



Faire entendre la voix des invisibles de la mobilité

Changeons d'échelle pour la mobilité inclusive

A graphic at the bottom of the page showing the silhouettes of five people's heads in profile, facing right. The silhouettes are filled with different colors: dark blue, black, orange, yellow, and green, representing diversity.

***Livre blanc pour les
Présidentielles 2027***

Lorsque nous avons créé le **Baromètre des mobilités du quotidien en 2020**, au moment de l'adoption de la Loi d'orientation des mobilités, nous étions portés par un espoir : celui d'une société où chacun pourrait accéder plus facilement à l'emploi, à la formation, aux soins et aux services grâce à une mobilité davantage pensée comme un droit que comme une contrainte. Nous voulions mesurer les effets de cette ambition dans la durée. Comprendre comment les Français se déplacent, identifier les difficultés qu'ils rencontrent et vérifier que les politiques publiques produisent réellement les transformations attendues.

Six ans plus tard, le constat est sans appel.

Alors que les enjeux de mobilité n'ont jamais été aussi centraux, la précarité mobilité progresse. Notre Baromètre révèle aujourd'hui que 17 millions de Français sont en situation de précarité mobilité, soit deux millions de plus qu'il y a seulement deux ans. Derrière ce chiffre, il n'y a pas seulement des statistiques. Il y a des renoncements.

Le renoncement à un emploi parce qu'il est trop difficile à rejoindre. Le renoncement à une formation, à un rendez-vous médical, à une activité sociale ou culturelle. Il y a des familles qui arbitrent leurs déplacements en fonction de leur budget, des salariés captifs de leur voiture faute d'alternative, des territoires où la mobilité n'est plus un facteur d'émancipation mais une source d'inquiétude.

Pour une part croissante de nos concitoyens, se déplacer devient plus difficile, plus coûteux et plus incertain. Cette réalité sociale se heurte aujourd'hui à une autre urgence : **celle du climat**.

Les transports constituent toujours le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre en France. Réduire nos émissions exige de transformer nos mobilités. Mais pour réussir, cette transformation doit intégrer les réalités vécues par les ménages, au risque sinon d'accroître les inégalités déjà existantes. L'enjeu n'est pas de choisir entre justice sociale et transition écologique. L'enjeu est de réussir les deux simultanément.

C'est précisément l'ambition de ce Livre blanc.

À partir des enseignements du Baromètre et de notre expérience de près de trente ans auprès des personnes que l'on accompagne tous les jours, nous proposons un plaidoyer pour remettre la mobilité au cœur des politiques sociales, territoriales et climatiques. Une conviction traverse l'ensemble de ces travaux : nous ne réussirons pas la transition en nous reposant uniquement sur les infrastructures, les innovations technologiques ou le renouvellement du parc automobile. L'électrification est indispensable. Mais une voiture électrique reste une voiture. Elle ne résout pas à elle seule les inégalités d'accès à la mobilité, la dépendance automobile ou le poids des dépenses de déplacement dans le budget des ménages. Nous devons agir sur les équipements, mais aussi sur les usages. Et pour cela, un levier demeure largement sous-estimé : l'accompagnement au changement de mobilité.

Entre une solution qui existe et une solution réellement utilisée, il y a souvent un écart considérable. Comprendre les alternatives, les expérimenter, dépasser ses appréhensions, adapter son organisation quotidienne, gagner en confiance : ce processus ne se décrète pas. Il s'accompagne. Notre expérience de terrain nous le montre chaque jour : lorsque les personnes sont accompagnées, les changements sont plus rapides, plus durables et plus accessibles. Ils produisent à la fois des bénéfices sociaux, économiques et environnementaux.

C'est pourquoi nous défendons une idée simple : l'accompagnement doit être considéré comme une véritable infrastructure de la transition, au même titre qu'une ligne de transport, une piste cyclable ou une borne de recharge. À l'heure où les débats sur les mobilités se crispent, où les contraintes budgétaires s'accumulent et où les urgences sociales et climatiques s'intensifient, nous devons retrouver une ambition commune : permettre à chacun de choisir une mobilité plus accessible, plus sobre et plus adaptée à ses besoins.

Le Baromètre mesure la réalité.

L'impact de notre action de terrain prouve l'importance de déployer l'accompagnement à grande échelle.

Le plaidoyer propose un chemin pour construire une politique publique de mobilité qui contribue à une société inclusive et durable.

Nous concluons en donnant également un aperçu de ce que pourrait devenir cette société si nous ne prenons pas la bonne direction.

Reste une question, sans doute la plus importante : **aurons-nous collectivement la volonté d'agir à la hauteur des défis qui sont devant nous ?**

Car derrière les chiffres de la mobilité se jouent bien plus que des questions de déplacement. Se jouent l'accès aux opportunités, le pouvoir d'achat, l'autonomie des personnes, la cohésion des territoires et notre capacité à réussir la transition climatique.

Notre objectif est simple : que personne ne soit contraint de renoncer à sa vie faute de mobilité, et que la transition écologique devienne un facteur d'émancipation plutôt qu'une nouvelle source de précarité. Et cet objectif doit aussi devenir le vôtre.

Florence Gilbert

Directrice générale de Wimoov

Nos leviers d'actions

Réduire la précarité mobilité et réussir la transition ne se joue pas seulement sur les infrastructures ou les véhicules : cela suppose d'agir sur les usages et d'accompagner celles et ceux qui en ont le plus besoin. C'est le sens des quatre leviers que nous portons dans ce plaidoyer. Complémentaires, ils dessinent une même ambition : faire de la mobilité un droit effectif, au service d'une société plus inclusive et plus durable.

