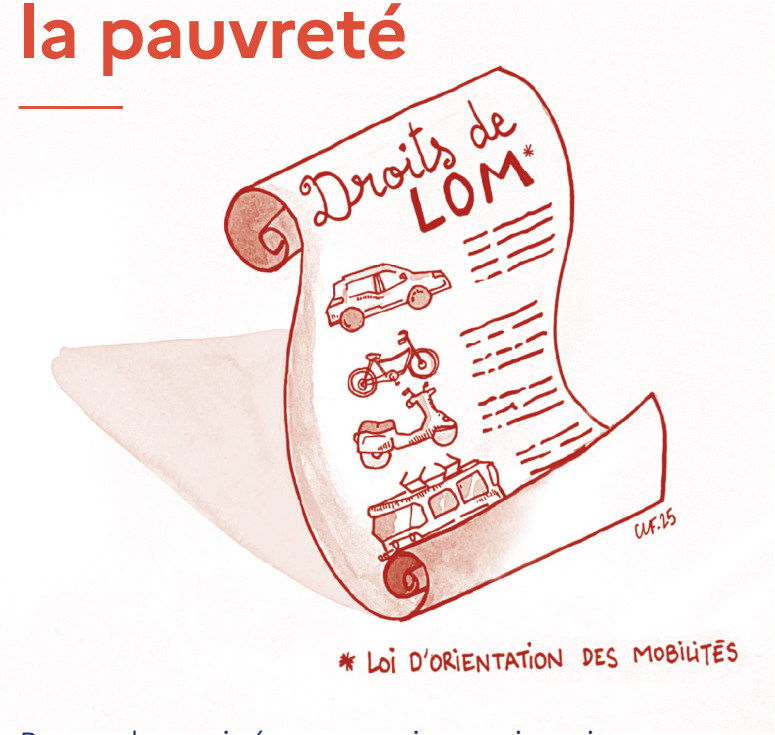
GOUVERNEMENT

Liberté
Égalité
Fraternité

Agir sur la mobilité pour lutter contre la pauvreté



Regards croisés et pratiques inspirantes

Juin 2026

Délégation interministérielle
à la prévention et
à la lutte contre la pauvreté

Table des matières

Avant-propos 5

Jean-Pierre Farandou, Ministre du Travail et des Solidarités 7

Philippe Tabarot, Ministre des Transports 9

Michel Fournier, Ministre délégué auprès de la ministre de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation, chargé de la Ruralité 12

Le point de vue des personnes accompagnées 15

Les leviers de réussite pour une politique de mobilité pour toutes et tous 20

La loi d'orientation des mobilités : une ambition qui reste à concrétiser 20

L'accompagnement des collectivités territoriales sur la mobilité solidaire 21

La Région Hauts-de-France : une région pionnière sur l'adoption des Plans d'actions de mobilité solidaire 25

L'engagement du Conseil départemental du Lot et Garonne 28

Le pacte local des solidarités : un outil qui rassemble autour de la mobilité 32

Le pacte de la Haute-Vienne : pour la mobilité en milieu rural 33

Le pacte des 7 vallées, Pas-de Calais : la mobilité pour remettre en mouvement le territoire et ses habitants 36

Le pacte de la Haute-Loire : une Maison de la Mobilité Solidaire 38

En région Provence-Alpes-Côte d'Azur, des pactes locaux des solidarités inscrits dans une dynamique régionale structurée autour des mobilités solidaires 42

L'offre du Club mobilité et son articulation avec les pactes locaux des solidarités 46

Évaluer les actions de mobilité 47

Synthèse de la table ronde « Évaluer l'impact des politiques de mobilité sur le parcours des personnes » 48

Pourquoi et comment évaluer les impacts de la mobilité inclusive – l'étude du Laboratoire de la Mobilité inclusive 52

Les enseignements du programme Tims (Territoires Inclusion Mobilité Sobriété) 54

Conclusion d'Anne Rubinstein, Déléguée interministérielle à la prévention et à la lutte contre la pauvreté 58

Avant-propos

Dans le cadre des travaux conduits avec plusieurs ministères et opérateurs de l'État sur les enjeux de mobilité des personnes en situation de pauvreté, la Délégation interministérielle à la prévention et à la lutte contre la pauvreté a organisé, le 21 mai 2026, une rencontre nationale intitulée **« Agir sur la mobilité pour lutter contre la pauvreté ».**



Accueillie au ministère du Travail et des Solidarités, cette journée a réuni 300 participants issus des institutions publiques, des collectivités territoriales, du secteur associatif, des opérateurs de mobilité et des experts.

Les échanges avaient pour objectifs de :

- **Questionner la place des politiques publiques de mobilité dans la lutte contre la pauvreté ;**
- **Identifier les leviers d'action et les conditions de réussite de politiques de mobilité plus inclusives et solidaires ;**
- **Réfléchir aux outils d'évaluation permettant de mesurer l'impact de ces politiques sur les parcours de vie des personnes concernées.**

À cette occasion, Jean-Pierre Farandou, Ministre du Travail et des Solidarités, Philippe Tabarot, Ministre des Transports, et Michel Fournier, Ministre délégué auprès de la Ministre de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation, chargé de la Ruralité, sont intervenus pour rappeler l'ampleur de ces enjeux et souligner la nécessité de ne pas considérer la mobilité comme une question périphérique des politiques de lutte contre la pauvreté.

Les différentes tables rondes ont donné lieu à des échanges riches qui ont contribué à alimenter le présent livret. Elles ont permis de mettre en lumière des bonnes pratiques, des leviers d'action pertinents et modes d'organisation efficaces fondés notamment sur les initiatives ayant démontré leur efficacité dans l'accompagnement des personnes en situation de précarité et dans la réduction des freins à la mobilité.

Plus d'informations : Rencontre nationale | Agir sur la mobilité pour lutter contre la pauvreté | solidarites.gouv.fr | Ministère du Travail et des Solidarités

Intervention de Jean-Pierre Farandou, Ministre du Travail et des Solidarités

Seul le prononcé fait foi



« Merci d'avoir répondu à l'invitation de la Délégation interministérielle à la prévention et à la lutte contre la pauvreté pour prendre part à la réflexion sur la place et le rôle des politiques de mobilité dans la lutte contre la pauvreté.

Les chiffres qui vous seront rappelés ce matin sont très clairs et montrent que les freins à la mobilité ont des conséquences négatives très concrètes. Cela empêche d'aller travailler, de se former, de se soigner, de rendre visite à des proches ou même de profiter d'activités ou de loisirs. Cela complique les démarches administratives.

Pouvoir se déplacer est essentiel dans la vie de tous les jours.

Or, on sait que les personnes en situation de précarité sont plus souvent dans l'incapacité de se déplacer que d'autres.

Ne pas pouvoir se déplacer a un impact direct sur les conditions de vie et elle peut faire basculer, ou maintenir, un ménage dans une situation de pauvreté.

Je pense à celles et ceux qui renoncent à un emploi car les horaires de travail ne correspondent pas aux transports collectifs disponibles et qui n'ont pas le permis ou pas les moyens de réparer leur voiture.

Je pense au patient qui interrompt un suivi médical ou à celui qui ne se rend pas à un rendez-vous administratif essentiel pour bénéficier de ses droits.

Je pense enfin aux parents qui renoncent à accompagner leur enfant à un anniversaire car ils limitent l'usage de la voiture aux trajets indispensables à cause du prix du carburant.

Ces situations sont plus fréquentes qu'on ne le pense et c'est la raison pour laquelle il est nécessaire que les politiques de lutte contre la pauvreté intègrent les enjeux de mobilité.

Je remercie chaleureusement mon homologue Philippe Tabarot, Ministre des transports, qui en parlera aujourd'hui.

Au-delà des politiques de transports et de solidarités, la question de la mobilité touche également à l'aménagement du territoire en particulier dans les zones rurales – et je ne peux que le confirmer en tant qu'ancien président du groupe SNCF !, cela touche aussi à la transition écologique, à la santé et bien sûr aux politiques de formation et de l'emploi.

Je souhaite ainsi qu'en 2026 les enjeux de mobilité solidaire soient pleinement pris en compte dans les pactes locaux des solidarités.

Je salue le travail de la DIPLP qui joue son rôle d'ensemblier en réunissant plusieurs ministères autour de ce sujet depuis l'année dernière, ainsi que le travail des Préfectures, des services de l'Etat au niveau territorial et des Commissaires à la lutte contre la pauvreté pour soutenir les collectivités et les associations qui se mobilisent pour réduire les inégalités en matière d'accès aux transports.

La mobilité, ce n'est pas un luxe, pas une liberté superficielle ; mais bien une liberté fondamentale qui conditionne de nombreux

aspects de la vie quotidienne. C'est l'affaire de tous, et il est urgent de prendre au sérieux ce sujet.

Je suis convaincu que cette journée va permettre de dégager des leviers d'action concrets, appelés à nourrir nos futures politiques publiques. »

Intervention de Philippe Tabarot, Ministre des Transports

Seul le prononcé fait foi



« Je suis très heureux d'ouvrir cette journée consacrée à la mobilité solidaire, organisée par la Délégation interministérielle à la prévention et à la lutte contre la pauvreté.

Cette initiative met en lumière une réalité simple mais fondamentale : la mobilité, c'est tout simplement ce qui permet à chacun de travailler, de se soigner, d'étudier, de construire un avenir dans les territoires.

Je m'associe aux propos de mes collègues Jean-Pierre FARANDOU et Michel FOURNIER : les enjeux de mobilité doivent être pleinement intégrés dans les politiques de lutte contre la pauvreté. En effet, lorsque la mobilité devient inaccessible - faute d'offre, faute de solutions adaptées ou de moyens financiers - alors ce sont les fractures territoriales et sociales qui se creusent.

Face à cette réalité, la responsabilité de l'État est claire.

Elle consiste d'abord à fixer un cap, avec les collectivités. Car ce sont les autorités organisatrices de la mobilité, régions, intercommunalités, départements, communes, qui développent, sur le terrain, des solutions de mobilité solidaires : transport à la demande, covoiturage, garages solidaires ou encore les aides au permis de conduire.

Le rôle de l'État est de soutenir ces initiatives. C'est l'objectif du fonds vert, qui vise à nouveau, en 2026, à accélérer les projets de mobilités en zones rurales, où les besoins sont plus forts. C'est aussi ce que rend possible la réforme du versement mobilité : permettre à des territoires peu denses de disposer désormais de ressources supplémentaires pour développer davantage de projets en faveur des mobilités.

