



---

# La mobilité solidaire, levier de l'accès à l'emploi et de l'insertion sociale

L'Expérience des Régies de Quartiers et de Territoire

Remerciements pour leur contribution à ce travail

La Régie Quartiers De Stains, la Régie de Quartier Respire de Saint-Jean-de-la-Ruelle, la Régie Eurequa de Lyon, la Régie de Quartiers de Bezons, La Régie de Territoire Aabraysie Développement de Saint-Jean-de-Braye, la Régie de Quartiers Chartres les 3R, la Régie de Quartier de Laxou-Provinces, la Régie des Quartiers de Montceau-les-Mines.

Et pour leurs conseils précieux et leur relecture attentive

À Nicole Picquart, présidente du CNLRQ

À Tarek Daher, délégué général du CNLRQ

À Hélène Vidaud, cheffe de projet appui et développement

À Julien Daniel, chargé de mission gestion, finance et développement

À Marie Paternault, chargée de mission gestion, finance et développement

À Flore-Anaïs Brunet, cheffe de projet Si t'es Jardin

Cet ouvrage a été réalisé par

Jennifer Hamm, chargée de mission développement social

Mathilde Sulowski, chargée de mission développement durable et innovation

Crédits photographiques : © Régies de Quartiers, © la Ville de Bezons

Ce document est la propriété unique du Comité National de Liaison des Régies de Quartier.

Toute reproduction, diffusion, utilisation totale ou partielle, en dehors de ses adhérents, devra faire l'objet d'une demande expresse au CNLRQ.

7 Éditorial

11 Introduction

# 1 Mettre en œuvre un projet de mobilité solidaire

15 1.1 La phase de diagnostic territorial

19 1.2 Mener un diagnostic mobilité à échelle  
individuelle pour lever les freins à la mobilité

23 1.3 La réglementation autour de la mobilité

23 **A** Évolution du cadre législatif de la mobilité :  
la Loi Organisatrice de la Mobilité (LOM)

25 **B** Déployer les projets de mobilité inclusive  
sur les territoires : les Autorités Organisatrices  
de la Mobilité (AOM)

27 **C** La mise en place des Zones à Faibles Émissions

## 2. Retours d'expérience

31 2.1 La Régie de Quartiers de Stains  
**La mobilité douce pour tous**

39 2.2 La Régie de Quartier Respire,  
Saint-Jean-de-la-Ruelle  
**Plateforme mobilité**

43 2.3 La Régie de Quartiers Eurequa de Lyon  
**MobiSeniors**

48 2.4 La Régie de Quartiers de Bezons  
**Mobicité, un service de transport  
pour personnes âgées autonomes**

52 2.5 La Régie de Territoire Aabraysie Développement,  
Saint-Jean-de-Braye  
**Le transport à la demande**

55 2.6 La Régie de Quartiers Chartres les 3R  
**Une nouvelle plateforme mobilité**

59 2.7 La Régie de Quartier de Laxou-Provinces  
**Le déménagement social,  
une aide à la mobilité résidentielle**

63 Conclusion

64 Lexique



# Éditorial

Les questions de transports, de modes de déplacement et les moyens mis en œuvre pour répondre aux besoins de la population, sont au cœur des enjeux de mobilité. En milieu urbain les quartiers prioritaires sont bien souvent éloignés des centres-villes, en milieu rural les distances étant plus grandes entre lieux d'habitation et lieux d'emploi, les habitants ne peuvent rien faire s'ils n'ont pas de véhicule.

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) adoptée en décembre 2019 pose des mesures pour modifier les comportements, développer d'autres façons de se déplacer, dans l'objectif de ne plus dépendre de l'automobile. Mais elle tient très peu compte des réalités et des usages de chacun liés aux territoires et n'apporte pas les réponses nécessaires pour l'accessibilité de tous à des transports simples, rapides et peu coûteux.

Les politiques publiques n'étant pas adaptées aux besoins des populations, en zones urbaines comme en zones rurales, cela crée des sentiments d'enfermement, d'assignation à résidence, d'exclusion, mais aussi d'injustice pour ceux qui n'ont pas d'autre choix que de prendre leur voiture individuelle pour résoudre l'équation complexe parfois des déplacements domicile-travail-loisirs.

Toutes les enquêtes menées sur la mobilité des personnes en France montrent que la voiture reste le mode de transport principal, même si son utilisation a un peu diminué au cours des dix dernières années. Selon la dernière enquête de l'Insee se basant sur des chiffres de 2017, ce moyen de transport est utilisé par une moyenne de 74 % des actifs en emploi, soit plus de 18 millions de personnes, mais ce

pourcentage s'accroît en fonction des distances puisqu'on arrive à un taux de 85 % pour des parcours compris entre 25 et 30 kilomètres.

Une autre enquête nationale publiée par Forum Vies Mobiles sur les modes de vie des Français en 2020 donne des éléments assez différents. On y apprend que les Français se déplacent en moyenne 10 h par semaine, ce qui représente environ 400 km, avec des disparités très grandes de pratiques selon les personnes : 10 % de ceux qui se déplacent le moins y passent 10 mn par jour alors que les 10 % qui se déplacent le plus y passent 5 heures par jour. Ces écarts sont également importants en fonction des revenus, des métiers, des territoires et de l'évolution du travail.

Transposés en temps, les déplacements domicile-travail pour les actifs en emploi seraient de 12 h par semaine, représentant 484 km parcourus. Cependant, contrairement à ce qu'il est communément affirmé, les déplacements ne sont pas moindres dans les villes denses. En Île-de-France par exemple on parcourt autant de kilomètres chaque semaine que dans le reste du pays (près de 400 km) mais avec 2 ou 3 heures de plus qu'ailleurs.

Une grande partie des déplacements domicile-travail étant de plus de 9 km, soit l'équivalent de 30 mn à vélo, il semble évident que la réponse se situe dans le développement de transports rapides motorisés. Cela laisse supposer que les mesures prises jusqu'à maintenant, pour créer des alternatives à la voiture et réduire les impacts des émissions de CO<sup>2</sup>, ne suffiront pas à résoudre ces questions, et qu'une réflexion globale devra avoir lieu rapidement quant à l'aménagement et à la réorganisation des modes de vie selon les territoires.

La loi LOM affiche des avancées en matière de déplacements du quotidien, mais les habitants des quartiers populaires des zones urbaines ou des territoires ruraux se retrouvent souvent face à l'absence d'un maillage de transports en commun pratiques et réguliers capables de répondre à leurs besoins réels, avec des amplitudes horaires beaucoup plus larges que celles qui existent actuellement.

La voiture reste encore l'outil indispensable pour une grande partie de la population. Il est donc important de considérer que la

diminution de son utilisation ne pourra se faire simplement par une approche individuelle ou au moyen d'injonctions, mais en impulsant le développement d'un réseau de transports publics adaptés aux modes de vie et de travail, gratuits ou peu onéreux, basé sur une nouvelle conception de l'aménagement des villes et des territoires, avec des possibilités d'emplois qui se rapprochent des lieux d'habitation. Cela signifie par conséquent une inversion de la situation actuelle avec une vision politique de l'action publique qui se mette véritablement au service de l'ensemble de la population.

Pouvoir se déplacer rapidement et à moindre coût est un besoin vital du quotidien et fait partie de la lutte contre les inégalités, les exclusions et l'isolement. Ce guide sur les mobilités solidaires donne un aperçu des solutions que certaines Régies de Quartier et de Territoire ont élaborées et mises en place pour répondre au plus près des besoins et des demandes immédiates des habitants, favoriser leurs déplacements pour un accès à l'emploi, à un autre logement, aux services et aux loisirs, leur permettre une meilleure insertion sociale et les accompagner, quel que soit leur âge ou leur condition économique, vers une plus grande autonomie.

**Nicole Picquart**

Présidente du CNLRQ



# Introduction

Aller travailler, faire ses courses, visiter famille ou amis, se rendre en centre-ville, étudier, faire du sport, se soigner, se cultiver... Se déplacer est pour tous une nécessité du quotidien, dont certains sont cependant exclus. Car si la mobilité est un élément essentiel d'accès à l'emploi, aux services et aux loisirs, les habitants des quartiers prioritaires, des zones péri-urbaines et des territoires ruraux souffrent souvent d'un déficit d'offre de transports et d'une précarité en matière de mobilité. À ce titre, selon une étude portée par Transdev, l'AdCF-Intercommunalités de France et France Urbaine, ce sont aujourd'hui près de 5 millions d'habitants qui seraient concernés par ces problématiques de déplacement, notamment dans les quartiers politique de la ville<sup>1</sup>.

Depuis de nombreuses années, les Régies développent une variété d'actions ou de services qui peuvent prendre différentes formes selon les caractéristiques de leur environnement, les besoins exprimés, les attentes des partenaires. Ainsi, en 2019, 25 Régies portaient un service de mobilité sur leur territoire d'intervention<sup>2</sup>. Les services développés pour les habitants sont multiples : points ou relais d'information sur les possibilités de déplacements, accompagnement des habitants, auto-écoles sociales, services de transport collectif dans un objectif de lutte contre l'isolement, garages associatifs et mise à disposition ou location de moyens de locomotion (deux-roues, vélos, voitures...). Les actions des Régies visent très

<sup>1</sup> <https://franceurbaine.org/publications/quartiers-populaires-et-politiques-de-mobilites-enjeux-et-retoursdexperiences-locales>

<sup>2</sup> Source : OSCAR 2019

concrètement à lutter contre différentes formes d'exclusion et d'inégalités en matière de déplacement, et cherchent aussi à promouvoir des actions écologiques et de développement durable, en incitant à utiliser les modes de transports doux.

En apprivoisant leur territoire d'intervention et le quotidien de leurs habitants, les Régies de Quartier et de Territoire structurent des interventions en travaillant sur le rapport à l'espace et à la mobilité, en cherchant à lever certains freins. Les services de mobilité mis en œuvre par les Régies sont en effet adaptés à la réalité sociale de leur territoire : issus d'un travail d'animation et de diagnostic avec les habitants et les partenaires qui permet d'identifier les besoins de mobilité, les freins aux déplacements ou encore l'état des lieux de l'offre de transport, les services sont implantés au plus près des habitants pour leur en faciliter l'accès, et peuvent constituer un pôle d'actions intégrées ou cibler un dispositif répondant à un besoin spécifique. Leur équilibre économique est souvent rendu possible par l'hybridation des ressources et la mobilisation des différents partenaires selon l'échelle du territoire et la nature du projet. Espaces de formation et de professionnalisation, ce sont des lieux ouverts qui visent l'autonomie individuelle et favorisent les échanges entre habitants et quartiers de la ville, en misant sur le pouvoir d'agir, la valorisation des savoirs et des savoir-faire.