1

Agir pour garantir un droit effectif à la mobilité

2

La reconnaissance du conseil en mobilité comme service d'intérêt général

3

La mobilité pensée comme une compétence : pour un continuum éducatif

4

Pour une conception universelle des politiques publiques

INTRODUCTION

- Les concepts
- Le cadre juridique et institutionnel
- Les outils opérationnels

7
10
13

LEVIER 1 : AGIR POUR GARANTIR UN DROIT À LA MOBILITÉ EFFECTIF

- Nos propositions clés, synthèse
- Constat
- Nos propositions d'actions

14
15
16

LEVIER 2 : AGIR POUR RECONNAÎTRE LE CONSEIL EN MOBILITÉ COMME UN SERVICE D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

- Nos propositions clés, synthèse
- Constat
- Nos propositions d'actions

25
26
28

LEVIER 3 : LA MOBILITÉ PENSÉE COMME UNE COMPÉTENCE : POUR UN CONTINUUM ÉDUCATIF

- Nos propositions clés, synthèse
- Constat
- Nos propositions d'actions

31
32
34

LEVIER 4 : AGIR POUR UNE CONCEPTION UNIVERSELLE DES POLITIQUES DE MOBILITÉ

- Nos propositions clés, synthèse
- Constat
- Nos propositions d'actions

40
41
43

CONCLUSION

- Conclusion
- Scénarios
- Qui sommes-nous

51
52
60

LES NOTIONS CLÉS POUR COMPRENDRE LA MOBILITÉ INCLUSIVE

Avant d'aborder les constats et propositions formulés dans ce livre blanc, il est utile de préciser plusieurs notions qui structurent les politiques de mobilité en France. Toutes renvoient à une même ambition : **permettre à chacun d'exercer pleinement son autonomie en mobilité**, c'est-à-dire sa capacité à comprendre, organiser et réaliser ses déplacements de manière sûre, adaptée à ses besoins et à l'environnement. Cette autonomie repose certes sur l'existence d'une offre de mobilité, mais aussi sur les compétences, les ressources, l'information et l'accompagnement nécessaires pour pouvoir l'utiliser.

À l'heure où le “choc d'offre” et les innovations technologiques occupent une place croissante dans les débats publics, il importe de rappeler que l'objectif premier des politiques de mobilité demeure la liberté effective de chacun de se déplacer, d'accéder à ses droits et de participer à la vie sociale, économique et citoyenne. Les notions présentées ci-dessous permettent de comprendre les enjeux, les acteurs et les leviers d'action qui concourent à cet objectif.



LES CONCEPTS

1. Mobilité VS déplacement et transport

Le déplacement désigne l'action d'aller d'un lieu à un autre. Le transport renvoie aux moyens, services et infrastructures qui permettent ce déplacement : marche, vélo, voiture, transports collectifs, covoiturage ou train...

La mobilité recouvre quant à elle une réalité centrée sur l'individu et ses aspirations. Elle correspond à la capacité effective d'une personne à accéder aux lieux, activités et services dont elle a besoin ou qu'elle souhaite fréquenter. Elle dépend non seulement de l'existence d'une offre de transport, mais aussi des ressources, des compétences, de l'information, de l'environnement physique et des conditions sociales permettant de l'utiliser. Cette conception est au cœur du droit à la mobilité consacré par le Code des transports.

Source : Code des transports, art. L.1111-1 et L.1111-2.

2. Mobilité inclusive VS mobilité solidaire

La mobilité solidaire vise à répondre aux difficultés de déplacement rencontrées par les personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale, les personnes en situation de handicap ou celles dont la mobilité est réduite. Elle repose sur des dispositifs d'accompagnement et des solutions spécifiquement destinés aux publics les plus exposés aux difficultés de mobilité.

La mobilité inclusive porte une ambition plus large : garantir que les politiques publiques, les services, les infrastructures et les innovations de mobilité soient pensés dès leur conception pour être accessibles et utilisables par le plus grand nombre, afin de ne pas créer d'exclusion ou de marginalisation de certains publics plus en fragilité. La mobilité solidaire répond aux situations d'exclusion existantes. Elle découle d'usages contraints. La mobilité inclusive vise à les prévenir en amont. Elle invite à concevoir la mobilité à partir des besoins des personnes les plus vulnérables afin qu'elle bénéficie à l'ensemble de la population.

La mobilité inclusive est nécessairement durable, puisqu'elle est reposée sur l'idée de prendre en compte les fragilités d'aujourd'hui mais aussi celles de demain pour que la transition écologique des mobilités ne soit pas source d'exclusion.

Sources : Code des transports, art. L.1215-3 ; Cerema.

LES CONCEPTS

3. Précarité mobilité

La précarité mobilité désigne l'ensemble des difficultés qui limitent ou empêchent les déplacements du quotidien. Elle peut résulter de contraintes économiques, territoriales, physiques, cognitives ou numériques. Ces difficultés ont des conséquences directes sur l'accès à l'emploi, à la formation, à la santé, aux services publics ou encore à la vie sociale, et sur le niveau de précarité globale des personnes concernées. Elles constituent aujourd'hui un facteur majeur d'inégalités. La précarité mobilité est une notion calculée par Wimoov à partir des travaux de Audrey Berry, Céline Guivarch, Yves Jouffe, Nicolas Coulombel et publiés en 2016 dans un article intitulé *Comment mesurer la précarité énergétique en matière de transport*. Cet indicateur est calculé tous les deux ans grâce au Baromètre des Mobilités du Quotidien, étude menée par Wimoov depuis 2020.

La précarité mobilité regroupe spécifiquement :

- La précarité carburant
- La vulnérabilité de mobilité
- La dépendance à la voiture
- Le non-équipement

Sources : Baromètre des Mobilités du Quotidien Wimoov

LES CONCEPTS

4. Mobilité responsable

La mobilité responsable désigne une manière de concevoir et de pratiquer les déplacements qui concilie sécurité, liberté de se déplacer, inclusion sociale, santé et respect de l'environnement. Elle repose sur une approche équilibrée des mobilités, qui reconnaît la diversité des besoins, des territoires et des modes de déplacement.