En parallèle, le Gouvernement poursuit l'investissement dans les infrastructures pour les transports du quotidien, avec une attention particulière portée aux territoires et aux populations aujourd'hui trop peu desservis.

C'est l'ambition du projet de loi-cadre relatif au développement des transports, qui vise précisément à sécuriser, sur le temps long, les moyens permettant de renforcer l'offre de transports en commun.

Je pense aux Services express régionaux métropolitains, qui vont permettre de mieux connecter les métropoles avec leurs périphéries et les bassins de vie, grâce à des offres renforcées de trains, de cars… avec une vraie logique intermodale.

Mais nous devons aussi répondre à une réalité immédiate : des millions de Français, dès aujourd'hui, ne peuvent pas se passer de leur voiture individuelle. C'est le cas pour nos compatriotes qui vivent loin des centres urbains, travaillent en horaires décalés ou n'ont pas d'alternative crédible à la voiture.

Ces Français sont aujourd'hui en première ligne face à la hausse des prix des carburants liée à la crise au Proche et au Moyen-Orient.

Parce que nous savons ce que représente, pour de nombreux ménages, le poids d'un plein d'essence dans leur budget de tous les jours, nous avons fait le choix de proposer une aide forfaitaire « gros rouleurs » pour les travailleurs modestes.

Et parce que cette crise rappelle aussi l'importance de réduire durablement notre dépendance aux énergies fossiles importées, nous lancerons cet été une 3ème édition du leasing social de véhicules électriques.

Cette mesure de long terme répond à un double impératif : écologique, en accompagnant la transition vers des véhicules moins polluants ; mais aussi de protection du pouvoir d'achat, en permettant à des ménages modestes d'accéder à des véhicules plus économiques à l'usage.

La mobilité est au cœur de notre pacte républicain. Je veux à ce titre souligner l'importance des très nombreux acteurs associatifs et de l'économie sociale et solidaire : je remercie notamment les bénévoles qui permettent de faire vivre le transport d'utilité sociale, dont le plafond de défraiement devrait être prochainement réévalué à la hausse.

Chers amis, la mobilité inclusive ne se décrète pas. Elle se construit, dans la durée. Elle suppose une mobilisation collective. Je sais pouvoir compter sur l'engagement de tous les acteurs réunis aujourd'hui, collectivités, acteurs de l'économie sociale et solidaire, services de l'Etat, pour faire émerger des solutions concrètes, adaptées aux réalités des territoires et aux besoins des Français les plus fragiles. »

Intervention de Michel Fournier, Ministre délégué auprès de la ministre de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation, chargé de la Ruralité

Seul le prononcé fait foi



« Je suis très heureux de pouvoir m'adresser à vous à l'occasion de cette rencontre nationale consacrée à un sujet essentiel : la mobilité. Parce qu'en réalité, quand on parle de mobilité, on parle de dignité, d'égalité des chances et de vie quotidienne.

Dans nos territoires ruraux, nous le savons tous, la voiture n'est pas un confort.

Elle est une nécessité. Aller travailler, accompagner un enfant à l'école, rejoindre une formation, faire ses courses, aller chez le médecin… tout cela suppose souvent de parcourir des kilomètres.

Et quand on n'a pas de solution de transport, c'est toute la vie qui se complique.

Moi-même, comme beaucoup d'élus ruraux, j'ai vu des personnes renoncer à un emploi faute de moyen pour s'y rendre. J'ai vu des personnes âgées s'isoler parce qu'elles ne pouvaient plus conduire. J'ai vu des jeunes limiter leurs ambitions parce que les études ou l'apprentissage étaient trop loin. J'ai vu des mères seules organiser leurs journées autour de trajets impossibles.

La vérité, c'est qu'aujourd'hui la précarité et l'immobilité se renforcent l'une l'autre. Quand on ne peut pas se déplacer, on décroche plus facilement de l'emploi, des soins, des services publics, du lien social. Et dans les territoires ruraux, cette réalité est souvent plus dure encore parce que les distances sont longues et les alternatives insuffisantes.

Les chiffres parlent d'eux-mêmes. Les habitants des campagnes parcourent chaque jour des distances bien plus importantes que la moyenne des Français. Le budget transport représente une part énorme des dépenses des ménages ruraux. Et pour les familles modestes, la hausse des carburants a parfois transformé la voiture en piège financier.

Mais je veux le dire clairement : les ruraux ne doivent pas être culpabilisés. Ils ne choisissent pas cette dépendance. Elle est le résultat de décennies d'aménagement du territoire qui ont éloigné les services, concentré les emplois et laissé trop peu de solutions de mobilité accessibles.

Notre responsabilité aujourd'hui, c'est donc de proposer des réponses concrètes, justes et adaptées à la réalité des territoires.

Et ces réponses existent déjà, souvent grâce à l'engagement formidable des collectivités locales, des associations et des bénévoles. Partout en France, des initiatives voient le jour : le transport à la demande, l'autopartage, les garages solidaires, les plateformes de mobilité, les solutions d'accompagnement vers l'emploi ou les soins, les microcrédits pour financer un permis ou un véhicule.

Ces initiatives changent des vies. Elles permettent à des personnes de retrouver une autonomie, une activité, une confiance.

Le rôle de l'État, c'est de soutenir, amplifier et accompagner cette dynamique.

C'est tout le sens de notre action dans le cadre du plan France Ruralités. Grâce au Fonds vert dédié aux mobilités durables en ruralité, nous avons déjà soutenu plus de 400 projets partout sur le territoire depuis 2024. Ces projets concernent aujourd'hui près de 7 millions d'habitants ruraux. Et nous poursuivrons cet effort avec une enveloppe sanctuarisée de 30 millions d'euros en 2026.

Nous voulons aussi réussir la transition écologique sans laisser les habitants des campagnes au bord du chemin. Parce que la mobilité rurale est aussi un enjeu climatique majeur. Mais là encore, il faut être juste : on ne peut pas demander des efforts à celles et ceux qui n'ont pas d'alternative.

C'est pourquoi nous avons fait le choix d'une écologie qui concilie transition énergétique et justice sociale.

Le leasing social en est un exemple concret. Il permet à des ménages modestes d'accéder à un véhicule électrique pour environ 100 euros par mois. Et ce n'est pas un hasard si plus de la moitié des demandes viennent des territoires ruraux. Cela montre qu'il existe une attente forte.

Nous relançons donc une nouvelle édition avec 50 000 véhicules supplémentaires. Et nous accompagnons aussi les grands rouleurs, nombreux dans les campagnes, avec des aides ciblées pour les travailleurs modestes qui parcourent de longues distances chaque jour pour travailler.

Parce qu'il faut regarder la réalité en face : dans beaucoup de territoires, la voiture restera indispensable encore longtemps. Notre devoir, ce n'est pas de nier cette réalité. C'est de rendre cette mobilité plus accessible, plus propre et moins coûteuse.

La mobilité, ce n'est pas seulement une question de transport. C'est une condition essentielle pour accéder à l'emploi, aux soins,

à la formation, aux services publics, mais aussi pour garder un lien social et vivre dignement dans nos territoires ruraux. Quand on ne peut plus se déplacer, c'est toute la vie quotidienne qui se fragilise. Et ce sont toujours les plus vulnérables qui sont les premiers touchés : les jeunes, les personnes âgées, les familles monoparentales, les personnes en situation de handicap ou les ménages modestes.

Avec Françoise Gatel et l'ensemble du Gouvernement, nous sommes pleinement mobilisés pour que le manque de mobilité n'enferme jamais les habitants des territoires ruraux dans la précarité ou l'isolement. Notre responsabilité, c'est d'apporter des solutions concrètes, adaptées à la réalité de chaque territoire.

Parce que c'est ensemble, au plus près du terrain, que nous réussirons à lutter contre toutes les formes d'exclusion liées à la mobilité quotidienne et à redonner des perspectives à celles et ceux qui, aujourd'hui encore, renoncent parfois à travailler, se former ou se soigner faute de pouvoir se déplacer. »

Le point de vue des personnes accompagnées

Synthèse issue d'un atelier dans le cadre de la plénière sur la transition écologique juste et d'éléments complémentaires de la part de délégué.es du Conseil national des personnes accompagnées (CNPA).

Les échanges conduits dans le cadre de la plénière du CNPA sur la transition écologique juste en mars 2026 ont montré que la mobilité est bien plus qu'une question de transport. Elle conditionne l'accès à l'emploi, aux soins, aux droits, à l'alimentation, à l'école et à la vie sociale.

Pouvoir se déplacer est essentiel dans la vie quotidienne. Or, pour de nombreuses personnes en situation de précarité, les déplacements sont souvent vécus comme une contrainte quotidienne, coûteuse et épuisante. Les difficultés de mobilité entraînent des conséquences très concrètes sur les conditions de vie. Elles peuvent empêcher d'accéder à un emploi, à une formation, à un rendez-vous médical ou administratif, mais aussi à des activités de loisirs ou à des moments essentiels de la vie familiale et sociale.



De gauche à droite : Johanna Bouheret, Conseillère Logement - Transition écologique et solidaire à la DIPLP, Adelaïde Tcheutgnia Tatchi et Bruno Podevin, Délégués du CNPA et Sébastien Bailleul, Porte-parole de Wimoov lors de la rencontre nationale «Agir sur la mobilité pour lutter contre la pauvreté» du 21 mai

Des réalités très différentes selon les territoires : « Ceux qui décident, surtout au niveau de la politique de la ville, ne vivent pas nos réalités. »

Les participants ont rappelé que les difficultés rencontrées varient fortement selon les territoires.

En milieu urbain : « Les transports existent, mais pas aux bons moments. »

Même lorsque les transports existent, de nombreux freins persistent : coût des abonnements, saturation des réseaux, insécurité,

horaires inadaptés aux emplois précaires ou de nuit, retards récurrents, suppressions de trajets ou encore fracture numérique.

En milieu périurbain et rural : « Sans permis, ici, on est bloqué. »

La voiture reste souvent indispensable pour travailler, accéder aux soins, effectuer des démarches administratives ou accompagner les enfants. L'éloignement des services, l'insuffisance de l'offre de transport et l'augmentation des coûts renforcent cette dépendance.

