



Mobilités durables et solidaires

| Journées régionales des transitions |

2021

Synthèse des ateliers des Journées des transitions en Nouvelle-Aquitaine et Normandie

La mobilité est essentielle et incontournable dans nos sociétés contemporaines. Pourtant, 7 millions de Français font face à des difficultés en termes d'accès à la mobilité.¹ Dans le même temps, les moyens de transport, notamment de marchandises, contribuent largement au réchauffement climatique de par leurs importantes émissions de gaz à effet de serre (GES).²

Ces deux dimensions des mobilités, celle des personnes et celle des marchandises, doivent donc intégrer l'impératif environnemental, tout en répondant aux besoins économiques et sociaux des territoires. On peut distinguer :

- **Les mobilités douces** (transports non motorisés, dits également de mobilité active pour ceux n'utilisant que l'activité physique humaine comme force motrice), **et durables** (déplacements traditionnels comme la voiture ou les transports en commun, intégrant la notion environnementale dans sa réflexion, visant à promouvoir « l'écomobilité ») ;
- **Les mobilités inclusives et solidaires**, liées aux enjeux d'accessibilité au droit commun : droit à la mobilité, droit à l'emploi, droit à la santé et à l'accès à la vie culturelle. Cet axe est également fonction d'une approche par type de public, personnes en situation de précarité, jeunes et seniors étant les plus exposés aux inégalités d'accès à la mobilité.

1. Chiffre issu des résultats du sondage « [La mobilité et l'accès aux services de la vie quotidienne](#) », réalisé par Elabe pour le Laboratoire de la mobilité inclusive, 2018.

2. Le transport est l'activité qui contribue le plus aux émissions de GES de la France. En 2019, il représente 31% des émissions françaises de GES. 97% des émissions de GES induites par les transports sont constituées de CO₂ provenant de la combustion de carburants. Les transports routiers contribuent à la quasi-totalité (94%) des émissions du secteur des transports. Les émissions liées à la circulation routière incombent à hauteur de 54% aux véhicules particuliers. Source : « [L'environnement en France, rapport sur l'état de l'environnement](#) », Ministère de la Transition écologique

Ces dimensions des mobilités et les enjeux en découlant dépendent largement de la typologie territoriale (milieu urbain, péri-urbain, rural). Les solutions de mobilités doivent être adaptées aux besoins spécifiques de chaque territoire et s'ancrer localement au niveau du bassin de vie.

En milieu urbain, où les solutions de mobilité sont les plus nombreuses, l'enjeu consiste principalement en la réduction de leur impact environnemental par le portage d'une offre d'écomobilité et de mobilité douce, ainsi que par l'association de ces différentes solutions dans des logiques **intermodales** (utilisation de plusieurs modes de transports au cours d'un même déplacement) ou **multimodales** (possibilité de choisir entre plusieurs modes de transports pour un même déplacement). La question d'un **aménagement de la ville** adapté aux mobilités douces des personnes, aussi bien que des marchandises, et favorisant leur développement au détriment de transports motorisés, est au cœur du sujet des mobilités urbaines.

En milieux péri-urbain et rural, le constat de départ est parfois celui d'un manque d'offre, notamment face à la désertification des services publics et commerciaux en zones peu denses. Au-delà de l'accès à la mobilité, ces territoires peuvent ainsi manquer d'un maillage territorial resserré entre les lieux de vie, d'activité professionnelle, de services de proximité (santé, commerces, écoles), posant la question d'une éventuelle démobilité, davantage qu'en milieu urbain. L'approche du sujet se doit donc d'être plus systémique en zone peu dense pour réellement répondre aux besoins des habitants. C'est pourquoi les mobilités inclusives et solidaires invitent à penser la mobilité globalement sous l'angle des usages et non plus uniquement celui des déplacements. L'objectif est de **(re)donner de l'autonomie à chacun**, qui se double de l'opportunité de déployer des projets de territoires, participant à leur désenclavement et à leur dynamisation.