Elle implique de dépasser une logique centrée sur un mode unique de transport – en l'occurrence, la voiture individuelle – pour favoriser une véritable culture de la mobilité, fondée sur la complémentarité des modes, le partage de l'espace public et la capacité de chacun à choisir la solution la plus adaptée à sa situation.

La mobilité responsable est indissociable d'une transition écologique juste. Elle vise à permettre à chacun de continuer à se déplacer librement, en sécurité et de manière autonome, tout en réduisant les impacts environnementaux des déplacements et en renforçant la cohésion sociale. Elle suppose également le développement des compétences de mobilité tout au long de la vie et la diffusion d'une culture commune du déplacement, fondée sur la connaissance des règles, le respect des autres usagers et l'usage apaisé de l'espace public.

Sources : Code des transports ; Stratégie nationale de développement des mobilités propres ; Wimoov

LE CADRE JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL

5. Droit à la mobilité

Le droit à la mobilité reconnaît à toute personne le droit de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens. Le Code des transports précise que l'organisation des mobilités doit rendre ce droit effectif sur l'ensemble du territoire, y compris pour les personnes dont la mobilité est réduite ou en situation de handicap.

La mise en œuvre de ce droit doit permettre à chacun d'accéder à des solutions de mobilité dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de coût.

Source : Code des transports, art. L.1111-1 et L.1111-2.

6. Loi d'orientation des mobilités (LOM)

Promulguée le 24 décembre 2019, la Loi d'orientation des mobilités constitue le principal cadre législatif français en matière de mobilité. Elle a notamment renforcé le droit à la mobilité, étendu la couverture du territoire par des autorités organisatrices de la mobilité et créé de nouveaux outils dédiés à la mobilité solidaire.

Elle marque également le passage d'une politique historiquement centrée sur les infrastructures et les réseaux de transport à une politique davantage orientée vers les besoins de mobilité des personnes.

Sources : Code des transports ; France Mobilités.

7. Bassin de mobilité

Le bassin de mobilité constitue l'échelle territoriale de coordination des politiques de mobilité définie par la LOM. Il vise à organiser l'action des différents acteurs publics à partir des pratiques réelles de déplacement au quotidien. On en compte 238 en France.

Il convient de le distinguer du bassin de vie, notion statistique utilisée par l'Insee pour décrire le plus petit territoire au sein duquel les habitants ont accès aux équipements et services courants. On en compte 1707, dont 1256 dans des espaces ruraux¹.

Le bassin de vie mesure une réalité socio-économique ; le bassin de mobilité constitue un périmètre d'action publique destiné à améliorer la coordination des politiques de mobilité.

Sources : Code des transports ; Ministère chargé des collectivités territoriales.

¹à partir des données de l'Enquête Nationale Transports Déplacements 2008 de l'INSEE.

LE CADRE JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL

8. **Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), Versement Mobilité et Comité des Partenaires**

Les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) sont les collectivités compétentes pour organiser les services de mobilité sur leur territoire. Elles peuvent intervenir dans les transports collectifs, les mobilités actives, les mobilités partagées, la mobilité solidaire ou encore le conseil en mobilité.

Depuis l'entrée en vigueur de la LOM, l'ensemble du territoire est couvert par une AOM. Lorsque certaines communautés de communes n'ont pas pris cette compétence, celle-ci est exercée par la Région.

La Région est également Autorité organisatrice de la mobilité régionale (AOMR). À ce titre, elle est compétente pour les services de mobilité d'intérêt régional et assure la cohérence des politiques de mobilité à l'échelle régionale.

Pour exercer ces missions, les autorités organisatrices disposent de différentes ressources financières. La principale est le versement mobilité (VM), une contribution acquittée par les employeurs de plus de 11 salariés dans les territoires où il a été institué. Ce mécanisme constitue aujourd'hui le principal levier de financement des politiques publiques de mobilité.

Afin de renforcer les capacités d'action dans les territoires moins denses et d'accompagner les compétences exercées à l'échelle régionale, la loi a récemment créé le versement mobilité régional et rural (VMRR).

Cette évolution, qu'il revient à la décision des régions de mettre en œuvre et dans quel calendrier, ouvre de nouvelles perspectives pour financer des solutions de mobilité adaptées aux besoins des habitants, notamment dans les espaces périurbains et ruraux. Sans ressources dédiées, le droit à la mobilité demeure théorique. Le versement mobilité constitue ainsi un outil majeur de solidarité territoriale permettant aux autorités organisatrices de développer une offre de mobilité accessible à tous.

La LOM a également instauré un Comité des partenaires auprès de chaque AOM. Cette instance réunit notamment des représentants des employeurs, des usagers, des habitants ainsi que d'autres acteurs concernés par les enjeux de mobilité. Elle est consultée sur les orientations de la politique de mobilité du territoire et contribue au dialogue entre les décideurs publics et les parties prenantes locales. En 2022, un peu moins de 20% des AOM locales avaient installé leur comité des partenaires et la démarche étaient en cours dans 20% des cas ; et 10 régions (métropolitaines et DROM compris) avaient installé leur comité des partenaires régional en 2023.

Sources : Code des transports, art. L.1231-1 ; Ministère chargé des collectivités territoriales ; Cerema, Intercommunalités de France, GART

LE CADRE JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL

9. Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS)

Créé par la LOM, le Plan d'action commun en matière de mobilité solidaire (PAMS) est un outil de coordination associant notamment les Régions, les Départements, les AOM, les acteurs de l'emploi et les structures d'accompagnement des publics vulnérables.