Plus largement, plusieurs participants ont résumé leur quotidien par des formules particulièrement marquantes : « La mobilité, c'est devenu un luxe. »

Mobilité, espace et aménagement du territoire : « Les décisions sur l'espace sont prises sans ceux qui y vivent. »

Les échanges ont également montré que la mobilité dépend fortement de l'organisation de l'espace et des choix d'aménagement du territoire.

Les politiques d'aménagement et de transition écologique poursuivent des objectifs légitimes d'amélioration de la qualité de vie, de réduction des pollutions, d'accessibilité ou encore d'inclusion. Toutefois, leurs effets peuvent parfois être perçus comme ambivalents par les habitants les plus précaires lorsqu'ils ne prennent pas suffisamment en compte leurs réalités quotidiennes.

Plusieurs tensions ont ainsi été identifiées par les participants :

- une réorganisation de l'espace parfois éloignée des usages réels des habitants ;
- des normes et projets, issus de cadres nationaux ou européens, parfois peu lisibles localement ;
- des territoires inégalement capables d'accompagner les transformations en cours ;
- des espaces plus qualitatifs sur le plan environnemental mais parfois moins accessibles socialement ou économiquement ;
- le sentiment que certaines mesures de transition écologique peuvent générer des coûts indirects supplémentaires pour les ménages les plus modestes.

Les échanges ont également mis en évidence des situations territoriales contrastées. Certaines villes demeurent marquées par des héritages industriels et une faible prise en compte des enjeux sociaux et environnementaux, tandis que d'autres développent davantage d'espaces verts et de politiques d'aménagement orientées vers la qualité environnementale. Ces écarts contribuent à renforcer les inégalités territoriales.

Derrière ces constats apparaît une question centrale : celle de l'organisation de l'espace, de l'accès aux ressources et des publics qui bénéficient ou non des transformations engagées.

Préconisations pour les politiques publiques et idée forte à retenir : « Ce qu'on demande, ce n'est pas du confort, c'est de pouvoir vivre normalement. »

Les échanges ont fait émerger plusieurs préconisations à destination des pouvoirs publics, notamment :

1. La nécessité de développer une mobilité accessible (renforcement des tarifications sociales, développement des transports à la demande, adaptation des horaires aux réalités de travail, soutien aux garages et locations solidaires, facilitation de l'accès au permis) ;
2. L'adaptation des réponses aux territoires (maintien des services publics de proximité, rapprochement des services essentiels des habitants) ;
3. La garantie d'une transition écologique juste (accompagnement renforcé des ménages, simplification des aides, lutte contre le non-recours, limitation des mesures exclusivement punitives) ;

4. L'association des personnes concernées et la reconnaissance de l'expertise d'usage des habitants.

Les échanges montrent que la transition écologique ne pourra être pleinement acceptée et efficace que si elle est également sociale et territoriale. Les personnes en situation de précarité ne refusent pas le changement ; elles demandent des solutions concrètes, accessibles et adaptées à leurs réalités de vie.

Les leviers de réussite pour une politique de mobilité pour toutes et tous

La loi d'orientation des mobilités : une ambition qui reste à concrétiser

Entrée en vigueur en 2019, la loi d'orientation des mobilités (LOM) a marqué une évolution majeure des politiques publiques de transports en affirmant l'objectif de garantir une mobilité partout et pour tous. En reconnaissant que l'accès aux déplacements conditionne l'accès à l'emploi, à la formation, aux soins ou encore aux services de quotidien, la LOM a replacé la mobilité au cœur des enjeux de cohésion sociale et territoriale. La LOM a également consacré le rôle central des collectivités territoriales, en particulier des autorités organisatrices de la mobilité, pour construire des réponses adaptées aux réalités locales.

Mais sept ans après son adoption, le défi n'est plus seulement de définir un cadre d'action mais également de rendre davantage effectif le droit à la mobilité des populations les plus fragiles. Cela suppose par conséquent de dépasser la seule question de l'offre de transports pour agir sur l'ensemble des freins à la mobilité.

L'accompagnement des collectivités territoriales sur la mobilité solidaire

Cerema
CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

Interview d'Alexandre Fabry, Directeur de projet Politiques territoriales de mobilité au CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement)



Dans votre accompagnement des collectivités, sentez-vous que la question de la mobilité solidaire gagne en visibilité ? Est-ce un sujet qui prend de l'ampleur, ou qui reste encore secondaire ?

Effectivement, depuis quelques années, on constate une augmentation des sollicitations sur ce sujet, mais ce qui est intéressant, **c'est que la mobilité solidaire est souvent un point d'entrée dans la question des mobilités, notamment en milieu rural**. Pourquoi ?

- Parce qu'en France, on compte 15 millions de Français en situation de précarité mobilité, qu'un demandeur d'emploi sur 3, un jeune sur 5 renonce à un emploi faute de solution de mobilité. La situation est encore plus prégnante en milieu rural, parce que la dépendance à la voiture individuelle y est plus forte, et que le prix de celle-ci (achat, utilisation -essence- réparation) peut mettre de nombreux ménages en situation de vulnérabilité.
- Parce que la mobilité solidaire va toucher un public spécifique (par exemple les personnes âgées, qui sont plus visibles ou vus comme plus dépendants par les décideurs locaux). C'est aussi parfois les employeurs qui vont alerter les collectivités sur des difficultés de recrutement liées à la mobilité.
- Parce qu'on n'aborde pas la mobilité par un angle prescriptif (« il faut changer de comportement, changer vos habitudes ») mais en offrant une solution, l'accès à un service. Mais la mobilité solidaire, **c'est aussi un point d'entrée dans la mobilité pour des collectivités ou des acteurs qui ont peu de compétence en matière de mobilité**. On peut penser aux départements ou aux communes, mais c'est aussi le cas de structures comme France Travail ou d'associations locales. Cette approche par les acteurs est intéressante car elle permet aussi de penser la gouvernance des questions de mobilité. On a parfois tendance, en matière de mobilité, à penser qu'une action = un responsable compétent. Or, c'est rarement le cas en général, et ça ne l'est jamais en matière de mobilité solidaire.

Pour que ça fonctionne, il faut que les différents acteurs se parlent, échangent, se coordonnent. En matière de mobilité solidaire, une communauté de communes AOM, par exemple, ne pourra pas agir seule. Elle aura sans doute besoin de ses communes, de ses CCAS, du département, de la mission locale, mais aussi des services de l'Etat, de France Travail peut-être, mais aussi des associations et acteurs locaux. L'enjeu c'est donc de coordonner et d'articuler ces acteurs, un enjeu de gouvernance fort valable pour toutes les formes de mobilité locale.

Enfin, **la mobilité solidaire est un point d'entrée intéressant car il est aussi nécessaire de partir des besoins des personnes les plus vulnérables pour construire une politique de mobilité qui leur est accessible et, par extension, qui est accessible à tous !** Il y a donc un travail de diagnostic et d'écoute qui est important, essentiel même, et peut irriguer toute la politique de mobilité du territoire.



La nécessité est de passer d'une politique d'exception à une politique d'inclusion.

Anne Terlez, Vice-présidente d'Intercommunalités de France, 21 mai 2026.

Quand une collectivité souhaite avancer sur ces enjeux, par où doit-elle commencer ? Quelles sont les premières étapes incontournables ?

Les actions possibles sont multiples, mais ce qui nous semble fondamental, c'est de **partir d'une stratégie**. Pourquoi ?

Parce que cette approche permet de faire le lien entre diagnostic, compétences et gouvernance. Elle permet aussi de rappeler qu'il n'y a pas de solution unique et qu'en matière de mobilité solidaire, c'est un ensemble de dispositifs et d'actions qui doivent être déployés (de l'accompagnement individuel, des aides financières, des services spécifiques de déplacement ou d'acquisition d'un moyen de locomotion…). La stratégie est donc essentielle.

Cela n'exclut pas de mettre en place des actions rapidement : on peut, dès la phase de diagnostic, mettre en place des dispositifs test, voire même partir d'actions déjà en place pour construire une stratégie qui permettra de les repenser, de mieux les articuler et de développer des dispositifs complémentaires.



De gauche à droite : Pascal Grand, Directeur de Mob'In, Quentin Denoyelle, Directeur adjoint de Artois Mobilité, Alexandre Fabry, Directeur de projet Politiques territoriales de mobilité du Cerema, Céline Mouvet, Coordinatrice mobilités à la DGITM durant la table ronde « Comment penser la mobilité pour qu'elle profite à toutes et tous », du 21 mai 2026

Avec votre recul, quels sont les facteurs clés qui font qu'une politique de mobilité pour tous fonctionne réellement ?

Ce qui semble essentiel, c'est de **rassembler tous les acteurs concernés et de construire une dynamique collective**. A ce titre, la phase de repérage des acteurs, la réalisation d'une cartographie des acteurs (dans l'espace, selon leur situation, mais aussi en matière de compétence ou d'actions portées) est primordiale. C'est une étape longue, qui peut paraitre complexe ou chronophage mais qui est essentielle à la mise en place d'une politique de mobilité pour tous.

En résumé, les facteurs de réussite seraient les suivants :

- Une stratégie locale construite sur un diagnostic partagé et s'appuyant sur la dynamique propre du territoire.
- Une gouvernance large réunissant les acteurs dans toute leur diversité.
- Une articulation de la stratégie avec quelques actions mises en place rapidement, pour amorcer le changement.

La Région Hauts-de-France : une région pionnière sur l'adoption des plans d'action de mobilité solidaire

Région
Hauts-de-France

◆ Des facteurs politiques, techniques et partenariaux favorables.

L'élaboration des Plans d'actions communs en matière de mobilité solidaire (PAMS) en Hauts-de-France s'est appuyée sur plusieurs facteurs favorables, à la fois politiques, techniques et partenariaux.

En premier lieu, la Région bénéficiait d'un contexte particulièrement propice à l'émergence de cette démarche. Bien avant les obligations introduites par la loi d'orientation des mobilités (LOM), elle avait développé une **politique volontariste en faveur de la mobilité solidaire**. Depuis 2016, plusieurs dispositifs avaient été mis en place pour faciliter les déplacements des publics fragiles : aide au transport aux particuliers, soutien aux plateformes de mobilité, mise en œuvre de tarifications sociales ou encore accompagnement vers l'emploi à travers le dispositif En Route pour l'Emploi. Cette expérience a constitué un socle solide pour engager une réflexion plus globale sur l'accès à la mobilité.