Face à ces enjeux, les solutions existent ! Il s'agit donc d'abord de **faciliter le recours aux outils existants et permettre de déployer des stratégies s'adaptant aux spécificités et besoins de chaque territoire**, en proposant des solutions « sur-mesure ». Les initiatives de l'ESS ont justement cette capacité à traiter la question des mobilités dans sa globalité tout en apportant des réponses ancrées territorialement. Elles offrent des réponses aux besoins territoriaux non-couverts, s'adressant à tous les publics comme plus particulièrement aux personnes en situation de précarité, investissant par exemple les questions de mobilité à l'accès à l'emploi, ou encore des seniors, menant des actions en prévention et en réponse à la perte de mobilité.

Publiée en 2019, la Loi d'orientation des mobilités (LOM)³ pose un nouveau cadre d'action pour les collectivités territoriales en matière d'accès aux mobilités et mentionne à ce titre notamment 4 types d'actions sur lesquelles sont engagées les structures de l'ESS : les services de transport à la demande (en cas de carence de l'offre publique, la collectivité peut recourir aux services d'une association par exemple), les services de transport d'utilité sociale (organisés exclusivement par des acteurs de l'ESS pour faciliter le quotidien de leurs bénéficiaires, de manière peu onéreuse, avec une participation aux coûts plafonnée à 0,32€/km), les garages solidaires (entretenir ou faire entretenir son véhicule à moindre coût) et les plateformes d'accompagnement à la mobilité (information et accompagnement individuel aux déplacements afin d'aider les personnes à se déplacer de manière autonome).

3. Elle donne capacité aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) qui interviennent désormais sur tous les territoires, ruraux comme urbains, d'agir en matière de mobilité solidaire. Les AOM sont tenues d'agir, aux côtés de la sphère sociale, en faveur des personnes vulnérables, en particulière pour l'accès ou retour à l'emploi. Source : [France mobilités](#), site du Ministère de la transition écologique.

Que ce soit en milieu urbain, péri-urbain ou rural, l'un des leviers majeurs de l'écomobilité représente le développement des alternatives à l'autosolisme (le fait de circuler seul en voiture), par le partage d'un véhicule via l'**autopartage** (ou voitures en libre-service, au sein d'une flotte commune de véhicules à disposition des abonnés) ou le **covoiturage** (utilisation conjointe et organisée d'une voiture). Dans ce domaine, et face au développement de plateformes à but lucratif fonctionnant via un système de commissions auprès des usagers, des solutions sous forme de coopératives⁴ ont été développées par des acteurs de l'ESS, comme la Société coopérative d'intérêt collectif (SCIC) [Citiz](#) pour l'autopartage ou la SCIC [Mobicoop](#) pour le covoiturage.

Face aux multiples facettes des enjeux des mobilités durables et inclusives, les ateliers dédiés à cette thématique dans le cadre des Journées régionales des transitions ont mis en avant les freins, leviers et perspectives de développement à partir des prismes suivants, partant du postulat de besoins différents entre milieu urbain et milieux péri-urbain/rural :

- Enjeux de l'accès à la **mobilité comme accès au droit** (emploi, vie culturelle, etc.), dans tous les territoires ;
- Les coopératives pour **dépasser l'usage individuel de la voiture** ;
- La **cyclo-logistique** comme solution pour une transition en milieu urbain.

Structures intervenantes lors des ateliers thématiques organisés pendant les Journées régionales des transitions :

Le PTCE Cap Solidaire l'Union des acteurs de l'ESS du Sud-Gironde ; les réseaux régionaux [Mob'IN Nouvelle-Aquitaine](#) et [Mob'IN Normandie](#) ; l'association [Agil'ESS](#) ; la SCIC Mobicoop ; l'agitateur de mobilités [BAM](#) ; l'atelier [Remuménage](#) ; [Les Boîtes à vélo Nouvelle-Aquitaine](#) ; l'entreprise coopérative des [Coursiers bordelais](#) et la [Ville de Bordeaux](#). L'animation était assurée par Béatrice Bausse, Mathieu Joerger et Laurence Bardon.