Élaboré à l'échelle d'un bassin de mobilité, il vise à identifier les besoins, coordonner les actions existantes et définir une stratégie commune en faveur de la mobilité solidaire. Le Code des transports prévoit notamment qu'il définisse les conditions d'accès au conseil et à l'accompagnement individualisé à la mobilité. A ce jour, 8 PAMS sont totalement finalisés et déployés dans la région Hauts-de-France ; et des dynamiques sont engagées en Occitanie, en Nouvelle-Aquitaine et dans le Grand Est.

Sources : Code des transports, art. L.1215-3 ; Cerema.

LES OUTILS OPÉRATIONNELS

10. Conseil en mobilité et conseiller mobilité

Le conseil en mobilité est un service consistant à accompagner une personne dans la compréhension et l'amélioration de ses pratiques de déplacement. Il vise à identifier les freins rencontrés, développer les compétences de mobilité et orienter chacun vers les solutions les plus adaptées à sa situation.

Le conseiller mobilité est le professionnel qui met en œuvre cet accompagnement. Son rôle est celui de l'interface entre les besoins individuels de la personne et les solutions existantes sur son territoire. Son intervention contribue au développement de l'autonomie en mobilité et à l'accès effectif aux services et aux opportunités du quotidien.

Le Code des Transports donne aux AOM la possibilité de mettre en place des prestations d'accompagnement et de conseil en mobilité, de manière individuelle et directe pour les personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi qu'à celles en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite, ou de manière indirecte via les employeurs et les gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants (mesure qui existait préalablement à la Loi d'Orientation des Mobilités pour les AOM des agglomérations de plus de 100 000 habitants).

Sources : Code des transports, art. L.1215-3, art. L. 1231-1, et Art L.1231-8 version 2015 ; Cerema.

LES OUTILS OPÉRATIONNELS

11. Multimodalité et intermodalité

La multimodalité désigne la possibilité, pour un usager, de choisir entre plusieurs modes de transport selon ses besoins, son trajet ou les circonstances.

L'intermodalité désigne la combinaison de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement, dans une logique de continuité de la chaîne de déplacement.

Ces deux notions sont complémentaires. Elles permettent de mieux articuler les différentes offres de mobilité et de proposer des déplacements plus accessibles, plus efficaces et moins dépendants de la voiture individuelle.

Source : Cerema, *Boîte à outils de l'intermodalité*.



1

AGIR POUR GARANTIR UN DROIT A LA MOBILITE EFFECTIF

NOS PROPOSITIONS POUR APPLIQUER LES DISPOSITION DE LA LOM

1. Mettre en place les PAMS sur l'ensemble du territoire français
2. Maintenir le dispositif "bilan / accompagnement à la mobilité professionnelle"
3. Mettre en place et renforcer les comités des partenaires

NOS PROPOSITIONS POUR ALLER VERS UNE LOM 2

4. Faire des autorités organisatrices de la mobilité des acteurs clés de la mobilité inclusive
5. Nommer un délégué interministériel à la mobilité inclusive
6. Créer un fonds national pour la mobilité inclusive
7. Faire de la France un pays leader de la mobilité inclusive en Europe

AGIR POUR GARANTIR UN DROIT A LA MOBILITE EFFECTIF

CONSTAT



En 2026,

17 millions de personnes sont en situation de précarité mobilité. C'était 15 millions en 2024.

La **loi d'orientation des mobilités**, promulguée en 2019, a permis l'inscription d'un **droit à la mobilité**. Il consacre pour tous la **possibilité de se déplacer**, mais également la **liberté d'en choisir les moyens**¹. Pour le rendre effectif sur les territoires, les **Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM)** sont dotées d'une compétence en **matière de mobilité solidaire**, notamment à travers la mise en place de **Plans d'Actions Communs en faveur de la Mobilité Solidaire (PAMS)**². Le principe est de garantir, à l'échelle de **chaque bassin de mobilité**, un ensemble de dispositifs permettant d'améliorer l'accès à la mobilité pour les personnes les plus vulnérables³.

Pourtant, l'effectivité de ce droit n'est pas encore acquise, à l'heure où la **précarité mobilité** est plus que jamais une réalité : en France, **17 millions de personnes** sont identifiées comme en situation de précarité mobilité. L'impact de la précarité mobilité est multiple, et peut conditionner l'accès à l'emploi, au logement, à la santé, ou encore aux loisirs.

Si les structures et dispositifs de mobilité solidaire sont essentiels, ils restent aujourd'hui insuffisants face à l'ensemble des besoins identifiés. Pour pouvoir répondre à l'ampleur des problématiques de mobilité actuelles, nous devons changer de vision : **concevoir des politiques de mobilité pensées pour toutes et tous dès leur conception, afin de ne pas créer d'exclusion**.

Au regard de l'impact de la précarité mobilité, mais également de l'urgence d'une transition vers des mobilités durables pour tous, il est essentiel de donner aujourd'hui les moyens **pour une réelle effectivité du droit à la mobilité pour toutes et tous**.

¹article L111-1 du Code des Transports

²article L215-3 du Code des Transports

³Dans la définition mobilité solidaire (art 18; LOM), comprend la vulnérabilité économique, social, en situation de handicap, dont la mobilité est réduite



AGIR POUR GARANTIR UN DROIT A LA MOBILITE EFFECTIF

NOS PROPOSITIONS POUR APPLIQUER LES DISPOSITIONS DE LA LOM

Agir pour l'application effective et ambitieuse des dispositions de la LOM

Proposition 1 : Mettre en place les PAMS sur l'ensemble du territoire français

7 ans après la LOM, une minorité des PAMS a été mise en place. Sur les 328 bassins de mobilité en France, 8 ont été délibérés en Hauts de France. Pour autant, d'autres PAMS sont à ce jour en préparation en Occitanie, dans la vallée du Lot, au sein de la région Grand Est ou en Ile-de -France. **Cette dynamique doit être accompagnée et renforcée à travers la mise en application effective de l'ensemble des PAMS.**

De fait, leur mise en application est essentielle, car elle permet :

- La cohésion entre l'ensemble des acteurs intervenant sur les questions de précarité et de vulnérabilité à l'échelle d'un territoire à travers la mise en place d'un comité des partenaires.
- En tant qu'instance de coordination, elle permet de mieux cibler les personnes en situation de précarité mobilité, ainsi que d'éviter la multiplication et l'empilement des dispositifs.
- Elle inclut la mise en place de services de conseil en mobilité, essentiels au suivi des publics en précarité de mobilité.
- Leur mise en application permet également de mieux quantifier et mobiliser les moyens financiers et logistiques nécessaires.
- À terme, elle est la garantie d'une effectivité du droit à la mobilité ciblé en fonction des besoins de chaque territoire.