Le portage politique a également joué un rôle déterminant. La mobilisation d'Olivier Engrand, élu régional dédié aux mobilités dans les territoires, particulièrement sensibilisé aux problématiques de mobilité solidaire, a permis de donner une impulsion forte à la démarche et de favoriser l'adhésion des partenaires.

Sur le plan technique, la Région a su anticiper les évolutions réglementaires. Dès la promulgation de la LOM en décembre 2019, le service en charge des études à la Direction des Transports a suivi de près les nouvelles dispositions législatives afin d'en préparer la mise en œuvre. Cette anticipation a facilité l'appropriation des enjeux liés aux PAMS et permis de structurer rapidement une méthode de travail adaptée.

Les caractéristiques socio-économiques des Hauts-de-France ont également constitué un élément moteur. La région présente des indicateurs qui justifient une action ambitieuse en matière de solidarité et d'accès à la mobilité. Dans ce contexte, **la volonté de traiter conjointement les mobilités du quotidien et les problématiques spécifiques de mobilité solidaire s'est imposée comme une évidence afin d'apporter des réponses cohérentes aux besoins des habitants**.

Enfin, **la réussite de la démarche repose sur une gouvernance partenariale construite très en amont**. Dès 2021, un groupe de travail associant la Région et les cinq Départements a été constitué afin d'impulser une dynamique collective et de partager les réflexions. Cette coopération a été renforcée par le financement d'une assistance à maîtrise d'ouvrage, rendu possible grâce à la mobilisation conjointe de l'État, via le Commissariat à la lutte contre la pauvreté, de la Région et des cinq Départements. **Cet engagement financier partagé a contribué à fédérer les acteurs autour d'objectifs communs et à installer durablement une culture de travail partenarial**.

◆ Les perspectives après la signature des PAMS

Les dix PAMS des Hauts-de-France ont désormais franchi une étape décisive. Tous ont été validés en comité de pilotage, le dernier en février 2026. Le cycle de signatures est en cours, tandis que la mise en œuvre opérationnelle des actions a commencé depuis 2025.

Les premières réalisations concernent principalement l'amélioration de l'information et de la visibilité de l'offre de mobilité. Un travail structurant a ainsi été mené autour de l'annuaire des services de mobilité, mis en ligne en janvier 2026 sur le site du Syndicat mixte des mobilités des Hauts-de-France *pass-pass.fr*. Cet outil inédit permet de recenser précisément les solutions existantes et

de les articuler avec un calculateur d'itinéraires. Il a vocation à être enrichi prochainement par les informations relatives aux tarifications sociales proposées par les autorités organisatrices de la mobilité.

L'accompagnement des professionnels constitue également un axe majeur. Des supports de communication et des modules de formation sont en cours de déploiement afin de renforcer les capacités des acteurs accueillant du public à orienter les personnes vers les solutions adaptées. Une première expérimentation est prévue dans les seize Maisons régionales à l'automne 2026. Parallèlement, des actions ciblées sont engagées en direction des jeunes, notamment à travers la diffusion d'informations sur les espaces numériques de travail des lycées et la valorisation de dispositifs tels que la gratuité des transports scolaires pour les apprentis.

La démarche vise également à **renforcer le suivi territorial des actions**. Une communication spécifique est ainsi développée auprès des Comités locaux pour l'emploi afin de mieux intégrer les enjeux de mobilité dans les dynamiques d'insertion et de développement économique.

À partir de l'automne 2026, un espace dédié sera également ouvert sur la plateforme régionale Géo2France. Il permettra à l'ensemble des partenaires d'accéder aux documents de référence, aux productions des différentes instances d'animation ainsi qu'aux indicateurs de suivi associés aux fiches actions.

Au-delà des réalisations concrètes, **les perspectives des PAMS reposent sur la pérennisation de la gouvernance mise en place durant leur élaboration**. Les clubs de la mobilité, qui prolongent la mobilisation des acteurs engagés dans la démarche, constituent un espace privilégié d'échanges et de partage d'expériences à l'échelle des territoires. Plusieurs rencontres sont déjà programmées sur différents bassins de mobilité. En complément, des rendez-vous techniques réguliers entre la Région et les Départements permettent d'assurer un suivi collectif des actions, d'identifier les opportunités de financement et de coordonner les initiatives. Les comités de bassin, à l'image de celui organisé sur le territoire Grand Amiénois–Grand Roye en juin 2026, contribueront quant à eux à évaluer les premiers résultats et à maintenir l'appropriation de la démarche par les élus et les partenaires locaux.

La signature des PAMS marque ainsi moins l'aboutissement d'un projet que le début d'une nouvelle phase. Celle-ci doit permettre de transformer les orientations définies collectivement en actions concrètes, au service d'une mobilité plus accessible et plus inclusive pour l'ensemble des habitants des Hauts-de-France.

L'engagement du Conseil départemental de Lot-et-Garonne

LOT-ET-GARONNE
Le Département Cœur du Sud-Ouest

◆ Une enquête locale qui conduit à une stratégie départementale



Mme Christine Gonzato-Roques, Conseillère départementale du canton du Haut Agenais Périgord, Vice-présidente en charge du Développement social, de l'insertion et de l'habitat

Le Département de Lot-et-Garonne s'est saisi de la question des mobilités solidaires à la suite d'une enquête locale sur les mobilités réalisée en 2021, à l'échelle d'une intercommunalité du nord du département.

Cette étude a mis en évidence les difficultés de déplacement rencontrées au quotidien par une partie de la population, ainsi que leurs conséquences concrètes sur les parcours de vie.

Afin d'affiner sa compréhension des besoins et de disposer d'une vision plus globale de cette problématique, le Département, avec le soutien de l'État, a ensuite engagé une **étude départementale sur les vulnérabilités liées à la mobilité**. Celle-ci visait à mettre en regard le volume et la répartition des publics vulnérables à la mobilité d'une part, et l'offre de services de mobilité solidaire d'autre part.

Elle a également révélé l'importance des enjeux de mobilité sur l'ensemble du territoire départemental, près d'un lot-et-garonnais sur deux étant considéré comme vulnérable à la mobilité. Elle a également mis en lumière une offre de services hétérogène et parfois peu lisible, ainsi qu'une information dispersée freinant l'accès des usagers aux dispositifs existants.

Ces constats ont conduit le Département à faire des mobilités solidaires un axe à part entière de sa feuille de route formalisée dans le Plan Routes et Déplacements du Quotidien, adopté par l'Assemblée départementale en juin 2023.

Cette stratégie adopte une **approche transversale de la mobilité en intégrant l'ensemble de ses dimensions** : entretien et gestion de la voirie, développement des mobilités alternatives et amélioration de l'accès à la mobilité pour les publics les plus fragiles.

Élaborée conjointement par les Directions des Infrastructures et de la Mobilité et du Développement Social, elle s'est construite également en lien étroit avec de nombreux partenaires institutionnels et associatifs.

Son volet consacré aux mobilités solidaires s'articule autour de **trois axes structurants** : la création d'une plateforme départementale des mobilités solidaires, le renouvellement du soutien aux porteurs de solutions de mobilité solidaire et inclusive, ainsi que l'accompagnement des EPCI, pour la plupart Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) à l'échelle départementale.

Afin de soutenir la mise en œuvre de cette stratégie, le Département de Lot-et-Garonne s'est doté d'un **poste de coordination des mobilités solidaires,** chargé de renforcer les liens entre les partenaires du territoire, de structurer les coopérations entre acteurs et de favoriser l'émergence d'une culture commune autour des enjeux de mobilité rencontrés par les publics.

C'est dans ce même cadre stratégique que le Département a souhaité se saisir de l'opportunité offerte par la Région Nouvelle-Aquitaine d'assurer le **pilotage de l'élaboration de Plans d'Actions communs en faveur de la Mobilité Solidaire (PAMS), en partenariat avec les intercommunalités et l'ensemble des acteurs concernés.**

Un modèle économique en construction



M. Daniel Borie,
Conseiller départemental du canton du Fumélois,
Vice-président en charge de l'Aménagement du territoire, des infrastructures et de la mobilité

À ce jour, **le Département porte cette politique sur ses fonds propres, avec une volonté assumée d'impulser et de structurer une dynamique départementale en faveur des mobilités solidaires**.

Cette démarche bénéficie du soutien de l'État, par l'intermédiaire du Contrat local des solidarités, qui a permis d'accompagner les premières phases de structuration de la stratégie et le déploiement de plusieurs actions opérationnelles.

Les projets engagés doivent permettre de **mobiliser d'autres leviers de financement**, notamment les crédits du Fonds social européen

mais à plus long terme, l'enjeu est bien celui de la pérennisation et du **portage collectif de cette politique publique**.

C'est dans cette perspective que le Département souhaite associer davantage l'ensemble des partenaires concernés, au sein d'une gouvernance élargie réunissant les acteurs institutionnels et opérationnels concernés par les enjeux de mobilité.

L'objectif est de **favoriser le croisement des politiques publiques** – insertion, emploi, santé, autonomie, jeunesse ou encore accès aux services – pour lesquelles la mobilité constitue un enjeu transversal majeur.

À terme, la plateforme départementale des mobilités solidaires ainsi que les PAMS ont vocation à devenir des outils structurants au service des usagers et des territoires. Leur pérennisation pourrait notamment s'appuyer sur une **logique de cofinancement partenarial, pouvant prendre la forme d'un Comité des financeurs dédié aux enjeux de mobilité**.

Le pacte local des solidarités : un outil qui rassemble autour de la mobilité

Les Pactes locaux des solidarités (PLS), lancés en 2024 par l'Etat en co-construction volontaire avec différents acteurs d'un même bassin de vie, constituent des outils territoriaux de lutte contre la pauvreté et l'exclusion que pilotent les commissaires à la lutte contre la pauvreté.

Construits à partir des diagnostics départementaux de la pauvreté et élaborés avec l'ensemble des acteurs locaux (collectivités, associations, services de l'Etat, entreprises, opérateurs et personnes concernées), ces pactes visent à soutenir des actions innovantes à fort impact à l'échelle des bassins de vie.

En 2025, plusieurs territoires ont choisi de prioriser la mobilité dans leurs pactes locaux des solidarités.