Un difficile changement dans les usages

L'accompagnement au changement de nos pratiques de mobilité est nécessaire. Les mesures environnementales sont souvent vécues comme punitives, notamment celles relatives aux véhicules individuels, dans la mesure où la représentation symbolique de la propriété d'une voiture individuelle pour un usage exclusif est tenace. En milieu urbain, voire péri-urbain, la cyclo-logistique, alternative au fret urbain reste méconnue du grand public et des entrepreneurs. Sa proposition de valeur est pourtant notable (proximité, coopération, solidarité), comme son impact sur le territoire et la société (empreinte écologique minimisée, relocalisation de l'économie, emploi de qualité non délocalisable).

Il faut collectivement poursuivre la promotion, auprès des usagers individuels comme auprès des acteurs territoriaux, des structures de l'ESS comme porteuses privilégiées de solutions de mobilités écologiquement durables, inclusives et solidaires.

4. [La loi ESS de 2014](#) mentionne les coopératives parmi les formes de l'ESS. Au sein des coopératives, on retrouve les Sociétés coopératives et participatives (SCOP) et surtout les Sociétés coopératives d'intérêt collectif (SCIC) comme type d'organisation pour les projets d'énergie citoyenne. Source : site de la CGSCOP pour les [SCOP](#) et les [SCIC](#).

Freins économiques au développement des solutions de mobilités portées par l'ESS

Des freins d'ordre économique apparaissent à différents stades des projets visant des mobilités durables et solidaires, à commencer par ceux relatifs à l'**investissement** dans du matériel, avec des coûts d'acquisition et de remplacement très élevés pour la cyclo-logistique (activités professionnelles commerciales, portage de repas à domicile, livraisons et déménagement).

Ensuite, les structures témoignent d'un manque de financement dédié pour l'animation des dynamiques d'éducation et de sensibilisation aux changements de comportements, fonction qu'elles portent nécessairement, la sensibilisation aux mobilités durables et solidaires étant liée à la sensibilisation aux transitions économique, sociale et environnementale.

Enfin, la rareté des soutiens financiers dédiés à la réalisation d'une évaluation d'impact social ne permet pas aux structures de s'acculturer entièrement et collectivement à la définition de ce qui fait richesse sur le territoire, et comment elles y contribuent. Le processus d'évaluation permet pourtant de réunir les parties prenantes et d'orienter les projets vers un développement durable des territoires, tout en mettant au centre les apports économiques, sociaux et environnementaux vertueux des structures.

Des temporalités à faire converger

La différence de temporalité des projets entre collectivités territoriales et porteurs de projet vient influencer de manière non négligeable sur les stratégies que les acteurs de l'ESS souhaitent déployer.

Les collectivités territoriales sont souvent demandeuses de résultats plus immédiats d'actions qu'elles peuvent être amenées à soutenir, alors que les acteurs de l'ESS soulignent le temps long (plusieurs années) dans lequel s'inscrivent nécessairement l'acculturation et les changements de comportements. C'est pourquoi, par exemple, Mobicoop propose aux collectivités territoriales partenaires des conventions d'une durée de 3 ans, de manière à faciliter l'observation de résultats et l'ajustement des actions en conséquence.

Le développement territorial par une approche fine et inclusive

En accompagnant tous les publics et en apportant des réponses à des besoins territoriaux non-couverts, **les plateformes de mobilité**⁵ disposent de données et de ressources nombreuses pour les pouvoirs publics, constituant ainsi un véritable outil d'animation territoriale. Au-delà de la production de diagnostics, les plateformes de mobilité portent un rôle d'observatoire, particulièrement précieux pour la conception des stratégies de développement territorial.