Les Régies portent ainsi des projets répondant à plusieurs enjeux : comment développer de nouveaux outils d'aide et d'accompagnement pour les habitants des quartiers ? Comment encourager les personnes en situation de fragilité financière à avoir accès à des solutions favorisant une autonomie sociale et économique (apprentissage, entretien ou réparation du véhicule...), tout en complétant et diversifiant l'offre d'insertion sur le territoire ? Le présent guide, qui propose de mettre en lumière certaines de ces initiatives, essayera d'y apporter quelques réponses.

# Mettre en œuvre un projet de mobilité 1 solidaire

En participant à maintenir le lien de proximité avec les habitants, les Régies cherchent à lutter contre différentes formes d'inégalités et d'exclusion sur les territoires. La mobilité, ce geste du quotidien qui conditionne de nombreuses activités, est un enjeu fort en matière de lutte contre l'isolement. En développant des projets qui concourent à renforcer les trajectoires sociales et professionnelles ascendantes, les Régies cherchent à jouer un rôle de facilitateur et de catalyseur, pour accompagner des projets de mobilité individuels, mais également des enjeux de déplacement collectifs. Pour ce faire, elles mettent en place les conditions nécessaires afin de construire des projets au plus près des besoins des habitants, en étudiant les besoins et les problématiques du territoire en matière de mobilité.

## 1.1 La phase de diagnostic territorial

La phase de diagnostic territorial a pour objectif de dégager les principales problématiques d'un territoire, en mettant en évidence les caractéristiques socio-démographiques et les configurations socio-spatiales, en abordant des thématiques variées, selon les enjeux locaux à étudier et le calibrage du projet que l'on souhaite mettre en place. Il permet de mettre des focales sur les problématiques de démographie, d'emploi, d'aménagement du territoire, de mobilité et de déplacements, ou encore sur la nature des activités, infrastructures et équipements en présence, et peut se travailler à différentes échelles géographiques selon les besoins de l'étude et l'ampleur du projet émergent.



Cette phase est essentielle lorsque l'on souhaite développer un projet de mobilité, afin de pouvoir qualifier les enjeux, les freins et les leviers aux déplacements, ainsi que les configurations et caractéristiques territoriales propres au territoire d'intervention de la Régie.

Elle doit en effet permettre d'identifier :

Les enjeux liés à la démographie, au tissu économique et à l'aménagement du territoire, pour situer les caractéristiques de peuplement et d'activités développées in situ et à proximité, et analyser la manière dont ce territoire s'inscrit au cœur de réseaux d'itinéraires, d'interconnexions et de pôles d'attractivité, en étudiant par exemple les différents documents cadres locaux (Plan Local d'Urbanisme Intercommunal, Schéma de Cohérence Territorial...), qui comprennent souvent un diagnostic à part entière, afin de contextualiser les grandes caractéristiques socio-spatiales du territoire. Ce travail d'analyse pourra être complété par l'étude du diagnostic du contrat de ville, si le territoire d'intervention se situe en quartier(s) politique de la ville, afin de qualifier les caractéristiques socio-spatiales des quartiers politique de la ville (enclavement géographique...).

Pour mieux appréhender les caractéristiques du territoire dans le champ de la mobilité, on s'attachera notamment à étudier :

#### Les flux de circulation

en analysant particulièrement les pôles d'attractivité générant des déplacements (tels que les zones touristiques, les zones d'activités, les zones résidentielles, ou encore les lieux de loisirs, ceux liés à la santé, au social, à l'éducation...)

#### L'offre de déplacement

présente sur le territoire (infrastructures routières, types de transports en commun et fréquence de passage, offre de location de moyens de locomotion, covoiturage, transports sociaux, offre de transports doux, dispositifs de formation à la mobilité...), en

identifiant par exemple les entreprises et les services proposés à la population, afin de cartographier les principaux acteurs de la mobilité en présence sur le territoire.

#### Les aides locales à la mobilité

(PLIE, plateforme mobilité locale, Région, Département...), afin de qualifier les offres de soutien à la mobilité des personnes sur le territoire, qui peuvent provenir de différentes sources.

Complété par un diagnostic partagé plus sensible et qualitatif avec les principaux acteurs de la mobilité et de l'insertion du territoire, ou encore par une enquête par questionnaire auprès des habitants (des questionnaires existants peuvent exister sur certains sites des DREAL, mais on pourra également se reporter au guide Mobilité dans les Territoires Ruraux<sup>1</sup>, qui propose des pistes pour construire ce type de questionnaire), il sera possible d'affiner l'analyse des besoins des habitants et d'identifier leurs freins aux déplacements.

<sup>1</sup> [http://www.centre-val-de-loire.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/guide\\_mobilite\\_territoires-ruraux.pdf](http://www.centre-val-de-loire.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/guide_mobilite_territoires-ruraux.pdf)

## Quelques données statistiques INSEE à étudier pour conduire un diagnostic mobilité<sup>2</sup> (non-exhaustif)

Type d'indicateur	Source
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Population et densité</li> <li>■ Répartition de la population par tranche d'âge</li> </ul>	INSEE <a href="https://statistiques-locales.insee.fr/#c=indicator">https://statistiques-locales.insee.fr/#c=indicator</a>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Revenus fiscaux de référence</li> <li>■ Médiane du niveau de vie</li> <li>■ Part des ménages fiscaux imposés</li> <li>■ Taux de pauvreté</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Caractéristiques des actifs du territoire (15-64 ans)</li> <li>■ Taux d'activité par tranches d'âge</li> <li>■ Salaire net horaire moyen</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Taux de motorisation des ménages</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Lieu d'emploi</li> <li>■ Zones d'emploi 2020</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Équipements</li> <li>■ Services à la population</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mobilités et déplacements : Flux de migration résidentielle Flux domicile – lieu de travail Flux domicile – lieu d'étude</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Moyen de transport utilisé pour se rendre au travail</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Part des ménages ayant au moins une voiture</li> </ul>	

<sup>2</sup> Les portraits de territoire proposés par l'INSEE permettent, en complément, d'avoir un aperçu synthétique des principales données clés pour qualifier certains enjeux et problématiques d'un territoire. Ces données peuvent être téléchargées sur le site Statistiques locales de l'INSEE sous la forme de rapport ou en visualisant les résultats sous la forme de cartographies, à des échelles variées.

## 1.2 Mener un diagnostic mobilité à échelle individuelle pour lever les freins à la mobilité

Au-delà de leur capacité à mener des diagnostics territoriaux afin d'identifier les grandes problématiques en matière de mobilité sur leur zone d'intervention, les Régies mènent tout un travail en finesse auprès des salariés en insertion et plus largement des habitants afin d'identifier leurs freins aux déplacements, et mettre en place des plans d'actions pour les aider à être plus mobile, encourageant ainsi le développement de trajectoires sociales et professionnelles ascendantes. La mobilité est en effet un puissant levier en faveur de l'insertion sociale et professionnelle, et de nombreuses Régies agissent pour faciliter la vie quotidienne des habitants en leur proposant un accompagnement individualisé pour les amener à bénéficier de services et de dispositifs facilitant la prise d'autonomie tout au long de leurs parcours.

### REGARD D'EXPERT

**Camille Rougemont**, Coordinatrice socioprofessionnelle à la Régie des Quartiers de Montceau-les-Mines

La Plateforme mobilité de la Régie de Montceau-les-Mines propose un accompagnement global et individualisé : diagnostic des besoins, réponses possibles sur le territoire (transport en commun, co-voiturage), service de location à tarif social, aide dans les démarches professionnelles, préparation au permis en partenariat avec un organisme de lutte contre l'illettrisme, montage de micro-crédits personnels...

Les critères d'éligibilité à la plateforme sont :

- d'être inscrit à Pôle emploi,
- de justifier d'un permis de conduire ou d'un Brevet de Sécurité Routière (BSR),
- de produire un justificatif de domicile de moins de 3 mois.

Jusqu'à présent, la Régie demandait l'adhésion à l'association pour bénéficier du service de location de moyens de locomotion (mais aussi bénéficier d'autres services portés par la Régie). Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2021, ce n'est plus une obligation car cela pouvait constituer un frein chez certains bénéficiaires.

### Comment se construit un diagnostic mobilité individualisé ?

Le diagnostic mobilité proposé par la Régie se construit sous la forme d'une fiche d'identification pour repérer les besoins du demandeur. Il se construit en 3 étapes :

- Point sur la situation de la personne au niveau du foyer, de l'emploi.
- Étude de la demande : est-elle liée à l'absence de moyens de locomotion ?
- Étude des besoins immédiats en regardant le lieu d'habitation de la personne et son adresse d'emploi, de formation ou de stage.

Le premier but de l'accompagnement est de proposer un véhicule en location pour lever les freins immédiats à l'emploi ou à la formation, mais dans un second temps, il s'agit aussi de lever le ou les frein(s) de manière plus durable. En effet, l'idée est de profiter du temps de location d'un véhicule à la Régie, qui s'échelonne sur trois mois, pour faire le point avec la personne et voir quelles solutions s'offrent à elle à moyen terme (transports en commun, covoiturage, achat d'un véhicule personnel...)

Pour lever certains freins, la Régie se charge de compléter des pré-diagnostic pour la demande de micro crédits – une solution facilement proposée aux personnes. Pour lever certains freins, la Régie se charge de compléter des pré-diagnostic pour la demande de micro crédits – une solution facilement proposée aux personnes accueillies. Les personnes accompagnées souhaitent en effet souvent accéder à l'autonomie, mais ne peuvent pas toujours prétendre à un crédit classique. La Régie travaille ainsi le budget avec la personne et remplit la fiche de

pré-diagnostic pour déterminer les marges de manœuvres possibles, avant d'orienter la personne vers un organisme qui va présenter le dossier en banque en fonction de la commune de résidence. Selon la situation de la personne accompagnée, les objectifs vont être différents. Toutefois, tous les locataires de la plateforme sont accompagnés pour trouver des solutions plus durables.

