement ;
- Priorisation des besoins et identification d'expérimentation à lancer en premier sur le bassin en se basant sur les discussions en Club de la mobilité solidaire ;
- Lancement opérationnel des premières expérimentations d'adaptation de services existants ou de création afin de répondre aux enjeux en se basant sur les premières discussions du Club de la mobilité solidaire ;
- Sur la base des expérimentations réalisées, faire un bilan et étudier les possibilités de massification



## MOYENS EXISTANTS OU À MOBILISER

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



## INDICATEURS DE SUIVI

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



## ACTIONS LIÉES

- Fiche action 1.1 : Centraliser l'information sur l'ensemble des dispositifs de mobilité solidaire ;
- Fiche action 1.2 : Former les acteurs généralistes, primo-accueillants, prescripteurs et acteurs relais à la mobilité solidaire ;
- Fiche action 2.3 : Définir la gouvernance et installer une revue de projets pour le PAMS.



# La durée du plan d'action

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

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 Plan d'Action commun en matière de Mobilité Solidaire (PAMS) nécessitera une nouvelle délibération de la part de chaque signataire. Les résultats des évaluations réalisées pour certaines actions pourront être utilisés pour accélérer ou dupliquer les actions qui fonctionnent ou pour ajuster celles qui ne donnent pas les résultats escomptés.

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



# 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 Sud de l'Aisne 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 Sud de l'Aisne** » 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'Aisne 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 Mobilités des Hauts-de-France ;
- Les AOM suivantes :
  - ▶ La Communauté d'agglomération de la Région de Château-Thierry,
  - ▶ La Communauté d'agglomération du Pays de Laon,
  - ▶ Le Syndicat Intercommunal des Transports Urbains du Soissonnais,
  - ▶ La Communauté de communes de la Champagne Picarde
  - ▶ La Communauté de communes de Retz-en-Valois,
  - ▶ La Communauté de communes du Canton d'Oulchy-le Château,
  - ▶ La Communauté de communes du Canton de Charly-sur-Marne,
  - ▶ La Communauté de communes du Chemin des Dames,
  - ▶ Le PETR du Pays de Thiérache.
- La Communauté d'agglomération GrandSoissons Agglomération ;
- La Communauté de communes du Pays de la Serre ;
- La Communauté de communes du Val de l'Aisne ;
- 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, le PETR du Soissonnais et du Valois et le PETR UCCSA.

Ce comité de bassin :

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

Il se réunit 1 fois par an.



# La gouvernance

- Le **club de la mobilité solidaire** rassemble potentiellement tous les acteurs de la mobilité solidaire. En plus des membres du comité de bassin 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 bassin ;
- coordonne les actions qui nécessitent une mutualisation ;
- organise des échanges sur des sujets spécifiques en fonction des besoins.

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



# Suivi et indicateurs

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

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

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

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



# Les signataires

16 signataires pour le PAMS Sud de l'Aisne :

- La Préfecture de région Hauts-de-France ;
- La Région Hauts-de-France ;
- Le Département de l'Aisne ;
- Le Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France ;
- La Communauté d'agglomération de la Région de Château-Thierry ;
- La Communauté d'agglomération du Pays de Laon ;
- La Communauté d'agglomération GrandSoissons Agglomération ;
- La Communauté de communes de la Champagne Picarde ;
- La Communauté de communes de Retz-en-Valois ;
- La Communauté de communes du Canton d'Oulchy-le Château ;
- La Communauté de communes du Canton de Charly-sur-Marne ;
- La Communauté de communes du Chemin des Dames ;
- Le Syndicat Intercommunal des Transports Urbains du Soissonnais (SITUS) ;
- La Communauté de communes du Pays de la Serre ;
- La Communauté de communes du Val de l'Aisne ;
- et le Pôle d'Equilibre Territorial et Rural du Pays de Thiérache.

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

Signataire 1/16



À \_\_\_\_\_

Le \_\_\_\_\_

Le Préfet de la Région Hauts-de-France

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

Signataire 2/16



À \_\_\_\_\_

Le \_\_\_\_\_

Le Président de la Région Hauts-de-France

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

**Signataire 3/16**



À \_\_\_\_\_

Le \_\_\_\_\_

Le Président du Département de l'Aisne

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

Signataire 4/16

Syndicat Mixte  
des Mobilités  
Hauts de France



À \_\_\_\_\_

Le \_\_\_\_\_

Le Président du Syndicat Mixte des Mobilités des Hauts-de-France

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

Signataire 5/16



À \_\_\_\_\_

Le \_\_\_\_\_

Le Président de la Communauté d'agglomération  
de la Région de Château-Thierry

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

Signataire 6/16



À \_\_\_\_\_

Le \_\_\_\_\_

Le Président de la Communauté d'agglomération  
du Pays de Laon

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

Signataire 7/16



À \_\_\_\_\_

Le \_\_\_\_\_

Le Président de la Communauté d'agglomération  
GrandSoissons Agglomération

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

Signataire 8/16



À \_\_\_\_\_

Le \_\_\_\_\_

Le Président de la Communauté de Communes  
de la Champagne Picarde

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

Signataire 9/16



À \_\_\_\_\_

Le \_\_\_\_\_

Le Président de la Communauté de communes  
de Retz-en-Valois

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

**Signataire 10/16**



À \_\_\_\_\_

Le \_\_\_\_\_

Le Président de la Communauté de communes  
du Canton d'Oulchy-le Château

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

**Signataire 11/16**



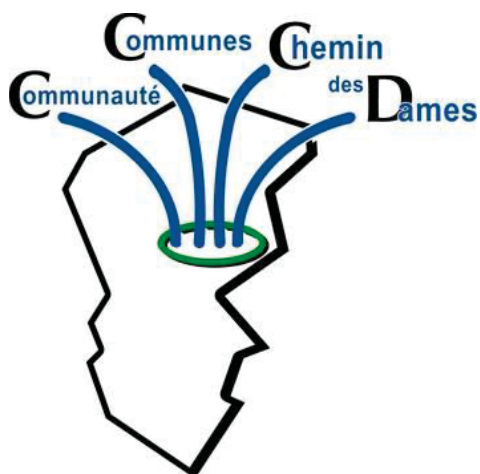
À \_\_\_\_\_

Le \_\_\_\_\_

La Présidente de la Communauté de communes  
du Canton de Charly-sur-Marne

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

Signataire 12/16



À \_\_\_\_\_

Le \_\_\_\_\_

Le Président de la Communauté de communes  
du Chemin des Dames

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

**Signataire 13/16**



À \_\_\_\_\_

Le \_\_\_\_\_

Le Président du Syndicat Intercommunal des Transports Urbains du Soissonnais

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

**Signataire 14/16**



À \_\_\_\_\_

Le \_\_\_\_\_

La Présidente de la Communauté de communes  
du Pays de la Serre

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

**Signataire 15/16**



**VAL DE L' AISNE**  
Communauté de communes

À \_\_\_\_\_

Le \_\_\_\_\_

Le Président de la Communauté de communes  
du Val de l'Aisne

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

**Signataire 16/16**



À \_\_\_\_\_

Le \_\_\_\_\_

Le Président du Pôle d'Equilibre Territorial et Rural  
du Pays de Thiérache







**Juin 2025**

# Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire

## Bassin Sud de l'Aisne

DIAGNOSTIC

SEPTEMBRE 2024



# / Sommaire

I.	ELEMENTS INTRODUCTIFS .....	5
A.	<b>LA MOBILITE SOLIDAIRE DANS LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITES .....</b>	<b>5</b>
B.	<b>LES PLANS D' ACTIONS COMMUNS EN MATIERE DE MOBILITE SOLIDAIRE EN HAUTS-DE-FRANCE.....</b>	<b>6</b>
A.	UNE VISION ELARGIE ET OUVERTE DES PUBLICS-CIBLES.....	6
B.	UNE CONCERTATION AU CŒUR DE LA DEMARCHE, AFIN DE FAVORISER UNE ACCEPTION TRANSVERSALE DE LA MOBILITE SOLIDAIRE .....	6
C.	UNE DEMARCHE BASEE SUR UNE METHODOLOGIE UNIQUE MAIS PERSONNALISEE SELON LES ENJEUX SPECIFIQUES DE CHAQUE BASSIN.....	7
D.	UN OBJECTIF DE RECONNEXION DE LA MOBILITE SOLIDAIRE ET DE DROIT COMMUN .....	7
E.	UNE TEMPORALITE A COURT/MOYEN TERME .....	7
C.	<b>LE DIAGNOSTIC DE LA MOBILITE SOLIDAIRE SUR LE BASSIN SUD DE L' AISNE .....</b>	<b>8</b>
A.	OBJECTIFS ET METHODE .....	8
B.	CLES DE LECTURE DU LIVRABLE DU DIAGNOSTIC PAMS .....	9
II.	ELEMENTS DE CARACTERISATION DU BASSIN DE MOBILITE SUD DE L' AISNE .....	11
A.	<b>LE PERIMETRE DU BASSIN SUD DE L' AISNE .....</b>	<b>11</b>
B.	<b>LE CONTEXTE REGLEMENTAIRE .....</b>	<b>12</b>
A.	A L' ECHELLE REGIONALE.....	13
B.	A L' ECHELLE DEPARTEMENTALE .....	13
C.	A L' ECHELLE INTERCOMMUNALE .....	13
III.	LES SPECIFICITES TERRITORIALES QUI IMPACTENT LA MOBILITE .....	14
A.	<b>UN BASSIN A DOMINANTE RURALE QUI S' EST STRUCTURE AUTOUR DE TROIS POLES URBAINS INTERMEDIAIRES .....</b>	<b>14</b>
B.	<b>LAON, SOISSONS, CHATEAU-THIERRY : DES POLES DE DENSITE INTERMEDIAIRE ATTRACTIFS MAIS PEU INTERCONNECTES.....</b>	<b>15</b>
C.	<b>DES COMMUNES DIVERSEMMENT INFLUENCEES AU SEIN D' UN BASSIN MULTIPOLARISEE ET AUX FORTS LIENS INTERREGIONAUX.....</b>	<b>17</b>
D.	<b>DES COMMUNES RURALES AUTONOMES PEU DENSES ET ISOLEES CUMULANT LES VULNERABILITES .....</b>	<b>21</b>
E.	<b>UN BASSIN MULTIPOLARISE ENTRE SES POLES DE DENSITE INTERMEDIAIRE ET LES POLES URBAINS EXTERIEURS .....</b>	<b>23</b>
IV.	UNE GRANDE VARIETE DE PUBLICS EN DIFFICULTE DE MOBILITE .....	25
A.	<b>UNE MULTIPLICITE DE PUBLICS EN SITUATION DE VULNERABILITE DE MOBILITE .....</b>	<b>25</b>
A.	METHODE D' ANALYSE .....	25

B.	ZOOM SUR LE BASSIN SUD DE L' AISNE .....	26
C.	PERSONNES EN INSERTION, DEMANDEURS D'EMPLOI, PERSONNES PRECAIRES : L' ENJEU DE L'INSERTION SOCIALE ET PROFESSIONNELLE .....	27
D.	SCOLAIRES, ETUDIANTS, APPRENTIS : LE PUBLIC DE JEUNES .....	28
E.	PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP ET SENIORS : L'ACCESSIBILITE PHYSIQUE ET COGNITIVE .....	29
F.	D'UNE APPRECIATION STATUTAIRE DES PUBLICS DE LA MOBILITE SOLIDAIRE A LA NOTION D'ARCHIPEL DES DIFFICULTES .....	30
	<b>B. DES FREINS COMMUNS QUI APPELLENT UNE STRATEGIE BASEE SUR L'ACCOMPAGNEMENT ET LA COORDINATION.....</b>	<b>31</b>
A.	FREINS D'ACCES A L'OFFRE : AU CARREFOUR COM ET PAMS .....	31
B.	FREINS PSYCHOSOCIAUX : LE BESOIN D'UN ACCOMPAGNEMENT DE BOUT EN BOUT .....	31
V.	LES OFFRES ET SERVICES DE MOBILITE EXISTANTS A DESTINATION DES PUBLICS VULNERABLES .....	35
	<b>A. L'OFFRE DE DROIT COMMUN SUR LE BASSIN DE MOBILITE SUD DE L' AISNE .....</b>	<b>35</b>
A.	OFFRE DE TRANSPORTS COLLECTIFS SUR LES POLES URBAINS .....	36
B.	UNE OFFRE CYCLABLE RELATIVEMENT FAIBLE SUR LE TERRITOIRE .....	37
	<b>B. LE PARCOURS MOBILITE : L'ARTICULATION DE L'OFFRE DE MOBILITE DE DROIT COMMUN ET DE L'OFFRE SOLIDAIRE POUR ALLER VERS L'AUTONOMIE .....</b>	<b>38</b>
	<b>C. L'OFFRE DE MOBILITE SOLIDAIRE SUR LE BASSIN SUD DE L' AISNE .....</b>	<b>39</b>
	<b>D. UNE COUVERTURE PARTIELLE EST INEGALE PAR DES PLATEFORMES DE MOBILITE.....</b>	<b>42</b>
	<b>E. LE DIAGNOSTIC MOBILITE : UNE PRESTATION ASSUREE PAR LES PLATEFORMES DE MOBILITE .....</b>	<b>42</b>
	<b>F. L'ACCOMPAGNEMENT MOBILITE : UNE OFFRE UN PETIT PEU PLUS FOURNIE .....</b>	<b>43</b>
	<b>G. LE TRANSPORT SOLIDAIRE : UNE OFFRE HETEROGENE RELATIVEMENT LIMITEE.....</b>	<b>45</b>
C.	COUVERTURE DES PUBLICS .....	45
A.	UN ENJEU DE VISIBILITE ET DE LISIBILITE.....	47
B.	DES FREINS DANS L'ACCES A L'OFFRE.....	48
	<b>H. LOCATION, ACHAT ET REPARATION : UNE DYNAMIQUE IMPORTANTE MAIS DES OFFRES INEGALES EN FONCTION DES PUBLICS .....</b>	<b>49</b>
A.	L'OFFRE DE LOCATION .....	49
B.	L'OFFRE D'ACHAT ET DE REPARATION.....	50
	<b>I. DE NOMBREUSES AIDES FINANCIERES INDIVIDUELLES, DONT LA LISIBILITE EST COMPLEXE.....</b>	<b>50</b>
	LES OFFRES ET SERVICES DE MOBILITE EXISTANTS A DESTINATION DES PUBLICS VULNERABLES : SYNTHESE .....	52
	.....	52

.....	52
VI. LES OUTILS D'INFORMATION ET DE COORDINATION .....	53
<b>A. DES OUTILS D'INFORMATION ENCORE PEU CONNUS ET QUI PEUVENT ENTRER EN CONCURRENCE.....</b>	<b>53</b>
<b>B. L'ENJEUX DES LIEUX D'ACCOMPAGNEMENT.....</b>	<b>54</b>
<b>C. UN ENSEMBLE DE BESOINS NON ENCORE SATISFAITS .....</b>	<b>56</b>
A. MIEUX COORDONNER LES OUTILS .....	56
B. UN BESOIN D'INTERCONNAISSANCE.....	56
C. UN BESOIN D'EVALUATION .....	56
D. AMELIORER LA CONNAISSANCE DES PUBLICS.....	57
E. VERS UN GUICHET UNIQUE DE L'INFORMATION ET DE LA FORMATION MOBILITE ? .....	57
VII. LES AIDES FINANCIERES ET LES MODELES ECONOMIQUES .....	60
<b>A. DES AIDES FINANCIERES NOMBREUSES ET DIFFICILES A LIRE .....</b>	<b>60</b>
<b>B. LES OPERATEURS DE MOBILITE SOLIDAIRE SUR-MOBILISES PAR LA RECHERCHE PERMANENTE DE FINANCEMENTS.....</b>	<b>61</b>
<b>C. UNE PROBLEMATIQUE AU CROISEMENT DE LA QUESTION DU FINANCEMENT ET DE LA QUESTION DES OUTILS .....</b>	<b>61</b>
VIII. L'INTEGRATION DE L'URGENCE ECOLOGIQUE .....	63
<b>A. ECOLOGIE ET SOCIAL : UNE ARTICULATION INSTITUTIONNELLE A ENTERINER.....</b>	<b>63</b>
<b>B. MOBILITE DURABLE ET INCLUSIVE : MEME COMBAT ? .....</b>	<b>63</b>
<b>C. DEPENDANCE A LA VOITURE : UN CHANGEMENT DE MENTALITE PROGRESSIF POUR LES BENEFICIAIRES....</b>	<b>64</b>
IX. CONCLUSION ET PERSPECTIVES.....	67
<b>A. SYNTHESE CROISEE DES TABLEAUX AFOR .....</b>	<b>67</b>
A. ATOUTS .....	67
B. FAIBLESSES .....	67
C. OPPORTUNITES .....	68
D. RISQUES.....	68
<b>B. VERS LE PLAN D' ACTIONS .....</b>	<b>69</b>
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<sup>1</sup>. 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 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 Sud de l'Aisne, plusieurs enjeux ressortent, dont notamment la position géographique très excentrée si ce n'est enclavée du territoire par rapport au reste de la Région Hauts-de-France, qui est en fait plutôt à cheval entre les départements de la Seine-et-Marne (Île-de-France) et de la Marne (Grand Est), ainsi que les nombreuses poches de vulnérabilité qu'il concentre, en milieu urbain (dans le centre-ville des principaux pôles du bassin) comme en milieu rural, en particulier au Nord du bassin.

*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 Sud de l'Aisne est élaboré de décembre 2023 à juillet 2024, et son plan d'actions d'août 2024 à décembre 2024.

## C. Le diagnostic de la mobilité solidaire sur le bassin Sud de l'Aisne

### a. Objectifs et méthode

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

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

Durant la phase de diagnostic, **5 mini-ateliers** ont été organisés entre le 13 février et le 21 mars 2024 par collèges d'acteurs (EPCI, copilotes, opérateurs locaux de mobilité, acteurs de l'insertion / emploi / apprentissage, acteurs de la solidarité / handicap / autonomie). Ces mini-ateliers avaient pour double objectif d'informer largement sur la démarche (méthode et temps de concertation) et de recueillir une grande diversité de regards sur l'existant et les besoins en matière de mobilité solidaire. Des entretiens complémentaires ont également été menés avec des acteurs intervenant à l'échelle régionale, de manière transversale à l'ensemble des bassins, et des acteurs plus locaux. La phase de diagnostic a également été ponctuée par une **rencontre atelier**, le vendredi 14 juin à Laon, 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 Sud de l'Aisne. Il est organisé selon un **cheminement en huit questions** (voir ci-contre) **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 thématiques<sup>1</sup>, l'analyse croise des éléments issus des **fiches diagnostic** réalisées en parallèle par la Région (notamment données et cartes<sup>2</sup>), 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.

---

<sup>1</sup> *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*

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

Quel est le contexte ?

Rappel des éléments de caractérisation du bassin Sud de l'Aisne, en termes de périmètre et de contexte institutionnel et réglementaire

Quelles sont les problématiques territoriales spécifiques ?

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

Quels sont les besoins ?

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

Quels sont les offres et services existants ?

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

Quels sont les outils existants ?

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

Quels sont les principaux modèles économiques observés ?

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

Comment la transition écologique est-elle prise en compte ?

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

Qui est ou devrait être impliqué et pourquoi ?