Le réseau Mob'IN France, qui assure la représentation nationale des projets régionaux et locaux (plateformes de mobilité, garages solidaires, transports d'utilité sociale, écoles de conduite à statut associatif) favorisant une mobilité autonome et durable pour tous, accompagne également les collectivités territoriales dans la réflexion, la création et le développement d'une offre de service de mobilité inclusive. Grâce à l'expertise de ses membres, le réseau établit un diagnostic pour identifier les enjeux du territoire, définit des priorités stratégiques, propose plusieurs scénarii et accompagne leur mise en œuvre. Mob'IN France a ainsi contribué au guide [« Tout comprendre des plateformes de mobilité »](#) (juin 2021) du Laboratoire de la mobilité inclusive, élaboré en partenariat avec le Ministère de la transition écologique et France mobilités.

La complémentarité recherchée par les acteurs de l'ESS avec l'écosystème territorial apporte un élargissement des activités ancrées localement.

Travailler ensemble, mettre en commun du matériel, des ressources humaines, resserre le maillage territorial entre services et activités, et garantit leur accessibilité effective aux habitants.

Pour répondre aux besoins des Etablissements publics de coopération intercommunale (EPCI) sur des enjeux locaux de mobilité, le PTCE Cap Solidaire s'est appuyé dans le Sud-Gironde sur d'autres acteurs de l'ESS du territoire (garages solidaires, Agil'ESS). Ensemble, ils ont imaginé et mis en place la [cagnotte mobilité](#) : un projet de mobilité connectée pour favoriser l'utilisation de transports durables, notamment via le développement du covoiturage, de l'autopartage et de l'intermodalité.

5. « Une plateforme de mobilité (...) accompagne la mobilité des publics en difficulté, notamment les personnes en recherche d'emploi ou en formation. Elle a un rôle d'interface entre ces publics, les structures d'accompagnement social et professionnel et les acteurs de la mobilité ». Source : [France mobilités](#).



Les pratiques de coopération se révèlent plus résilientes et agiles que les logiques concurrentielles.

Ces dynamiques de coopération sont animées par une volonté de partage des savoirs et savoir-faire permettant la reproductibilité d'initiatives réussies. Les acteurs de l'ESS œuvrant en matière de mobilités l'illustrent parfaitement. La multiplicité et la diversité des acteurs agissant en coopération pour répondre aux défis des mobilités sur un territoire semble cruciale : chaque structure de l'ESS porteuse d'un projet de mobilité durable et inclusive n'a pas obligatoirement à tendre vers le changement d'échelle comme but ultime du projet. Certaines, du fait de leur plus petite taille, sont justement en capacité de répondre à des besoins spécifiques, auquel cas leur développement passe surtout par la mise en place de partenariats.

Le PTCE Cap Solidaire organise la coopération entre acteurs de la mobilité sur son territoire d'action. Ce fonctionnement territorialisé en « circuit court » s'est d'ailleurs récemment révélé particulièrement résilient face à l'épreuve de la crise Covid, notamment dans certains territoires isolés. La structure a par exemple mis à disposition d'une collectivité territoriale un bus avec chauffeur afin de transporter des personnes âgées jusqu'au centre de vaccination. Cette action s'est inscrite dans le cadre d'une mission de service public, pour un coût maîtrisé, et associant différents niveaux de collectivités (dont des financements européens). Dans le cadre de la loi LOM, les collectivités territoriales peuvent mettre en place des « collectifs de partenaires » avec les acteurs ESS et des plateformes de mobilité. Cette ouverture à toutes les parties prenantes représente un levier non-négligeable pour passer à la co-construction.

Les communs numériques permettent une interopérabilité entre les plateformes ESS de mobilité.

Au-delà de la simple mise en commun de matériel, les plateformes coopératives de mobilité sont construites sur un modèle de schéma numérique open-source, accessible et reproductible. Dès lors, au-delà d'une vision partagée de la mobilité, l'outil-même des plateformes coopératives constitue un « commun ». Cette approche permet également une interopérabilité entre les différentes plateformes de mobilité fonctionnant de manière libre, dans une logique de complémentarité et d'amélioration continue.