### Quels sont les principaux freins à la mobilité que vous avez pu identifier dans votre pratique professionnelle ?

Souvent, les freins à la mobilité sont liés à un véhicule personnel qui est hors service (par exemple avec une panne qui ne peut pas être financée), ou qui ne passe pas au contrôle technique du fait de sa vétusté. Les personnes peuvent aussi être dans l'impossibilité de racheter un véhicule.

Par ailleurs, nous rencontrons aussi des personnes qui ne possèdent pas de véhicule personnel parce qu'elles n'en ont pas forcément eu l'utilité avant de reprendre une vie professionnelle. Toutefois, sur notre territoire, il est difficile de s'en passer, le réseau de transport en commun étant assez limité. Beaucoup de personnes travaillant dans l'aide à domicile ou dans le secteur industriel sont en effet confrontées à des horaires de travail qui ne sont pas en phase avec ceux des transports en commun, ce qui est un facteur limitant dans la vie professionnelle et les déplacements qui en découlent.

### Comment se déroule un accompagnement individualisé ? Formalisez-vous des plans d'actions ?

Dans un premier temps, nous travaillons sur le volet location d'un moyen de locomotion, puis un relai s'opère avec un accompagnement plus spécifique autour des freins à lever à moyen terme. Les 3 mois de location doivent permettre de lever le frein de manière durable. Dans nos accompagnements individualisés, nous cherchons aussi à lever des freins connexes (freins sociaux notamment), chose que ne proposent pas les agences de location classiques.

### Comment travaillez-vous avec les partenaires locaux pour faciliter l'orientation des publics que vous accompagnez au quotidien dans ce champ ?

Les partenaires locaux ont surtout un rôle de prescripteur vis-à-vis de la plateforme pour tout ce qui relève de la mobilité. Pour les micro-crédits, nous travaillons avec le Centre Communal d'Action Sociale (CCAS) de Montceau-les-Mines et l'Union Départementale des Associations Familiales (UDAF). Nous échangeons sur la situation de la personne pour voir si le micro-crédit est la bonne solution, ou si d'autres solutions peuvent être envisagées.

Nous avons des partenariats avec des agences de location également. Pour les voitures, nous disposons de contrats annuels avec un magasin Super U (location de 4 véhicules à l'année) et nous travaillons aussi avec l'agence Sixt de Montceau-les-mines, essentiellement à la demande.

### En quoi votre plateforme mobilité joue-t-elle un rôle de facilitateur pour les personnes faiblement mobiles sur votre territoire ?

Notre plateforme mobilité est avant tout un accès à la location à moindre coût (5 € par jour pour une voiture, 2 € pour un scooter, et 1,5 € pour un vélo). Mais au-delà de ces solutions de mobilité, nous travaillons beaucoup sur le retour à l'emploi, tout en cherchant à lever des freins. Les personnes qui nous sont orientées sont souvent dans une détresse sociale importante et le fait de pouvoir être accompagné sur des solutions de mobilité est rassurant pour ces dernières. La Régie est en effet présente sur un territoire où la mobilité est une réelle problématique : il s'agit d'un bassin minier qui est caractérisé par un taux de chômage très élevé, où les personnes faiblement mobiles ont du mal à retrouver un emploi. La Régie apporte ainsi un vrai coup de pouce pour se réinsérer professionnellement. Plus largement, la Régie accompagne ces personnes en développant une approche globale : nous travaillons plus largement sur l'estime de soi, la recreation de lien social, et nous cherchons à résoudre les situations précaires en étant un lieu où l'on peut bénéficier d'une oreille attentive pour se sentir soutenu.

## 1.3 La réglementation autour de la mobilité

Connaître les différents acteurs qui régissent la mobilité sur les territoires et les nouvelles réglementations permettent aux Régies de Quartier et de Territoire d'appréhender les nouveaux interlocuteurs qui pourront les accompagner dans la mise en place de leur projet et les aider financièrement. Les politiques de mobilité ont des impacts économiques et sociaux, qui sont renforcés dans les quartiers populaires. Les Régies peuvent alors être relais d'information et en tant qu'acteur de terrain, accompagner les habitants face à l'évolution de la législation.

### A Évolution du cadre législatif de la mobilité : la Loi Organisatrice de la Mobilité (LOM)

Le 24 décembre 2019 est promulguée la Loi Organisatrice de la Mobilité. Elle vient faire évoluer la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte promulguée en 2015. Cette nouvelle loi voit le jour pour résoudre différentes problématiques du territoire français, notamment le fait que 80 % de la France ne soit pas couverte par une autorité effective en charge de la mobilité, le besoin de transformer les transports, secteur fortement émetteur de CO<sup>2</sup> et la nécessité de favoriser les modes de transports actifs et collectifs.

### La LOM prévoit 5 grands axes d'action :

#### 1. Investir davantage dans les infrastructures

La loi prévoit une augmentation de 40 % des investissements dans les transports du quotidien. L'État s'engage à déployer un financement de 600 millions d'euros à horizon 2025, dont 50 millions seront destinés à l'investissement dans les quartiers populaires à travers un volet « desserte des quartiers populaires » afin de les désenclaver.

## 2. Apporter à tous et partout des solutions alternatives répondant aux problématiques locales

On y trouve un accompagnement à la mobilité pour tout demandeur d'emploi et l'amélioration de l'accessibilité des transports en commun pour les personnes ayant un handicap. Une nouvelle distribution de la compétence mobilité au sein des territoires (à découvrir dans la partie 2) pour les autorités organisatrices permet de soutenir financièrement et dans leur mise en œuvre des projets de mobilité inclusive et des trajectoires individuelles : apprentissage du vélo, accès au micro-crédit pour l'achat d'un véhicule, garage solidaire, passage du permis de conduire...

## 3. Développer l'innovation et les nouvelles solutions de mobilité

Notamment grâce à *Mobility as a Service*<sup>3</sup>. Il s'agit d'un service qui permet d'avoir différentes informations de mobilité à l'échelle d'un territoire : une information intermodale et multimodale en temps réel sur l'ensemble des modes de déplacements possibles (transports en communs ou privés), une tarification adaptée en fonction du déplacement prévu et une vente en ligne des billets<sup>4</sup>. Par ailleurs, la LOM souhaite également faire accroître l'utilisation du co-voiturage.

## 4. Réduire l'empreinte environnementale des transports

Pour accompagner cet objectif, il est nécessaire de verdir les véhicules particuliers et les flottes logistiques. La LOM prévoit également de nouveaux aménagements cyclables de qualité, des structures pour garer son vélo et le transporter, la prise en charge des frais de déplacement et

<sup>3</sup> La mobilité en tant que service

<sup>4</sup> <https://www.cerema.fr/fr/actualites/mobility-service-maas-assurer-service-unifie-cadre>

l'amélioration de la sécurité routière afin de permettre la progression de l'utilisation du vélo. Les employeurs pourront verser jusqu'à 500 € par an à leurs salariés se rendant au travail en utilisant un mode de transports collectif ou actif dans le cadre de la mise en place d'un forfait mobilité.

## 5. Adapter la régulation du transport

La Loi prévoit de rendre l'accès au permis de conduire plus rapide et moins onéreux. Les auto-écoles seront incitées à investir dans des simulateurs de conduite, sur lesquels elles pourront obtenir une réduction de 40 % de la valeur d'origine d'achat, si elles sont imposables. Ces outils de mise en situation de conduite ont pour objectif de réduire les heures de conduite du candidat.

### LE PLAN VÉLO

La LOM vient renforcer le Plan Vélo annoncé en 2018, qui dispose d'un fonds de 350 millions d'euros sur sept ans pour permettre aux collectivités territoriales de rendre la pratique du vélo plus sûre pour les usagers et diversifier les infrastructures pour garer son vélo. Le Plan Vélo est aussi une aide aux particuliers pour réparer son vélo, un soutien financier pour acheter un vélo électrique et favoriser les trajets vers le lieu de travail en vélo en instituant une prise en charge grâce au « forfait mobilité durable ».

### **B** Déployer les projets de mobilité inclusive sur les territoires : les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM)

Les Autorités Organisatrices de la Mobilité ont deux axes d'intervention :

- Concevoir la politique de mobilité grâce au plan de mobilité

(anciennement le Plan Urbain de mobilité), obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

■ Réunir les parties prenantes locales de la mobilité grâce au comité des partenaires, qui doit définir les axes du plan de mobilité.

La LOM ouvre la possibilité aux communautés de communes de s'emparer de la compétence mobilité, auparavant réservée aux Régions. Ces dernières avaient jusqu'au 31 mars 2021 pour se prononcer sur la prise de cette compétence ou non. Si la Communauté de Commune ne souhaite pas cette compétence, la Région la conserve par défaut. L'objectif de cette démarche ? Renforcer l'organisation de la mobilité sur les territoires, porter la mise en place de nouveaux services (covoiturage, transport à la demande...) verser une aide individuelle aux publics fragiles, et favoriser le déploiement de projets de mobilité solidaire, nouvelle compétence des AOM prévue par la LOM.

Pour chaque bassin de mobilité, les autorités organisatrices de la mobilité doivent construire un plan d'action de mobilité solidaire en réunissant les différents acteurs du territoire travaillant sur cette thématique afin de construire des actions à destination des publics fragiles.

Pour appuyer les AOM, le Ministère de la Transition Écologique a mis en place la démarche France Mobilités, une communauté ouverte à tous les acteurs de la mobilité. Des cellules régionales de France Mobilités accompagnent la mise en place et la diffusion de projets innovants, animent avec une attention particulière sur les territoires périurbains et ruraux, capitalisent et valorisent les différents projets.



Pour découvrir la démarche France Mobilités <https://www.francemobilites.fr/>

À travers toutes ces évolutions, la LOM décroïsonne les politiques de mobilité et engrange un travail collectif entre les différents acteurs pour répondre aux besoins des territoires.

### C La mise en place des Zones à Faibles Émissions.

Les Zones à Faibles Émissions (ZFE) voient le jour en 2019. Les ZFE ont pour objectif l'amélioration de la qualité de l'air en restreignant la circulation de véhicules trop polluants. Le fonctionnement actuel des ZFE repose sur les vignettes Crit'Air, qui catégorisent les différents véhicules en fonction de leurs taux d'émissions de polluants, allant de 5, véhicule le plus polluant au 1, véhicule le plus propre.