Le pacte de la Haute-Vienne : pour la mobilité en milieu rural



La signature du Pacte Local des Solidarités (PLS) dédié à la mobilité en milieu rural en Haute-Vienne marque une étape décisive pour le territoire. Porté conjointement par l'État, la Mutualité sociale agricole, la Mission locale rurale, l'Association des maires et l'Association des maires ruraux, le PLS n'est pas seulement un dispositif supplémentaire : il est la preuve qu'une méthode de travail collective, décloisonnée et profondément ancrée dans les réalités locales, peut faire émerger des solutions qui n'auraient jamais vu le jour autrement.

◆ Une démarche partenariale qui change tout

L'originalité du pacte local des solidarités réside avant tout dans sa méthode de travail, qui repose sur une coopération étroite entre institutions, élus et acteurs de terrain et le souhait de trouver des réponses opérationnelles.

Cette démarche collaborative a permis de franchir cinq étapes clés :

1. **Une compréhension fine des besoins** : un diagnostic préalable à des pactes locaux des solidarités possibles en Haute-Vienne avait été réalisé en 2023, il mettait en évidence des atouts existants (plateforme mobilité, aides au permis, ateliers code, prestation France Travail). Mais il soulignait aussi des fragilités persistantes : distances importantes sur un territoire rural de 4 913 km², offre concentrée sur Limoges, isolement des jeunes, des personnes âgées et des ménages modestes.

   Jusqu'alors, chaque acteur avait tendance à œuvrer séparément. **Le PLS a permis de construire une vision commune, en réunissant des partenaires qui voulaient désormais travailler de manière plus étroite et concertée**.

2. **Une synergie financière** : à l'image du projet « plan mobilité en faveur des jeunes ruraux » de la Mission Locale Rurale, cofinancé par l'État et la MSA.

3. **Un modèle de gouvernance** : chaque structure a pu contribuer au projet commun tout en préservant son identité.

4. **Une culture du décloisonnement** : une co-construction transversale entre services de l'État, élus et acteurs locaux, brisant les silos habituels.

5. **Une visibilité** : une stratégie de communication multicanale étendue à tout le territoire.

Ce dépassement des approches traditionnelles a permis d'appréhender la complexité de la mobilité rurale et d'engager, dès la première année, deux actions concrètes majeures :

- La création d'un garage mobile solidaire qui couvrira toute la zone rurale de la Haute-Vienne, porté par Varlin Pont Neuf. Il doit permettre d'assurer des réparations de proximité et d'intervenir au plus près des habitants.
- Un plan mobilité en faveur des jeunes ruraux porté par la Mission Locale Rurale. Il comporte d'une part une aide financière à destination des jeunes suivis au sein de la mission locale rurale, conditionnée à un engagement de leur part de 70 heures au sein d'une association caritative ou une collectivité, et se complète par l'acquisition d'un simulateur de conduite pour leur permettre de renforcer leur apprentissage afin de pouvoir prendre en main un véhicule.

◆ Des projets qui n'auraient pas existé sans le pacte local des solidarités

Le garage solidaire et le plan mobilité de la mission locale n'auraient pu émerger sur le territoire rural de la Haute-Vienne sans la démarche partenariale instaurée par le PLS. Au-delà des aspects financiers incontournables, **la réussite repose grandement sur la coordination, la vision partagée et la structuration collective**.

Le PLS a agi comme un véritable catalyseur en structurant un cadre de travail partagé. Cela s'est concrétisé par des projets de conventions entre Varlin Pont Neuf et les communautés de communes, formalisant la mise à disposition de locaux pour accueillir le garage mobile lors de réparations lourdes.

Au-delà de cet aspect opérationnel, **le PLS a posé les fondations d'une dynamique territoriale pérenne**. Cette approche est illustrée par le partenariat entre la Mission Locale Rurale et le président de l'Association des maires ruraux, visant à identifier les structures d'accueil bénévoles au plus près des jeunes.

◆ L'innovation réside autant dans les solutions que dans la façon de les construire ensemble.

Le PLS s'inscrit dans une **logique de transposabilité à d'autres territoires ruraux** et s'articule avec plusieurs politiques publiques structurantes allant de l'emploi à l'aménagement du territoire en passant par le développement durable.

En matière de mobilité rurale, **le Pacte Local des Solidarités de la Haute-Vienne démontre l'impact de la coopération locale**. Véritable levier de cohésion territoriale, il apporte des réponses solidaires, durables et parfaitement ajustées aux besoins.

Le pacte des 7 vallées, Pas-de Calais : la mobilité pour remettre en mouvement le territoire et ses habitants

◆ La mobilité comme moyen d'action transversale

La Communauté de communes des 7 vallées couvre 500 km², dans l'arrondissement de Montreuil-sur-Mer, dans le Pas-de-Calais. C'est un territoire rural et vallonné où vivent 30 000 personnes, principalement dans 6 bourgs avec une densité de 60 habitants au km² (la moyenne départementale est de 220).

Si le territoire est en légère croissance démographique ces dernières années et si le taux de pauvreté monétaire localisé y est inférieur à celui du département (17,9 % en 2023, pour 19,1 %), la communauté de communes doit faire face à un réel isolement géo-

graphique et social : le territoire ne dispose ainsi pas de lycée et chez les jeunes le taux de chômage approche les 30 % (29,3% à l'échelle du département).

L'intercommunalité a souhaité dès 2024 s'engager dans un pacte local des solidarités, après qu'un diagnostic externalisé a permis de dessiner une feuille de route pluriannuelle et globale.

La mobilité y est conçue non comme une fin en soi mais comme un moyen, celui de « remettre en mouvement » le territoire et ses habitants, intervenant en transversalité de tous les enjeux (santé, emploi, accès au logement, culture).

Les actions à conduire prennent en compte les solutions que le Conseil départemental du Pas-de-Calais, précurseur au plan national dans les mobilités solidaires, apporte par son programme MaMobilité 62 (par ailleurs soutenu par l'État dans le contrat local des solidarités).

Le Pacte local des solidarités des 7 Vallées s'affirme comme un outil structurant, piloté avec l'appui du commissaire à la lutte contre la pauvreté, permettant de concentrer les efforts sur des actions prioritaires, définies et ajustées annuellement en fonction des besoins du territoire.

En **2024**, il a permis de **compléter le parc de véhicules destinés à la mobilité solidaire** sur Hesdin et les 7 Vallées afin de lever les freins liés à la mobilité en acquérant notamment 2 voitures électriques sans permis (21 000 €), opérées par Wimoov, au travers de son service spécifique aux territoires ruraux dénommé Terr'moov (les 7 vallées sont l'un des 3 territoires nationaux de lancement de cette expérimentation).

Sur les crédits de **2025**, l'État et l'intercommunalité ont choisi de **mettre l'accent cette fois sur l'offre de solutions**. L'objectif est de permettre à des jeunes, orientés par la mission locale (ADEFI) de développer leur autonomie dans la mobilité. 40 jeunes ont été ciblés, et ont fait l'objet, par Wimoov toujours, d'un suivi personnalisé, d'un accompagnement à l'inscription au permis (code et conduite) et d'un financement auprès d'auto-écoles partenaires sur le territoire.

Cette action vise à remédier à un déficit de possession du permis de conduire chez les moins de 24 ans sur le territoire (44,7% des demandeurs d'emploi âgés de 15 à 24 ans ont le permis de conduire contre 60,9% en région).
64 000 € y sont dédiés par l'État.

La remobilisation des jeunes ainsi soutenue par les pouvoirs publics est également épaulée par les entreprises locales, engagées dans l'insertion et l'accès à l'emploi des jeunes au titre de la dotation d'action territoriale que déploie la fondation Break poverty sur le territoire.

Le pacte de la Haute-Loire : une Maison de la Mobilité Solidaire

◆ L'enjeu de mobilité pour lutter contre la pauvreté : une évidence en Haute-Loire

Le diagnostic départemental de la pauvreté réalisé en 2023 en Haute-Loire a mis en avant une dépendance à la voiture individuelle très forte (84 % des déplacements domicile-travail se font en voiture). Or, la mobilité est essentielle à tout parcours d'accès aux droits et à l'emploi. Elle constitue pourtant encore trop souvent un facteur d'inégalité et de fragilisation sociale. Outre son accessibilité, le coût de la mobilité est en effet renchéri pour une partie des ménages les plus pauvres. Le transport est par ailleurs complexifié par la topographie montagneuse de la Haute-Loire et la météo en hiver.

De nombreuses initiatives portées par des structures associatives ou privées en faveur de la mobilité ont vu le jour dans le département, avec notamment un soutien de la stratégie de lutte contre la pauvreté : covoiturage solidaire, garage solidaire, développement du vélo pour le public précaire… La Haute-Loire compte également une plateforme de mobilité structurée.

Ces structures ont souhaité créer une synergie et aller plus loin en développant de nouveaux services, dans une logique de bouquet de solutions de mobilité alternatives à l'usage de la voiture individuelle, souvent la seule option en milieu rural, alors même qu'environ un quart de la population se trouve en situation de précarité de mobilité.

Le PLS de la Haute-Loire s'est donc naturellement orienté vers le sujet de la mobilité solidaire en permettant la création de la maison de la mobilité solidaire (MMS) en Haute-Loire comme une **réponse systémique**. Elle agit simultanément sur l'accompagnement individuel, l'offre de véhicules et la sensibilisation des employeurs.

La MMS travaille en étroite collaboration avec les acteurs de l'insertion sociale et professionnelle, les collectivités et les entreprises du territoire. Avec ces dernières, elle développe une offre de service qui s'articule autour de deux axes principaux : l'accompagnement des particuliers dans leurs déplacements quotidiens et le soutien aux entreprises pour optimiser la mobilité de leurs collaborateurs.

◆ Le projet de la MMS se concrétise à travers la mise en œuvre de 4 axes complémentaires.

Axe 1 : une offre d'information, de conseil, d'orientation et d'accompagnement vers les solutions alternatives à la voiture seul

Pour permettre aux publics cibles d'accéder aux transports en commun, covoiturage, transport solidaire, solutions vélo, … la MMS 43 assurera :

- La mise en place et l'actualisation d'une plateforme numérique intégrée de type MaaS social (*Mobility as a service*) qui prend la forme d'un site internet grand public regroupant l'offre mobilité territoriale, et d'une plateforme intégrée destinée aux professionnels de l'accompagnement
- Des accompagnements individuels assurées par des conseillères mobilités permettant information, conseils et projet individualisé.
- Des ateliers collectifs, assurés par des formateurs.