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

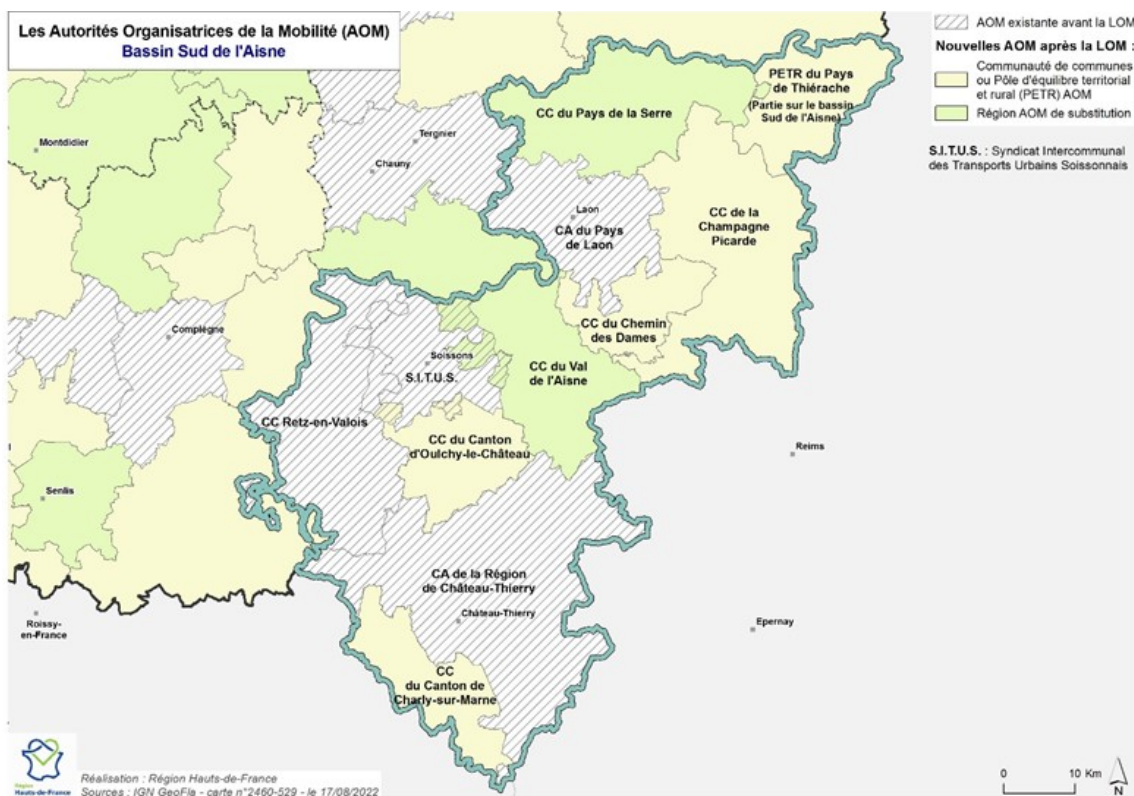
## II. Éléments de caractérisation du bassin de mobilité Sud de l'Aisne

### A. Le périmètre du bassin Sud de l'Aisne



Le bassin Sud de l'Aisne a, contrairement autres bassins de mobilité, l'avantage d'être **relativement homogène en ce qui concerne son découpage administratif**. Il est entièrement situé dans le département de l'Aisne, et seule la Communauté de Communes des Portes de la Thiérache appartient à un autre bassin de mobilité, en l'occurrence celui du Hainaut Cambrésis Thiérache. Par ailleurs, cet EPCI est membre du Pôle d'Equilibre Territorial et Rural (PETR) « Pays de Thiérache », qui est AOM sur son territoire par délégation des 4 autres EPCI membres.

Le bassin Sud de l'Aisne est frontalier de l'Île-de-France, au Sud, de la Région Grand Est, à l'Est, et on y retrouve **trois pôles urbains parmi les plus importants du département et d'envergure régionale**, à savoir Laon, la préfecture, Soissons et dans une moindre mesure Château-Thierry.



Sur les 11 EPCI du bassin, 9 sont Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) sur leur territoire. Parmi celles-ci :

- 4 AOM existaient avant la loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de 2019 : la CA du Pays de Laon (CAPL), le Syndicat Mixte Intercommunal des Transports Urbains de Soissons (SITUS), la CC de Retz-en-Valois et la CA de la Région de Château-Thierry (CARCT).
- 5 nouvelles AOM ont pris leur compétence à la suite de la loi LOM, à partir de 2021 : 4 EPCI (la CC de la Champagne Picarde, la CC du Chemin des Dames, la CC du Canton d'Oulchy-le-Château et la CC du Canton de Charly-sur-Marne) ainsi que le Pôle d'Equilibre Territorial et Rural (PETR) Pays de Thiérache pour ses 4 EPCI membres incluant sur ce bassin la CC des Portes de la Thiérache.

La CC du Pays de la Serre et la CC du Val de l'Aisne, pour lesquelles la Région est devenue AOM de substitution, n'ont pas choisi d'exercer la compétence mobilité.

## 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. L'objectif est de rendre la mobilité accessible aux personnes les plus vulnérables. L'articulation des urgences sociales et écologiques de la mobilité constitue un enjeu transversal qui d'une part ressort fortement de ce tour d'horizon réglementaire, et qui d'autre part entre en forte résonance avec l'objectif de résorber la dépendance automobile par 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'Égalité des Territoires (SRADDET)** pointe plusieurs enjeux de mobilité pour les personnes vulnérables sur le bassin du Sud de l'Aisne :

- Proposer des conditions de déplacements soutenables,
- Développer des pôles d'échange multimodaux
- Encourager des solutions de mobilité pour tous les publics et les territoires les plus vulnérables, en particulier dans les zones rurales.

### *b. A l'échelle départementale*

Dans le département de l'Aisne, le **Schéma Départemental d'Amélioration de l'Accessibilité des Services Publics SDAASP** propose deux pistes d'action principales pour améliorer la mobilité des personnes : **agir sur la mobilité des personnes**, en soutenant le public ou en renforçant la gamme de l'offre de transport, ou **aller vers l'usager**, par l'itinérance des services notamment.

En outre, la compétence sociale du département permet l'attribution de l'Accompagnement Personnalisé à la Reprise d'Activité (AFPR) aux bénéficiaires du RSA et aux jeunes sortant de l'Aide Sociale à l'Enfance (ASE) en reprise d'activité. Ce dispositif prend en charge une partie des frais de déplacement en voiture ou en transports en commun et participe aux frais de réparation du véhicule.

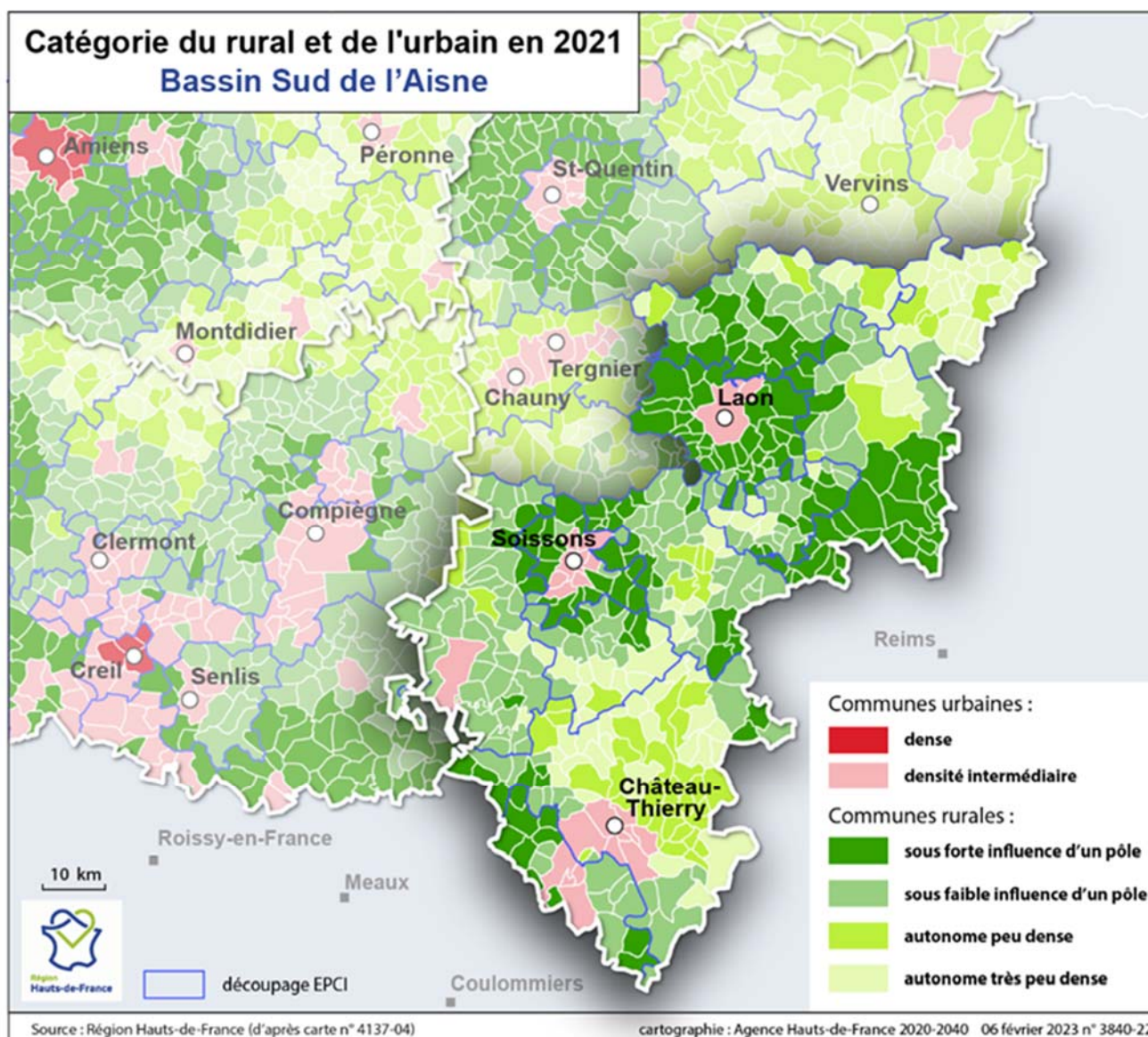
### *c. A l'échelle intercommunale*

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, les Plans de Mobilité et Plans de Mobilité Simplifiés, les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT), ou encore les Plans de Protection de l'Air**. Dans le bassin du Sud de l'Aisne, on retrouve plusieurs documents stratégiques de ce type, réalisés ou en cours d'élaboration. A titre d'exemple, 4 EPCI (CA Grand Soissons Agglomération, CC du Val de l'Aisne, CC du Canton d'Oulchy-le-Château et CC Retz-en-Valois) se sont rassemblés au sein du PETR Pays du Soissonnais Valois qui pilote actuellement l'élaboration d'un SCoT. Il couvrira le périmètre des 4 EPCI. La Communauté de Communes de la Champagne-Picarde, autre exemple, a

adopté son Schéma Directeur Cyclable en 2023 mais son Plan de Mobilité Simplifié est toujours en cours d'élaboration.

### III. Les spécificités territoriales qui impactent la mobilité

#### A. Un bassin à dominante rurale qui s'est structuré autour de trois pôles urbains intermédiaires



Si le bassin se caractérise par une forte ruralité et l'absence de communes urbaines denses, il s'organise presque exclusivement autour de 3 pôles urbains de densité intermédiaire : Laon, Soissons et Château-Thierry. En effet, près de 40% des habitants y vivent, tandis que

40% vivent dans une commune rurale sous influence d'un pôle et 20% dans une commune rurale autonome.

**Soissons, et surtout Laon, exercent une forte attractivité sur leur périphérie.** A l'Est du bassin, un certain nombre de communes se trouvent dans l'aire d'attraction de la Métropole de Reims, tandis qu'au Sud, c'est surtout l'influence de l'Île-de-France qui se fait ressentir.

*« D'Oulchy-le-Château à Charly-sur-Marne en passant par Château-Thierry, on a des bassins d'emploi différents du reste de l'Aisne. On est très concernés par les flux vers l'Île-de-France. »*

Une représentante de France Travail – Château-Thierry.

Au contraire, au Nord de Château-Thierry ainsi qu'au Nord-Est du bassin, on retrouve de nombreuses communes rurales autonomes. On peut donc distinguer trois grandes typologies de territoire sur ce bassin :

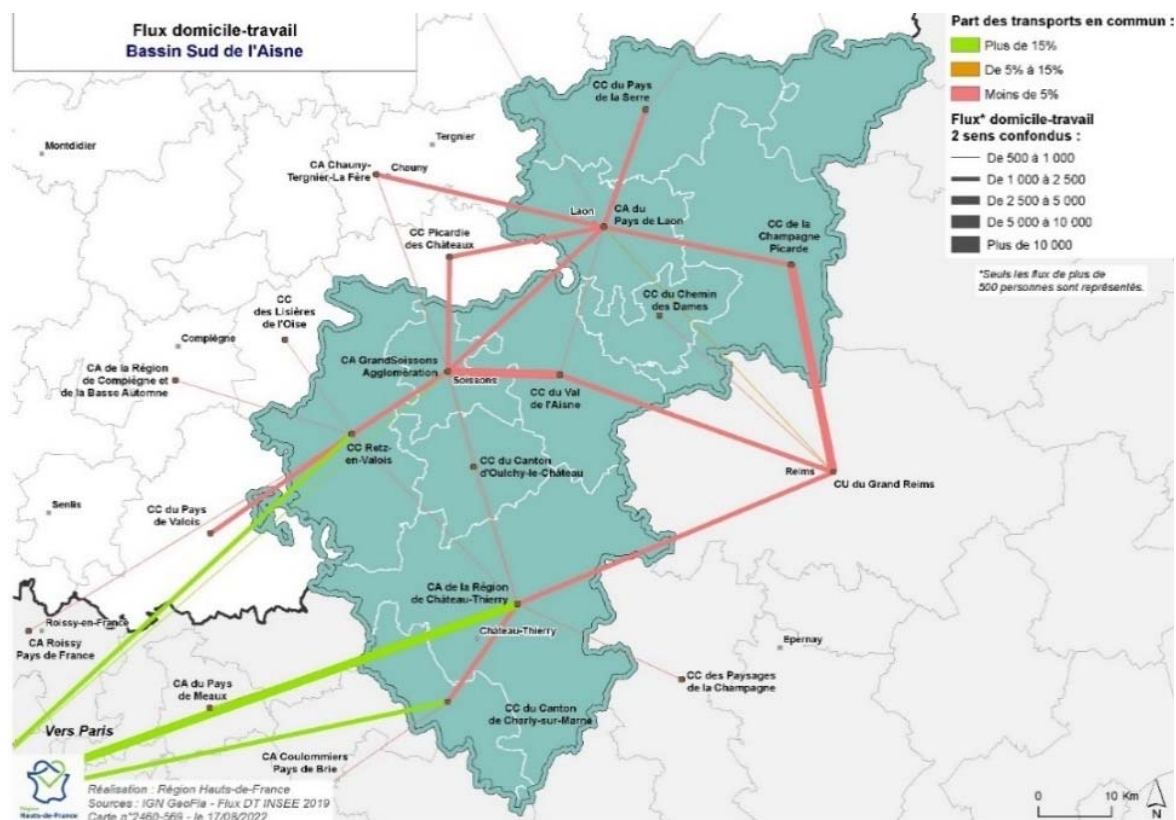
- Des pôles de densité intermédiaire (Laon, Soissons et Château-Thierry) qui concentrent la majorité des activités génératrices de flux.
- Des communes rurales (autour de Laon, Soissons, et aux franges sud et est du bassin) sous influence d'un pôle urbain intermédiaire ou extérieur
- Des communes rurales autonomes peu denses voire très peu denses au nord-est et entre Soissons et Château-Thierry

## **B. Laon, Soissons, Château-Thierry : des pôles de densité intermédiaire attractifs mais peu interconnectés**

**Le bassin Sud de l'Aisne a la particularité de ne pas être polarisé par une aire urbaine centralisatrice** qui concentrent les emplois, services et infrastructures de transport, comme cela peut être le cas pour de nombreux autres bassins de mobilité de la Région. Il s'agit plutôt d'un bassin multipolaire où se trouvent les pôles urbains de densité intermédiaire de Laon (27 540 habitants pour l'unité urbaine), Soissons (43 580 habitants) et Château-Thierry (22 540 habitants).

A elles trois, **ces aires urbaines intermédiaires concentrent les pôles générateurs de flux et ainsi l'essentiel des activités commerciales et de services.** Bien que les établissements commerciaux de plus de 400m<sup>2</sup> et les établissements de santé sont mieux répartis sur le bassin, **ces 3 pôles hébergent la majorité des établissements d'enseignement supérieur ou lycée.** D'ailleurs, ils constituent les uniques sites de formation pour les apprentis en comptant deux autres territoires d'accueil que sont Billy-sur-Aisne et Verdilly, tous deux en périphérie de Soissons et Château-Thierry respectivement.

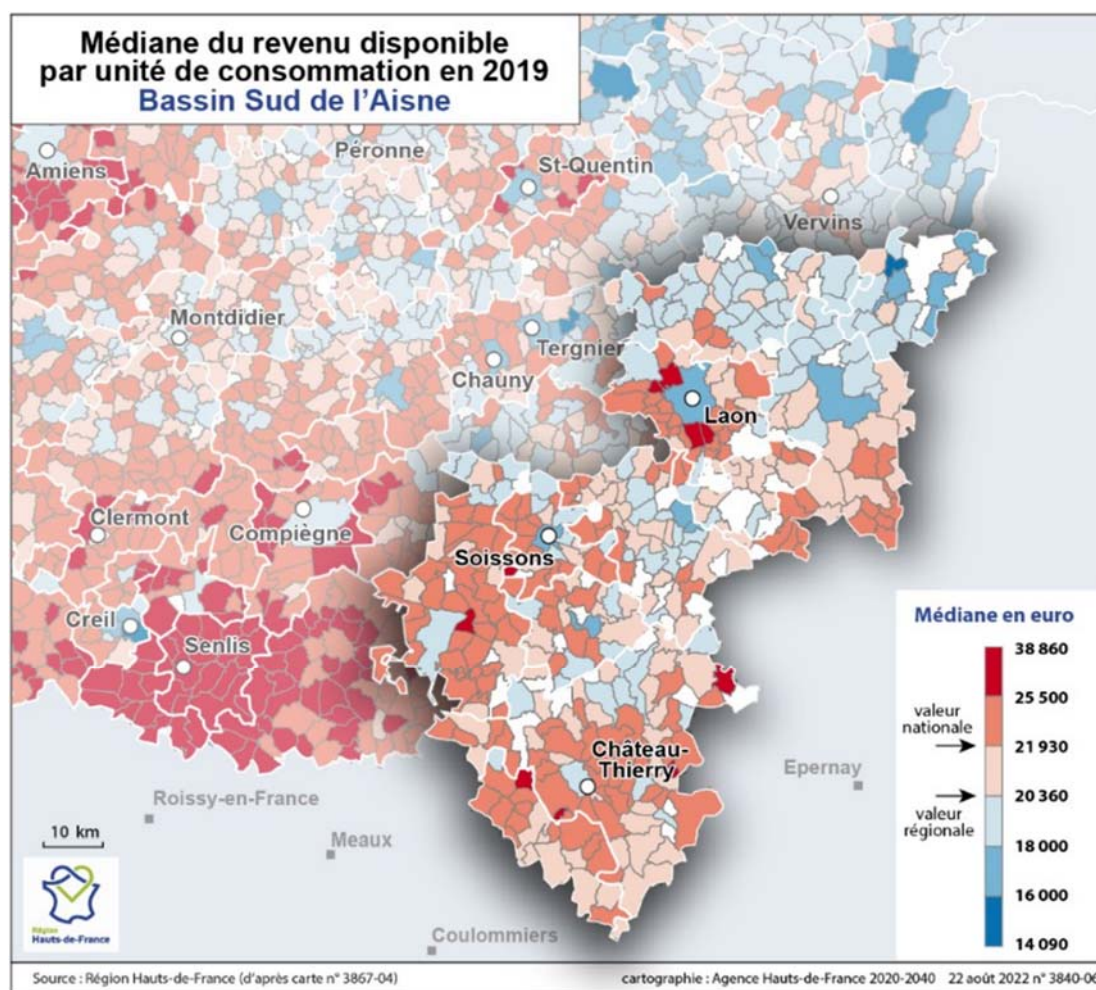
Les trois EPCI correspondants aux aires urbaines intermédiaires, à savoir la CA du Pays de Laon, la CA Grand Soissons et la CA de la Région de Château-Thierry, concentrent près de **trois quarts de la richesse** dégagée par les établissements implantés sur le bassin et deux emplois sur trois au sein du bassin de mobilité du Sud de l’Aisne. Ils génèrent donc des flux pendulaires massifs.



Toutefois, il convient de rappeler que **la logique de bassin est inexistante malgré la structuration du territoire autour des trois pôles urbains intermédiaires**. En effet, l’offre ferroviaire ne garantit l’interconnexion ni à l’échelle du bassin (Château-Thierry/Soissons notamment), ni à l’échelle régionale (en dehors de Laon/ Tergnier/ Amiens).