Depuis 2020, le durcissement de la législation, plutôt volontariste à ces débuts, oblige toutes métropoles de plus de 150 000 habitants à mettre en place des ZFE si au cours des cinq dernières années, les taux d'émissions de certains polluants ont dépassé le seuil pendant au moins trois ans.

En juillet 2019, un protocole incite trois territoires à mettre en place des ZFE : l'agglomération parisienne (40 communes), la métropole de Grenoble (27 communes) et la métropole de Lyon. En 2021, des ZFE sont créées dans d'autres métropoles : Aix-Marseille-Provence, Nice-Côte d'Azur, Toulon-Provence-Méditerranée, Toulouse, Montpellier-Méditerranée, Strasbourg, Rouen-Normandie. Si seuls les véhicules classés Crit'Air 5 ne peuvent pas circuler dans les ZFE, en 2021 l'interdiction sera étendue aux véhicules classés Crit'Air 4 et en 2022 au Crit'Air 3.

La mise en place des ZFE a un vrai impact économique sur les territoires visés et notamment pour les foyers à faible revenu, induisant la nécessité de changer de véhicules pour pouvoir y circuler. Dans les quartiers populaires où elles sont installées, on observe une difficulté de compréhension des objectifs de la ZFE des habitants, qui considèrent cette mesure comme injuste et en dehors de leur réalité. Il y a un effort de communication, de transmission de l'information et d'accompagnement à mettre en place auprès des habitants pour expliquer l'intérêt de la mise en place d'une ZFE. Il est également important de recenser les nombreuses aides financières qui existent, accompagner au montage des dossiers de demande de subvention pour apporter une réponse financière au changement de véhicules.

### Les différentes aides proposées par l'État :


- Prime à la conversion : lors de la reprise d'un ancien véhicule contre un nouveau véhicule neuf ou d'occasion, le soutien financier peut aller de 3 000 € maximum pour l'achat d'une voiture Crit'Air 1, 5 000 € maximum pour l'achat d'une voiture électrique ou hybride et 1 100€ maximum pour un deux-roues motorisé.
- Le bonus écologique : lors de l'achat d'un véhicule neuf uniquement, l'aide est plafonnée à 27 % du prix d'achat TTC du nouveau véhicule.
- Il existe également des aides régionales, départementales et communales qui varient en fonction des territoires.

Bien que ces aides existent, il est souvent difficile pour un foyer ayant un faible revenu de pouvoir financer le reste à charges pour le changement d'un véhicule.

La ZFE est une brique dans la politique de mobilité, elle doit se conjuguer avec d'autres mesures, comme la valorisation de l'auto-partage ou l'incitation à faire du vélo, pour améliorer la mobilité globale des habitants des territoires.

### « TOUS MOBILES »

« Tous mobiles » est un site conçu par le Ministère de la Transition Ecologique et le Laboratoire de la mobilité inclusive. Il propose un kit complet pour accompagner les porteurs de projet autour de la mobilité inclusive. De nombreuses informations (décrypter, mobiliser et piloter, identifier ses solutions, financer, expérimenter et évaluer) vous accompagnent tout au long de la mise en place du projet. Le site publie également de nombreuses ressources en libre accès et propose des webinaires qui mettent en valeur des projets de mobilité solidaire qui répondent à des besoins des territoires.

 Venez découvrir cet outil ici <https://tousmobiles-kit.com/>

### LE LABORATOIRE DE LA MOBILITÉ

Créé en 2013, le Laboratoire de la Mobilité inclusive est une fondation, composé d'une quinzaine d'acteurs du secteur public, privé et associatif. Luttant pour rendre accessible la mobilité à tous, le Laboratoire de la Mobilité se détermine comme un centre de ressources et d'expertises. En effet, le Laboratoire diffuse des actualités liées à la mobilité, une cartographie des plateformes de mobilité en France, des entretiens et des études. Le Laboratoire publie des données et analyses pour comprendre les freins et les leviers à la mobilité.

 Venez découvrir cet outil ici <https://www.mobiliteinclusive.com/>

### Financer son projet de mobilité

#### Appel à manifestation d'intérêt-France Mobilités – TENMOD

#### 2 axes d'intervention

Soutien aux projets innovants orientés sur :

- la stratégie et la planification territoriale de la mobilité,
- les expérimentations et évaluations de solutions et de services de mobilité/démobilité.

#### Appel à projet, Cerema et la Fondation MACIF

Encourager l'amélioration des mobilités du quotidien et principalement celles des personnes fragiles qui rencontrent des difficultés pour accéder à l'emploi, aux services et aux biens et loisirs.

#### Fondation PSA

#### 2 axes d'intervention

- mobilité pour l'inclusion,
- mobilité pour l'éducation et la culture.

#### Fondation Norauto

#### 2 axes d'intervention

- accessibilité de la mobilité,
- mobilité inclusive.

#### Contrat de relance et de transition écologique

Différents financements accessibles :

- les crédits du plan de relance,
- les dotations de l'État.

(Dotations de soutien à l'investissement local, dotation d'équipement des territoires ruraux, Fonds national de développement et du territoire)

# Retours 2 d'expérience

## 2.1 Régie de Quartier de Stains La mobilité douce pour tous

> Activités principales de la Régie : entretien voirie et espaces verts, nettoyage (locaux, traitement des punaises de lit par la vapeur, remise en état de logements vacants, nettoyage de fin de chantiers, nettoyage de parkings), multiservices (peinture, petits travaux de menuiserie/plomberie, revêtement de sol et mural, enlèvement d'encombrants, débarras de caves/d'appartements, manutention, collecte de cartons et de cagettes sur les marchés et les zones commerçantes), lien social (repair-café mensuel, ressourceries éphémères, ateliers plantes aromatiques, ateliers zéro-déchet, sensibilisation (tri, collecte de biodéchets), sensibilisation aux punaises de lits, sensibilisation aux économies d'énergie.

### A L'atelier vélo Bicyclo

Depuis 2017, la Régie de Quartier de Stains porte un ACI Atelier vélo, qui bénéficie à une dizaine de salariés en insertion.

Cet atelier est structuré autour de trois grandes activités complémentaires, qui permettent de diversifier les opportunités professionnelles des salariés en insertion et de favoriser le développement de compétences polyvalentes :





À l'atelier les habitants sont accompagnés pour réparer leur vélo.

#### ■ Réparation de vélos

*L'atelier réparation permet à la fois :*

- à des habitants d'être accompagnés dans l'auto-réparation de leurs vélos (sur simple adhésion à la Régie de Quartier);
- aux salariés en insertion de se professionnaliser (ce travail pouvant les amener à bénéficier de la formation à l'INCM du CQP mécanicien cycles, au Bourget, en complément de l'accompagnement technique dont ils bénéficient grâce à des salariés permanents déjà formés à la Régie);
- de construire une flotte de vélos

pour les remettre en état avant une mise en vente locale, grâce à des partenariats locaux avec des bailleurs sociaux (ex. : désencombrements de caves) ou grâce à des dons de particuliers.



L'atelier de réparation de vélo permet la remise en état d'une flotte de vélo avant la mise en vente locale.



Un salarié de la Régie charge les journaux pour leur distribution dans les boîtes aux lettres.

#### ■ Distribution bi-mensuelle du journal municipal par boitage.

#### ■ Développement d'une activité de livraison avec des vélos-cargos.

Cette activité permet par exemple de développer la livraison à vélo pour le dernier kilomètre décarboné, ou plus largement sur les trajets courts.



Livraisons de cartons avec vélos-cargo.

Ces activités participent également à structurer un maillage partenarial local avec les acteurs de la mobilité douce de Plaine commune. (Maison du vélo, association Bicyclo...). Par ailleurs, la Régie de Quartier participe au dispositif « coup de pouce vélo », dans le cadre du déconfinement, pour accompagner les personnes qui souhaiteraient bénéficier du dispositif d'aide de l'État à réparer leur vélo (trentaine de personnes accueillies en une semaine).

## B Vélo-école pour tous

Pour la Régie, ces actions sont autant de supports pédagogiques autour des questions liées au développement durable, à la pratique du vélo, et à l'accès à la mobilité pour tous ; ce sont aussi des temps de rencontre et de convivialité ouverts à tous, dans un quartier en renouvellement urbain.

À ce titre, la Régie porte par exemple une « vélo-école », ouverte aussi bien aux habitants du quartier qu'aux salariés de la Régie et d'autres associations locales qui souhaitent apprendre ou réapprendre à pratiquer le vélo.

Chaque adulte bénéficiaire de la vélo-école peut suivre entre 8 à 10 séances pour apprendre à conduire un vélo en milieu urbain. La vélo-école accueille des petits groupes de 8 bénéficiaires pour 2 animateurs à chaque session ; ces sessions ont lieu deux fois par an, et sont soutenues



Habitants du quartier, salariés de la Régie et d'autres associations locales, profitent de la vélo-école.

par Plaine Commune via un appel à projets local, ainsi qu'avec le soutien de la politique de la ville, sur un territoire qui souhaite encourager le développement de la mobilité douce pour faciliter les déplacements sur un territoire essentiellement maillé par des bus.

Concernant les enfants, la Régie propose également des animations ponctuelles lors d'évènements communaux ou de quartier : des vélos sont mis à disposition des enfants en présence d'animateurs qui privilégient l'aspect ludique de l'apprentissage sur une période courte.

## C Actions de sensibilisation

La Régie de Quartier a par ailleurs développé des actions de sensibilisation à la mobilité douce sur son territoire :

- Développement récent d'un partenariat avec l'Éducation Nationale, et plus particulièrement le lycée Maurice Utrillo à Stains pour sensibiliser des élèves à la pratique du vélo, en amont d'un voyage scolaire à Amsterdam. Cette action proposait trois axes :
  - sensibilisation théorique aux mobilités actives (sécurité routière, déplacements et orientation en milieu urbain),
  - pratique du vélo, pour aider notamment les élèves qui ne seraient pas à l'aise de se remettre en selle, avant une balade de 2 h en groupe,
  - en complément de ce travail, la Régie avait prévu de mettre en place une journée « Challenge Vélo » en partenariat avec le lycée, pour inciter les élèves à utiliser un mode de déplacement doux pour venir au lycée sur une journée phare. Cette action, qui devait avoir lieu en avril, n'a pu se tenir du fait du confinement national. Cette action de sensibilisation et de communication aurait été financée sur le budget alloué au lycée.
- Création de plusieurs vélo-blender, pour offrir un atelier ludique à l'occasion d'évènements communaux ou de sessions de sensibilisation, qui permet de lier les pratiques de mobilité douce et les questions d'alimentation.