Axe 2 : de nouvelles solutions de mobilités partagées et actives

Pour compléter l'offre déjà existante, dans la continuité de la démarche d'étude-action en cours, l'organisme de formation FIT et ses partenaires déploient deux nouveaux services :

- « Covoiturons solidaire en Haute Loire », service de covoiturage et de transport solidaire.
- Proposition de véhicules décarbonés pour améliorer l'accès à la mobilité des personnes ne disposant pas de moyens de déplacement.

> **Sylvie, utilisatrice du covoiturage**
> *Je n'ai aucun moyen de transport, j'ai des soucis de santé, suite à cela, on m'a proposé de me covoiturer pour aller voir ma fille ou faire des papiers, cela fait deux mois que j'utilise ce service, je suis très satisfaite et je le recommande.*

Axe 3 : un programme de sensibilisation et d'accompagnement des acteurs territoriaux

Alors que l'autosolisme reste le modèle dominant, la transition vers les solutions d'écomobilité impose un réel travail de sensibilisation, d'acculturation et d'accompagnement des élus, collectivités, acteurs socioprofessionnels, entreprises, associations, …

Ainsi, l'objectif est d'aller vers ces différents acteurs et d' :

- Organiser des temps d'information et d'échanges sur les solutions existantes
- Accompagner les structures (collectivités, entreprises, associations) dans leurs réflexions et conceptions de solutions adaptées à leurs besoins spécifiques

Axe 4 : une gouvernance territoriale

Le développement des solutions d'écomobilité solidaire ne se réalisera que si les principales parties prenantes territoriales coopèrent dans la durée. La MMS 43 sera également un espace de gouvernance permanent permettant l'évaluation partagée, la concertation et la codécision.

Le fait que ce projet soit inscrit dans un Pacte local des solidarités permet aux services de l'État d'adopter une posture exigeante avec les partenaires en leur demandant d'inscrire leurs actions dans le cadre des différentes feuilles de route départementales. Ainsi la MMS a investi pleinement les comités locaux pour l'emploi, va signer une convention avec les maisons France-service et répond aux sollicitations des maires, sur demande des services de l'État, qui ont des problématiques mobilité. Le pacte les place en quelque sorte comme un opérateur.

> **Florentine, ancienne élève de la vélo-école**
> *Quand je suis arrivée en Haute-Loire, je n'avais pas la possibilité de me déplacer, du coup, j'ai intégré la vélo-école de la MMS grâce à ça maintenant, je peux me déplacer, aller à ma formation professionnelle et à mon stage.*

En région Provence-Alpes-Côte d'Azur, des pactes locaux des solidarités inscrits dans une dynamique régionale structurée autour des mobilités solidaires

PRÉFET
DE LA RÉGION
PROVENCE-ALPES-
CÔTE D'AZUR
Liberté
Égalité
Fraternité

◆ **En région Provence-Alpes-Côte d'Azur, les pactes locaux des solidarités constituent aujourd'hui de véritables leviers de coopération territoriale autour des enjeux de mobilité solidaire.**

Ils reposent sur une conviction forte : les difficultés de mobilité ne relèvent pas uniquement des politiques de transport, mais constituent un enjeu transversal d'accès à l'emploi, aux droits, aux soins et, plus largement, à l'autonomie des personnes en situation de précarité.

Dans les Alpes-Maritimes, l'État et le Conseil départemental ont soutenu deux pactes locaux des solidarités autour de la mobilité, identifiée comme un enjeu majeur pour les travailleurs pauvres vivant dans des zones rurales isolées.

1 Le premier pacte, lancé en 2024 sur le territoire de la communauté de communes Alpes d'Azur, cible les professionnels du secteur de l'aide à domicile. Il repose sur un partenariat entre l'État, le conseil départemental, la communauté de com-

munes Alpes d'Azur, la commune de Puget-Théniers, France Travail, les employeurs du secteur et leur organisme de formation ainsi que les opérateurs de mobilité (Reflets et Mob'in Sud PACA). **La démarche allie mise à disposition de véhicules sur deux ans et accompagnement renforcé afin de sécuriser les parcours professionnels de salariées fortement confrontées aux contraintes de mobilité dans ce territoire rural enclavé.**

Rapidement les résultats ont témoigné de l'impact direct de cette approche globale : en trois mois, l'ensemble de la première cohorte accompagnée a augmenté son temps de travail significativement, et donc ses revenus. Les effets se mesurent également pour les personnes âgées isolées, avec une hausse du recours à l'allocation personnalisée d'autonomie, avec près de 190 plans d'aide supplémentaires activés. Au-delà des chiffres, les bénéficiaires soulignent aussi les effets sociaux et humains de cette démarche : « **je me sens comme les autres, je retrouve de la dignité** ».

2 Fort de ces premiers résultats, la démarche a été répliquée en 2025 dans la vallée de la Roya, autour des communes de Breil-sur-Roya et de Tende, sous la coordination du Conseil départemental. Adapté aux caractéristiques du bassin d'emploi local, ce second pacte mobilise des employeurs publics du secteur de la santé et du handicap — Hôpital Saint-Lazare, Groupement hospitalier de la Riviera française, association APREH — ainsi que des employeurs privés représentés par l'UPE06. Il associe également les maires locaux, France Travail, les associations et les opérateurs (Fondation de Nice et Mob'in Solutions) afin de **construire des solutions adaptées aux besoins de recrutement et de maintien dans l'emploi sur ce territoire particulièrement enclavé.**

3 Les problématiques de mobilité concernent également les territoires urbains et périurbains. Dans les Bouches-du-Rhône, l'État, la Métropole Aix-Marseille-Provence ainsi que les communes de Port-Saint-Louis-du-Rhône et de Port-de-Bouc ont engagé un pacte local des solidarités visant à construire un véritable écosystème emploi-mobilité. **Cette démarche repose sur un travail partenarial avec les groupements d'entreprises et les acteurs de l'emploi du territoire, notamment en visant les secteurs de la logistique, du commerce, des services, de l'hôtellerie-restauration et de l'aide à domicile.**

Le pacte associe les services de l'État, la Métropole, les communes concernées, France Travail, les missions locales, les clubs d'entreprises ainsi que l'opérateur Wimoov. Plusieurs solutions sont expérimentées : mise à disposition de véhicules, aides au permis, covoiturage vers les zones d'activité, accompagnement mobilité ou encore sensibilisation des employeurs. L'objectif est de mieux articuler politiques d'emploi, mobilité et développement économique afin de répondre aux besoins des entreprises tout en sécurisant les parcours professionnels des publics les plus fragiles.

Ces trois pactes locaux s'inscrivent dans une dynamique régionale plus large portée par la commissaire à la lutte contre la pauvreté afin d'appuyer la structuration d'une véritable politique régionale de mobilité solidaire.

◆ Entre 2022 et 2024, un important travail d'ingénierie et d'animation territoriale a permis de faire émerger une culture commune entre les acteurs des solidarités, des transports, de l'emploi et des collectivités.

Les rencontres interdépartementales puis la conférence régionale mobilité solidaire organisée en 2024 ont mis en évidence plusieurs priorités : rendre plus visible l'offre existante, renforcer la coordination entre acteurs et construire davantage de cohérence dans les financements et les dispositifs.

Pour répondre à ces besoins, un guide régional de la mobilité solidaire a été élaboré, réunissant des pratiques inspirantes ainsi qu'un annuaire régional des acteurs afin de renforcer la visibilité des dispositifs et de faciliter les coopérations territoriales.

Cette dynamique s'est prolongée avec l'organisation, en juin 2025, d'un séminaire régional des décideurs publics, en lien avec la Région Sud, autour des plans d'action des mobilités solidaires (PAMS). Les échanges ont souligné la nécessité d'une mobilisation conjointe de l'État, de l'autorité régionale, des Départements et des collectivités, mais aussi l'importance de croiser les diagnostics, les données et les politiques publiques afin de construire des réponses adaptées aux réalités de chaque territoire.

Dans le prolongement de ces travaux, **une expérimentation se lance** avec le Secrétariat général pour les affaires régionales (SGAR), avec le soutien du Fonds national d'aménagement et de développement du territoire (FNADT). Conduite sur deux territoires volontaires, elle vise à **faire émerger des stratégies locales concertées de mobilité solidaire**. L'objectif est de permettre aux territoires de partager un diagnostic commun, de mieux articuler les gouvernances existantes (loi Plein emploi, contrats et pactes locaux, contrats opérationnels de mobilité, projets européens etc,...), d'identifier collectivement les priorités d'action et de mobiliser les leviers de financement, en mettant autour de la table l'ensemble des acteurs du transport, des mobilités, de l'emploi et de l'économie et ceux des solidarités.

Cette démarche traduit une ambition désormais largement partagée : passer d'une addition d'actions locales à une stratégie territoriale coordonnée de mobilité solidaire au service de l'accès à l'emploi, de l'autonomie et de la lutte contre la pauvreté.

L'offre du Club mobilité et son articulation avec les Pactes locaux des solidarités

Le Club Mobilité
Agréé « Entreprise Solidaire d'Utilité Sociale »

Le Club Mobilité est une structure labellisée ESUS créée en 2018 qui assure la mise en œuvre opérationnelle des offres Caremakers, programme de mobilité solidaire du Groupe Renault à destination de personnes exclues des financements bancaires classiques, domiciliées en France métropolitaine, avec un revenu fiscal de référence par part inférieur ou égal à 15 000 euros par an et un besoin de mobilité pour se maintenir ou accéder à l'emploi.

Les offres Caremakers regroupent des solutions d'achat ou la location avec option d'achat (LOA) de véhicules Dacia neufs ou de véhicules Renault d'occasion récents rendus accessibles grâce à des loyers réduits adossés à un microcrédit : Dacia Spring disponible à partir de 124€ par mois sur 5 ans, 10 000 km par an.

L'articulation de l'offre du Club Mobilité et d'un pacte local des solidarités permet de réduire le montant de la mensualité :

- de 30€ pour un soutien financier de 1500€ par ménage
- de 60€ pour un soutien financier de 3000€ par ménage

Le Club Mobilité propose également des véhicules thermiques, bi-carburation GPL/Essence et hybrides partout en France métropolitaine avec le soutien des garages solidaires et partenaires micro-financeurs Adie et Institut de Microcrédit (Parcours Confiance) : CareMakers, l'offre Renault de leasing pour une mobilité solidaire

6 mois après la livraison de leur véhicule, les bénéficiaires déclarent une baisse de leur budget véhicule mensuel moyen de 28% par rapport à lorsqu'ils possédaient un véhicule ancien (rapport d'activité 2024).