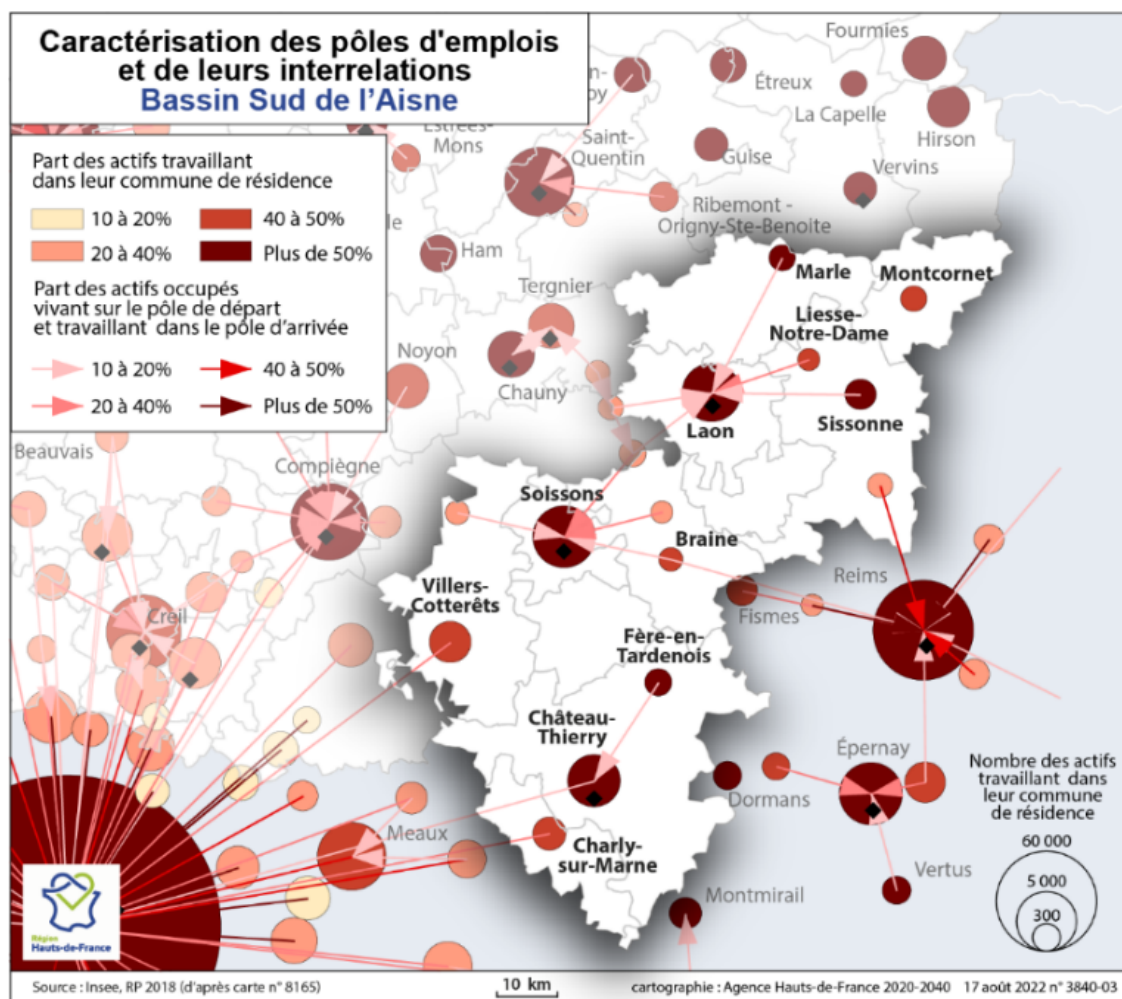
Cette fragmentation s’observe également sur le réseau de cars interurbains. Il est géré au niveau départemental et a été conçu par poches d’étoiles autour des pôles urbains. Cette approche a le bénéfice de relier efficacement les pôles urbains à leurs communes périphériques et rurales avoisinantes, mais présente l’inconvénient de ne pas assurer d’interconnexions entre ces pôles. **Les pôles urbains de Laon, Soissons et Château-Thierry sont donc structurants sur le territoire mais restent très mal reliés entre eux.**

### C. Des communes diversement influencées au sein d'un bassin multipolarisé et aux forts liens interrégionaux



On observe qu'un grand nombre de communes rurales du bassin sont dépendantes d'un pôle urbain intermédiaire ou d'un pôle urbain extérieur. Ces territoires jouissent, en l'occurrence, d'un meilleur niveau de vie. Leur médiane en euro du revenu disponible par unité de consommation est nettement plus élevée (entre 21 930 et 38 860€) que sur le reste du territoire et par rapport à la valeur régionale (20 360€), notamment dans les communes périphériques des 3 pôles urbains intermédiaires Soissons, Laon et Château-Thierry. Le même constat est observé aux franges sud et est du bassin qui sont toutes les deux composées de communes rurales dépendantes des aires urbaines extérieures : Paris et la Région Ile-de-France pour le sud du bassin, la Région Grand Est et Reims pour l'est du bassin.

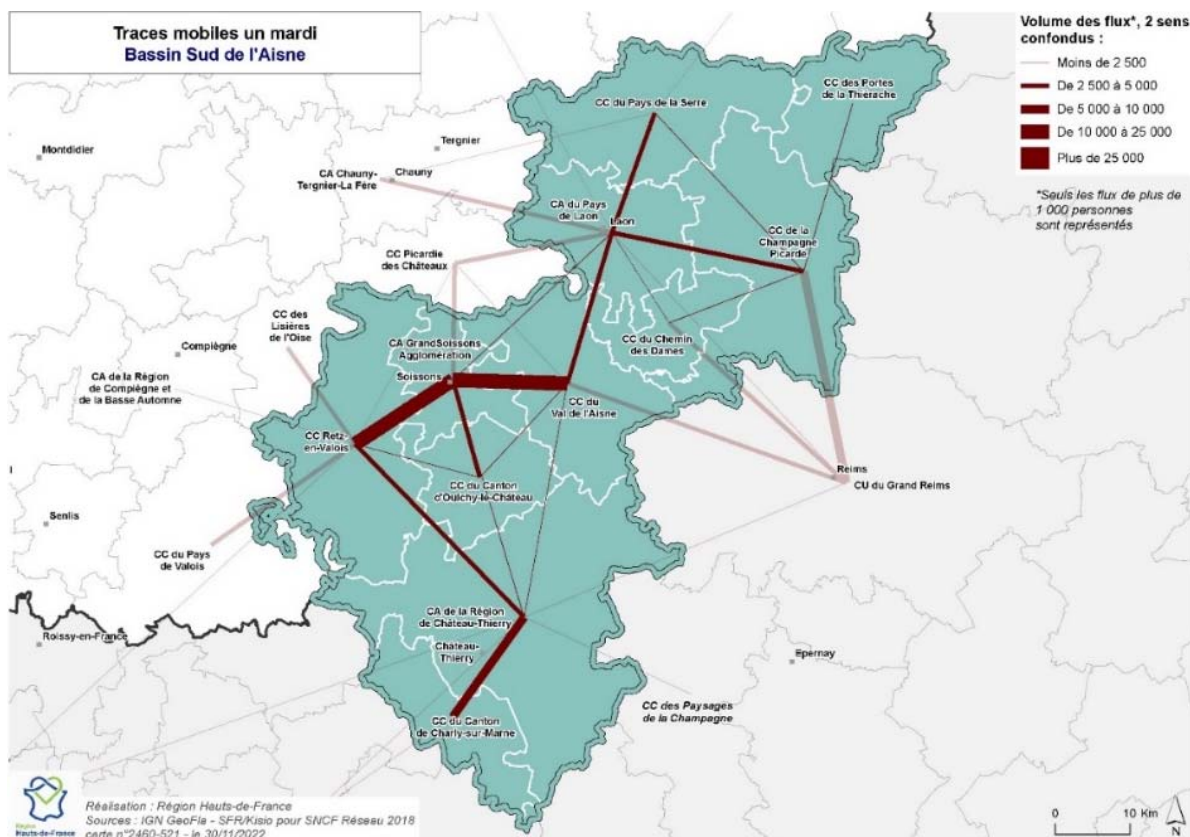
Du fait de la multipolarisation du bassin, à la fois interne via les pôles urbains intermédiaires Laon, Soissons et Château-Thierry, et externe via des pôles extérieurs au périmètre du Sud de l'Aisne, de nombreuses communes rurales se retrouvent dans leur giron, en particulier en matière d'emplois. Ces pôles urbains jouent un rôle important dans les dynamiques de flux de population du bassin.



En matière d'accès au marché du travail dans le bassin, **les trois aires urbaines intermédiaires concentrent la majorité des emplois, ce qui attire de nombreux actifs résidants dans les communes périphériques ou rurales avoisinantes** : par exemple, une part non négligeable des actifs des communes de Braine, Vailly-sur-Aisne et Berny-Rivière se rendent à Soissons pour travailler. Bien que l'on trouve de petits pôles d'emploi connectés à Laon au nord du bassin (Marle, Montcornet, Liesse-Notre-Dame et Sissonne), une part non négligeable de leurs actifs occupés se rendent à Laon pour y travailler (entre 10 à 20%).

Aux franges Sud et Est du bassin, de nombreuses communes rurales se retrouvent sous l'influence d'un pôle urbain extérieur et attestent de l'existence de **puissants liens interrégionaux**. Il s'agit principalement de la région Ile-de-France ainsi que de la région Grand Est via la Métropole de Reims. En effet, le sud du bassin est connecté à l'Ile-de-France tandis que la frange est se retrouve sous influence de l'aire urbaine rémoise. Ainsi, près d'un actif sur deux de la CC du Canton de Charly-sur-Marne travaille en région parisienne et au total, plus de 12 000 actifs résidant au sud du bassin travaillent dans la région francilienne.

Cette dynamique se ressent également dans l'analyse des demandes en déplacement :

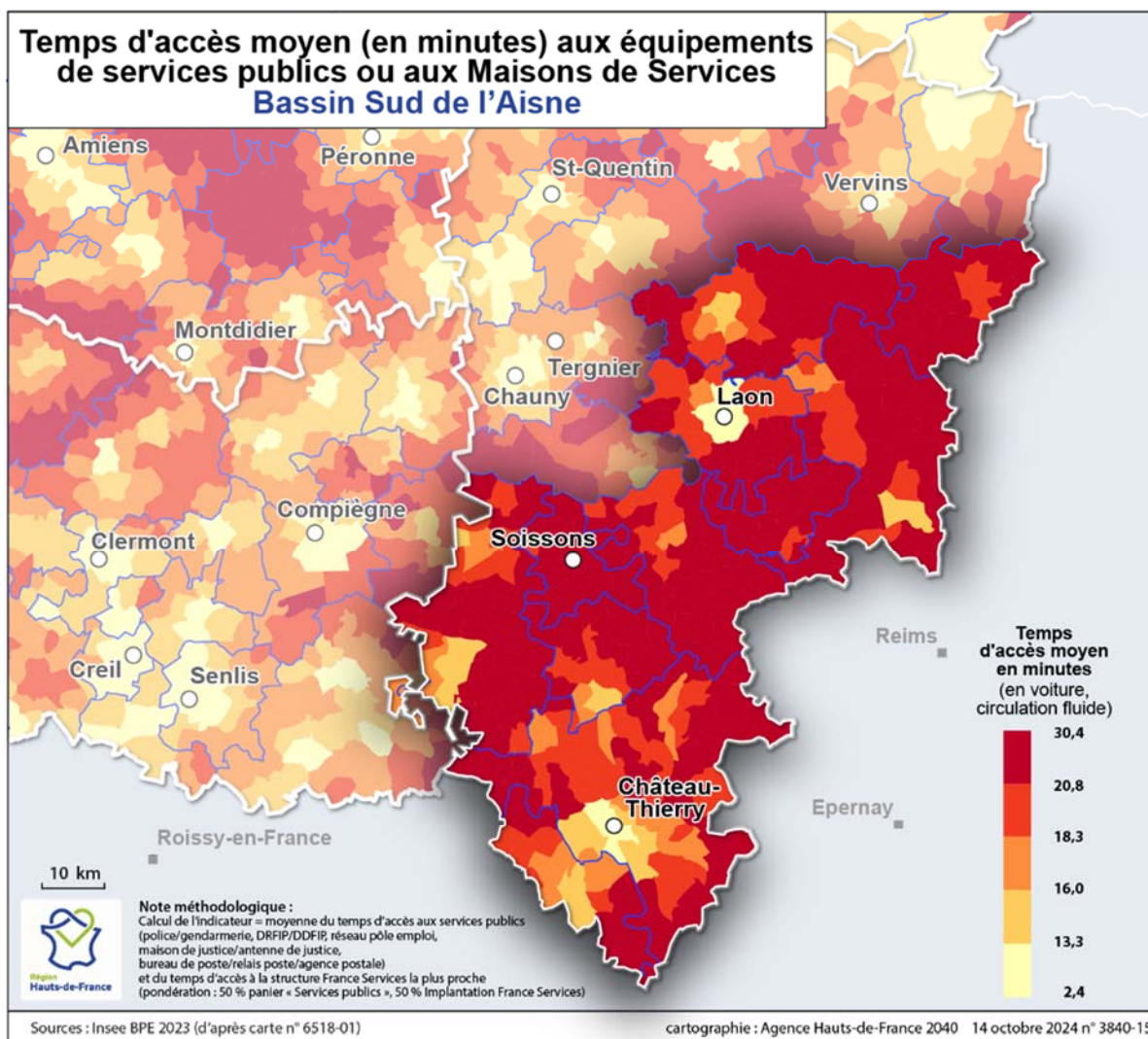


Cette importance des pôles intermédiaires s'observe bien ici, puisque **près de 64% des déplacements quotidiens sont internes aux EPCI**, en particulier dans la CA du Grand Soissons. Les échanges avec l'extérieur du bassin sont aussi relativement importants et témoignent de l'existence de forts liens interrégionaux ou interbassins : ils concernent 19% des flux, dont 31% se font avec la Région Grand Est, en immense majorité vers Reims, 28% avec le Saint-Quentinois, tandis qu'au contraire ceux avec l'Île-de-France sont plutôt faibles (17%). Ces derniers sont quasiment dans leur intégralité des déplacements domicile-travail, puisque l'Île-de-France devient la deuxième destination en ce qui concerne uniquement les actifs. Les « grands mobiles », qui parcourent en moyenne 107 kilomètres au quotidien, représentent 32% des habitants du bassin mais 80% des déplacements au total. Ces derniers sont réalisés à 80% en voiture.

**Ces flux de mobilité de travail coïncident, étroitement, avec le niveau de revenus** plutôt élevé des communes périphériques des pôles urbains intermédiaires et des communes rurales avoisinantes sous influence rémoise ou francilienne par rapport aux autres territoires du bassin.

Hormis les déplacements domicile-travail, l'organisation de certaines offres de mobilité ciblées pour des déplacements de la vie courante traduisent encore une fois **l'existence dans ce bassin d'un fait interrégional entre les aires d'influence extérieures et les communes rurales frontalières**. A titre d'exemple, des services de transport solidaire basés à Château-Thierry se voient dans l'obligation de proposer des déplacements jusqu'à Reims pour répondre aux besoins de leurs bénéficiaires. Le constat est le même pour les déplacements

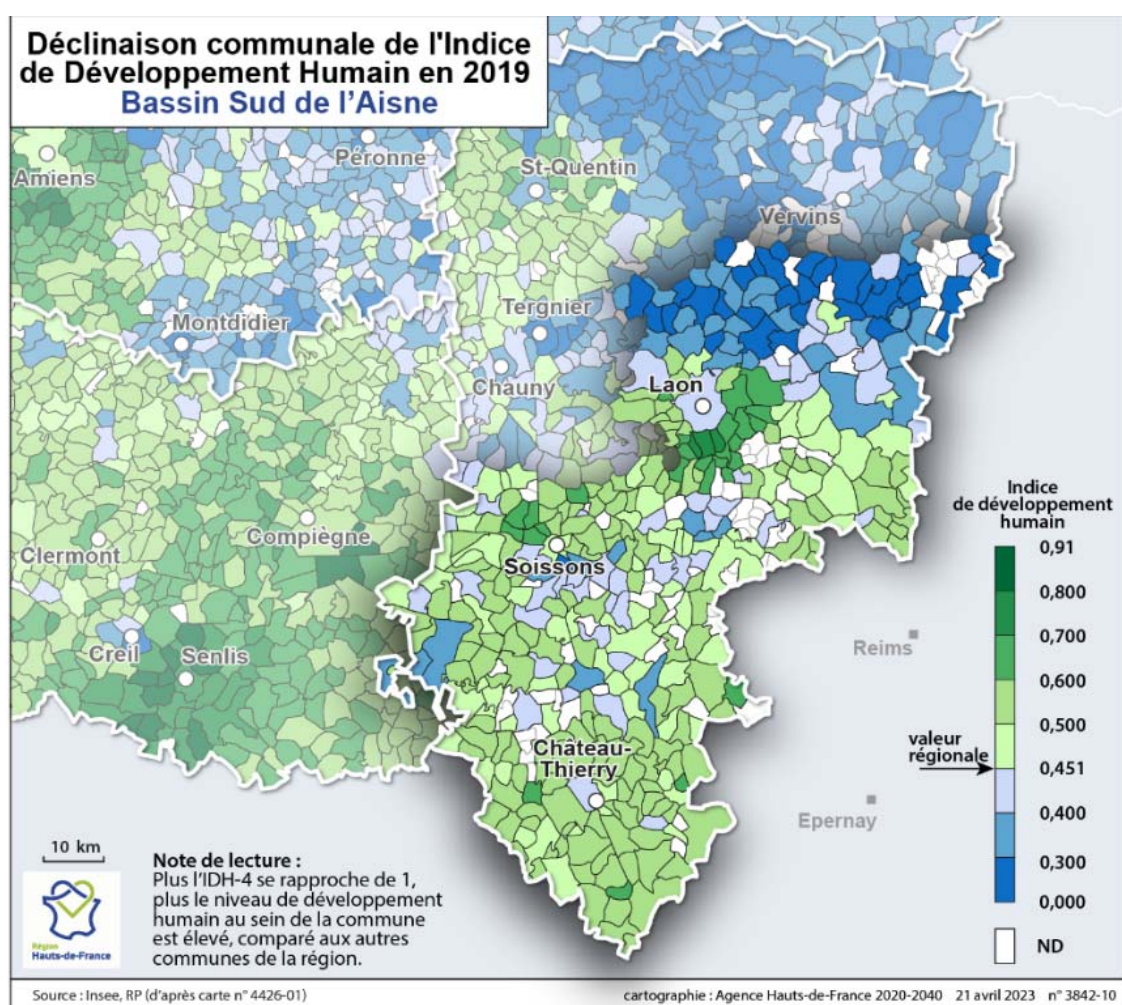
relatifs à la santé et le handicap où la tâche de trouver des médecins généralistes et des spécialistes devient très compliquée. Les habitants se redirigent ainsi de plus en plus vers Soissons, Laon, puis Saint-Quentin, Compiègne, Reims voire Paris.



L'ensemble des intercommunalités du bassin sont touchées par une accessibilité faible à de nombreux équipements nécessaires et déterminants pour la qualité de vie des habitants : ici, les pôles urbains ne jouent plus leur rôle d'agrégateurs des différents services ou administrations. Seuls les EPCI du Sud-Est, du Nord-Est et de l'Ouest du bassin, correspondants aux territoires sous influence d'un pôle urbain intermédiaire ou extérieur au bassin (Ile-de-France, Reims, Saint-Quentin), échappent à ce constat.

## D. Des communes rurales autonomes peu denses et isolées cumulant les vulnérabilités

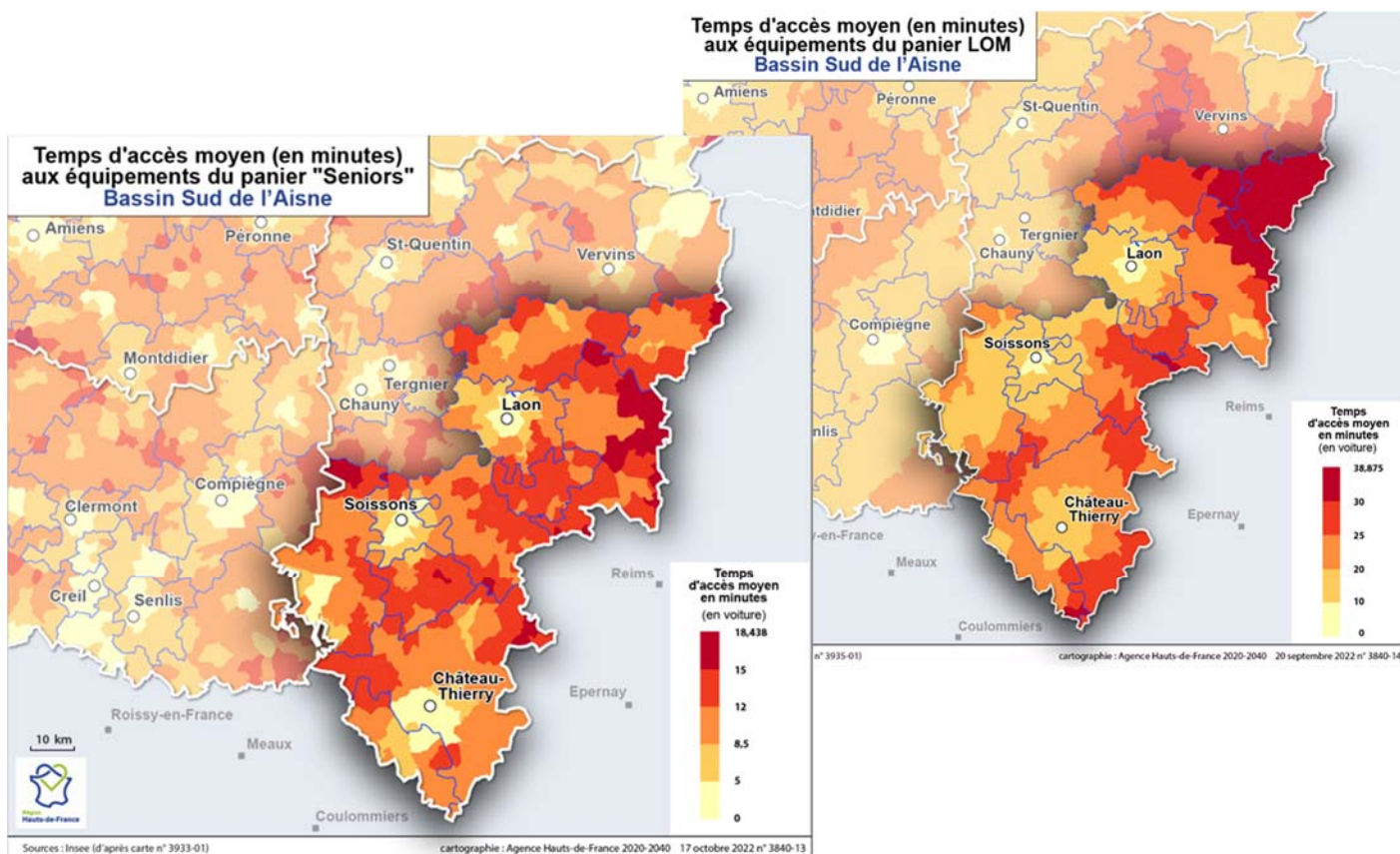
Les communes rurales peu denses sont principalement regroupées au nord-est de Laon et au nord de Château-Thierry. Si moins d'un habitant sur cinq réside dans ces communes rurales peu denses, **ces territoires restent isolés des pôles attractifs**, qu'il s'agisse des pôles urbains intermédiaires ou des grandes aires urbaines extérieures (Laon, Soissons, Château-Thierry, Ile-de-France et métropole de Reims). **Ces communes rurales autonomes cumulent les vulnérabilités en plus de leur isolement géographique.** Cela se traduit par un Indice de Développement Humain (IDH) très faible dont l'analyse illustre le cumul des vulnérabilités sur ces territoires ruraux en croisant ses trois dimensions : santé, éducation et niveau de vie.