Vélo-blender installé sous tente lors d'un évènement communal.



Matériel de nettoyage urbain installé dans un vélo aménagé.

■ Dans le cadre de ses autres activités, la Régie permet à ses salariés de profiter de vélos aménagés pour accueillir du matériel professionnel ou de vélos classiques ; chaque salarié a donc la possibilité de se déplacer sur les lieux de chantiers en privilégiant la mobilité douce, ce qui contribue à renforcer la mobilité physique des salariés, mais également de les sensibiliser à la mobilité douce dans le cadre de leur parcours d'insertion.

Dans cette continuité, la Régie de quartier de Stains a prévu, dans les prochains mois, de former ses salariés de l'équipe nettoyage à l'utilisation du triporteur. Cela leur permettra ainsi de se déplacer plus rapidement sur les différents lieux de travail, et d'être plus autonomes dans les déplacements, libérant ainsi le chef d'équipe de la nécessité de les conduire sur les sites en véhicule.

■ Enfin, dans le cadre des parcours en insertion, la Chargée d'insertion professionnelle réalise un petit diagnostic mobilité à l'entrée en parcours, notamment pour savoir si :

- la personne dispose ou non du permis de conduire ainsi que d'un véhicule,
- quel est son moyen de transport utilisé,
- la Régie envisage enfin d'ajouter une question pour savoir s'ils savent faire du vélo.

Au cours de leurs parcours, il leur est également demandé s'ils sont mobiles pour trouver un emploi pérenne (mobilité départementale ou régionale.)

#### D Développement d'une activité de livraison à vélo

Les Régies de Quartier de Saint-Denis et Stains ont créé en 2020 le collectif 'Les Cyclopes' dont l'objectif est de proposer un service de livraison à vélo en Seine-Saint-Denis et sa proche périphérie autour de 3 axes : traiteur en liaison froide et chaude, colis (produits d'épicerie, caquettes de légumes, vin, ...) et collecte de déchets. Les Cyclopes font



Livraison effectuée à bord d'un vélo « Les Cyclopes ».

partie du réseau Coopcycle. Un poste de chef de projet cyclo-logistique a été financé par le PIA pendant 3 ans.

La livraison à vélo se développe peu à peu avec des acteurs du territoire, et le type de livraisons continue d'évoluer : produits d'épicerie avec *Andines* (Stains), *Les Trois Poireaux* (Saint-Ouen/Épinay-sur-Seine), livraisons traiteur avec *Initiatives Solidaires* (Stains), À Table (Épinay-sur-Seine), *Le Bocal* (Restaurant solidaire de la Régie de quartier de Pierrefitte) et vin avec *Fleuve de Liens / Mas d'Intras*, récupération de cartons pour *Monsieur Marguerite* (Saint-Denis), ... légumes avec *Zone Sensible* (ferme urbaine de Saint-Denis) dont le partenariat vient d'évoluer puisque la Régie assure les livraisons pour cette ferme urbaine locale, qui fait don de sa production maraîchère pour la mettre à disposition d'associations soutenant des personnes en situation de précarité alimentaire.

## **E** Conseil en mobilité

À partir du 1<sup>er</sup> octobre 2021, un conseiller sera à la disposition des habitants pour les aider dans leurs déplacements : diagnostic mobilité, conseil sur la ZFE, information sur les primes à la conversion des véhicules, aides et accès aux mobilités actives (vélo, vélo électrique, trottinette), informations sur les transports en commun, accompagnement au permis... La Régie mettra en place des permanences téléphoniques du mardi au samedi de 9 h à 12 h 30 et de 13 h 30 à 17 h, ainsi que des permanences physiques sans rendez-vous les mercredis de 16 h à 18 h et les samedis de 9 h à 12 h à Stains.

## 2.2 Régie de Quartier RESPIRE, Saint-Jean-de-la-Ruelle Plateforme mobilité

> Activités de la Régie : Gestion des espaces verts, collecte des déchets (papier, cartons, livres), collecte de textiles et d'encombrants, gestion des espaces naturels, nettoyage et répurcation, plateforme de mobilité. Membre du réseau Mob'In.

Au sein de son pôle mobilité, la Régie porte une activité de garage solidaire, une auto-école solidaire et une vélo-école. Ces activités se sont développées au fur et à mesure du temps pour répondre aux besoins du territoire car peu d'actions y sont répertoriées : une auto-école sociale est portée par une structure d'insertion à Montargis, un accompagnement pré-code est proposé par un organisme de formation à Orléans, le Centre de Ressources Illettrisme Alphabétisation réalise des diagnostics mobilité mais il n'y a pas d'autre vélo-école et la Régie porte le seul garage solidaire du département. Les collectivités territoriales sont des partenaires présents et co-décisionnaires dans l'ensemble des activités présentées ci-dessous.

### **A** Le Garage solidaire

Créé en 2011 et fortement soutenu par la DIRRECTE (devenue la DREETS). Activité support d'insertion en ACI, elle accueille 4 salariés en insertion,



Le garage solidaire accueille 4 salariés en insertion, suivis par un encadrant technique.

encadrés par un encadrant technique. Le garage accueille des clients sur prescription et adopte une tarification solidaire. En 2020, faisant face à des difficul-

tés financières, l'activité bascule en Entreprise d'Insertion avec pour objectif d'ouvrir le garage solidaire à tous les publics pour stabiliser le modèle économique. Une tarification différenciée est mise en place : au tarif sur prescription qui est maintenu s'ajoute un tarif plus élevé mais toujours solidaire. La même année la Régie comptabilise 149 clients dont 75 % sont des clients bénéficiant d'une tarification solidaire. Outre la réparation de véhicule, le garage propose des véhicules à la vente qui sont issus d'appels au don auprès des collectivités, particuliers et entreprises. Ces véhicules sont destinés aux salariés en insertion de la Régie après validation de leur projet de mobilité par la Chargée d'insertion professionnelle, les autres salariés en insertion sur le territoire, les clients du garage et les élèves de l'auto-école. En 2020, 24 véhicules ont été remis en état et 18 d'entre eux ont été vendus.

## B L'auto-école sociale

Récupérée par la Régie en 2010. Elle est financée par le Département, la Métropole et la DIRRECTE (qui cessera rapidement de financer le dispositif).

Grâce à un véhicule adapté et un moniteur, la Régie propose un parcours pour obtenir son permis de conduire. Deux offres existent : une offre hors convention qui est un peu moins élevée qu'une auto-école

conventionnelle et une offre conventionnée, à destination d'un public prescrit, dont l'acquisition du permis est établie dans le cadre d'un projet professionnel. Pour pouvoir bénéficier de cette offre, les candidats passent un test de français car il est nécessaire d'avoir un certain niveau de maîtrise pour comprendre les questions du code de la route et les élèves passent une évaluation de conduite pour déterminer le temps d'apprentissage et s'il est nécessaire de diriger la personne vers une autre prise en charge. En 2019, 100 personnes ont été élèves de l'auto-école. 29 élèves ont eu le code et 39 élèves ont eu le permis. La Régie travaille à la diversification de ces partenaires pour accueillir un public prescrit toujours plus important.

En 2020, dans le cadre de mécénats impulsés par le département du Loiret, la Régie a accueilli 5 jeunes issus de l'aide sociale à l'enfance. Des mécènes ont financé le permis de conduire de ces jeunes.

## C La vélo-école

Elle émane des difficultés observées chez les élèves de l'auto-école et notamment le manque de réflexes nécessaires à la conduite. En 2017, un éducateur spécialisé en stage à la Régie met en place des ateliers avec les habitants, bénéficiaires du RSA, pour apprendre à faire du vélo. Regarder au loin, tourner la tête pour vérifier la sécurité permettent de lever des barrières pour l'accès à la conduite. Le dispositif est ensuite pérennisé avec le recrutement d'un moniteur et un financement du contrat de ville. Les élèves suivent un parcours avec différentes étapes d'apprentissage à la fois pratique et théorique (réparation et entretien du vélo). Pour un coût de 10 €, l'apprentissage dure entre 2 à 3 mois. En 2019, 24 bénéficiaires ont pu apprendre à faire du vélo. La pratique du vélo permet d'apporter une réponse rapide et peu onéreuse aux habitants rencontrant des problématiques de mobilité et favorise leur indépendance. C'est également une pratique qui favorise le lien social, notamment grâce à des sorties organisées par la Régie. La vélo-école est itinérante ce qui permet d'aller à la rencontre des habitants. Les

cours sont dispensés dans les deux quartiers prioritaires de la Politique de la Ville, les Chaises et les 3 fontaines. Afin de développer sa vélo-école, la Régie réfléchit à proposer des sessions payantes à d'autres Structures par l'Insertion par l'Activité Économique (SIAE) du territoire. Elle pérennise le poste du moniteur à temps plein. La Régie travaille également un plaidoyer en faveur de l'employabilité des salariés se déplaçant à vélo auprès des employeurs locaux.



Vélo-école : les élèves suivent un parcours avec différentes étapes d'apprentissage à la fois pratique et théorique.

Afin de compléter son pôle mobilité, la Régie souhaite créer un accompagnement à la mobilité, allant du diagnostic mobilité, à l'accompagnement au sein des dispositifs portés par la Régie ou l'orientation vers des dispositifs extérieurs. Lors de l'accompagnement des salariés en insertion dans la Régie, les CIP et la coordinatrice réalisent déjà ces diagnostics mobilité. Par son expérience en matière de mobilité et la reconnaissance des partenaires locaux, la Régie veut formaliser les accompagnements autour de la mobilité et les proposer à des structures accueillant un public en difficulté. Il est nécessaire que la Régie trouve des financements extérieurs pour proposer ce nouvel accompagnement qui permet d'apporter des réponses adaptées à un public rencontrant des difficultés.

## 2.3 Régie de Quartiers Eurequa, Lyon MobiSeniors

- > Activités principales de la Régie : Insertion par l'emploi : Secteur du Bâtiment : travaux peinture / réhabilitation d'appartements vacants. Secteur entretien : Parties communes / Espaces Verts / locaux/ débarrassage encombrants. Atelier d'utilité Sociale : ZIG ZAG - Atelier couture.
- > Activités créatrices de lien social : Pause Amitié : Accueil de quartiers pour les personnes âgées du 8<sup>e</sup>. MobiSeniors : service d'accompagnements pour les personnes âgées du 8<sup>e</sup>. Le Jardin collectif d'habitants et pédagogique : le Pré Santy.