✓ Pour permettre à tous d'accéder à des solutions de mobilité quotidiennes adaptées, il ne suffit pas de garantir l'offre : il faut orienter et accompagner les usages, notamment à partir des plus vulnérables.

AGIR POUR GARANTIR UN DROIT A LA MOBILITE EFFECTIF

NOS PROPOSITIONS POUR APPLIQUER LES DISPOSITIONS DE LA LOM

Agir pour l'application effective et ambitieuse des dispositions de la LOM

Proposition 2 : Garantir l'accompagnement des demandeurs d'emplois dans leur mobilité



10%

des Français et **26 %** des demandeurs d'emploi ont dû renoncer à un emploi ou à y postuler à cause d'une problématique de mobilité dans les 5 dernières années

La mobilité fait partie des premiers freins à l'emploi avec l'accès au numérique. A ce titre, proposer un accompagnement adapté aux problématiques des demandeurs d'emploi est essentiel. A la suite de la LOM, le dispositif «bilan/accompagnement à la mobilité professionnelle», opéré par France Travail, avait été mis en place, constituant un premier jalon vers un suivi effectif des demandeurs d'emploi.

Ce marché a permis d'intégrer pleinement la mobilité dans le parcours d'insertion des demandeurs d'emploi, et de faire travailler main dans la main les acteurs de la mobilité inclusive avec les acteurs de l'emploi. 50 000 demandeurs d'emploi ont été accompagnés par Wimoov depuis 2021, et 70 % des demandeurs d'emploi ont bénéficié d'un parcours d'accompagnement mobilité complet.

- ✓ Nous demandons le maintien, l'élargissement et la systématisation de ce dispositif pour l'ensemble des demandeurs d'emploi en fragilité/précarité mobilité. Il est un véritable pilier pour garantir l'équité dans le retour ou le maintien à l'emploi ou à la formation. En réduisant le renoncement lié à des problématiques de mobilité, il est un levier vers le plein emploi.



AGIR POUR GARANTIR UN DROIT A LA MOBILITE EFFECTIF

NOS PROPOSITIONS POUR APPLIQUER LES DISPOSITIONS DE LA LOM

Agir pour l'application effective et ambitieuse des dispositions de la LOM

Proposition 3 : Mettre en place et renforcer les comités des partenaires

Prévus par la LOM, les comités des partenaires sont des instances de coordination et de dialogue, à l'échelle de chaque bassin de mobilité, entre l'ensemble des acteurs impliqués dans les politiques de mobilité.

- ✓ Ainsi, nous demandons :
 - Leur mise en fonctionnement effective sur l'ensemble des bassins de mobilité
 - Leur réunion avec les comités régionaux pour l'emploi : permettre une coordination entre politiques de mobilité et politiques de l'emploi
 - La consultation et l'intégration systématique des acteurs de la mobilité inclusive du territoire

AGIR POUR GARANTIR UN DROIT A LA MOBILITE EFFECTIF

NOS PROPOSITIONS D' ACTIONS EN VUE D'UNE LOM 2

Agir pour l'application effective et ambitieuse des dispositions de la LOM

Proposition 4 : Faire des autorités organisatrices de la mobilité des acteurs clés de la mobilité inclusive

La reconnaissance d'un droit à la mobilité dans la LOM, soutenu par Wimoov, a été une étape majeure. Pour autant, il est aujourd'hui nécessaire de le rendre plus ambitieux afin d'assurer son effectivité pour toutes et tous.

Pour cela, les politiques de mobilité doivent s'envisager **sous le prisme de la conception universelle** : penser des projets pour tous, **en partant des plus vulnérables**, et des territoires les plus en fragilité. Cette **approche par l'usage** permet de limiter l'exclusion sociale.

Or, si la compétence mobilité solidaire a été consacrée aux AOM, elle ne suffit pas aujourd'hui pour répondre aux problématiques des publics en précarité de mobilité.

✓ De fait, nous demandons une précision et un renforcement de ces compétences, à travers une approche inclusive de la mobilité :

- Redonner la possibilité pour les collectivités territoriales de se saisir de la compétence "autorité organisatrice de la mobilité", garantie d'une application à l'échelle locale d'une mobilité pour toutes et tous.
- Rendre systématique l'intégration d'une clause « mobilité inclusive » dans le cahier des charges des AOM quand elles confient l'exploitation de leur service public de transport à un tiers dans le cadre d'un contrat. Cette clause inclut a minima l'obligation de mise en place d'un service de conseil en mobilité.
- Ajout d'un volet de conseil en mobilité des publics dans les plans de mobilité.
- Ajout d'une section obligatoire consacrée à la mobilité inclusive dans le rapport mobilité des AOM.

AGIR POUR GARANTIR UN DROIT A LA MOBILITE EFFECTIF

NOS PROPOSITIONS D' ACTIONS POUR UNE GOUVERNANCE ET DES FINANCEMENTS

Agir pour l'application effective et ambitieuse des dispositions de la LOM

Proposition 5 : Nommer un délégué interministériel à la mobilité inclusive



72 %

des Français ne connaissent pas les aides financières pour l'achat d'un véhicule électrique ou d'un vélo.