A l'échelle du bassin, le revenu médian des ménages est très légèrement supérieur à la moyenne régionale (20 480€ contre 20 360€ en 2019) mais inférieur à la moyenne nationale (21 930€), comme c'est le cas de la plupart des bassins. Il en va de même du taux de pauvreté, inférieur à la moyenne régionale (16% contre 17,6%) mais supérieur à la moyenne nationale (14,5%).

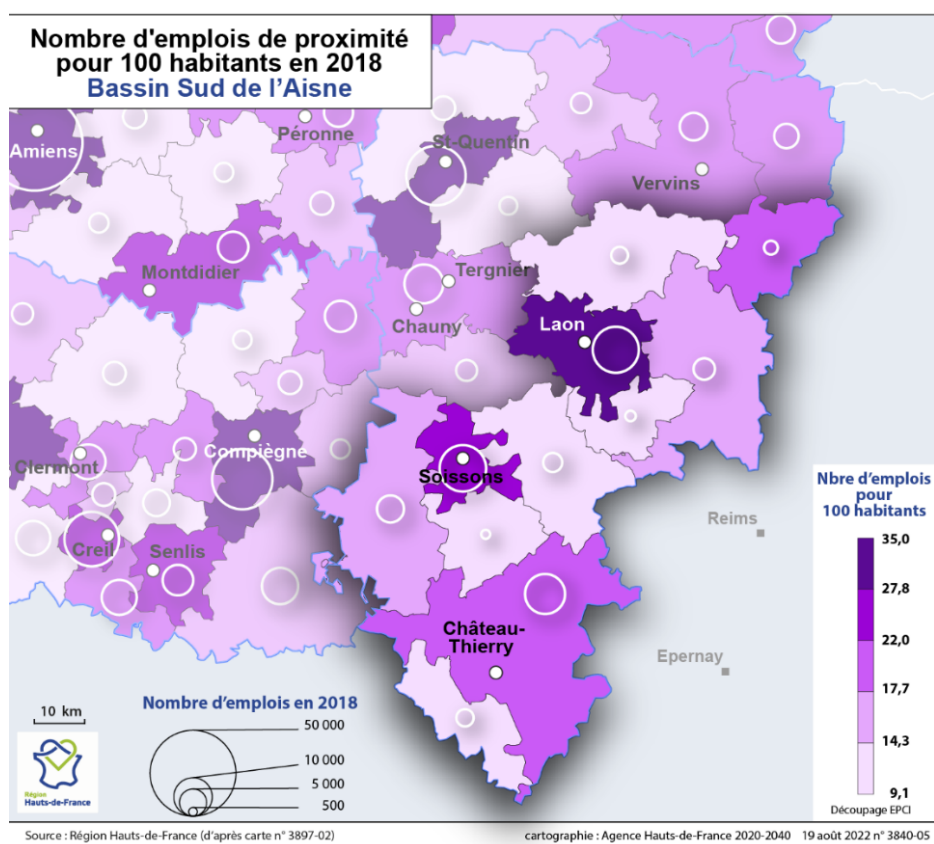
Néanmoins, l'analyse de ces données à l'échelle du bassin fait peu sens tant les écarts et les inégalités peuvent être importants en fonction des territoires. Au Sud du Soissonnais et surtout dans le Nord du bassin se concentrent **des communes rurales aux fragilités socio-économiques et de développement**. Elles se caractérisent par exemple par **une surmortalité à tous âges**. Si les agglomérations urbaines comme la CA du Grand Soissons ou la CA du Pays de Laon connaissent des disparités à l'intérieur même de leur périmètre administratif, la CC des Portes de la Thiérache au nord-est du bassin connaît un taux de pauvreté particulièrement élevé (22,1%, de 8 points supérieur à la moyenne nationale), au même titre que les territoires situés au nord du bassin comprenant la CC du Pays de la Serre et la CC Champagne Picarde.

De manière évidente, ces communes autonomes souffrent d'**un éloignement généralisé et cumulent les difficultés pour accéder aux activités et services**. Elles sont éloignées des pôles de formation et d'emploi, ce qui pénalise **leurs habitants qui sont amenés à parcourir de plus grandes distances**. La dominante rurale de l'Aisne explique en grande partie la dépendance à la voiture de ses habitants, visible à travers l'analyse du taux de motorisation des ménages, qui donne une indication relativement fiable du recours ou non à la voiture en fonction des territoires. Hormis les pôles urbains intermédiaires de Soissons et Laon avec leurs communes périphériques et rurales avoisinantes, le taux de motorisation des ménages des autres EPCI est supérieur à 85%, et de facto supérieur à la moyenne régionale de 81,5%. Cela signifie qu'en dehors des principales agglomérations du bassin qui sont dotées de réseaux de transports urbains, **la dépendance à la voiture individuelle est très forte en l'absence de solutions de mobilité alternatives**.



En matière d'accessibilité des territoires ruraux isolés aux différents services des paniers « LOM » et « Séniors », la corrélation est moins à établir par rapport au niveau de vie ou de développement, mais bien à l'appartenance ou non de la zone observée à une aire d'attraction urbaine. On constate notamment **un accès détérioré aux deux derniers paniers dans les territoires ruraux isolés du nord-est du Laonnais et du sud Soissonnais**. Cet accès s'améliore à mesure que l'on s'éloigne de ces communes rurales autonomes et qu'on se rapproche des agglomérations de Laon, Soissons et Château-Thierry. L'accès aux services est donc fortement détérioré dans les communes rurales isolées du bassin.

## E. Un bassin multipolarisé entre ses pôles de densité intermédiaire et les pôles urbains extérieurs



Les pôles urbains, bien qu'ils structurent le bassin Sud de l'Aisne, jouissent d'un rayonnement à géométrie variable. En tant que préfecture départementale et siège du conseil départemental, de nombreuses activités de proximité se trouvent à Laon avec plus de 34 emplois pour 100 habitants, en particulier des activités de santé et d'action sociale ou relative à l'administration publique. Elle exerce ainsi une forte influence sur ses communes périphériques puisqu'au moins **30% des actifs occupés travaillent dans l'aire d'influence laonnaise**. Soissons polarise aussi son territoire de la même manière.

En revanche, Château-Thierry exerce une influence plus mesurée. Ce constat s'explique par la forte attraction des voisins franciliens et rémois d'une part, et par la proximité du pôle de Villers-Cotterêts au nord-ouest du bassin d'autre part.

## Spécificités territoriales : synthèse

### ATOUPS

**Le dynamisme socioéconomique** des différents pôles intermédiaires du bassin

**Le dynamisme de la métropole rémoise** qui irrigue les communes de la frange est du bassin de mobilité

**Des connexions efficaces** aux pôles régionaux extérieurs (Reims, Île-de-France)

### FAIBLESSES

**Des pôles mal interconnectés** entre eux

**De fortes vulnérabilités socioéconomiques**, notamment en milieu rural

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

### OPPORTUNITES

**La rénovation / modification de la RN2 (Villers-Cotterêts – Hirson)**

L'ouverture du **Centre de la Francophonie à Villers-Cotterêts** et l'amélioration consécutive de la liaison ferrée avec l'Île-de-France

### RISQUES

**Vieillesse de la population**

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

## IV. Une grande variété de publics en difficulté de mobilité

### A. Une multiplicité de publics en situation de vulnérabilité de mobilité

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.

#### a. Méthode d'analyse

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

Elles ne permettent pas d'avoir une estimation précise du volume total de personnes en vulnérabilité de mobilité : d'abord, 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, cette catégorisation ne prend pas en compte les « habitants des zones rurales/peu desservies ».

Toutefois, ces données sont précieuses pour objectiver l'expression des besoins recueillie lors des ateliers, mesurer l'adéquation de l'offre existante à ces besoins, notamment en termes de capacité d'accueil, et de mettre en perspective la demande de mobilité solidaire au regard de la demande de mobilité de droit commun.

## *b. Zoom sur le bassin Sud de l'Aisne*

Le bassin Sud de l'Aisne comporte **267 000 habitants**, ce qui constitue **près de 4% de la population régionale**. Il s'agit de l'un des bassins de mobilité les moins peuplés de la région.

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

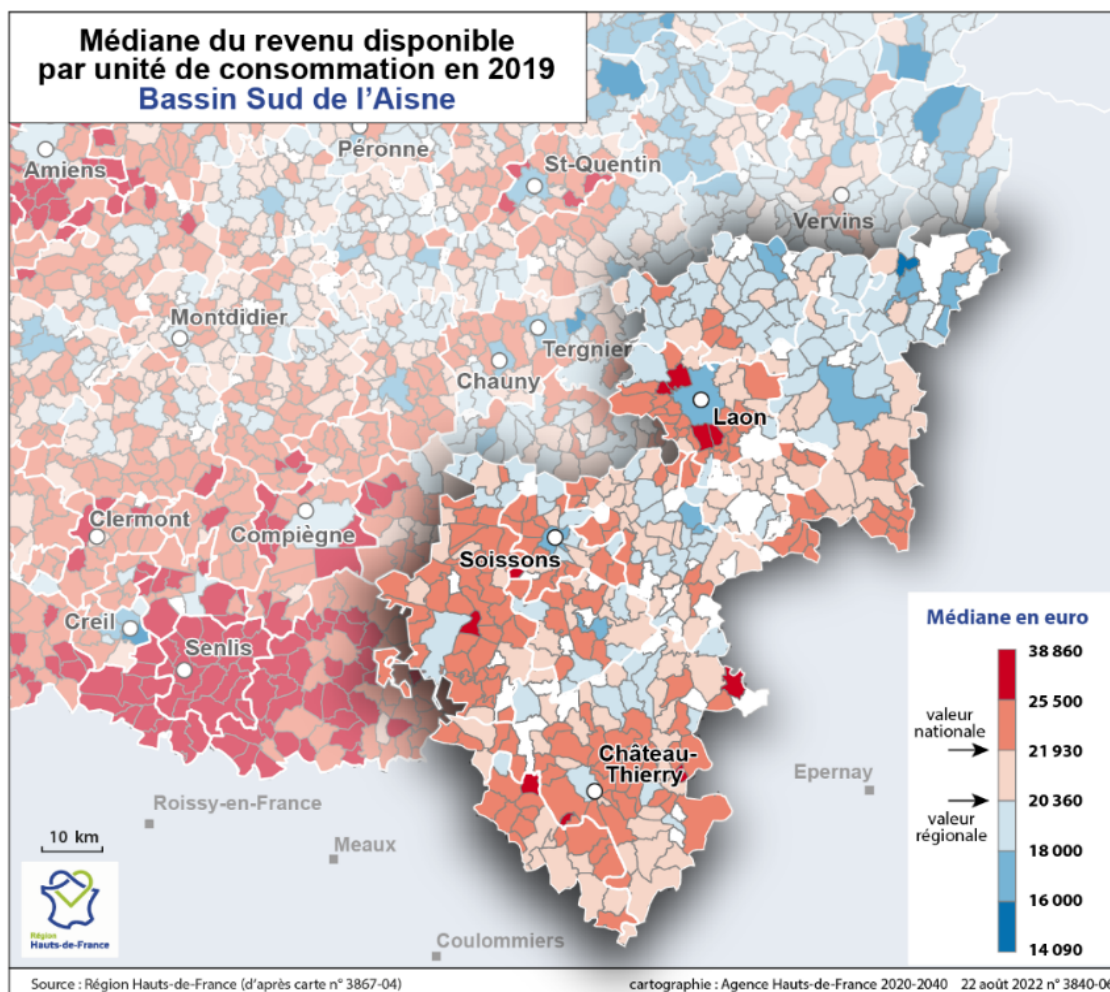
Si l'on zoome sur chaque catégorie de publics :

- Les **allocataires des minima sociaux** (près de 51 000) représentent **près d'un cinquième** de la population totale du bassin
- Les **15-29 ans** (près de 43 000 personnes) représentent **un peu plus de 15%** de la population totale du bassin, dont :
  - Les **élèves du 2<sup>e</sup> degré** (près de 24 000 personnes), soit quasiment **un dixième** de la population totale du bassin
  - Les **NEETS** (près de 10 000), soit **4%** de la population totale du bassin

A noter cependant que les **effectifs du supérieur sont extrêmement faibles et représentent 1% de la population** (près de 1500 personnes).

- Les **élèves du 1<sup>er</sup> degré** (plus de 25 000) représentent **un dixième** de la population totale du bassin
- Les **demandeurs d'emploi** de catégorie A, B, C des zones d'emploi de Château-Thierry, Laon et Soissons représentent près de 30 000 personnes, soit **11%** de la population totale du bassin, ce qui en fait une part particulièrement élevée en comparaison des autres bassins de mobilité de la Région.
- Les **75 ans et plus** représentent près de 25 000 personnes, soit **9%** de la population totale du bassin. Les projections à 2040 prévoient une augmentation de cette population de près de 65%.
- Les **bénéficiaires des AAH** représentent près de 5 000 personnes, soit 2% de la population totale du bassin.
- **La mise en perspective de ces chiffres avec la demande de mobilité « de droit commun » à l'échelle du bassin aboutit à des ordres de grandeur comparables** : les habitants de plus de 11 ans du bassin effectuent près de 182 700 déplacements quotidiens de plus de 10km. 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.

c. *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%<sup>3</sup>, 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 2019<sup>4</sup>. 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.

« Cela fait 20 ans que je travaille dans l'insertion, et cela fait 20 ans que j'entends parler de mobilité, et on n'a toujours pas trouver de solutions ».

Une représentante d'une agence d'intérim

<sup>3</sup> INSEE

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

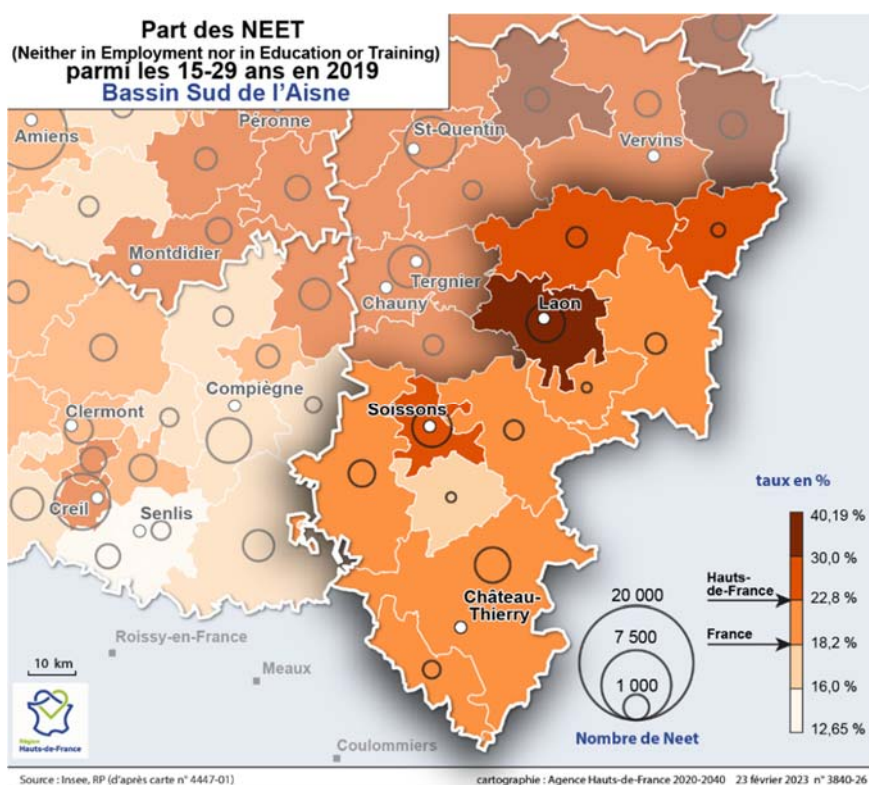
Sur le bassin du Sud de l'Aisne, **la part des demandeurs d'emploi sur les zones d'emploi de Château-Thierry, Laon et Soissons est particulièrement élevée** en comparaison des autres bassins de mobilité des Hauts-de-France puisqu'elle s'élève à 11% de la population totale.

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

« Il y a de réels besoins de lignes de bus sur certaines zones d'emploi (ZAC...) et à certains horaires, car les horaires actuels ne correspondent pas aux horaires des intérimaires. »  
Un opérateur de mobilité solidaire

#### d. Scolaires, étudiants, apprentis : le public de jeunes

La région Hauts-de-France est la région la plus jeune de France, avec 40% de moins de 30 ans. Ce public a l'avantage d'une **capacité d'adaptabilité et d'acquisition de nouvelles compétences précieuses pour l'apprentissage de la mobilité**. Toutefois, les jeunes du bassin Sud de l'Aisne sont confrontés à un **faible niveau de formation** et à un taux relativement important de **déscolarisation**. Qu'ils soient scolaires, étudiants ou apprentis, la difficulté à accéder à une formation ou à un emploi cache des freins psycho-sociaux liés à la mobilité : **une culture de la mobilité particulièrement faible**, renforcée par un accès à la voiture de plus en plus tardif.



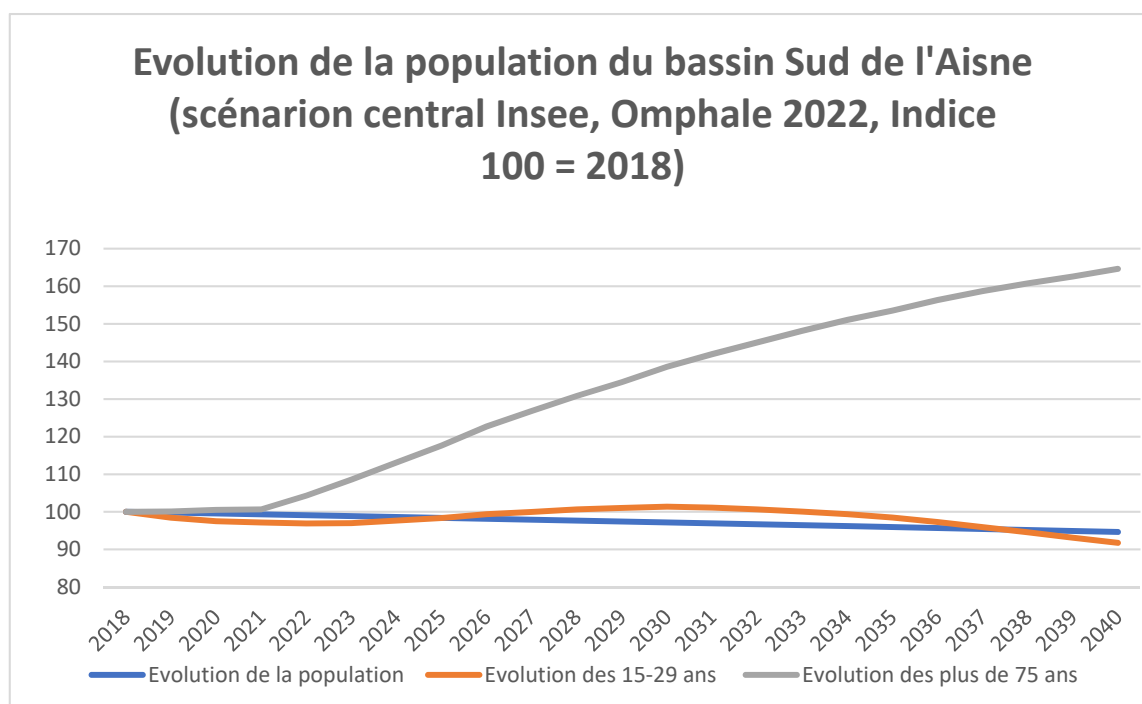
Sur le bassin Sud de l'Aisne, l'éloignement de l'emploi pour les jeunes (15-29 ans) est un véritable enjeu social, avec **près de 25% d'entre eux qui se trouvent être ni en emploi ni en formation**, contre 22,8% pour la moyenne régionale. Sur la CA du Pays de Laon, cette part dépasse même les 30%, et en dehors de la CC du Canton d'Oulchy-le-Château, tous les EPCI ont des chiffres supérieurs à la moyenne nationale en la matière.