Évaluer les actions de mobilité

L'évaluation est un outil clé de pilotage et d'amélioration des politiques de lutte contre la pauvreté et l'inclusion sociale, auquel la DIPLP attache une importance particulière. La mesure d'impact des contrats locaux et des pactes locaux des solidarités permet d'apprécier les premiers résultats des initiatives engagées, d'identifier des freins persistants à la mobilité et d'ajuster les dispositifs afin de favoriser un accès plus équitable à l'emploi, aux services, et à l'ensemble des opportunités offertes sur un territoire.

Synthèse de la table ronde « Évaluer l'impact des politiques de mobilité sur le parcours des personnes »



De gauche à droite : Guyllia Monzenga, cheffe de projet chez France Travail, Alexandre Rutecki, directeur du Microcrédit Personnel de l'ADIE, Catherine Moisan, éducatrice de l'association AVEC, accompagnant une jeune suivie, Charlotte Le Gouzouguec, chargée de projet levée des freins à l'insertion au Conseil départemental de Loire Atlantique, Chrystèle Marionneau, commissaire à la lutte contre la pauvreté de la région Pays de la Loire, durant la rencontre du 21 mai

Animée par France Travail, cette table ronde tenue lors de la journée nationale du 21 mai 2026 a réuni l'Association pour le droit à l'initiative économique (ADIE), le Conseil départemental de Loire-Atlantique, la commissaire à la lutte contre la pauvreté en région Pays de la Loire et une jeune bénéficiaire accompagnée par la Mission Locale.

Les échanges ont articulé données chiffrées, retours territoriaux et témoignages de terrain autour d'une question centrale : **comment évaluer l'impact des politiques de mobilité solidaire pour mieux les piloter ?**

◆ Des résultats probants sur l'insertion et la qualité de vie

L'étude d'impact du micro-crédit mobilité conduite par l'ADIE selon une approche pluridimensionnelle (trajectoires professionnelles, situation financière, mobilité et bien-être) révèle des effets significatifs :

- 50 % des personnes sans emploi ont accédé à un emploi salarié dans les mois suivant l'accompagnement ;
- la part des CDI est passée de 26 % à 41 % parmi les personnes déjà en activité ;
- 71 % des bénéficiaires déclarent une amélioration de leur situation financière ;
- 89 % font état d'une plus grande sérénité dans leurs déplacements quotidiens.

Ces résultats soulignent l'intérêt d'une approche holistique.

Sur le volet écologique, des progrès sont mesurables (44 % des véhicules de remplacement présentent un meilleur critère Crit'Air), mais l'âge moyen élevé des véhicules financés reste élevé (12 ans) et appelle une révision des outils financiers pour accéder à des véhicules plus récents.

◆ La mobilité, premier frein en territoire rural : un témoignage de terrain

Une bénéficiaire, résidente de La Roche-Guyon, commune du Vexin très mal desservie, a été accompagnée par l'équipe de la Mission Locale de Cergy-Pontoise dans le cadre du dispositif O2R (Objectif Repérage et Remobilisation). Ce témoignage souligne encore davantage qu'**en zone rurale, la mobilité constitue le premier frein** à l'insertion professionnelle, notamment du fait de l'isolement géographique, de l'absence de transports en commun et des troubles anxieux liés à la coupure sociale. L'accès au permis de conduire constitue par conséquent souvent un point de bascule décisif.



Je n'ai pas le permis, je ne peux pas me déplacer comme je veux. Avoir le permis est une nécessité quand on est en ruralité mais ce n'est pas une fin, ça ne suffit pas.

Amandine, bénéficiaire accompagnée par la mission locale, 21 mai 2026



Dans la ruralité, la mobilité est le premier frein pour les jeunes. La ville est loin. Les éducateurs sont en proximité avec les jeunes, l'accompagnement est la notion clé : avancer ensemble.

Catherine Moisan, éducatrice de la mission locale AVEC, 21 mai 2026

Le non-recours : un frein structurel méconnu

La table ronde a également été l'occasion d'évoquer une enquête sur le leasing social menée auprès de plus de 2 000 personnes ayant contacté l'ADIE sans bénéficier d'accompagnement. Elle révèle l'ampleur du phénomène : seuls 14 % connaissaient le leasing social, 6 % l'avaient sollicité et 1 % l'avaient obtenu. La raison principale de non-recours se résume par la phrase : **« Je pensais que je n'y avais pas droit »**, pointant une méconnaissance profonde des aides et droits ouverts.



Il ne suffit pas d'orienter les personnes vers une solution de mobilité, il faut les accompagner.

Vincent Lemaître, chef de projet Mamobilité62, 21 mai 2026.

Construire une évaluation utile : l'expérience de Loire-Atlantique

L'expérience menée en Loire-Atlantique à travers le référentiel d'évaluation des plateformes de mobilité s'articule autour de trois volets : suivi de l'activité, résultats et impact (ce dernier volet intégrant la transition écologique). L'enjeu est ainsi d'observer ce que la mobilité change dans les trajectoires des personnes, et non de simplement comptabiliser des dispositifs.

L'absence initiale de culture de l'évaluation parmi les partenaires a nécessité un travail d'appropriation. En retour, le processus a renforcé la cohésion des acteurs et le partage d'informations. Seul écueil identifié lors de la table ronde : les personnes concernées n'ont pas été associées dès le départ au comité de suivi. Si la partie quantitative s'appuyait sur les bilans annuels existants, la partie qualitative a constitué un apport significatif, notamment par la réalisation de 54 entretiens auprès de bénéficiaires.

Trois leviers pour une évaluation efficace émergent des échanges :

1. Ancrer la mesure dans les besoins réels des publics (en simplifiant les critères d'éligibilité) ;
2. Objectiver les effets indirects (accès aux soins, vie sociale, autonomie) ;
3. Intégrer les inégalités territoriales que les indicateurs nationaux agrégés ne permettent pas de saisir.

La mobilité solidaire constitue dès lors un investissement social dont les retours sont documentables et permettent d'améliorer significativement les dispositifs mis en place.



La mobilité est un réel levier d'émancipation.

Chrystèle Marionneau, Commissaire à la lutte contre la pauvreté des Pays de la Loire, 21 mai 2026.

Pourquoi et comment évaluer les impacts de la mobilité inclusive – l'étude du Laboratoire de la Mobilité inclusive



L'étude réalisée en septembre 2024 par le cabinet Improve pour le Laboratoire de la Mobilité inclusive met en **exergue l'importance de l'évaluation des impacts dans les actions de mobilité inclusive**. Fondée sur des entretiens avec des acteurs de terrain ayant déjà expérimenté des démarches d'évaluation ainsi que sur une recherche bibliographique, cette étude propose une **méthode accessible** permettant de mieux comprendre le rôle et l'objet de l'évaluation d'impact de la mobilité inclusive. La spécificité de cette étude est de proposer une démarche globale d'évaluations d'impact : impacts sociaux, environnementaux, économiques et territoriaux.

L'étude rappelle que les enjeux de la mobilité inclusive sont multiples et interdépendants : freins à l'accès à l'emploi, aux services, ou encore à la vie sociale. **Dans ce contexte, l'évaluation d'impact permet de mesurer concrètement les effets directs et indirects des actions mises en place et de vérifier leur pertinence.** Comme le souligne l'un des acteurs interrogés, un des objectifs principaux est de « confirmer et factualiser les effets ».

L'évaluation répond également à des objectifs internes et externes. Pour les structures porteuses de projets, elle permet de piloter leur activité, d'optimiser leurs actions et de mieux comprendre les besoins des bénéficiaires. Elle constitue aussi un outil de légitimation auprès des partenaires et des financeurs, en apportant des résultats concrets et objectivés.

L'étude recommande par ailleurs de s'appuyer sur des indicateurs simples – quitte à les restreindre – mais **surtout adaptés aux réalités de terrain**. Les impacts sociaux peuvent par exemple être mesurés à travers l'évolution de l'autonomie, de l'insertion professionnelle ou du lien social. Les impacts territoriaux concernent par exemple l'accès aux services locaux et les dynamiques créées avec les acteurs du territoire. Enfin, l'étude insiste sur la **nécessité d'anticiper la collecte de données et de construire l'évaluation de manière collective et évolutive** afin de la rendre réellement accessible aux structures de mobilité inclusive.

Cette étude est disponible ici :
https://www.mobiliteinclusive.com/etude-mesure-dimpact/

Les enseignements du programme Tims
(Territoires Inclusion Mobilité Sobriété)

Le programme Tims en bref

Le programme Tims déploie 69 projets locaux, portés par des associations ou des collectivités, qui visent à développer de nouvelles solutions de mobilité ou à renforcer l'accès des publics aux solutions existantes, ainsi que 9 territoires à mobilité durable et inclusive, qui travaillent sur l'élaboration de stratégies territoriales.

Le programme est porté par Cler solutions, filiale du réseau Cler et ses trois partenaires, le Réseau Mob'In - les acteurs territoriaux de la mobilité inclusive, Auvergne-Rhône-Alpes Énergie Environnement (AURA-EE) et le Réseau des Agences Régionales de l'Energie et de l'Environnement (RARE). Lancé en 2023, il est financé par les certificats d'économies d'énergie (CEE) jusqu'à fin 2026.