53 % des personnes éligibles ne connaissent pas les possibilités de réduction pour se déplacer dans les transports en commun. **38 %** des Français se déplaceraient plus s'ils avaient accès à plus d'informations sur leurs déplacements.

La mobilité inclusive est **par essence transversale** : elle touche aux questions d'insertion professionnelle, d'isolement social, de transition vers des mobilités décarbonées... De fait, elle se situe **à la croisée des champs de l'action sociale et environnementale**, créant des problématiques d'opérationnalité, de coordination des acteurs, ou encore de financement.

Or, aujourd'hui les compétences et champs d'action du Ministère des Transports sont pensés de manière silotée en termes d'infrastructures, et non en termes d'usages et d'usagers.

La conséquence directe est que les usagers ne connaissent pas les services et les aides dont ils pourraient bénéficier, ce qui signifie une sous-optimisation des dispositifs mis en place, que ce soit en matière de déplacement ou de transition écologique.



AGIR POUR GARANTIR UN DROIT A LA MOBILITE EFFECTIF

NOS PROPOSITIONS D' ACTIONS POUR UNE GOUVERNANCE ET DES FINANCEMENTS

Agir pour l'application effective et ambitieuse des dispositions de la LOM

- ✓ Ainsi, nous demandons la mise en place d'un délégué interministériel à la mobilité inclusive, rattaché au ministère des transports, afin de garantir une gouvernance de la mobilité inclusive à l'échelle nationale. De manière à disposer de réels leviers d'action, ce délégué devra être doté d'une administration dédiée, de moyens humains et budgétaires propres.

La feuille de route du délégué interministériel devra comprendre les missions suivantes :

- Coordonner l'action avec les différents ministères concernés : Ministères du Travail et des Solidarités, de la Transition écologique, de la Santé, de l'Aménagement du territoire, des Transports, de la Ville, de la Ruralité, du Logement, ainsi que la Délégation interministérielle à la sécurité routière et la Délégation interministérielle à la prévention et la lutte contre la pauvreté.
- Assurer la mise en œuvre d'une politique nationale de réduction de la précarité mobilité, avec pour objectif de passer sous la barre des 10 millions de précaires mobilité d'ici 2032.
- Centraliser l'accès aux financements pour les structures de la mobilité inclusive
- Coordonner la mise en œuvre et le suivi des PAMS
- Assurer l'opérationnalité du continuum éducatif à la mobilité

La mission de ce délégué vise à garantir la cohérence des financements et actions mises en place, ainsi que la cohésion entre les acteurs, avec pour objectif de construire une politique cohérente à destination des usagers. Pour autant, il est nécessaire de laisser aux acteurs de terrain, selon leurs diagnostics de territoire, leur marge d'appréciation concernant la mise en œuvre effective de la mobilité inclusive.



AGIR POUR GARANTIR UN DROIT A LA MOBILITE EFFECTIF

NOS PROPOSITIONS D' ACTIONS POUR UNE GOUVERNANCE ET DES FINANCEMENTS

Agir pour l'application effective et ambitieuse des dispositions de la LOM

Proposition 6 : Créer un fonds national pour la mobilité inclusive

La mobilité et les transports représentaient 78,7 milliards d'euros de dépenses des administrations publiques en 2024, soit 5 % des dépenses totales de l'Etat français⁴. Le secteur de la mobilité inclusive **représente quant à lui 150 millions d'euros**, montant équivalant à titre de comparaison à l'investissement nécessaire pour construire 4 à 5 km d'une ligne de tramway⁵. **Autrement dit, ce n'est rien au regard de ce qu'il permet : l'accompagnement de 200 000 personnes à l'usage de l'ensemble des modes existants pour se déplacer librement.**

Pour autant, ces financements sont caractérisés par leur instabilité, leur segmentation, ainsi que leur complexité d'accès pour les organisations. De plus, à l'heure où 17 millions de personnes ont été identifiées en précarité mobilité, il est essentiel de passer à l'échelle. À ce titre, il est impératif d'augmenter ces financements, **par une enveloppe annuelle de 500 millions d'euros**, ainsi que de **simplifier et optimiser leur accès** pour garantir leur opérationnalité. Stabiliser ces financements, c'est aussi la garantie pour les acteurs de plus être contraints à proposer uniquement des solutions palliatives, mais d'avoir la possibilité de **penser des solutions innovantes porteuses d'avenir.**

De plus, **investir dans la mobilité inclusive** permet de **réduire à terme les dépenses dans le champ du social, de la santé, et de l'impact environnemental des mobilités du quotidien notamment.** Par exemple, grâce au conseil en mobilité permis par Wimoov, **1T de co2 par an et par bénéficiaire⁶** ont été évitées. Pour les collectivités, les avantages sont notables : pour 1€ investi dans une plateforme de mobilité visant à mettre en place du conseil en mobilité pour les demandeurs d'emplois, une économie de 6€ pour la collectivité est observée, qui voit ses charges sociales réduites et ses recettes fiscales augmentées⁷.

⁴Recettes et dépenses publiques liées au transport | Chiffres clés des transports - Édition 2026

⁵Laboratoire de la mobilité inclusive, Quel financement pour la mobilité inclusive ?, 2025

⁶BIPE BDO, Ademe

⁷Rapport "grand plan d'investissement 2018-22" Pisani-Ferry



AGIR POUR GARANTIR UN DROIT A LA MOBILITE EFFECTIF

NOS PROPOSITIONS D’ACTIONS POUR UNE GOUVERNANCE ET DES FINANCEMENTS

Agir pour l’application effective et ambitieuse des dispositions de la LOM

- ✓ De fait, nous demandons la création d’un fonds national pour la mobilité inclusive, à hauteur de 500 millions d’euros par an, afin de mettre en œuvre la politique de mobilité inclusive coordonnée par le délégué interministériel. Celui-ci assurera la gestion de ce fonds qui centralisera les différences sources de financement disponibles pour les acteurs de terrain.