La Régie Eurequa intervient sur 4 quartiers prioritaires de la politique de la Ville du 8<sup>e</sup> arrondissement à Lyon : Moulin à Vent, États-Unis, Langlet/Santy et Mermoz. 30 % de la population du quartier des États-Unis est constituée de personnes âgées. Afin de lutter contre l'isolement des personnes âgées et pour rompre leur solitude, l'APSI (association de soins infirmiers à domicile) met en place Pause Amitié, dans les années 1990, un espace de convivialité pour les seniors qui propose à la fois des permanences et des ateliers collectifs. La Régie de quartiers Eurequa devient « porteur » de Pause Amitié en 1994.

Connaissant bien ce public, leurs besoins et leurs envies, la Régie note des difficultés de mobilité et un enfermement progressif de certains.es

habitants.es. Cette observation se fait également du côté de la mairie d'arrondissement, qui constate une baisse de participation des personnes âgées aux ateliers qui leur sont proposés.

Deux enquêtes auprès des habitants sont lancées ayant pour objectifs de connaître leurs habitudes de sortie et les freins de déplacement que les habitants.es âgés.es rencontrent. Une première enquête est lancée par la Mairie d'arrondissement (en 2003) et une seconde enquête est lancée par l'Observatoire Régional de la Santé (en 2004), portée par la Ville de Lyon. Pour les deux enquêtes, la Régie est un relai, elle diffuse les questionnaires et aide les habitants à le remplir.

Le territoire comprend des transports en commun, dont l'accessibilité n'est plus possible pour certains seniors, ou des taxis, mais les habitants des Quartiers Politique de la ville (QPV) et même en dehors des QPV, ayant de faibles ressources, ne peuvent pas prétendre à leur utilisation. Grâce à sa proximité avec un public senior et le soutien de la mairie d'arrondissement et de la Ville de Lyon, la Régie met en place MobiSeniors, en 2005, un service d'accompagnements dans les déplacements du quotidien pour les personnes âgées.

Projet expérimental pendant 3 ans, il se pérennise par la suite. C'est un projet de lien social, qui vise à maintenir la personne à son domicile tout en lui permettant de rompre l'isolement et la solitude. MobiSeniors est équipé d'une voiture utilisée pour effectuer des accompagnements individuels et/ou des covoiturages et d'un minibus pouvant transporter 9 personnes dans le cadre de sorties collectives à visée socioculturelle.

### Comment bénéficier de MobiSeniors ?

Les deux critères sont d'habiter dans le 8<sup>e</sup> arrondissement de Lyon (lieu de départ) et d'avoir plus de 60 ans. La coordinatrice du projet prend rendez-vous avec la personne souhaitant bénéficier du transport. Ce premier contact permet aussi d'appréhender le degré d'isolement de la personne, de repérer ses difficultés physiques ou financières et ses habitudes de sorties ou l'absence de celles-ci. En fonction du « reste à charge » (ressources – charges obligatoires, hors alimentation) et de la distance du trajet, pouvant aller jusque dans le centre de la Ville de

Lyon et certaines communes avoisinantes comme Bron, Villeurbanne et Vénissieux, une tarification différente s'applique. L'habitant doit également régler une adhésion à la Régie de 5 €/année civile.

### Tarification des déplacements individuels

Certaines personnes peuvent avoir moins de 150€ de « reste à vivre » et d'autres + de 651 €.

Les personnes ne présentant pas leurs documents sont « classées » dans la catégorie la + élevée (F).

MobiSeniors se déplace pour les accompagnements individuels dans un rayon géographique de 5 km.

Du 8<sup>e</sup>, MobiSeniors peut aller jusqu'à la hauteur de la Place des Terreaux, la Basilique de Fourvière, tout le centre de Lyon et les villes avoisinantes comme Villeurbanne, Bron, Vénissieux et St Fons. Ce rayon géographique a été divisé par 2 pour les tarifs :

Le 1<sup>er</sup> rayon géographique correspond aux déplacements du 8<sup>e</sup> jusqu'à la Place Jean Macé, Carrefour Vénissieux par exemple. Le 2<sup>e</sup> rayon correspond, principalement, au centre de Lyon et les villes extérieures.

Catégorie	Reste à vivre	Rayon géographique 1 individuel		Rayon géographique 2 individuel	
		Aller	A-R	Aller	A-R
A	0 – 150 €	0,50 €	1 €	1,50 €	3 €
B	151 – 250 €	1 €	2 €	2 €	4 €
C	251 – 350 €	1,50 €	3 €	2,50 €	5 €
D	351 – 500 €	2 €	4 €	3 €	6 €
E	501 – 650 €	2,50 €	5 €	3,50 €	7 €
F	651 € et +	3 €	6 €	4 €	8 €

Les trajets les plus demandés pour les déplacements individuels sont l'accompagnement à des rendez-vous médicaux, pour effectuer des achats (alimentaires principalement) mais aussi vers des lieux de convivialité comme l'Accueil de quartiers « Pause Amitié » coordonné également par la Régie (en dehors de la crise sanitaire).

La Régie encourage les déplacements collectifs, qui peuvent notamment être organisés dans le cadre de son activité Pause amitié.

À noter que, lors des accompagnements collectifs (+ de 3 personnes âgées dans le minibus), les tarifs sont divisés par 2.

La Régie diversifie son offre, des EHPAD peuvent prendre des abonnements pour se déplacer en groupes.

En 2019, sur un total de 144 adhérents. 86 vivent à leur domicile, 23 en foyer logement et 35 en EHPAD (2 EHPAD ont pris leur adhésion en 2019).

Un total de 767 sorties individuelles :

- Les rendez-vous médicaux représentent 32,5 % des accompagnements
- Effectuer des achats représente 11,2 % des demandes individuelles
- Se rendre à un/des lieux de convivialité représente 32 % des accompagnements

25 sorties collectives ont été effectuées, regroupant 144 personnes. Sur les 25 sorties collectives : 8 ont été organisées pour les adhérents de Pause Amitié. 14 pour les EHPAD. 3 pour un foyer logement.

Bien que s'appuyant sur de nombreux prescripteurs sociaux pour faire connaître son projet, la Régie a du mal à toucher les publics les plus précaires. Les habitants résidant en QPV ne représentent que 22 % des bénéficiaires de MobiSeniors, en 2020.

Un comité de pilotage a été mis en place avant la création de l'activité. Celui-ci était composé par le Directeur, un membre du CA d'Eurequa et la Coordinatrice du projet, l'adjointe déléguée aux Seniors de la Mairie

du 8<sup>e</sup>, un agent du Conseil Général du Rhône, la directrice du CCAS du 8<sup>e</sup> et la Directrice Régionale de Reunica. Puis, un Comité de suivi a pris la relève, avec quasiment les mêmes intervenants, pour accompagner l'évolution de l'activité. Dernièrement un Comité Technique s'est déroulé pour envisager de nouvelles perspectives sur le service d'accompagnements.

La parole habitante est recueillie par la coordinatrice lors des retours que font les usagers de MobiSeniors sur le service, afin de pouvoir l'améliorer.

La Régie a reçu au démarrage des subventions de la part des partenaires suivants pour le fonctionnement : Crédit Mutuel (assurance du minibus), la Région (pour le 1<sup>er</sup> poste d'Accompagnateur), la Ville de Lyon. A ces partenaires se sont ajoutés, la Métropole et l'État.

Pour faire vivre ce service, l'équipe se compose d'une coordinatrice qui est à l'écoute des demandes et des remarques des habitants usagers du service et un chauffeur-accompagnateur, tous les deux salariés permanents de la Régie. Ponctuellement, des bénévoles de la Régie assurent les trajets quand le chauffeur-accompagnateur n'est pas disponible.



## 2.4 La Régie de Quartiers de Bezons Mobilité, un service de transport pour personnes âgées autonomes

> Activités principales de la Régie : entretien de locaux, immeubles, gestion des espaces verts, distribution et affichage de supports de communication de la Ville et entreprises, soutien à la mobilité, animation de jardins partagés, mise en place d'ateliers parents/enfants autour de jeux de société, soutien scolaire et cours de Français Langue Étrangère (FLE).

La ville de Bezons est très étendue et les habitants éloignés du centre-ville et du terminus tramway rencontrent des problématiques pour se déplacer au sein de la ville, pour accéder aux services publics et aux loisirs quotidiens. Ces problématiques de déplacement sont renforcées pour les personnes âgées, qui rencontrent des difficultés d'utilisation des transports en commun. Une grande partie des structures administratives (impôt, sécu, etc.) et hospitalières – est notamment située sur des secteurs comme Argenteuil, Colombes, Sartrouville...

En s'inspirant du projet de mobilité pour personnes âgées porté par la Régie lyonnaise Eurequa, la Régie décide de proposer un service similaire sur l'ensemble de sa commune aux personnes ayant plus de 60 ans. Dans un premier temps, la Régie fait l'acquisition d'un mini bus de 9 places que lui cède une association locale. Le projet est fortement soutenu par les habitants dès sa première année d'expérimentation. La Ville s'engage aussi pour soutenir le projet et le subventionne à hauteur

de 11 000 € pour son fonctionnement au démarrage du projet. Localement la Régie peut conventionner avec une association Bezonnaise pour le prêt du véhicule (en dehors des temps d'usage habituels).

### L'accès au service de transport à la personne :

- Une adhésion à 8€/an.
- 2 catégories de tickets : un ticket à la demande de 5€ aller-retour (rendez-vous médicaux, services publics, loisirs) et un ticket pour les sorties programmées (courses alimentaires) à 3 € aller-retour.
- Il est nécessaire de prendre rendez-vous 48 h à l'avance pour donner le lieu de prise en charge et l'horaire ainsi que le lieu de dépôt qui peut se situer à Bezons, Houilles, Argenteuil et Sartrouville (communes voisines).

En 2020, la Régie compte 130 adhérents à Mobilité. Le bouche-à-oreille dont a bénéficié la Régie pour son projet et l'appui de la mairie ont permis au projet de toucher de plus en plus d'habitants. Afin de promouvoir le service, il y a également eu des articles sur l'activité dans la presse locale.