« En milieu rural, certains jeunes sont dans des cas extrêmes d'immobilité, l'accès aux grandes villes est très compliqué, et sans véhicule, ils sont complètement dépendants de leurs parents. »

Une représentante d'une mission locale

### e. Personnes en situation de handicap et séniors : l'accessibilité physique et cognitive

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



Le bassin Sud de l'Aisne, à l'instar de l'ensemble de la Région Hauts-de-France, va connaître un fort vieillissement de sa population à l'horizon 2040, avec une augmentation des plus de 75 ans à hauteur de 65%, qui représenteraient alors environ 15% des habitants du bassin au total. **L'accroissement en volume des besoins spécifiques des personnes âgées concomitamment avec la diminution de leur mobilité constitue un enjeu fort pour le bassin.**

Ces personnes, et en particulier les femmes, sont confrontées à la **déprise automobile** et à la **perte d'autonomie**, avec un double sujet d'**isolement social** et de **risque d'abandon des soins**. L'accès et la **maîtrise du numérique** est également un sujet prégnant pour l'autonomie et la mobilité de ce public. L'enjeu, à la croisée des politiques de mobilité, de soin et de l'habitat, est de favoriser le maintien à domicile tout en offrant un accompagnement de proximité.

*« En ce qui concerne la santé, le handicap, il y a une vraie problématique d'accès aux soins. Pour accéder aux spécialistes, c'est très compliqué, il faut aller à Soissons, Reims, Saint-Quentin, Paris... ce qui aggrave les difficultés de mobilité pour des publics fragiles ».*

Un opérateur de mobilité solidaire

De manière générale, les enjeux liés à la mobilité des personnes âgées rejoignent ceux en rapport avec la mobilité des personnes en situation de handicap et à mobilité réduite. De ce point de vue, **le Sud de l'Aisne est très inégalement équipé en ce qui concerne le transport et l'accessibilité à la mobilité pour ce public spécifique**, entre les territoires ruraux, globalement dépourvus, et les territoires urbains, qui n'ont pas tous mis de la même manière leur réseau en accessibilité aux PMR/PSH.

#### *f. D'une appréciation 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'usagers rencontrant des difficultés spécifiques, mais de penser l'offre classique en fonction des difficultés qu'une majorité d'usagers sont susceptibles de rencontrer.

## B. 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**. 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, et 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, et 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, deux roues motorisées) ou de l'accès à un transport collectif (train, car et bus, covoiturage, transport solidaire), de nombreux freins empêchent la mobilité des personnes vulnérables et plus largement de l'ensemble des usagers. Dans cette optique, **l'articulation des COM et des PAMS est essentielle, afin de garantir l'universalité d'accès aux offres de mobilité**.

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

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

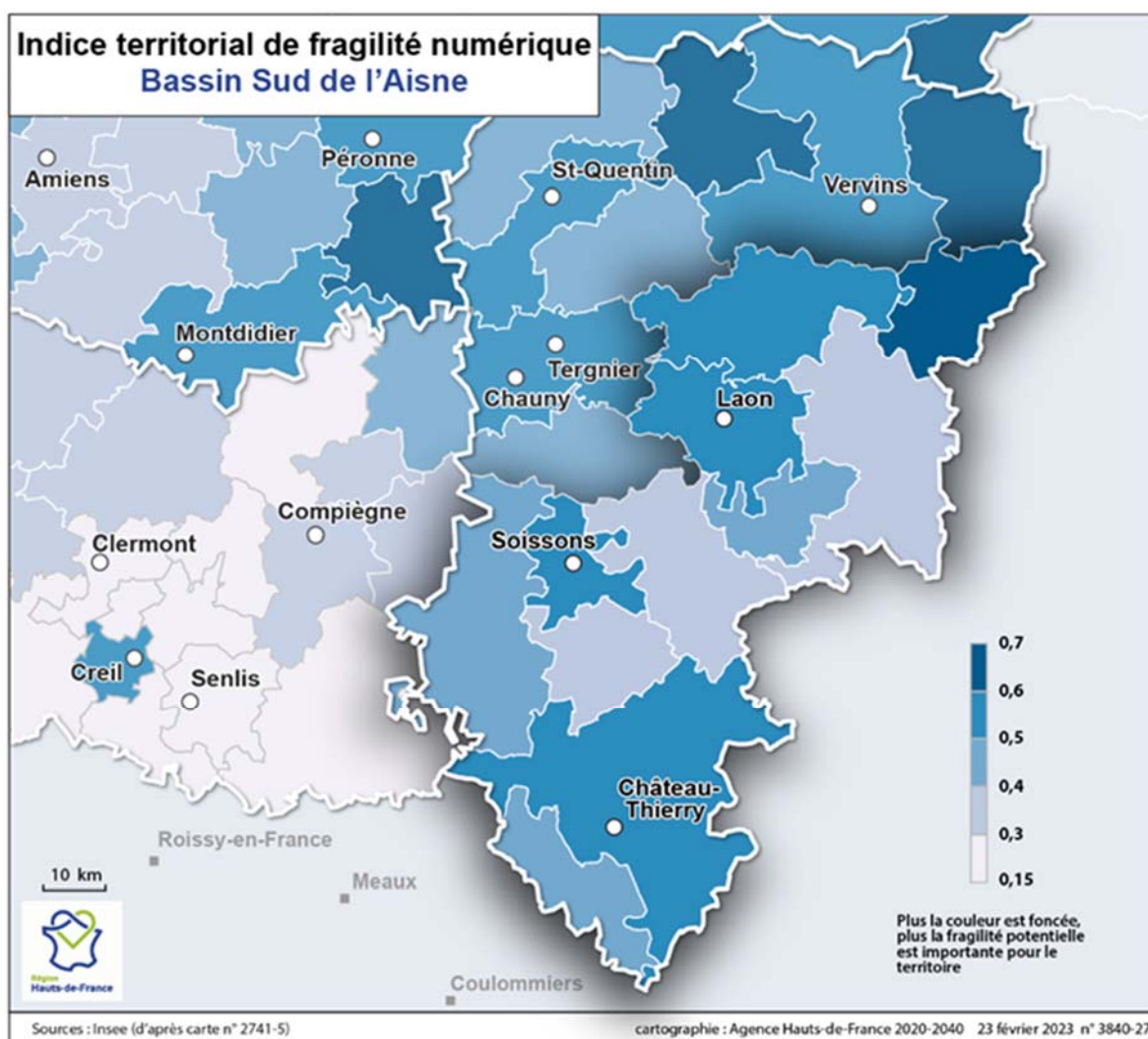
Cela renvoie d'abord à la notion de **projection dans l'espace**. 43% des demandeurs d'emploi estiment ne pas être prêts à faire de concessions géographiques pour trouver un emploi. Pour les jeunes, le choix des formations est généralement restreint par la proximité géographique : un des leviers est la prise en charge financière de l'hébergement dans l'internat de la structure de formation, mais cela se heurte également à un frein psychologique.

« Il y a un vrai problème avec les jeunes qui ne sont pas habitués à prendre les transports en commun ou le train. Dès qu'ils se retrouvent dans une grande ville (Laon, Reims), ils sont paniqués. Il faut les rendre indépendants sur la manière de se déplacer ! »

Une représentante d'un EPCI rural

Les territoires qui présentent **une sédentarité plus marquée** sont généralement ceux qui cumulent des vulnérabilités : éloignement des lieux d'emplois et/ou inadéquation entre qualification des emplois et qualification des actifs, niveaux de formation faibles, territoires dont l'emploi recule... On retrouve dans ce cas de figure les territoires ruraux du bassin mais également les Quartiers Prioritaires de la Politique de la Ville des principaux pôles urbains du bassin (Laon et Soissons notamment). La mobilité des personnes vulnérables pose par ailleurs la question des **compétences** et de **rapport psychologique à l'échec**. Ce frein est particulièrement prégnant pour les jeunes qui rencontrent des difficultés à passer le code et le permis ; mais il concerne également les personnes âgées confrontées à la **déprise automobile**.

Le sujet de l'**illectronisme**, avec la grande diversité de situation qu'il recouvre (non-possession, non-maîtrise, mauvais état des outils numériques) est particulièrement fort pour les personnes vulnérables. Il concerne le recours aux outils d'aide à la mobilité (calculateur d'itinéraire, géolocalisation, réservation de trajets) mais également les procédures administratives périphériques (accès aux aides, abonnements). En particulier, les séniors, 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 Sud de l'Aisne apparaît particulièrement exposé à ces enjeux d'illectronisme et d'usages du numérique. **C'est en particulier le cas du Nord du bassin, le plus fragile déjà socio-économiquement, avec en tête la CC des Portes de la Thiérache**, mais également **des EPCI plus urbains** tels que la CA du Pays de Laon, la CA du Grand Soissons ou encore la Région de Château-Thierry. Cela s'explique par **une surreprésentation dans ces territoires de publics exposés aux exigences du numérique**, pour les démarches dématérialisées à réaliser par exemple, à destination des NEETS, des demandeurs d'emploi, des bénéficiaires des minimas sociaux, etc. Pour ce qui est de la Thiérache, on peut également noter une corrélation avec la forte part de plus de 75 ans sur ce territoire.

L'illettrisme s'ajoute à ces freins psychosociaux. Il est particulièrement important dans l'Aisne où 13% de la population axonaise est en situation d'illettrisme contre 11% pour les Hauts-de-France et 7% au niveau national. Les jeunes de moins de 16 ans en difficulté de lecture sont particulièrement nombreux, puisqu'ils représentent environ 17% de la population dans l'Aisne contre 11,5% en France en 2019<sup>5</sup>.

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

---

<sup>5</sup> Données extraites du Plan départemental de lutte contre l'illettrisme et l'illectronisme dans l'Aisne, Mars 2021

## Une grande variété de publics : synthèse

### ATOUPS

**Un public jeune** en capacité d'adapter leurs pratiques de mobilité et d'acquérir de nouvelles compétences mobilité

### FAIBLESSES

De nombreuses filières professionnelles **induisant une mobilité contrainte** (horaires décalés dans l'industrie, aides à domicile)

**Un faible niveau de formation** chez les jeunes

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

Une **faible culture de la mobilité**, en particulier dans les territoires les plus isolés

### OPPORTUNITES

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

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

**Appréhension large** et ouverte des **publics cibles** de la mobilité solidaire

### RISQUES

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

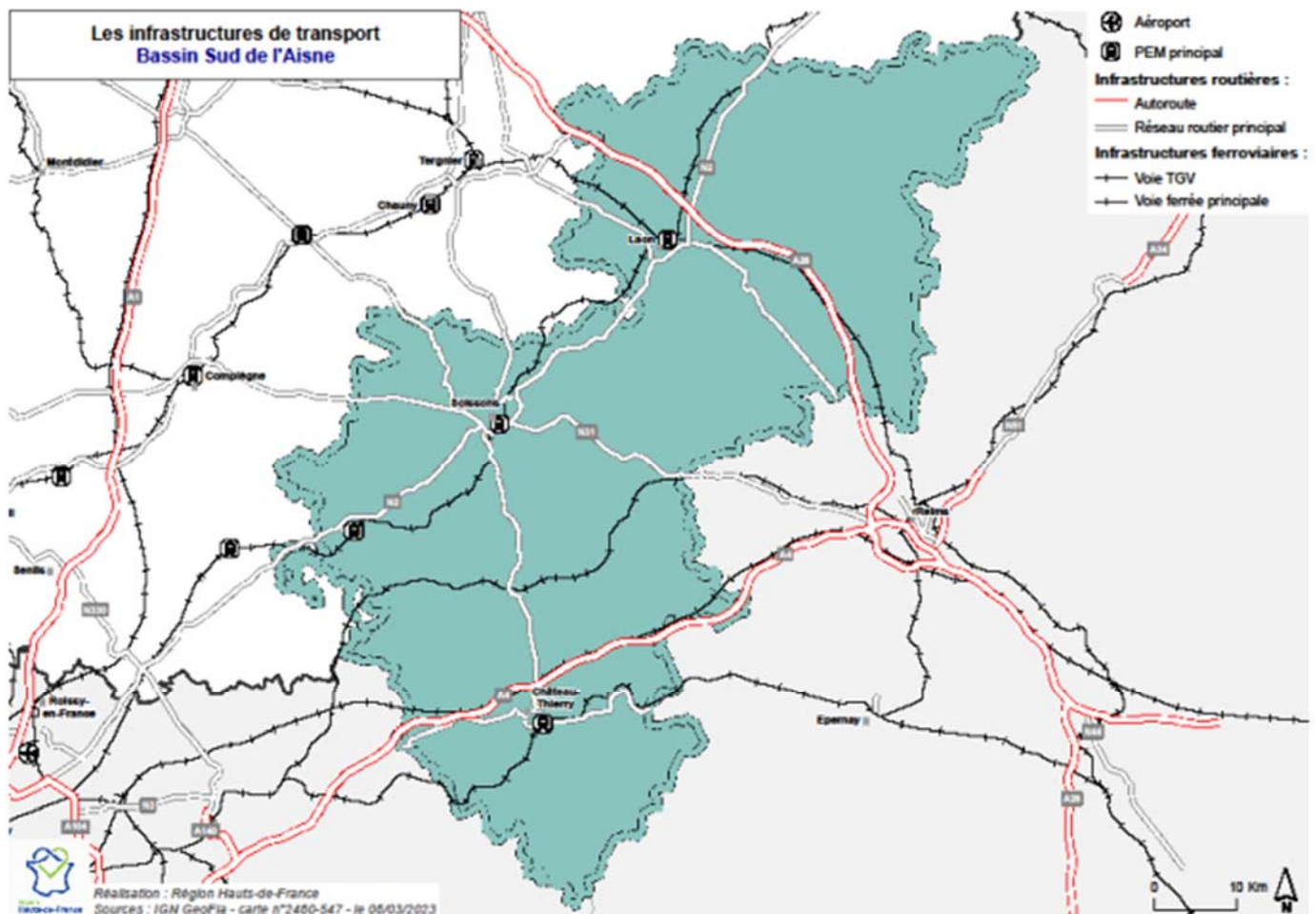
Pour les PMR / PSH et seniors : une difficulté à prendre en compte des **handicaps invisibles**

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

### A. L'offre de droit commun sur le bassin de mobilité Sud de l'Aisne

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. Infrastructures de transport qui maillent le territoire



Le bassin de mobilité Sud de l'Aisne possède des infrastructures et en conséquence une offre de transports de droit commun assez inégales, avec un maillage moins dense que la moyenne régionale. Il pâtit notamment de l'alimentation et du rayonnement à l'Est de la Métropole de Reims et au Sud-Ouest de l'Île-de-France, avec **des axes qui se concentrent presque uniquement sur les relations Est-Ouest.**

Ainsi, si la desserte ferroviaire vers Reims et Paris est très bonne depuis Laon, Soissons ou Château-Thierry, **l'offre intra-bassin, notamment Nord-Sud, est quasiment inexistante**, avec par exemple l'isolement au sud de Château-Thierry. En dehors de Laon, reliée à Amiens par Tergnier, **tous les pôles urbains du Sud de l'Aisne sont coupés du reste de la Région Hauts-de-France par le train**. Les autoroutes A4 et A26, qui alimentent aussi le bassin, suivent peu ou prou la même logique.

Néanmoins, ces infrastructures, qui répondent en réalité plus à des logiques de dessertes nationales et régionales que locales, sont complétées par **l'offre d'autocars interurbains de la Régie des Transports de l'Aisne (RTA)**, organisée principalement en étoile autour de Laon et des agglomérations du bassin (desserte périurbaine). Ainsi, le nord-est du bassin (CC de la Champagne Picarde, CC des Portes de la Thiérache) de même que certains axes déjà délaissés par le ferroviaire (Soissons – Château-Thierry) sont moins bien dotés.

Enfin, il est à noter que le territoire doit supporter une infrastructure majeure non opérante pour lui, à savoir la LGV Est.

### *b. Offre de transports collectifs sur les pôles urbains*

**4 AOM historiques organisent, sur leur territoire, un service de transports publics urbains** : la CA du Pays de Laon (réseau TUL), la CA du Grand Soissons, au travers du SITUS, la CC de Retz-en-Valois, autour de la ville de Villers-Cotterêts (Villéo-Retzeo, avec une ligne interurbaine Villers-Cotterêts – La Ferté-Milon en complément), et la CA de la Région de Château-Thierry (réseau Fablio).

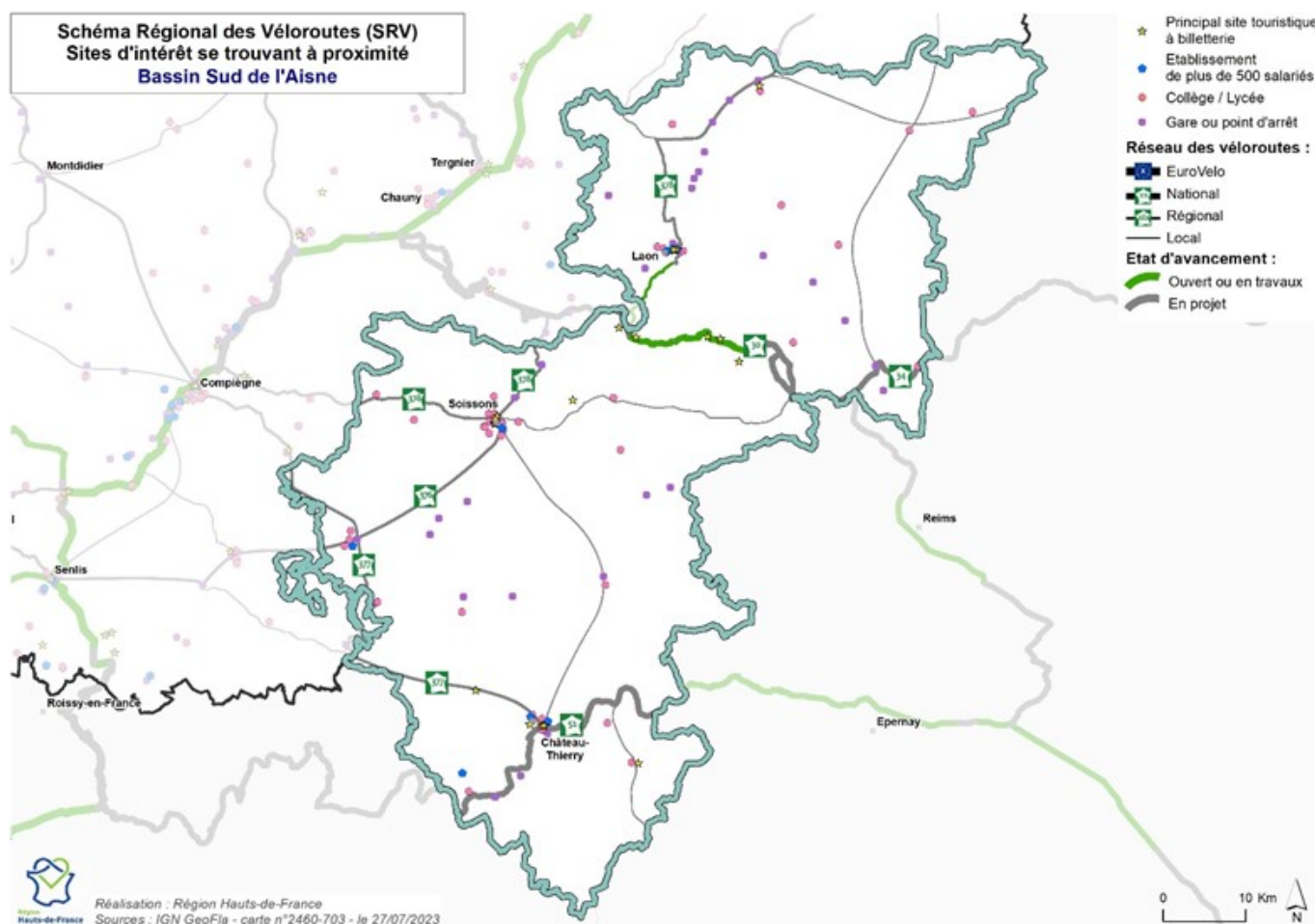
L'ensemble de **ces réseaux réguliers sont complétés par des réseaux de transports à la demande (TAD)**, gérés par les mêmes opérateurs, qui permettent de desservir l'ensemble des communes de leur périmètre territorial, avec en outre une convention entre le SITUS et la CC de Retz-en-Valois qui a mené à une mutualisation de leur offre de TAD sur la partie Nord-Est de la seconde. Par ailleurs, deux communes de la CC du Canton d'Oulchy-le-Château font partie du ressort du SITUS et sont desservies par des services réguliers de bus.