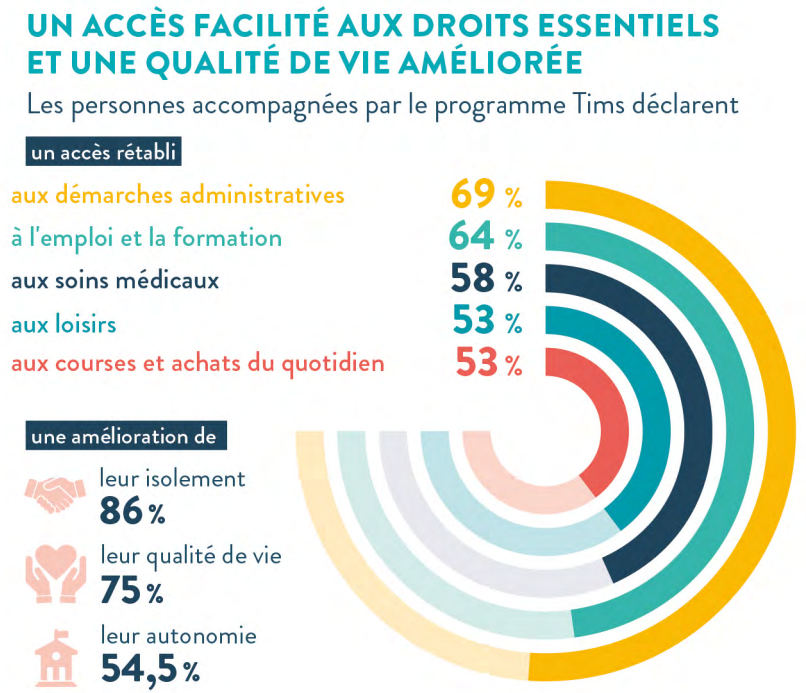
◆ Publication de la mesure d'impact du programme Tims

Le programme Tims publie en juin 2026 l'étude de mesure d'impact confiée à l'agence d'innovation sociale Ellyx. Cette étude robuste qui s'appuie sur différentes **sources de données quantitatives et qualitatives a permis d'évaluer l'impact sur les bénéficiaires ainsi que sur l'écosystème de la mobilité durable et inclusive**.

Tour d'horizon des principaux résultats.

Se déplacer : un défi quotidien pour les publics fragiles

Parmi les personnes interrogées dans le cadre de la mesure d'impact du programme Tims, 1 personne sur 5 cumulait, avant d'être accompagnée, au moins 2 freins concernant sa capacité à se déplacer dans son quotidien. Les difficultés à se déplacer créent de nombreux renoncements : 46,8 % ont dû renoncer à un emploi ou une formation en raison de leur incapacité à s'y rendre via des solutions de mobilité adaptées, 39 % ont dû renoncer à des soins médicaux, 40 % à des démarches administratives et 41,3 % aux loisirs.



Une mobilité retrouvée grâce à des solutions durables

7 millions de personnes ont été touchées par le programme dont 327 000 personnes accompagnées. Parmi les personnes accompagnées dans leur mobilité dans le cadre du programme, 65 % se déplacent désormais plus facilement grâce à des solutions combinées (2 à 3 solutions combinées en moyenne) et 53 % utilisent

encore une solution durable après 6 mois (transport en commun, vélo, marche, covoiturage).

Grâce à cette mobilité retrouvée, 64 % ont pu accéder à un emploi ou une formation, 59 % aux soins de santé, 69 % aux démarches administratives, 53 % aux achats du quotidien et 53 % aux loisirs.

Ainsi la mobilité durable et inclusive est gage d'une meilleure qualité de vie (75 %), d'autonomie (86 %) et de lien social (54,5 %).

Un levier de long terme pour réduire la dépendance aux énergies fossiles

En près de 4 ans, le programme Tims a permis d'éviter 200 000 tonnes de CO2 soit l'équivalent de 97 000 vols Paris-New York* ce qui représente environ plus de 20 vols par jour sur 13 ans. C'est également 200 tonnes de polluants évitées soit l'équivalent des émissions annuelles de 42 000 voitures** et 800 GWh d'énergie économisés ce qui correspond à la consommation électrique annuelle de la communauté d'agglomération de La Rochelle**.

*équivalence calculées avec le comparateur carbone de l'ADEME

**équivalences calculées à partir des données d'Atmo France et du Réseau des Agences Régionales de l'Énergie et de l'Environnement

◆ Tims : un accélérateur pour les politiques publiques

La coopération, moteur d'impact

Le programme renforce les synergies entre acteurs. Les partenariats entre collectivités et associations amplifient les résultats, combinant leurs expertises et leurs ressources. L'augmentation de l'interconnaissance entre les acteurs et le renforcement de leurs pratiques de coopération est un effet structurant du programme.

Des collectivités renforcées

Le programme Tims a favorisé la montée en compétences des collectivités et de leurs élu.es. La mobilité n'est plus abordée comme un sujet sectoriel, mais comme un enjeu transversal de politique publique. Les effets du programme sont visibles dans la structuration des dynamiques locales.

En finançant et en accompagnant des actions concrètes, le programme permet de tester des solutions de mobilité durable et inclusive. Les solutions expérimentées deviennent progressivement reproductibles, intégrées dans des documents de planification (plans de mobilité, schémas cyclables, stratégies territoriales...) ou étendues à d'autres territoires.

Des stratégies territoriales en construction

Grâce aux Territoires à mobilité durable et inclusive, des dynamiques de planification émergent à l'échelle des territoires. Les diagnostics partagés permettent de mieux comprendre les besoins et de structurer des stratégies adaptées. Ils agissent aussi comme leviers pour mobiliser largement les acteurs du territoire et les personnes concernées.

Conclusion d'Anne Rubinstein,

Déléguée interministérielle à la prévention et à la lutte contre la pauvreté



Construire ensemble une mobilité vraiment solidaire

La mobilité n'est pas seulement une question de déplacements. Elle est un levier essentiel d'accès aux droits, à l'emploi, à la santé et, plus largement, à une vie digne. C'est pourquoi la réflexion que nous avons menée collectivement lors de la journée nationale du 21 mai revêt une importance particulière.

Ce temps d'échange a confirmé une conviction forte : la pauvreté n'est pas une fatalité. Elle résulte de choix, d'organisations, de structures que nous avons le pouvoir de transformer. En agissant collectivement, avec détermination, nous pouvons infléchir les trajectoires et réduire les inégalités.

Cette journée a également mis en lumière une évidence parfois oubliée : une politique publique ne se décrète pas. Elle se construit. Elle se nourrit des réalités vécues dans les territoires, des expérimentations locales, mais surtout de l'expertise des personnes directement concernées. Il ne s'agit pas de les consulter à la marge, mais bien de penser avec elles, à partir de leurs besoins réels, des réponses concrètes et adaptées.

Car les territoires sont divers, tout comme les situations individuelles. Les contraintes de mobilité ne sont pas les mêmes selon que l'on vit en zone rurale enclavée, en périphérie urbaine ou dans une grande métropole. Cela nous impose de sortir des solutions uniformes pour privilégier des approches sur mesure, ancrées dans les réalités locales.

Pour autant, cette diversité ne doit pas nous empêcher d'avoir une vision d'ensemble. Une politique de mobilité doit être globale, cohérente et pensée de manière transversale. Elle ne peut être isolée des enjeux d'emploi, de logement, d'aménagement du territoire ou encore de transition écologique. Penser en silos n'est plus possible : cela conduit trop souvent à des incohérences coûteuses, tant financièrement qu'humainement.

Partir des besoins des plus fragiles doit être notre boussole. Une mobilité pensée pour celles et ceux qui rencontrent le plus de difficultés bénéficie, en réalité, à tous. L'inverse, en revanche, n'est pas vrai. C'est en ancrant notre action dans cette exigence d'inclusion que nous pourrons construire des réponses justes et efficaces.

Les échanges ont également rappelé un enjeu clé : celui des moyens. Si la question du financement est centrale, elle ne doit pas être un frein à l'action. Trop souvent, nous attendons d'avoir toutes les garanties budgétaires avant d'agir. Or, l'innovation naît aussi de la capacité à expérimenter, à mobiliser les ressources existantes et à créer des dynamiques locales. En démontrant la pertinence de solutions concrètes, il devient alors possible de convaincre et d'obtenir les soutiens nécessaires.

Cela suppose aussi de mobiliser largement. Les acteurs publics ne peuvent agir seuls. Les associations, les collectivités, mais aussi les entreprises ont un rôle essentiel à jouer. La mobilité est un enjeu partagé : elle conditionne l'accès au travail, la vitalité économique des territoires et la cohésion sociale. Chacun a donc intérêt à s'engager.

Dans cette perspective, une piste s'impose avec force : mieux utiliser ce qui existe déjà. Optimiser les ressources, mutualiser les services, repenser les usages. Des solutions simples peuvent parfois avoir un impact significatif : élargir l'usage de transports existants, partager des moyens logistiques, imaginer de nouvelles formes de coopération locale. L'innovation ne repose pas toujours sur de nouveaux dispositifs, mais aussi sur une meilleure organisation de l'existant.

Enfin, un autre défi majeur se dessine : celui de la mesure de l'impact. Comprendre ce qui fonctionne, ce qui ne fonctionne pas, et pourquoi. La pauvreté étant multifactorielle, il est difficile d'isoler les effets d'une action. Pourtant, suivre les parcours dans la durée est indispensable pour améliorer l'efficacité des politiques menées et éviter d'enfermer les personnes dans des dispositifs inadaptés.

Cette exigence d'évaluation doit s'accompagner d'un regard lucide sur les enjeux de transition écologique. Les personnes en situation de précarité sont à la fois les premières victimes des dérèglements climatiques et souvent contraintes dans leurs modes de déplacement. Là encore, justice sociale et transition écologique doivent être pensées ensemble et non opposées.

Ce livret s'inscrit dans cette dynamique. Il prolonge les échanges, valorise les initiatives des territoires et propose des pistes d'action concrètes. Mais surtout, il porte une ambition collective : celle de construire une mobilité réellement inclusive, accessible et durable.

Ensemble, poursuivons ce travail. Innovons, expérimentons, coopérons. Et surtout, restons fidèles à une conviction essentielle : la mobilité solidaire est une condition indispensable d'une société plus juste.

Retrouvez-nous sur les réseaux sociaux

La Délégation interministérielle à la prévention et à la lutte contre la pauvreté est présente sur :

Délégation interministérielle à la prévention et à la lutte contre la pauvreté (DIPLP) : À propos | LinkedIn	Délégation Interministérielle à la lutte contre la pauvreté (@delegation_pauvrete) • Photos et vidéos Instagram	**Le site :** La délégation interministérielle à la prévention et à la lutte contre la pauvreté solidarites.gouv.fr | Ministère du Travail et des Solidarités

GOUVERNEMENT

Liberté
Égalité
Fraternité

Conception & maquettage : Délégation interministérielle à la prévention et à la lutte contre la pauvreté / Dicom des ministères de la Santé, des Solidarités et du Travail / Juin 2026