Le chauffeur-accompagnateur a un rôle primordial dans cette activité car c'est la personne qui fait le lien avec les habitants, souvent isolés. Un fort lien se crée entre la personne en charge de la conduite du véhicule et les usagers du service. Il ou elle doit avoir une forte capacité d'écoute, être prévenant, ponctuel, aimable et avoir une bonne maîtrise de la langue française. Il ou elle prend les rendez-vous et encaisse les tickets des usagers, une relation de confiance avec la Régie est nécessaire.

Avec la crise sanitaire, pour respecter les mesures de distanciation physique, la Régie ne peut transporter que deux personnes par voyage dans son véhicule ce qui a entraîné la chute du nombre de ces adhérents. Afin de relancer cette activité, la Régie mène une grande enquête de satisfaction auprès des habitants ayant recours à ce service afin de l'améliorer et de communiquer dessus. La Régie met en place un comité

de pilotage pour réfléchir à l'évolution du service.

### Quelques astuces pour bien choisir son véhicule :

- Adapter la taille du véhicule au nombre réel de personnes qui seront en même temps dans la voiture (hors crise sanitaire). En effet, le minibus ne transportait jamais plus de 4 personnes à la fois, n'atteignant pas sa capacité maximale d'accueil.
- Avoir une hauteur facile d'accès pour que les personnes âgées puissent en monter et descendre facilement.
- Ne pas prendre un véhicule trop spacieux pour pouvoir se garer facilement.
- Éviter de prendre une voiture en leasing car cela peut revenir cher avec la remise en état du véhicule lors de sa restitution.



© Ville de Bezons

Un fort lien se crée entre la personne en charge de la conduite du véhicule et les usagers du service.

### MODÈLE ÉCONOMIQUE Le budget du projet en 2020 est de 33 611 €

#### Les différentes charges liées au projet

- 3 222 € : les assurances
- 8 036 € : location et entretien du véhicule
- 20 649 € : masse salariale : poste de chauffeur-accompagnateur, poste de la direction en charge de l'accueil des usagers
- 847 € : autre charges

#### Les différents produits liés au projet

- 9 464 € : fonds propres
- 11 899 € : aide au poste pour le chauffeur
- 9 000 € : subvention du CCAS (anciennement celle de la ville)
- 3 248 € : vente de prestations

Mobicité Bilan 2020

Dépenses			Recettes		
N° compte	Libellé	Montant	N° compte	Libellé	Montant
60	carburant	3 222,00 €	70	cotisations	3 248,00 €
61	leasing	4 632,00 €	74	Subv. fonct. État, Région, Dept, CAF	11 899,00 €
	réparation	3 000,00 €			
	assurance	404,00 €			
62	honoraires	857,00 €	74	Subv. fonct. Commune	9 000,00 €
63	Impôts et taxes	1 033,00 €	75	Autres (préciser)	
64	charges de personnel	19 616,00 €			
65 à 67	autres charges	847,00 €			
TOTAL		33 611,00 €	TOTAL		24 147,00 €

> Résultat -9 464,00 € <

## 2.5 La Régie de Territoire Aabraysie Développement, Saint-Jean-de-Braye

### Le transport à la demande

> Activités principales de la Régie : la Régie de Territoire Aabraysie Développement a été créée en 1997 sur le territoire Orléanais. Aux côtés d'une importante activité de transport à la demande (Ei), elle porte un ACI espaces-verts-propreté urbaine, ainsi que des activités de ménage-répurgation, d'entretien des espaces verts auprès des particuliers, de collecte et valorisation des déchets et un repaircafé. En 2021, elle comptait 106 salariés (94 ETP) : le service transport pesait pour moitié des effectifs de la Régie (54 personnes, dont 36 en parcours d'insertion d'opérateurs de conduite).

La genèse du projet de transport à la demande est partie d'un besoin des habitants exprimé auprès de la mairie de Saint-Jean-de-Braye, dont le maire était également le président de l'autorité organisatrice des transports de l'époque. Ceci a mis en lumière les carences de certaines zones en matière de dessertes des transports publics locaux. Cette problématique locale a permis de faire naître une solution de mobilité dès les années 1990, en cherchant à s'inscrire dès le départ dans une logique d'insertion par l'activité économique, ce qui marquera les prémices de la Régie de Territoire.

L'activité de transport à la demande de la Régie est organisée aujourd'hui grâce à un partenariat avec Keolis (filiale de la SNCF) en délégation de service public. La Régie de Territoire couvre ainsi l'ensemble

de la métropole, en s'arrêtant à des points définis, du lundi au samedi, de 7 h à 19 h 30, dans le cadre d'un système qui s'est uniformisé, là où la Régie allait chercher autrefois les gens à leur domicile avant de les amener à un point bus le plus proche. Depuis septembre 2020, la Régie a également repris, en tant qu'opérateur de conduite, le transport des personnes à mobilité réduite, en partenariat avec Keolis.

En participant à structurer une filière d'emploi et d'insertion dans le champ du transport des personnes sur la métropole orléanaise - un secteur en tension où il y a des besoins de main d'œuvre avérés -, la Régie accompagne de nombreux salariés en insertion dans des parcours permettant de devenir opérateurs de conduite dans le transport à la demande, avant de passer le permis bus (PIC IAE ou suite à une sortie positive avant intégration au sein du réseau Keolis ou chez un autre opérateur de transport).

Les perspectives de développement de l'activité transport à la demande sont particulièrement encourageantes pour la Régie : en janvier 2022, le réseau TAO (Transport de l'Agglomération Orléanaise) sera



En janvier 2022 le réseau TAO (Transport de l'Agglomération Orléanaise) sera réorganisé en périphérie dans les zones peu denses.

réorganisé en périphérie dans les zones peu denses, avec un remplacement des petites lignes secondaires par du service de transport à la demande. Cette évolution devrait permettre à la Régie d'effectuer entre 40 et 50 recrutements supplémentaires d'ici 2022, avec un taux d'encadrement plus important et un doublement du nombre de véhicules par rapport à l'existant (la Régie accueille actuellement une flotte d'une trentaine de minibus), ainsi qu'une couverture plus importante des transports à échelle de l'agglomération (7 h-21 h, 7 jours sur 7). Cette évolution s'accompagnera d'une augmentation des effectifs d'encadrants ainsi que de fonctions incontournables (assistant administratif, comptable, CIP) pour poursuivre la structuration de l'association et favoriser le développement des parcours d'insertion.

Pour la Régie, l'intérêt de développer une activité de mobilité pour tous fait écho aux piliers du projet des Régies de quartier, en favorisant le développement économique, l'emploi et l'aide aux personnes. « *Le transport est une activité économique qui permet véritablement de proposer des parcours d'insertion avec des perspectives d'emploi à échelle de notre territoire. Le partenariat avec d'autres structures d'insertion dans ce contexte permet de créer des passerelles intéressantes, de répondre aux besoins des habitants en matière de trajectoires professionnelles et d'insertion sociale, pour les déplacements du quotidien. Notre polyvalence et notre capacité d'adaptation pour accompagner le transport à échelle de la métropole a permis à la Régie de construire sa légitimité dans le champ de la mobilité* ». Une légitimité qui s'est construite grâce à un solide partenariat avec la collectivité, et l'entreprise délégataire, intéressée par la démarche d'insertion par l'activité économique de la Régie de Territoire.



## 2.6 La Régie de Quartiers Chartres les 3R Une nouvelle plateforme mobilité

> Activités principales de la Régie : La Régie de quartier Les 3R (Rénover, Restaurer, Réhabiliter) de Chartres est labellisée en 1990, l'association est créée en 1986: elle porte 4 ACI : ménage et laverie solidaire, espaces verts et entretien des espaces extérieurs, maintenance et entretien de vélos, menuiserie, mosaïque et déménagement solidaire. En 2021 elle comprend 13 permanents et accompagne 36 ETP de salariés en insertion.

Récemment ouverte en 2021, la nouvelle plateforme mobilité de la Régie de Chartres les 3R propose différents services :

- l'accompagnement du conseiller en mobilité, personne-ressource, expert de la mobilité, qui va accompagner, évaluer, orienter, et informer tous les publics et partenaires de l'emploi sur les dispositifs et les solutions à la mobilité,
- une auto-école sociale, rendant l'accès au permis de conduire possible aux personnes rencontrant des difficultés d'apprentissage,
- une vélo-école qui peut accueillir des débutants pour l'apprentissage initial du vélo, ou des cyclistes pratiquants qui vont apprendre la circulation sécurisée en milieu urbain.

Un diagnostic mobilité est systématiquement mené par le conseiller en mobilité pour accompagner les personnes sur leurs problématiques de

mobilité et déterminer les objectifs d'un parcours au sein de la plateforme, que ce soit pour bénéficier d'un accompagnement, de cours à l'auto-école sociale ou bien du vélo-école, en fonction des besoins identifiés. En effet, 3 types de parcours sont proposés aux bénéficiaires de la plateforme :

### 1. Un parcours en auto-école sociale

Réservé aux personnes rencontrant « des difficultés d'apprentissage et/ou rencontrant des problématiques d'insertion socioprofessionnelles », qui débute par un entretien de motivation et par des tests ainsi qu'une évaluation de conduite, qui va déterminer la suite du parcours, en fonction du nombre d'heures de conduite nécessaires (+ ou - de 50 h). 24 places sont attribuées chaque année sur des critères administratifs et après passage en commission (projet professionnel en cours, bénéficiaire de minima sociaux, être âgé de plus de 18 ans). Pour entrer dans l'auto-école sociale, le bénéficiaire doit obligatoirement avoir fait l'objet d'une prescription (Conseil départemental, Pôle emploi, Mission Locale...)