En revanche, **les autres EPCI du bassin, plus ruraux, souffrent d'un déficit d'offre de transports collectifs** réguliers et de TAD, restant dépendants du maillage de la RTA.

*« Dans le rural, en dehors des transports scolaires, il n'y a pas de bus, aucune mobilité en dehors de la voiture. »*

Une responsable d'un organisme d'insertion

c. Une offre cyclable relativement faible sur le territoire



Le bassin Sud de l'Aisne est sillonné par trois véloroutes nationales (la V30, la V34 et la V52), seulement partiellement réalisées, ainsi que par plusieurs véloroutes régionales et locales, qui n'en sont aujourd'hui qu'au stade de projet. Ainsi, **le taux d'aménagement des itinéraires vélo est très faible sur le territoire**, empêchant l'accès par cette mobilité douce à de nombreux sites générateurs de déplacements.

Par ailleurs, au niveau des EPCI, **six d'entre elles ont déjà réalisé un schéma directeur de développement cyclable** : il s'agit de la **CA du Pays de Laon**, de la **CC de Retz-en-Valois**, de la **CC du Canton d'Oulchy-le-Château**, de la **CC de la Champagne-Picarde**, du territoire couvert par le **SITUS**, et de la **CC des Portes de la Thiérache**. Pour ce dernière EPCI, c'est le PETR du Pays de Thiérache, compétent en matière de mobilité, qui a piloté l'élaboration du document. Pour le territoire du SITUS, c'est le PETR du Soissonnais qui a élaboré le schéma.

La **CA de la Région de Château-Thierry** est en cours d'élaboration d'un schéma de ce type.

## 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 (TUS) ou de transports adaptés ;
- Les **services de location** permettant l'accès temporaire à un moyen de locomotion (voiture, autopartage, 2 roues, vélos, etc.) ;
- Les **services d'achat** permettant l'accès à un moyen de locomotion de façon pérenne (garages solidaires, leasing, etc.) ;
- Les **services de réparation** pour pérenniser le moyen de locomotion (réparation solidaire, ateliers participatifs, etc.).

Avec le **diagnostic mobilité**, ces dispositifs correspondent aux **7 « familles » de services de mobilité solidaire**. Les services recensés sur le bassin Sud de l'Aisne 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 Sud de l'Aisne

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

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

Cette offre a été représentée de façon schématique, ci-après. Cette représentation vise à rendre compte de la présence des différentes « familles » de dispositifs de mobilité solidaire sur les EPCI du bassin. Les services d'achat et de réparation ont été regroupés dans une même « famille » de dispositif puisqu'ils permettent tous les deux l'accès pérenne à un mode de locomotion.

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

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

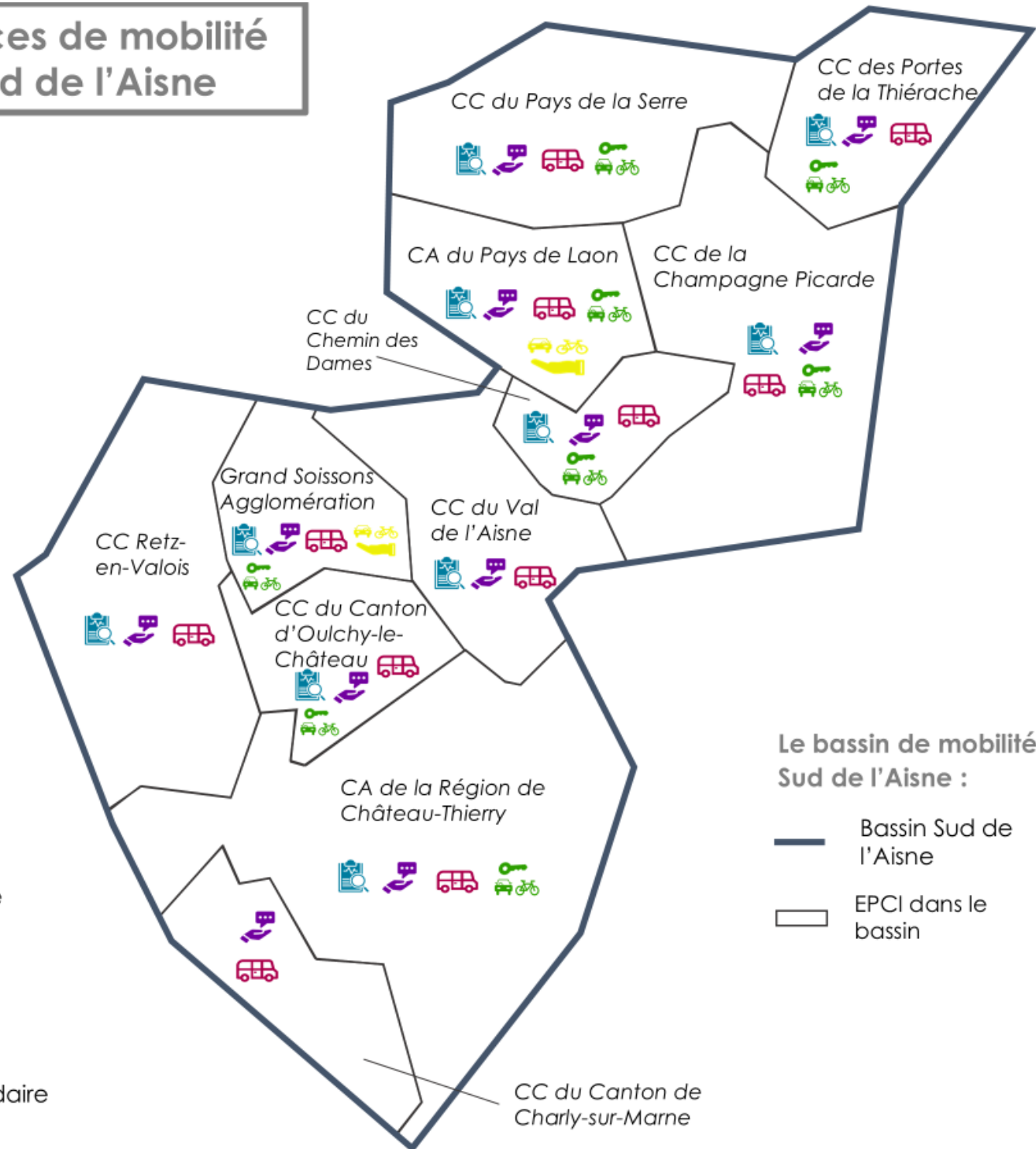
Une analyse par familles de services permet d'affiner cette vision d'ensemble. Sa première sous-partie est dédiée aux plateformes de mobilité qui jouent un rôle central dans le parcours de mobilité et dans l'articulation de l'offre de mobilité solidaire sur un territoire, comme indiqué dans le zoom ci-dessous.

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

Les plateformes de mobilité facilitent l'accès des plus fragiles à une mobilité autonome grâce à une approche basée sur l'accompagnement personnalisé. Elles assurent trois missions complémentaires :

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



# Recensement des services de mobilité solidaire sur le bassin Sud de l'Aisne



## Services de mobilité solidaire présents sur l'EPCI :

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

## Le bassin de mobilité Sud de l'Aisne :

-  Bassin Sud de l'Aisne
-  EPCI dans le bassin

Annexe à la délibération n° 2025.01180

**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



Séniors



Bénéficiaires des minima-sociaux



Tout public

<b>EPCI</b> <b>Service de mobilité solidaire</b>	CC Retz-en-Valois	CA de la Région de Château-Thierry	CC du Canton de Charly-sur-Marne	CC du Canton d'Oulchy-le-Château	Grand Soissonnais Agglomération	CC du Val de l'Aisne	CC du Chemin des Dames	CC de la Champagne Picarde	CA du Pays de Laon	CC du Pays de la Serre	CC des Portes de la Thiérache
Diagnostic mobilité											
Accompagnement mobilité											
Transport solidaire	  	 	  	  	 	 		  	 	 	 
Location solidaire	 	 	 								
Achat et/ou réparation solidaire											

Annexe à la délibération n° 2025.01180

## D. Une couverture partielle et inégale par des plateformes de mobilité

Le bassin Sud de l'Aisne est couvert par trois plateformes de mobilité, mais il existe une assez forte disparité entre la partie Nord et la partie Sud du bassin. Les intercommunalités encadrant Laon (CC du Chemin des Dames, CA du Pays de Laon, CC de la Champagne Picarde, CC du Pays de la Serre, CC des Portes de la Thiérache) sont effectivement couvertes par la plus grosse plateforme du territoire, la **Maison de l'Emploi et de la Formation (MEF) du Grand Laonnois et du Pays du Chaunois**. Celle-ci s'adresse néanmoins à un public relativement restreint, à savoir les demandeurs d'emploi et les personnes en situation d'insertion.

Dans le Sud du bassin, bien qu'on compte deux plateformes y intervenant, leur périmètre géographique est moins étendu que celui de la MEF du Laonnois. Il s'agit de la **Mission locale de Château-Thierry**, qui s'adresse aux jeunes de la CA de la Région de Château-Thierry et à ceux de la CC du Canton de Charly-sur-Marne ; et de **l'association Aisne Collecte**, destinée aux demandeurs d'emploi et aux personnes en insertion du périmètre du Grand Soissons.

Ces plateformes locales sont extrêmement importantes tant elles prouvent que l'enclenchement d'une dynamique est envisageable à l'échelle du territoire. Néanmoins, certaines intercommunalités (CC du Canton d'Oulchy-le-Château, CC du Val de l'Aisne) en sont totalement dépourvues, et surtout, **de très nombreux publics ne peuvent pas y accéder à l'heure actuelle** (séniors, personnes en situation de handicap, bénéficiaires du RSA...).

*« On a la chance d'avoir des plateformes sur nos trois pôles urbains. Ce sont des outils pertinents, mais il faut d'abord pouvoir y accéder, ce qui représente parfois 20 kilomètres depuis une zone rurale. C'est dommage que les premières heures d'accompagnement ne puissent pas se faire à domicile. »*

Une actrice de l'insertion

## E. Le diagnostic mobilité : une prestation assurée par les plateformes de mobilité

Le diagnostic est une étape cruciale en ce qui a trait à la mobilité solidaire, première étape de la démarche personnalisée qui permettra au bénéficiaire d'acquérir son autonomie de mobilité en lui permettant d'identifier les structures qui peuvent l'accompagner, les aides financières qu'il peut mobiliser et les différents services, solidaires ou de droit commun, auxquels il peut accéder. Sur le bassin Sud de l'Aisne, c'est surtout la **prestation « bilan accompagnement mobilité individuelle » (MBI)** proposée par France Travail à destination des demandeurs d'emploi qui permet à l'ensemble du territoire d'être couvert par ce type d'offre.

En dehors de cette dernière, **les diagnostics mobilité sont assurés directement par les plateformes** mentionnées auparavant, à savoir la MEF du Grand Laonnois au sein des

intercommunalités du Nord du bassin ; la Mission locale de Château-Thierry et enfin Aisne Collecte.

Le constat concernant l'offre de diagnostic rejoint celui des plateformes, à savoir que celle-ci laisse apparaître **des zones blanches** géographiques (CC du Val de l'Aisne, CC du Canton d'Oulchy-le-Château, CC du Canton de Charly-sur-Marne) et en termes de public-cibles (séniors, jeunes dans le Nord du bassin, personnes en situation de handicap...). Les témoignages recueillis lors des mini-ateliers et de la journée atelier corroborent cet état de fait et ont permis de faire émerger une demande forte de généralisation du diagnostic mobilité à tous les publics cibles de la mobilité solidaire et sur tous les territoires.

## F. L'accompagnement mobilité : une offre légèrement plus fournie

De manière générale, les offres de diagnostic et d'accompagnement mobilité ont tendance à se superposer, étant donné que les structures proposant du diagnostic suivent dans la quasi-totalité des cas leurs bénéficiaires avec des dispositifs d'accompagnement à la mobilité, leur permettant ainsi une certaine continuité dans leur parcours. En l'occurrence, sur le bassin Sud de l'Aisne, ce constat se vérifie, puisque **toutes les plateformes recensées plus haut complètent leur offre de mobilité solidaire par de l'accompagnement** après avoir établi un diagnostic.

Typiquement, cela concerne le bilan accompagnement mobilité individuelle (MBI) de France Travail, puisqu'après le diagnostic, **un accompagnement de trois mois, rythmé par quatre entretiens, est proposé** 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)

## ZOOM : Des offres de mobilité solidaire à l'échelle nationale

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

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

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

Cette offre « de premier niveau » est donc complétée par celle des plateformes de mobilité du bassin. Néanmoins, il s'avère que ces dernières vont avoir tendance à cibler le même type de public que France Travail, à savoir les demandeurs d'emploi, ce qui a dans le même temps le bénéfice de **pallier les potentielles limites capacitaires de certaines structures**, permettant d'accueillir un volume plus important de bénéficiaires, mais aussi le risque de **laisser de côté d'autres catégories de personnes vulnérables en difficulté de mobilité**. C'est notamment le cas de la MEF du Grand Laonnois, qui s'adresse à toutes les intercommunalités du Nord du bassin ou encore du CCAS de Laon à l'échelle communale, ou encore de l'association Aisne Collecte, présente sur le Grand Soissons ainsi que sur la CC du Canton d'Oulchy-le-Château. Cela a le mérite de démontrer que, sur ces territoires, **la question des liens entre mobilité et emploi est réellement identifiée et traitée** dans la mesure du possible.

Sur la CA de la Région de Château-Thierry, les jeunes en insertion sont pris en compte grâce à la mission locale de Château-Thierry qui propose de les accompagner dans leurs problématiques de mobilité. L'association PATS ! Mobilités propose également de l'accompagnement au permis, sur ce territoire et à destination des habitants du voisin, la CC de Charly-sur-Marne. Enfin, il est à noter que **cet accompagnement peut prendre des formes diverses et variées**, en ce qui concerne par exemple l'accompagnement au permis de conduire, une offre est notamment dispensée par l'auto-école solidaire Action à Soissons à destination des travailleurs précaires et demandeurs d'emploi mais aussi des allocataires des minima-sociaux. Les manques en termes de maillage géographique et de publics sont ici les mêmes qu'évoqués précédemment.

## G. Le transport solidaire : une offre hétérogène relativement limitée

### a. Couverture des publics

Les services de transport solidaire présents sur le bassin Sud de l'Aisne couvrent, officiellement l'entièreté du territoire, mais ils s'avèrent dans les faits très peu nombreux en comparaison avec le reste de la Région Hauts-de-France.

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**. Ils peuvent à la fois être ouverts assez largement, à l'instar des services de transport en commun classiques, permettant à des personnes vivant dans des territoires ruraux peu desservis d'accéder à une offre alternative à la voiture, mais aussi être destinés à une catégorie très spécifique de public, par exemple les personnes à mobilité réduite.

C'est notamment **le cas du service opéré par l'association Aid'Aisne**, mandatée par le Conseil départemental, qui s'étend à l'ensemble du département de l'Aisne, permettant à toutes les intercommunalités du bassin d'offrir du transport solidaire. Celui-ci est donc réservé **aux personnes en situation de handicap et aux PMR, mais également aux seniors** qui ne pourraient plus se déplacer ou conduire par exemple. L'association possède un parc de 22 véhicules, répartis entre Saint-Quentin (bassin Saint-Quentinois) et Soissons, dont 1 adapté au transport de fauteuils roulants, et engage des conducteurs formés et qualifiés dans l'accompagnement des personnes fragiles. En proposant aussi des services à domicile, il est possible de considérer que Aid'Aisne s'inscrit également dans une démarche de « mobilité inversée » (voir Zoom ci-dessous). Dans la CA de la Région de Château-Thierry et la CC Canton de Charly-sur-Marne, PATS ! Mobilité propose également **aux bénéficiaires du RSA de financer leur permis de conduire**.

## ZOOM : La mobilité « inversée »

La mobilité « inversée » consiste à  **rapprocher les biens et services des publics**  en le « faisant venir » jusqu'au domicile ou à proximité, dans une démarche dite « d'aller vers ».

De nombreux services proposent cette mobilité inversée dans la Région Hauts-de-France. Proche du bassin Sud de l'Aisne,  **c'est le cas des bus France Service**  qui sillonnent la Communauté de Communes Thiérache Sambre-et-Oise pour orienter et accompagner les habitants dans leurs démarches administratives du quotidien, une démarche qui devrait bientôt être déployée à l'échelle régionale, existant aussi dans le Département du Nord et en cours de mise en place dans le Département du Pas-de-Calais.

Dans le Département voisin de la Somme, il est également possible de citer le bus itinérant multiservices « La Boussole » qui s'arrête alternativement dans toutes les communes de la CC Somme Sud-Ouest, proposant à une échelle plus locale aussi bien  **de l'accompagnement dans les démarches administratives que des animations parentales ou encore de la télé-médecine** .

Cette offre itinérante complète les différents dispositifs de mobilité solidaire existants et permet de lever certains freins en inversant la logique du déplacement. De tels dispositifs pourraient s'avérer pertinents et auraient parfaitement leur place dans l'univers de la mobilité solidaire au sein du bassin Sud de l'Aisne, avec l'occasion de  **s'inspirer des expériences et de l'existant**  dans des territoires à la fois géographiquement proches et relativement similaires typologiquement.

*« Nous avons mis en place une maison France Service mobile : elle rencontre un franc succès auprès des personnes âgées et de nombreux publics précaires ! »*

Un représentant d'un EPCI rural

En complément de ce service opéré au niveau départemental, d'autres offres de transport solidaire viennent mailler certains EPCI à une échelle plus locale.  **C'est le cas de l'association « PATS ! Mobilité »**  (Projets et Actions pour des Territoires Solidaires) qui propose du transport d'utilité sociale sur la CA de la Région de Château-Thierry et sur la CC du Canton de Charly-sur-Marne à destination du même type de public qu'Aid'Aisne, seniors de plus de 60 ans et PMR/PSH. Les conducteurs peuvent transporter les bénéficiaires sur un large périmètre, jusqu'à Reims.

Enfin, il ne faut pas oublier les offres de transport des opérateurs plus classiques qui vont permettre de toucher des communes en périphérie des pôles urbains qu'ils desservent. Celles-ci se regroupent, comme évoquées précédemment, sous la dénomination TAD (transport à la demande), **et vont s'adresser à tous les habitants des territoires peu voire pas desservis, tout en étant accessibles aux PMR.** Sont à faire ressortir ici les lignes mises en place par le SITUS, desservant les communes périurbaines et rurales autour de Soissons ainsi que deux villages de la CC du Canton d'Oulchy-le-Château (Chaudun et Rozières-sur-Crise) ; celles développées sur la Communauté d'Agglomération du Pays de Laon, un EPCI très rural au-delà de la ville de Laon ; et le TAD Fablio de la CA de la Région de Château-Thierry. Par ailleurs, **certains matériels roulants de ces TAD sont accessibles aux personnes à mobilité réduite.**

### *b. Un enjeu de visibilité et de lisibilité*

Même lorsqu'une offre de transport solidaire est présente sur un territoire donné, celle-ci est souvent **difficile à identifier** pour les publics qu'elle concerne, avec des intervenants pouvant varier ou encore une information parfois peu claire ou peu valorisée, et donc mal reçue par les principaux intéressés, entre autres.

Cette illisibilité peut être liée à **un chevauchement d'acteurs et de dispositifs.** Ce chevauchement nécessaire dans une certaine mesure, permettant de toucher un public plus nombreux pour des structures aux capacités et aux financements parfois modestes, mais il nécessite une clarification à destination des prescripteurs comme des bénéficiaires.