Les bases de données de la plateforme communautaire payante de covoiturage Blablacar sont fermées et appartiennent à la seule société. Chez Mobicoop, les données sont au contraire en open source et donc publiques. C'est ainsi que l'open-source permet également une mutualisation et une interopérabilité entre deux plateformes de mobilités coopératives, comme en témoigne le partenariat de RezoPouce et Mobicoop.⁶



6. Depuis juillet 2021, les deux coopératives ont fusionné. La nouvelle SCIC conserve le nom de Mobicoop. Pour en savoir plus sur la fusion de Mobicoop et RezoPouce : <https://pro.mobicoop.fr/mobicoop-et-rezo-pouce-ont-fusionne/>

Quelques perspectives de développement et voies d'action formulées collectivement

Sensibiliser les différents publics aux enjeux des mobilités durables et inclusives

- Promouvoir un **droit à l'accompagnement à la mobilité** pour réduire les freins psychologiques et sociaux en sus des freins matériels. Par exemple, la gratuité des transports expérimentée depuis 2010 à Libourne a été étendue en 2019 à l'ensemble du territoire de la Communauté d'agglomération du Libournais (avec le [Calibus](#)). Il reste toutefois à en promouvoir l'usage. Pour que la démarche soit véritablement globale et pleinement efficace, le désenclavement passe aussi par l'éducation et l'accompagnement.
- Sensibiliser davantage à la **valeur ajoutée environnementale et sociétale** des mobilités durables et inclusives, ce qui suppose de se donner les moyens de l'évaluer finement et de porter cette proposition de valeur à la connaissance du plus grand nombre, en s'appuyant sur les différents acteurs stratégiques du territoire et notamment les collectivités publiques.
- Multiplier les actions de sensibilisation à la **cyclo-logistique**, avec des actions spécifiques auprès de publics cibles : jeunes (scolaires, étudiants, jeunes actifs), auto-entrepreneurs, petites et moyennes entreprises...
- Favoriser le développement de programmes d'accompagnement dédiés à la cyclo-logistique comme « [Ma cyclo-entreprise](#) », en partenariat entre l'Ademe et le Ministère de la Transition écologique, pour **promouvoir la cyclo-mobilité professionnelle auprès des micro-entreprises**. Permettre l'intégration de programmes d'accompagnement dédiés à la cyclo-logistique au sein des dispositifs existants, comme en témoigne par exemple le partenariat réalisé entre la Chambre des métiers et de l'artisanat et L'Atelier Remuménage, porteur à Bordeaux du programme « Ma cyclo-entreprise ».

Actionner les leviers réglementaires

- Lever les freins réglementaires liés à la taxation des SCIC. Ce statut juridique de l'ESS est particulièrement propice au portage des actions visant à répondre de manière systémique aux enjeux de mobilité sur un territoire. Pourtant, leur taxation ne prend pas en compte la spécificité de leur poursuite d'intérêt général, et ne favorise pas l'appropriation de cette forme par les acteurs.

En septembre 2021, l'Inspection générales des affaires sociales et des finances (IGAS et IGF) a publié le rapport « [Les SCIC et les CAE](#) », commandé par la Secrétaire d'Etat à l'Economie Sociale Solidaire et Responsable, Olivia Grégoire, pour identifier les freins et possibles leviers de leur développement. Il identifie « *un statut doublement contraint, n'ouvrant pas accès aux avantages réservés aux associations tout en contraignant leurs conditions de financement* » (p.5). Le Secrétariat d'Etat à l'ESSR a donc missionné la Confédération Générale des SCOP pour travailler un texte support de proposition de loi visant à lever ce type de freins au développement des SCIC.