Ce fonds national peut être abondé par plusieurs sources de financements préexistantes :

Champ	Financement	Échelle
Social et emploi	Bilan / accompagnement à la mobilité professionnelle (MBI)	National
	Ligne budgétaire dédiée au conseil en mobilité dans les Pactes locaux de solidarité	Départementale
Mobilité et transports	Budget dédié au conseil en mobilité intégré aux délégations de service public	Collectivité / AOM
Climat et environnement	Fonds vert (fonds d’accélération de la transition écologique dans les territoires)	Collectivités territoriales
	Certificats d’économie d’énergie (CEE) appliqués aux mobilités	État et fournisseurs d’énergie
	Label Bas Carbone pour financer des projets de mobilité inclusive	National
Fiscalité	Versement mobilité	Régional
	Versement mobilité régional et rural	Régional
Union européenne	Fonds FEDER	UE
	Fonds social pour le climat	UE
	DG Connect (Commission européenne) : financement de la numérisation du conseil en MI	UE
	Projet Interreg	UE



AGIR POUR GARANTIR UN DROIT A LA MOBILITE EFFECTIF

NOS PROPOSITIONS D' ACTIONS POUR UNE GOUVERNANCE ET DES FINANCEMENTS

Agir pour l'application effective et ambitieuse des dispositions de la LOM

Proposition 7 : Faire de la France un pays leader de la mobilité inclusive en Europe

Le développement d'une **politique de mobilité inclusive à l'échelle de l'Union Européenne** est un levier important pour garantir un accès à la mobilité pour toutes et tous. Dans ce cadre, le Fonds Social pour le climat est un outil à mobiliser pour financer la mobilité inclusive. En effet, en ayant pour objectif de garantir des politiques de transition écologique justes socialement pour tous, il se place dans la même dynamique que les acteurs de la mobilité inclusive.

- ✓ De ce fait, nous demandons l'intégration du conseil et de l'accompagnement à la mobilité pour tous les publics et tous les territoires, en priorité les plus fragiles, dans le Plan Social Climat français, pour faire de la France un moteur et un exemple en matière de mobilité inclusive en Europe.

2 AGIR POUR RECONNAITRE LE CONSEIL EN MOBILITÉ COMME UN SERVICE D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

NOS PROPOSITIONS D'ACTIONS POUR DÉVELOPPER LE CONSEIL EN MOBILITÉ

1. Reconnaître et développer la formation de conseiller mobilité
2. Déployer 3 000 conseillers sur l'ensemble des bassins de mobilité
3. Pour un passage à l'échelle : donner les moyens d'actions aux structures de l'économie sociale et solidaire



AGIR POUR RECONNAITRE LE CONSEIL EN MOBILITÉ COMME UN SERVICE D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

CONSTAT



40%

des Français ont déjà renoncé au moins une fois à un déplacement du fait d'une problématique de mobilité.

74 % chez les 18-24 ans ; **52 %** chez les personnes au revenu inférieur à 1 200 €/mois

Chacun, au cours de sa vie, peut être concerné par une problématique de mobilité. **L'immobilité des personnes âgées** est renforcée par la dépendance à la voiture, perçue comme l'unique mode de déplacement. **Les jeunes** sont également de plus en plus concernés par les questions d'isolement social, de précarité, et d'immobilité.

Face à l'ensemble de ces problématiques, Wimoov a créé **le métier de conseiller mobilité**. Son rôle est d'apporter une réponse individuelle pour chaque problématique de mobilité, afin de permettre à chacun de **retrouver sa liberté de mouvement au quotidien**.

Concrètement, le conseiller mobilité accompagne les personnes dans la compréhension et la levée de leurs freins de déplacement. Son rôle commence par un **diagnostic mobilité** : il analyse les besoins, les difficultés, les ressources disponibles et les objectifs de la personne pour proposer un parcours personnalisé. Implanté dans les territoires, au travers notamment des plateformes de mobilité, le conseiller mobilité joue un rôle de **catalyseur local**. Il met en lien les bénéficiaires, les prescripteurs, les collectivités, les associations et les opérateurs de transport pour construire des réponses concrètes et **orienter chaque bénéficiaire vers les solutions les plus adaptées** : apprentissage des transports en commun, accès à des aides, remise en selle, accompagnement au permis, information sur les aides financières, accès à une solution matérielle ou conseil en mobilité durable... Il participe donc à **l'optimisation de l'usage des solutions existantes** (réseaux de transports en commun, services de mobilités alternatifs à la voiture individuelle) et à la **reconnaissance des initiatives de son territoire**, tout en **identifiant les manques et les solutions encore à développer**.

AGIR POUR RECONNAITRE LE CONSEIL EN MOBILITÉ COMME UN SERVICE D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

CONSTAT

Chez Wimoov, nous avons observé auprès de nos bénéficiaires :

- **Un accès à l'emploi facilité** : 1 bénéficiaire sur 2 a pu retrouver ou conserver un emploi ou une formation à la suite d'un accompagnement.
- **Une mobilité plus durable** : Suite à l'accompagnement proposé par Wimoov, on observe en moyenne une économie d'énergie de 31 % pour les bénéficiaires, soit 1 tonne de co2 économisée par bénéficiaire et par an.
- **Une amélioration quantitative et qualitative de la mobilité** : 89 % des personnes en insertion et 97 % des seniors accompagnés ont amélioré leur mobilité.
- **Une amélioration de la santé physique et morale de nos bénéficiaires** : 63 % des bénéficiaires de + de 65 ans déclarent avoir plus de liens sociaux.