Néanmoins, de manière plus générale, c'est surtout un manque de visibilité qui empêche de nombreux publics dans leur accès à l'offre présente sur le bassin, avec des **informations peu accessibles en ligne, de manière partielle ou inexistante**, 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.**

*« Beaucoup de mes collègues ne savent pas ce qui existe déjà, pour les familles vulnérables, les personnes en insertion, en demande de stage. Il nous faut une information fiable, claire et facilement accessible à laquelle les travailleurs sociaux puissent se référer. »*

Une représentante de la CAF

### *c. 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. Ces freins sont les suivants :

- L'**amplitude** et **horaires des services** qui impactent les possibilités de déplacement des personnes.
- Les **capacités de prise en charge** peuvent également limiter l'accès au service. Bien souvent, les véhicules utilisés pour les transports solidaires sont des véhicules de petits gabarits ce qui limitent les possibilités de prise en charge. Ainsi, certains services limitent le nombre de trajets effectués. L'offre répond ainsi à une demande plus ponctuelle de déplacement.
- Les **frontières des services** peuvent également avoir un impact sur la réponse à des besoins allant au-delà, notamment en ce qui concerne les frontières avec les régions Grand Est et Île-de-France.
- Les services nécessitent souvent des **démarches administratives** qui peuvent s'avérer plus ou moins longue et complexe pour le bénéficiaire. Une réservation préalable est ainsi un prérequis pour un nombre important de transports solidaires. Le délai de prévenance est généralement fixé à la veille du déplacement. Certains services demandent en plus de cette réservation une inscription préalable au service. C'est le cas, notamment, des services ciblant spécifiquement des publics.
- La problématique du **premier et du dernier kilomètre** lorsque le service s'organise autour de points de prise en charge. Dans certains cas, des dérogations existent pour une prise en charge en porte à porte mais lorsqu'elle n'existe pas l'accès au service dépend donc de la capacité de la personne à effectuer ces premiers/derniers kilomètres par un autre moyen.
- Certains freins peuvent également persister lorsque le transport solidaire prend la forme de covoiturage comme la peur de prendre la route avec des inconnus ou la crainte que le chauffeur face défaut au dernier moment et que le trajet ne soit pas assuré.
- La **persistance de freins psychologiques** à l'utilisation de certains modes de transport et qui ne pourront être levés que par un accompagnement spécifique et un travail dédié avec les structures d'accompagnement social et socio-professionnel.

Les parcours mobilité étudiés lors de la demi-journée atelier ont également révélé l'importance du **recours à des transports informels**. En effet, le recours à l'entourage (famille, amis, voisins, etc.) est souvent cité pour des besoins de déplacement ponctuels. Ce transport informel existe aussi au-delà des sphères personnelles et apparaît presque comme un réflexe (« demander à un voisin »).

## H. Location, achat et réparation : une dynamique importante mais des offres inégales en fonction des publics

Au contraire du transport solidaire, qui est dans une certaine mesure, assuré par un service départemental, permettant à tous les EPCI du bassin Sud de l'Aisne d'être officiellement couverts par une offre, ce n'est pas le cas des services de location, d'achat et de réparation, et ce malgré un volume de services plus important en soi. Ainsi, ces services vont avoir tendance à se concentrer autour des pôles urbains majeurs, ce qui explique que de nombreux territoires ruraux n'en bénéficient pas.

Ces services comprennent aussi bien la location, l'achat et la 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.

Lors des mini-ateliers, des acteurs locaux ont témoigné de la difficulté à construire des offres de location, achat ou réparation solidaire en grande partie du fait des **équilibres économiques fragiles des modèles de garage solidaire**.

### a. L'offre de location

De manière générale, sur les 11 intercommunalités du bassin, 9 sont concernées par au moins un service de location de véhicules ou de moyens de mobilité à tarif social ou solidaire, tandis que la CC Retz-en-Valois et la CC du Val de l'Aisne ne le sont pas du tout. Néanmoins, même parmi les territoires couverts, **une distinction est à opérée en fonction des publics cibles**.

En l'occurrence, dans le nord du bassin, c'est encore **la plateforme de mobilité de la Maison Emploi et Formation du Grand Laonnois** qui assure un service de mobilité solidaire. Elle met à disposition des demandeurs d'emploi mais aussi des salariés rencontrant des difficultés de mobilité (et sous certaines conditions) des véhicules classiques, sans permis ou encore des deux-roues. Dans la CA du Grand Soissons et la CC du Canton d'Oulchy-le-Château, c'est exactement **le même type de service que propose l'association Aisne Collecte**, déjà mentionnée plus haut.

La CA de la Région de Château-Thierry est l'un des EPCI les mieux dotés concernant les offres de location, puisque deux plateformes le concernent. Il s'agit de **l'association PATS ! Mobilité**, qui dispose d'une flotte de vélos et de vélos à assistance électrique, et de **la mission locale de Château-Thierry**, qui peut louer à tarif social des scooters ainsi que des véhicules électriques sans permis à destination des jeunes en insertion, qui se rendent à un stage, une alternance, un entretien.

Il est à noter que **la prise en charge des publics en difficultés de mobilité en lien avec l'emploi** (travailleurs précaires ou demandeurs d'emploi, jeunes en insertion) est réellement considérée sur le bassin. En revanche, les autres publics vulnérables comptant également dans le cadre des services de mobilité solidaire ne peuvent pas du tout avoir accès à des modes de déplacement au travers de location à tarifs avantageux.

Enfin, il ne faut pas oublier que la couverture du service dépend également des besoins des personnes vulnérables présentes sur le territoire et de la flotte disponible.

### *b. L'offre d'achat et de réparation*

Pour ce qui est des offres d'achat et de réparation solidaires d'un véhicule, en général motorisé, celles-ci sont dans la très grande majorité des cas proposées par des structures du type garage solidaire, au travers de programmes sociaux pour des interventions à tarifs très réduits en fonction de critères de revenus, ou via la mise à disposition d'outils et de matériels permettant l'auto-réparation.

Sur le bassin Sud de l'Aisne, **il n'existe aucun garage solidaire proprement dit, mais plutôt des garages « classiques » ayant développés depuis une dizaine d'années des programmes sociaux.** En l'occurrence, il s'agit exclusivement du groupe lillois Norauto, présent à la Z.A.C de l'Archer à Soissons ainsi qu'à la Z.A.C Île-de-France au Sud de Laon, dont le dispositif « Mana Ara » permet aux personnes ayant des revenus mensuels (quotient familial) inférieurs à 750€ de bénéficier **d'une prise en charge jusqu'à 30% des coût de réparation** de leur voiture avec la possibilité de régler en plusieurs fois.

*« On a essayé de mettre en place un garage solidaire dans l'Aisne, mais il faut un pont, un mécanicien, ça coûte des milliers d'euros... On a abandonné. »*

Un opérateur de mobilité solidaire

Néanmoins, face au volume de demandes très important, le programme se trouve saturé. Cette réalité relative **aux besoins très élevés pour ce type de structure ou de dispositif** a été particulièrement mise en avant lors des mini-ateliers et de la demi-journée d'échanges du **14 juin** par de nombreux acteurs, d'autant plus au sein d'un territoire très rural où **l'absence de voiture est parfois caractérisée de « mort sociale »**. De plus, le manque de possibilités de réparation de vélo a été souligné comme un frein au développement de son usage, au même titre que les difficultés liées à son stockage ou la sécurisation des parcours.

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

La Région et les Départements proposent, à elles deux, **16 dispositifs d'aide individuelle accessibles sur le bassin**, à destination de publics très variés : scolaires (maternelle au lycée), étudiants, apprentis, jeunes actifs, stagiaires de la Formation Professionnelle, demandeurs d'emploi, bénéficiaires minima sociaux, personnes à mobilité réduite et/ou en situation de

handicap, seniors, mais aussi covoitureurs, intérimaires, volontaires civils de cohésion sociale et de solidarité, salariés peu aisés, habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville...

**Le motif de ces aides est également diversifié** : aide au transport pour l'usage de la voiture ou des transports en commun interurbains, aide au permis de conduire, etc. Ces dispositifs sont complétés par **les aides de l'Etat, de Pôle Emploi/France Travail ou de certaines collectivités locales**, le plus souvent pour l'accès au permis ou l'accès à un véhicule, mais aussi (sans distinction de revenu) pour l'achat d'un vélo à assistance électrique. Par exemple, la commune de Laon propose, via son CCAS, une aide financière au permis de conduire à destination des demandeurs d'emploi inscrit dans un parcours d'insertion, ou encore des possibilités de micro-crédit auquel l'achat et la réparation de véhicules sont éligibles.

## Les offres et services de mobilité existants à destination des publics vulnérables : synthèse

### ATOUPS

Présence d'un certain nombre de **plateformes de mobilité** sur le bassin

Couverture de l'ensemble des EPCI, à minima, par une offre de **diagnostic (France Travail), d'accompagnement mobilité et de transport solidaire (Département)**

Des **aides financières nombreuses**

### FAIBLESSES

Des **infrastructures de transport inégalement répartie** faisant apparaître **des zones blanches**

Un **maillage en offre de mobilité solidaire assez faible** à l'échelle du bassin et **relativement inégal** en fonction des territoires

Des **disparités nombreuses dans les publics ciblés**, en fonction du type de service ou du territoire concerné

### OPPORTUNITES

**Coordination des plateformes de mobilité** au niveau départemental ou régional

**Des projets cherchant à faire évoluer** les offres de mobilité de droit commun et solidaire

Une conscience élevée **des liens entre mobilité et insertion/accès à l'emploi**, avec des dispositifs en adéquation à celle-ci

### RISQUES

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

**Lisibilité et accessibilité** de l'offre de mobilité solidaire

**Non-recours aux aides financières** du fait de leur lisibilité complexe

## VI. Les outils d'information et de coordination

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

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

- Mes aides Pôle Emploi : <https://mes-aides.pole-emploi.fr/> - échelle nationale
- La plateforme de l'inclusion DORA : <https://dora.inclusion.beta.gouv.fr/> - échelle nationale
- La plateforme OnYgo : <https://onygo-solutions.fr/> - échelle nationale
- La plateforme Pass Pass : <https://www.passpass.fr/> - échelle régionale
- La plateforme de la Régie des Transports de l'Aisne (RTA), qui dispose également d'une application mobile : <https://www.rta02.fr/> - échelle départementale
- La plateforme du SITUS : <https://mobilinfos.org/> - échelle locale
- La plateforme TUL : <https://www.tul-laon.fr/> - échelle locale
- La plateforme Fablio : <https://www.fablio.fr/> - échelle locale

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

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

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

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

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

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

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

A une échelle plus locale, le syndicat mixte SITUS propose un outil de recherche et de calcul des itinéraires, sur les 45 communes de sa zone d'intervention (Grand Soissons Agglomération, CC de Retz en Valois et des communes extérieures). Il en va de même pour l'outil de recherche des transports urbains de Laon (TUL) et de ceux de Château-Thierry (Fablio).

Ces différents outils d'information présentent plusieurs problématiques :

- Ils ne sont **pas interconnectés** et fournissent, pour une même recherche, des **informations partiellement similaires mais également des résultats différents**. On notera par ailleurs que les plateformes de mobilité n'apparaissent pas dans les résultats de recherche.
- Ils sont **100% numériques**, ce qui peut limiter l'accès à l'information fournie pour une partie des publics vulnérables
- Ils sont encore **peu, voire très peu connus**
- Ils sont **indispensables**, notamment pour les AOM locales

*« PassPass covoiturage ou encore le site de la RTA ne sont pas du tout intuitifs, de même que le site Hauts-de-France Mobilités. »*

Une représentante d'un EPCI

## **B. L'enjeu des lieux d'accompagnement**

Les lieux d'accompagnement fournissent un ancrage local et un accès en proximité aux publics vulnérables pour les aider dans leur accès à l'information et le cas échéant à un parcours mobilité.

*« Tous les outils passent par le numérique, or il y a un vrai besoin de personnes relais, de conseillers mobilité locaux ou départementaux pour amener les nouvelles informations. »*

Une représentante du Cerema

Plusieurs types de lieux sont identifiés :

- Les plateformes de mobilité, dont c'est le cœur de métier et qui peuvent offrir un service allant au-delà de la seule information
- Les espaces France Services, qu'ils soient fixes ou itinérants, et qui commencent à intégrer la mobilité dans leur panel
- Les mairies, les CCAS ou encore les points d'information jeunesse, parfois évoqués comme lieux relai de l'information
- Les gares, qui, au-delà de la bonne diffusion de l'information voyageur concernant le réseau ferré, peuvent à la fois être relai de l'information et fournir des espaces pour des activités

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

Les participants à l'atelier collaboratif du 14 juin à Laon ont proposé **plusieurs pistes pour développer et valoriser les lieux d'accompagnement** :

- Mettre en place des référent(es) au niveau des EPCI
- Impulser la création de lieux d'accompagnement à la mobilité
- Mettre en place des permanences dans les villages
- Développer un label mobilité indiquant qu'une personne est formée sur le sujet
- Penser à un « aller vers » via les centres sociaux ruraux, les missions locales, mais aussi les associations qui ne s'occupent pas forcément du sujet des déplacements mais qui pourraient être une porte d'entrée vers certains publics fragiles pour aborder cette question
- Adapter les horaires aux horaires de travail : faire en sorte que les structures restent ouvertes plus tard pour que les travailleurs puissent y accéder
- Développer les prises de rendez-vous à distance, à la façon de Doctolib, tout en restant vigilants pour ce qui concerne notamment les seniors et la fracture numérique ;

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

- Une agence commerciale du réseau TACT de la CA de Chauny-Tergnier-La Fère a ouvert au sein de la gare SNCF de Chauny pour centraliser les informations sur les offres de mobilité. Elle est complétée par une agence mobile. Dans la même idée, un point de vente TAD du SITUS a ouvert dans le hall de la gare SNCF de Soissons, dans un point de vente « Relay ».

- Hauts-de-France Mobilités a mis en œuvre des formations pour les agents des Maisons France Services pour mieux faire connaître l'offre existante et les outils Pass Pass – portail général et Pass Pass covoiturage.
- Enfin, dans le cadre du protocole de préfiguration de France Travail, la Région Hauts-de-France doit s'engager à « mettre à disposition des demandeurs d'emploi une offre de services simplifiée et mobilisable sur l'aide à la mobilité géographique et la levée des freins »

## C. Un ensemble de besoins non encore satisfaits

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

### *a. Mieux coordonner les outils*

En lien assez direct avec la question des modèles économiques (voir chapitre suivant), la problématique de la coordination reste centrale, et les outils peuvent y contribuer. Résoudre cette limite supposera à la fois une meilleure coordination entre les acteurs et la recherche d'une éventuelle interopérabilité entre les outils numériques. L'absence d'interopérabilité entre la carte Pass Pass et les différents réseaux de transport du Sud de l'Aisne, comme le SITUS, est un frein. Elle porte également sur les outils cartographiques, qui ne sont pas actuellement uniformisés.

### *b. Un besoin d'interconnaissance*

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

### *c. Un besoin d'évaluation*

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

#### *d. Améliorer la connaissance des publics*

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

- La réalisation récurrente d'enquête pour mieux identifier les publics « invisibles » a été suggérée de façon partenariale, auprès des mairies, des missions locales qui apparaissent les plus à mêmes de connaître leurs habitants et donc ceux ayant des difficultés liées à leurs déplacements ;
- La création d'un outil interactifs permettant de faciliter la remontée des informations de la part des acteurs de terrain (statistiques de plateforme de mobilité, enquête de terrains, etc) ;
- S'appuyer sur les associations locales n'ayant pas forcément de lien avec la mobilité mais qui interviennent auprès de ces publics comme porte d'entrée des problématiques de déplacements

#### *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 aurait plusieurs rôles :

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

Des participants à la demi-journée atelier proposent que ce guichet unique soit à échelle régionale, alors que d'autres privilégient l'échelle de l'EPCI, avec dans tous les cas des « antennes » directement dans les communes, par exemple la mairie, restant un point identifié et visible dans la recherche d'information de la part de la population, en particulier dans les milieux ruraux plus isolés.

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

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

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

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

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

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

Pass Pass covoiturage a principalement pour objectif de mobiliser employeurs et territoires pour créer des communautés de covoitureurs, en appui sur un important effort d'animation et de communication. A ce jour 68 communautés ont été constituées, dont 52 communautés employeurs. Le dispositif est opéré par Mobicoop.

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

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

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

## Outils d'information et de coordination : synthèse

### ATOUTS

L'existence de 5 outils d'information exploitables sur le bassin de mobilité,

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

### FAIBLESSES

Des plateformes numériques non interconnectées et peu connues

Un manque de coordination

Un manque d'interconnaissance et de retours d'expériences

Un manque d'évaluation sur les outils existants

Une fracture numérique importante et un taux d'illectronisme élevé

### OPPORTUNITES

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

Des lieux d'accompagnement potentiels (mairies, CCAS, gares) et un début de mise en réseau (information, formation)

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

### RISQUES

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

La difficulté d'accès à l'information du fait de la fracture numérique

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

## VII. Les aides financières et les modèles économiques

### A. Des aides financières nombreuses et difficiles à lire

De nombreuses aides financières sont proposées par les institutions publiques, à toutes les échelles : Etat, Pôle Emploi, Région, Département, EPCI et communes. L'existence de ces aides tient au fait que les publics en difficulté de mobilité sont dans leur grande majorité peu ou non solvables, elles sont donc **nécessaires et méritoires**. Cependant **leur complexité limite leur efficacité et peut générer un phénomène de non-recours**.

*« Il existe des solutions et des aides, mais on ne sait pas que ça existe, on ne sait pas qui fait quoi. Il y a trop de complexités administratives pour accéder à certaines solutions. »*

Un opérateur de mobilité solidaire

Les **cibles de ces aides sont très variées**, et parfois des catégories de publics cibles semblent émerger au gré de l'objectif d'un financement : scolaires, étudiants, apprentis, jeunes actifs, stagiaires de la Formation Professionnelle, demandeurs d'emploi, bénéficiaires des minima sociaux, personnes à mobilité réduite et/ou en situation de handicap, seniors, mais aussi covoitureurs, intérimaires, volontaires civils de cohésion sociale et de solidarité, salariés peu aisés, habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville, jeunes suivis ou sortant de l'ASE...

Il en va de même pour **l'objet du financement**, qui peut porter par exemple aussi bien sur un coup de pouce dans le cadre d'un parcours d'insertion, que sur le financement régulier de trajets domicile-travail, ou encore le soutien en ingénierie aux plateformes de mobilité sur les territoires non pourvus, etc. Pôle Emploi complète ce tableau avec notamment l'aide au déplacement, par exemple pour se rendre à un entretien d'embauche, et le financement de la prestation « bilan accompagnement mobilité individuelle » (dite « MBI »), réalisée par une plateforme de mobilité auprès des demandeurs d'emploi sur une durée individuelle de trois mois.

NB : les plateformes de mobilité peuvent être en tout ou partie intermédiaires dans l'accès aux aides financières individuelles (aide au permis, microcrédit, etc.)

L'ensemble de ces dispositifs est également **complété par des dispositifs de droit commun** tels que les aides à l'achat de vélos ou vélos à assistance électrique, proposées par des collectivités locales de plus en plus nombreuses, ou encore par des tarifications spécifiques des transports publics : tarification sociale ou tarifications préférentielles pour les salariés. Par exemple, des tarifs réduits, voire la gratuité, sont proposés aux usagers du réseau des Transports Urbains de Laon (TUL) via le CCAS s'ils sont demandeurs d'emploi inscrits dans un

parcours d'insertion, jeunes de moins de 25 ans actifs ou en formation, séniors de plus de 65 ans sur conditions de revenus, scolaires allant à l'école en dehors de leur quartier.

## **B. Les opérateurs de mobilité solidaire sur-mobilisés par la recherche permanente de financements**

Les opérateurs de mobilité solidaires – plateformes de mobilité, auto-écoles sociales, garages solidaires... – sont des structures de l'économie sociale et solidaire, le plus souvent associatives. Elles ne **disposent par définition pas de ressources commerciales** pour financer leurs activités dévolues aux publics fragiles. Elles dépendent donc essentiellement de ressources publiques, chaque structure devant construire son budget à partir des possibilités offertes par l'Etat, Pôle Emploi, la Région, le Département, les collectivités locales et le mécénat d'entreprise.

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

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

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

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

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

## Les aides financières et les modèles économiques : synthèse

### ATOUS

Des aides financières nombreuses et déjà **significativement dotées**, principalement par le biais d'aides financières individuelles ou d'aides aux structures (AAP, subventions...), bénéficiant à de nombreux opérateurs

### FAIBLESSES

**Grande disparité des institutions, objets et cibles de financement**

**Fragilité des opérateurs de mobilité** qui dépendent de financements non pérennes, rencontrent une difficulté chronique à financer leurs frais de structures et calibrent les services en fonction des moyens publics disponibles (non coordonnés à ce stade)

### OPPORTUNITES

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

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

### RISQUES

Entretenir un **phénomène de non-recours**

**Gaspiller une partie des ressources publiques** en raison de doublons

**Poursuivre une logique uniquement d'appels à projets** qui fragiliserait davantage les opérateurs

## VIII. L'intégration de l'urgence écologique

Ces dernières années, l'actualité à la croisée des enjeux écologiques et sociaux de la mobilité (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 Sud de l'Aisne, **cette prise de conscience est présente, mais reste à affirmer, tant d'un point de vue institutionnel qu'opérationnel, pour que le recours à des alternatives à l'autosolisme réalistes se généralisent.** Pour ce faire, une coordination COM/PAMS et **un accompagnement social des réglementations environnementales** sont nécessaires.