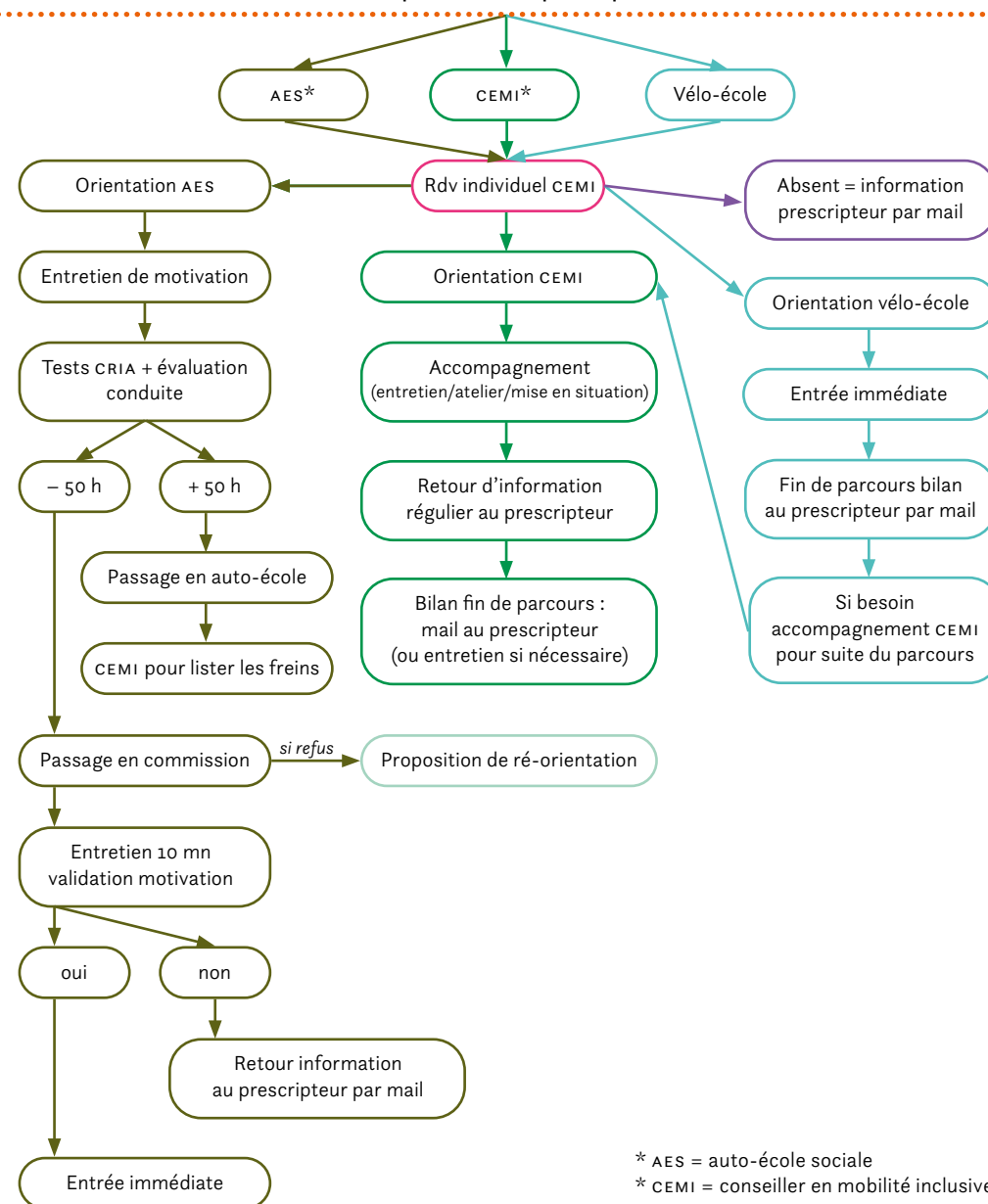


L'Auto-école sociale donne l'accès au permis de conduire aux personnes rencontrant des difficultés.

### 2. Un accompagnement à la mobilité

Diagnostic et bilan pour les partenaires avec les actions suivantes proposées : prise de transport en commun, financement d'un permis, entrée en auto-école (sociale ou commerciale), atelier et mise en situation sur le savoir bouger, pouvoir bouger...

### Réception fiche de prescription



\* AES = auto-école sociale  
\* CEMI = conseiller en mobilité inclusive

### 3. Un parcours en vélo-école

Il permet l'apprentissage du vélo mais également de se repérer dans l'environnement urbain (apprentissage du code de la route, règles de conduite...). La vélo-école est ouverte à tout public, avec ou sans prescription, et les ateliers sont animés par des éducateurs sportifs, sur des périodes de 3 semaines, à raison de 2 séances par semaine.

La plateforme mobilité de la Régie de Chartres les 3R est financée par la Région, le Conseil Départemental, le contrat de ville, et la MACIF.



La vélo-école rend possible l'apprentissage du vélo ou la circulation sécurisée en milieu urbain.

## 2.7 La Régie de Quartier de Laxou-Provinces Le déménagement social, une aide à la mobilité résidentielle

Certaines Régies ont également développé des projets en faveur du déménagement social, renforçant ainsi l'accompagnement de ménages dans leur mobilité résidentielle. C'est le cas de la Régie de Laxou, qui porte une action de ce type depuis le démarrage de l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine sur le quartier Provinces, il y a environ 2 ans, dans une perspective d'amélioration des logements et des trajectoires résidentielles de personnes isolées et fragiles.

REGARD D'ACTEUR Nicolas Phanithavong, directeur de la Régie de Laxou

En quoi consiste exactement le principe de réhabilitations d'immeubles, par exemple.

Nous sommes contactés par le bailleur (Batigère, qui a une branche très sociale, l'AMLI), lorsque des déménagements doivent être prévus à l'occasion de réhabilitations d'immeubles, par exemple. Nous procédons de manière simple : nous allons à la rencontre des personnes qui nous sont orientées par le bailleur avant d'être mandatés pour les aider à déménager. Cela passe

donc par une prise de rendez-vous, une date à fixer, puis nous pouvons intervenir de différentes manières :

Soit l'on procède à un déménagement complet (mise en carton, démontage des meubles...) avec la personne si elle a besoin de ce service, avant de l'accompagner elle et ses biens vers un logement « tiroir » (c'est-à-dire un logement transitoire prévu dans le cadre de la réhabilitation ANRU pour accueillir provisoirement la personne pendant que son logement est réhabilité)

Soit l'on peut intervenir après la mise en carton par la personne, ce qui est moins lourd en termes d'organisation, toujours dans le même principe d'accompagnement au relogement provisoire.

Nous accompagnons environ une vingtaine de ménages par an, souvent des personnes très

### À quelle échelle territoriale travaillez-vous ?

Nous travaillons à échelle du quartier politique de la ville des

isolées et seules, ce qui nous permet d'aller vers elles alors qu'elles ne fréquentent pas habituellement les associations locales ou la Régie. Le déménagement est pris en charge par le bailleur ou l'entreprise générale.

Ce qui est aussi intéressant dans cette action, c'est que le bailleur s'implique réellement dans le déménagement. Par exemple, lorsqu'il y a des problèmes de punaises de lit, ils peuvent proposer au locataire de changer leur literie. Ils vont également à la rencontre de chaque locataire de manière très individualisée.

Par ailleurs, nous pouvons intervenir très ponctuellement en accompagnant des personnes qui bénéficient du Fonds de solidarité pour le logement pour des déménagements sociaux, mais cela reste très à la marge.

Provinces. Dans le cadre du FSL, où nous portons une action d'auto-réhabilitation accompagnée (et parfois de manière très ponctuelle,

des déménagements sociaux), nous intervenons à échelle de la métropole.

Dans le cadre de l'ANRU l'action de déménagement social est susceptible de monter en puissance, car nous ne sommes qu'au

### Quel sens et intérêt cela peut-il y avoir pour une Régie de pratiquer le déménagement social ?

Le déménagement social est une manière de rentrer en contact avec les personnes les plus isolées du quartier, qui ne se manifestent pas. Cela nous oblige à rentrer dans l'intimité de ces personnes, qui ne fréquentent pas habituellement la Régie, et parfois, nous découvrons des situations de misères sociales importantes. Nous sommes vraiment au cœur de ce qu'on veut faire en tant que Régie, avec un travail mené en partenariat étroit avec le bailleur.

Actuellement, nous réfléchissons au développement d'une action de gestion des « hétérogènes », avec la mise en place d'un service à domicile d'évacuation

début des travaux sur le quartier Provinces : des bâtiments vont être détruits et de nouvelles solutions de logement organisées pour les résidents, dans la perspective d'une amélioration des trajectoires résidentielles.

des encombrants. Nous avons déjà un partenariat avec Envie, le réseau d'économie circulaire sur

l'électroménager, nous disposons par ailleurs de locaux pour stocker des meubles, mais nous n'avons pas encore suffisamment d'espace pour proposer des ateliers de relooking de meubles. Le déménagement social est une action qui nous a permis de renforcer le lien avec le bailleur, mais également avec l'entreprise générale qui rénove les bâtiments. Cela permet de développer des actions combinées, en lien avec les activités plus traditionnelles de la Régie (gestion des encombrants, nettoyage). Nous développons donc une approche complète du logement, dans un souci d'amélioration de la vie quotidienne des habitants.

# Conclusion

## Conclusion

En portant des projets intergénérationnels, en contribuant à lutter contre l'isolement et l'exclusion, les Régies participent, à leur échelle, au développement de la mobilité, en levant les freins physiques et psychologiques sur des territoires urbains, périurbains et ruraux, tout en ayant une approche globale et individualisée des problématiques liées aux déplacements et à la mobilité au sens large.

Grâce au travail des chargés en insertion professionnelle, des conseillers en mobilité, des coordinateurs et des médiateurs, de nouvelles solutions sont trouvées chaque jour pour faciliter l'autonomisation des publics et concourir à une plus grande liberté de déplacement pour pouvoir aller travailler, se former, et faire les gestes simples du quotidien, afin de soutenir les habitants qui cumulent souvent de nombreuses fragilités sur des territoires parfois enclavés ou faiblement desservis.



## LEXIQUE

### ADCF

Assemblée des Communautés de France

### ANRU

Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine

### AOM

Autorité Organisatrice de la Mobilité

### CCAS

Centre Communal d'Action Sociale

### DIRRECTE

Direction Régionale des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation, du Travail et de l'Emploi, devenue la « DREETS », la Direction Régionale de l'Économie, de l'Emploi, du Travail et des Solidarités

### DREAL

Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

### FSL

Fonds de Solidarité pour le Logement

### INCM

Institut National du Cycle et du Motocycle

### LOM

Loi Organisatrice de la Mobilité

### PIA

Programme d'Investissement d'Avenir

### PIC IAE

Plan d'Investissement Compétences pour l'Insertion par l'Activité Économique

### PLIE

Plan Local pour l'Insertion et l'Emploi

### TRANSDEV

Groupe français multinational du transport (opérateur de mobilité)

### UDAF

Union Départementale des Associations Familiales

### ZFE

Zone à Faibles Émissions