- Simplifier la « preuve de covoiturage » aujourd'hui toujours conditionnée par un passage obligatoire via la plateforme nationale [Registre de preuve de covoiturage](#) (RPC). Construit sous un format de startup d'Etat dans la communauté [beta.gouv.fr](#), et porté par le Ministère chargé des transports, le RPC aide les opérateurs de mobilité à inciter au covoiturage courte distance sur leurs territoires, notamment via des bonus financiers. 19 opérateurs de covoiturage y sont référencés. Les salariés du public et du privé n'utilisant pas une application partenaire du Registre doivent quant à eux utiliser le générateur d'attestation de covoiturage sur l'honneur pour bénéficier du forfait mobilités durables, si les conditions offertes par leur employeur le permettent.
- Passer au nouveau référentiel du « bassin de mobilité » (mentionnés dans la loi LOM) pour promouvoir les pools d'innovation existants entre territoires que l'on sépare habituellement dans les représentations comme dans les politiques (villes/campagnes par exemple).
- Intégrer un volet « emploi », en plus du volet social, aux dispositifs de transports à la demande.

Sur l'urbanisme et l'aménagement territorial

Face à la domination de la logistique urbaine par les véhicules, repenser les accès aux hypercentres (à travers une réglementation pour des zones à faibles émissions par exemple), favoriser des voiries plus nombreuses et adaptées à la cyclo-logistique dans les Plans locaux d'urbanisme (PLU). Au-delà de l'hypercentre, la problématique d'une cyclo-logistique périurbaine est également à concevoir et à intégrer à l'aménagement.

Créer et consolider un maillage territorial d'espaces logistiques et de services de proximité mutualisés (lieux de repos, services de réparation, box tampons anti-vols), comme solution au manque d'espace et de services dédiés à la cyclo-logistique.

Promouvoir un modèle économique de l'intérêt général des mobilités

- La reconnaissance des missions de service public remplies par les acteurs des mobilités durables et solidaires pourrait s'exprimer au sein du modèle économique de leurs structures, par exemple à travers des financements socles, permettant de stabiliser les offres dans la durée. Ce type de financement favoriserait un allègement du mécanisme des subventions au fonctionnement et de leur récurrence pour les structures, et leur permettrait de gagner en pérennité.
- Ce modèle économique de l'intérêt général peut également être favorisé par un redéploiement des financements existants. Ainsi, les EPCI financent souvent des transports à la demande, très onéreux pour un public finalement très restreint. Ces fonds pourraient être réorientés vers des transports d'utilité sociale.
- Un enjeu majeur au sein des dynamiques économiques des projets ESS pour les mobilités est leur accessibilité aux marchés publics. Cette accessibilité pourrait être renforcée par la formalisation de clauses portant sur l'environnement et l'aspect inclusif des démarches et projets. Une des pistes est également d'imposer la co-traitance avec des acteurs de l'ESS aux prestataires habituels de grande taille. C'est ce qu'a fait Bordeaux, première ville de France ayant accepté que la collecte d'encombrants se fasse uniquement à vélo, dans le cadre d'une [co-traitance entre Suez et L'Atelier Remuménage](#). Enfin, l'intégration au sein d'une évaluation des marchés publics, de l'évaluation d'impact social, favoriserait l'accessibilité des structures de l'ESS à ces marchés. Une telle démarche d'évaluation favorise en outre la connaissance pour une structure de ses apports au territoire et de son utilité, matérielle comme immatérielle.



Direction éditoriale : Marie VERNIER, Rédaction : Marie MORVAN
| Création graphique : Joséphine LEFEBVRE |
| Crédits photos : Pixabay |

Le Labo de l'ESS

5, rue Las Cases - 75007 Paris
01 80 05 82 00
contact@lelabo-ess.org



lelabo-ess.org



@lelabo_ess



lelaboess



Le Labo de l'ESS

CONTACT

Marie MORVAN
Chargée de mission
marie@lelabo-ess.org