### A. Ecologie et social : une articulation institutionnelle à entériner

Si le lien entre transition et mobilité est un sujet transversal qui revient fréquemment dans les plans et schémas structurants (CPER, PRI PRIT, SDAASP, etc.), il est rarement relié explicitement aux thématiques de mobilité solidaire.

D'un point de vue opérationnel, l'analyse documentaire et les échanges avec les acteurs institutionnels et opérationnels du bassin Sud de l'Aisne montrent un début de **prise en compte de la dimension écologique de la mobilité solidaire.**

### B. Mobilité durable et inclusive : même combat ?

Les solutions alternatives à la voiture individuelle, et notamment celles autour du vélo ou du covoiturage, font partie du panel historique proposé par les opérateurs et plateformes de mobilité solidaire. **L'intérêt de ces alternatives s'est renforcé ces dernières années** pour deux raisons.

La première raison est **économique**. Les solutions alternatives à la voiture individuelle (voiture partagée, mobilité douce) sont pour beaucoup moins onéreuses. Les acteurs notent un véritable changement de mentalité depuis la crise sanitaire, en majeure partie pour des raisons économiques.

La deuxième raison, moins évidente pour les publics, est **réglementaire**. En effet, l'arrivée des Zones à Faibles Emissions, en grande partie méconnue, risque de frapper de plein fouet les travailleurs précaires, par exemple dans le secteur de l'aide à domicile.

## C. Dépendance à la voiture : un changement de mentalité progressif pour les bénéficiaires

Aujourd'hui encore, les demandes recensées par les acteurs de la mobilité solidaire sont **très centrées sur l'accès à la voiture** et l'aide au permis de conduire. De fait, la voiture reste bien souvent perçue comme la solution idéale de mobilité, tant par les bénéficiaires que par les acteurs qui les accompagnent (prescripteurs, employeurs). Pour autant, **l'accès à la voiture est loin d'être une évidence** pour les publics cibles de la mobilité solidaire, que ce soit pour les raisons évoquées ci-dessus, ou pour des raisons psychosociales (le passage du permis de conduire constituant une gageure pour certains). En ce sens, la dépendance à la voiture des publics vulnérables relève donc autant d'une représentation idéalisée que d'une contrainte subie.

*« Les employeurs s'arrêtent pour la plupart à la question du permis. Quand un candidat n'en a pas, il y a des retards, des absences, c'est un énorme facteur discriminant. »*

Une représentante d'une agence d'intérim

Ainsi, si la voiture reste la solution la plus compétitive pour une grande partie des déplacements, **les acteurs de la mobilité solidaire notent la pertinence des alternatives (vélo, VAE, trottinettes, scooter électrique) dans certains cas**. Par exemple dans le secteur de l'aide à domicile, le périmètre d'intervention correspond à un rayon de 5 à 10 km, ce qui représente un vrai potentiel pour le VAE.

En revanche, pour ce qui est du covoiturage, bien que de nombreux acteurs aient souligné sa potentielle pertinence au niveau des entreprises, avec une organisation interne entre salariés, **deux freins majeurs ont été soulignés**. Premièrement, pour les publics extérieurs, jeunes en insertion sans permis, intérimaires, demandeurs d'emploi, allocataires des minimas-sociaux, une telle articulation apparaît très compliquée ; deuxièmement, de nombreux employeurs, notamment dans les secteurs industriels, sont réticents au covoiturage entre salariés en raison d'une multiplication des retards et/ou absences simultanés que cela pourrait engendrer en cas de problème.

*« Le covoiturage pourrait être pertinent via l'entreprise, mais la plupart sont réticentes car 1 absent pourrait en engendrer 5 ! »*

Une actrice de l'insertion

Un certain nombre d'intercommunalités du bassin sont conscientes et se sont saisis de **cet enjeu du covoiturage comme outil à la fois de lutte contre l'autosolisme et la dépendance automobile mais aussi contre les renoncements aux déplacements**. Ainsi, il est à noter que les 4 EPCI appartenant au Grand Laonnois (CA du Pays de Laon, CC Champagne Picarde, CC du Pays de la Serre, CC du Chemin des Dames) ont abouti en janvier 2024 à la contractualisation avec l'opérateur BlaBlaCar Daily dans un objectif de facilitation et d'incitation à la pratique du covoiturage pour les déplacements du quotidien. Ce projet implique notamment un financement des trajets covoiturés pour les conducteurs et les passagers par les collectivités locales et l'Etat dans le cadre du Plan national Covoiturage et du Fonds Verts.

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

## Urgence écologique : synthèse

### ATOUS

**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

**Problème d'accessibilité financière aux alternatives électriques** à la voiture individuelle thermique (VAE, voiture électrique)

**Manque d'infrastructures cyclables**

### OPPORTUNITES

Incitation à la mobilité durable induite par les **réglementations environnementales** type ZFE et les régimes d'aides alliés

**Coordination COM / PAMS**

Accroissement de l'intérêt des solutions durables dans un **contexte économique** difficile

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

### RISQUES

Impacts sociaux des **réglementations environnementales** type ZFE

**Attachement symbolique à la voiture** particulièrement fort chez les personnes en insertion

## IX. Conclusion et perspectives

### A. Synthèse croisée des tableaux AFOR

#### a. Atouts

Les caractéristiques territoriales du bassin Sud de l'Aisne font émerger des points forts. En effet, celui-ci comprend notamment trois pôles intermédiaires régionaux importants dont le **dynamisme socio-économique** apparaît élevé, notamment en ce qui concerne le secteur industriel (Soissons, Laon, Château-Thierry, mais aussi dans une moindre mesure Villers-Cotterêts). De plus, ceux-ci sont dotés de **réseaux de desserte urbaine** plutôt efficaces. L'analyse de cette offre est par ailleurs approfondie dans le diagnostic COM.

A cela s'ajoute la **proximité avec des bassins d'emplois** comme la Métropole du Grand Reims ou encore l'Île-de-France, avec lesquels la **connexion en termes d'infrastructures de transport** est très bonne, ce qui tend à rendre le Sud de l'Aisne potentiellement attractif.

En matière de mobilité solidaire, le bassin dispose de **plusieurs plateformes de mobilité locales**, reconnues et identifiées, couvrant théoriquement l'ensemble du territoire. Elles permettent notamment d'effectuer des diagnostics mobilité, et d'accompagner un volume important de publics, notamment les demandeurs d'emploi, et serviront d'appuis non négligeables dans le cadre du PAMS.

#### b. Faiblesses

Il est important de rappeler que le Sud de l'Aisne est, dans l'ensemble, **un territoire où les vulnérabilités sont nombreuses et cumulatives**. Celles-ci sont expressément visibles au sein des zones les moins denses qui agrègent de multiples facteurs :

- La mauvaise interconnexion des principales agglomérations du bassin entre elles. En effet, le Sud de l'Aisne apparaît mieux relié et polarisé, en termes d'infrastructures notamment, à la Région Grand Est ou à la Région Île-de-France qu'au reste de la Région Hauts-de-France. Cela accentue l'**effet « zones blanches »** que représentent beaucoup d'intercommunalités du cœur et du nord du bassin ;
- **Un niveau de vie très inférieur à la moyenne française** et un peu en-dessous de la moyenne régionale, avec un nombre élevé de ménages vivant sous le seuil de pauvreté, un indice de développement humain (IDH-4) en retrait et une accessibilité aux différents services faible ;
- Une activité économique dont les filières professionnelles induisent **une forte mobilité contrainte**, que ce soit par la variété des déplacements à effectuer (type services à la personne) ou en raison des horaires décalés (type emplois industriels).

Il en résulte une très forte dépendance à la voiture individuelle comme mode de déplacement, et en conséquence, pour les publics qui n'y ont pas accès, **un effet ciseau alliant isolement et précarité**.

Or, si ces personnes sont justement visées par les offres et services de mobilité solidaire, il apparaît que ceux-ci sont surtout présents à proximité des pôles intermédiaires du bassin, et qu'**une forte disparité d'accès existe en fonction des types de publics**. Par ailleurs, il s'avère que la plupart des plateformes et des moyens d'accès à l'information sont numériques, au sein d'un territoire extrêmement touché par la fracture numérique et le phénomène d'illectronisme.

### *c. Opportunités*

Malgré ces faiblesses, le bassin de mobilité Sud de l'Aisne comprend un certain nombre d'opportunités pour la réussite du futur plan d'actions en matière de mobilité solidaire. Déjà, il est à noter le **fort engagement du département** sur la question, et ce depuis longtemps, via notamment le financement du dispositif départemental **Aid'Aisne** de transport solidaire. De plus, les nombreux échanges et discussions menés avec les différents acteurs ont démontré une **très forte conscientisation de la problématique que représente la mobilité**, particulièrement concernant l'insertion et l'accès à l'emploi, un socle important dans la démarche de co-construction de solutions adaptées sur ce sujet. Cela pourrait notamment passer par une mise en concordance et une **coordination des plateformes** actuelles, structures ayant le mérite d'exister et de fonctionner à leur échelle.

Surtout, la démarche conjointe COM/PAMS constitue un contexte extrêmement novateur et fédérateur pour prolonger et **renforcer les dynamiques existantes** : **appréhension large des publics et de l'écosystème**, mise en réseau et **coordination inter-acteurs**, convergence vers une **vision commune du financement** de la mobilité solidaire, **potentialités de report modal** identifiés, y compris pour les publics-cibles de la mobilité solidaire.

### *d. Risques*

Enfin, ces opportunités ne doivent pas éluder un certain nombre d'écueils et de problèmes qui risquent de s'aggraver sur le bassin Sud de l'Aisne à court ou moyen terme. Cela concerne notamment de possibles creusements des écarts actuels dans plusieurs sphères :

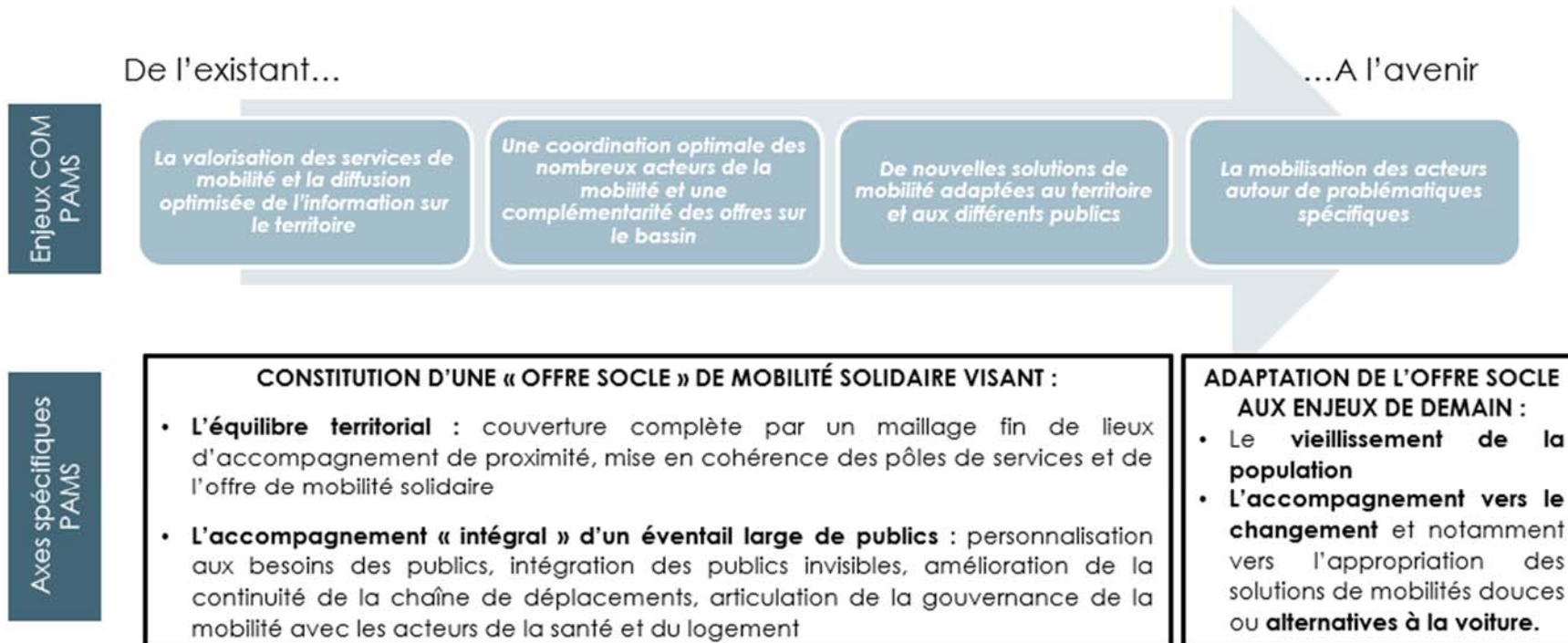
- **Accroissement des déséquilibres** rural / urbain et nord / sud du bassin ;
- Augmentation de **l'écart entre la capacité d'accueil des dispositifs de mobilité solidaire et le besoin de mobilité** d'autant plus important avec le vieillissement de la population ;
- Difficulté à sortir d'une **segmentation des publics** et à identifier les handicaps invisibles et les situations de non-recours ;
- Possible aggravation de la **fracture numérique** et de déconnexion des systèmes d'aides d'une partie des publics ;
- Risque de **gaspillage des ressources** publiques ;
- Fort attachement et accentuation de la **dépendance à l'automobile**.

## B. Vers le plan d'actions

Sur la base de ces enseignements, il est possible de pointer des axes de travail pour l'élaboration du plan d'actions.

Dans une logique de **reconsidérer la mobilité de droit commun au prisme de la mobilité solidaire**, il est proposé de définir des enjeux communs aux deux démarches COM et PAMS.

A ce stade, quatre enjeux communs sont identifiés. Le parti-pris retenu est de se saisir de l'existant afin de le **valoriser** (information, accompagnement, coordination), de le **compléter** (en termes de territoires desservis, de publics-cibles, d'offre, et de capacité d'accueil) et de **veiller à son adéquation avec les besoins actuels et à venir** (notamment dans une visée prospective liée à l'emploi, à l'urgence écologique et au vieillissement de la population).



## X. Annexes

# Annexes 1 : Tableau de recensement des offres et services de mobilité solidaire au 17/10/2024

Echelle Région	Territoire couvert	Organisme	Typologie Région Service	Finances	Diagnostic mobilité	Accompagnement à la mobilité	Transport solidaire	Services de location	Services d'achat	Services de réparation	Tout public	Seniors	Jeunes	Travailleurs précaires et demandeurs d'emplois	Bénéficiaires de minima-sociaux	Habitants de territoires peu desservis (QPV, ruraux, périurbains)	Personnes en situation de handicap	Public n'ayant pas les moyens matériels pour se déplacer	Autre
EPCI	CA Grand Soissons Agglomération	Action	Auto-école solidaire			X								X	X				
Commune	Soissons	Aisne Collecte	Location de véhicule					X						X					
Commune	Soissons	Aisne Collecte	Coaching, accompagnement, information, ou sensibilisation		X	X								X					
Département	Département de l'Aisne	Aid'Aisne	Transport solidaire				X					X					X		X
EPCI	CC du canton d'Oulchy-le-Château	SITUS	Transport à la demande (TAD)				X				X								
EPCI	CC du Canton d'Oulchy-le-Château	Aisne Collecte	Coaching, accompagnement, information, ou		X	X								X					
Commune	Laon	Garages Norauto	Garage solidaire	X						X				X	X				X
Commune	Soissons	Garages Norauto	Garage solidaire	X						X				X	X				X
Commune	Soissons	Les Apprentis d'Auteuil	Coaching, accompagnement, information, ou			X								X					
Commune	Grand Soissonnais Agglomération	Aisne Collecte	Transport solidaire				X												X
EPCI	CA du Pays de Laon	MEF du Grand Laonnois	Coaching, accompagnement, information, ou		X	X								X					
EPCI	CA du Pays de Laon	MEF du Grand Laonnois	Location solidaire					X						X					
EPCI	CC de la Champagne Picarde	MEF du Grand Laonnois	Coaching, accompagnement, information, ou		X	X								X					
EPCI	CC de la Champagne Picarde	MEF du Grand Laonnois	Location solidaire					X						X					
EPCI	CC du Chemin des Dames	MEF du Grand Laonnois	Coaching, accompagnement, information, ou		X	X								X					
EPCI	CC du Chemin des Dames	MEF du Grand Laonnois	Location solidaire					X						X					
EPCI	CC du Pays de la Serre	MEF du Grand Laonnois	Coaching, accompagnement, information, ou		X	X								X					
Commune	Laon	CCAS de Laon	Tarifations	X								X	X	X	X				
Commune	Laon	CCAS de Laon	Micro-crédit	X										X					
EPCI	CC du Pays de la Serre	MEF du Grand Laonnois	Location solidaire					X						X					
EPCI	CA de la Région de Château-Thierry	Mission Locale de Château-Thierry	Coaching, accompagnement, information, ou		X	X							X						
EPCI	CC du Canton de Charly-sur-Marne	Mission Locale de Château-Thierry	Coaching, accompagnement, information, ou		X	X							X						
EPCI	CA de la Région de Château-Thierry	PATS ! Mobilité	Location de véhicule / VAE					X			X								
EPCI	CA de la Région de Château-Thierry	PATS ! Mobilité	Transport d'Utilité Social (TUS)				X					X					X		
EPCI	CC du Canton de Charly-sur-Marne	PATS ! Mobilité	Accompagnement permis			X									X				
EPCI	CA de la Région de Château-Thierry	PATS ! Mobilité	Accompagnement permis			X									X				
EPCI	CC des Portes de la Thiérache	MEF du Grand Laonnois	Coaching, accompagnement, information, ou		X	X								X					
EPCI	CC des Portes de la Thiérache	MEF du Grand Laonnois	Location solidaire					X						X					
SMT	SITUS	SITUS	Transport à la demande (TAD)				X				X								
Département	Département de l'Aisne	UDAF 02	Micro-crédit	X								X	X		X	X	X	X	
EPCI	CC Retz-en-Valois	CC Retz-en-Valois	Transport à la demande (TAD)				X				X								

## Annexes 2 : Liste des structures associées lors des mini-ateliers

### COPILOTES

Commissariat à la lutte contre la pauvreté  
DDETS Aisne - Direction départementale de  
l'emploi, du travail et des solidarités  
Département de l'Aisne  
Région HDF

### EPCI

Grand Soissons Agglomération  
Communauté d'Agglomération du Pays de  
Laon  
Communauté d'Agglomération de la  
Région de Château-Thierry  
Communauté de Communes du Canton  
de Charly-sur-Marne  
Communauté de Communes Retz-en-  
Valois  
Communauté de Communes du Canton  
d'Oulchy-le-Château  
Communauté de Communes du Val de  
l'Aisne  
Communauté de Communes du Chemin  
des Dames  
Communauté de Communes de la  
Champagne Picarde  
Communauté de Communes du Pays de la  
Serre  
Communauté de Communes des Portes de  
la Thiérache

### Insertion, Emploi, Formation

Aisne Collecte  
CFA Jean Bosco  
Chantier Insertion – ACI/UPE  
Fédération Régionale des Maisons Familiales Rurales Hauts  
de France  
Formasup Hauts-de-France  
Inter-réseaux de l'insertion par l'activité  
IRIAE Hauts-de-France  
Itinéraire Emploi  
Maison de l'emploi et de la formation du Laonnois  
Mission locale de l'arrondissement de Château-Thierry  
France Travail – Direction territorial de l'Aisne  
SPEP – CD02  
UTAS de Soissons

### Opérateurs locaux

Action Soissons – Auto-école solidaire  
Aisne Collecte  
Keolis  
MEEF du Pays du Grand Laonnois  
Mob'In Hauts-de-France  
Mobilitad – TAD Aisne  
PATS ! Mobilité  
PETR du Pays de Thiérache  
RATP Développement  
Régie régionale des transports de l'Aisne (RTA)  
Syndicat Intercommunal des Transports Urbains  
Soissonnais (SITUS)  
Wimoov

### Solidarité, Santé, Autonomie

AGEPIPH  
CAF de l'Aisne  
CCAS de l'Aisne– Union départementales  
CCAS de Château-Thierry  
Croix Rouge  
La Poste  
MDPH 02  
UDAF 02  
URIOPSS  
UTAS Thiérache

### Employeurs

Adecco  
Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de l'Aisne  
CMA Hauts-de-France  
Etablissement public de santé mentale de l'Aisne  
GIPS  
Itinéraire emploi  
UMIH de l'Aisne

### Entretiens bilatéraux

CEREMA  
HDFM  
URIOPSS HDF  
CSNE  
SNCF  
Gares & Connexions  
AREFIE  
IDFM  
FASTT