Pour autant, l'ensemble des structures de mobilité inclusive n'accompagne aujourd'hui **que 200 000 personnes sur les 17 millions de personnes en précarité mobilité.**

De fait, il est indispensable que le conseil en mobilité ne soit plus l'exception, mais **la pierre angulaire de toute politique de mobilité.** Pour envisager ce passage d'une niche sociale à une réponse structurelle, **l'Etat doit accompagner ce passage à l'échelle**, en créant un cadre favorable (et simplifié) à l'innovation pour les structures de l'ESS comme Wimoov.



AGIR POUR RECONNAITRE LE CONSEIL EN MOBILITÉ COMME UN SERVICE D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

NOS PROPOSITIONS D' ACTIONS POUR DÉVELOPPER LE CONSEIL EN MOBILITÉ

Proposition 1 : Reconnaître et développer la formation de conseiller mobilité

Par le biais de son Ecole de la Mobilité Inclusive, **Wimoov a construit une formation complète au métier de conseiller mobilité**, certifiée Qualiopi et déployable à grande échelle. Cette formation est en cours de reconnaissance pour devenir **une formation diplômante**, gage d'une même qualité de service partout en France.

La reconnaître, c'est développer un métier d'avenir, qui répond au défi de la transition écologique : le conseiller oriente et accompagne vers des solutions de mobilité durable, et favorise les pratiques intermodales. Ancré dans le territoire, le conseiller mobilité exerce une fonction d'animateur territorial qui en fait un acteur local essentiel pour la vitalité des territoires. Développer ce métier permet également de favoriser des parcours de reconversion pour des acteurs du secteur du social, de l'environnement ou de la mobilité, et **la création d'emplois durables et ancrés dans les problématiques de leur territoire.**

- ✓ De fait, nous demandons la reconnaissance du métier de conseiller mobilité, condition essentielle à une transition durable pour toutes et tous de nos mobilités.



AGIR POUR RECONNAITRE LE CONSEIL EN MOBILITÉ COMME UN SERVICE D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

NOS PROPOSITIONS D'ACTIONS POUR DÉVELOPPER LE CONSEIL EN MOBILITÉ

Proposition 2 : Déployer 3 000 conseillers sur l'ensemble des bassins de mobilité

Le déploiement du conseil en mobilité est un jalon essentiel vers sa reconnaissance comme un service d'intérêt général.

Plusieurs espaces peuvent être envisagés pour accueillir les conseillers mobilité. D'un côté, continuer **le développement des plateformes de mobilité**, qui sont des interfaces regroupant les dispositifs de conseil et de solutions de mobilité, ou tout autre lieu partenaire. D'un autre côté, développer le conseil en mobilité dans des plateformes comme **les maisons France Services**, ou encore à travers le déploiement de **dispositifs d'aller-vers** pour aller toucher les publics les plus vulnérables.

- ✓ À ce titre, nous demandons le déploiement de 3 000 conseillers par bassin de mobilité. La multiplication des conseillers mobilité doit se faire dans des lieux permettant la mise en lien avec l'ensemble des acteurs touchant les publics à risque dans leur mobilité, afin de permettre une action coordonnée.

AGIR POUR RECONNAITRE LE CONSEIL EN MOBILITÉ COMME UN SERVICE D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

NOS PROPOSITIONS D'ACTIONS POUR DÉVELOPPER LE CONSEIL EN MOBILITÉ

Proposition 3 : Pour un passage à l'échelle : donner les moyens d'actions aux structures de l'économie sociale et solidaire

Wimoov est la première association à avoir rempli **les conditions du contrat à impact social (CIS)** en 2017. Ce contrat a permis la première transition vers le numérique de l'activité de conseil en mobilité de Wimoov, avec le développement de l'outil numérique WIN qui permet le suivi des accompagnements et le reporting des actions en ligne, renforçant l'efficacité des conseillers mobilité. Aujourd'hui, Wimoov continue d'innover avec des acteurs privés engagés, avec **le développement de la première application de coaching en mobilité durable**. Cette application permettra, en complément du suivi physique par les conseillers mobilité, une montée en compétence mobilité pour ses utilisateurs, à travers un parcours individualisé accessible au grand public. Cette digitalisation permettra, à terme, **d'inverser la courbe de la précarité mobilité en répondant aux besoins de tous**.

Les acteurs de l'ESS et particulièrement les acteurs associatifs souffrent de la fragilité des modèles économiques et des incertitudes de financement, ce qui limite leur capacité à innover, alors même qu'ils répondent à des enjeux essentiels d'intérêt général. Les innovations de modèle économique opérées par Wimoov montrent qu'il est possible de passer d'une niche sociale à une solution à grande échelle, grâce à une certaine capacité d'ingénierie. Cependant, cela reste encore trop marginal, quand on sait par ailleurs que le secteur de l'ESS représentait en 2025 1 salarié sur 10 en France, dont 80 % dans des associations.

- ✓ À ce titre, nous demandons à l'Etat d'encourager les programmes de financement innovants, reposant sur la participation de financements privés et l'hybridation des modèles économiques, afin de permettre un passage à l'échelle pour le secteur associatif et de l'ESS. Cela peut notamment passer par une simplification des démarches liées au contrat à impact social.

LA MOBILITÉ PENSÉE COMME UNE COMPÉTENCE : POUR UN CONTINUUM ÉDUCATIF

AGIR POUR UN CONTINUUM ÉDUCATIF À LA MOBILITÉ, CLÉ DE LA PRÉVENTION ET DU DÉVELOPPEMENT DES COMPÉTENCES MOBILITÉ

1. Créer un continuum éducatif à la mobilité tout au long de la vie
2. Former les professionnels de la mobilité et de l'accompagnement pour appliquer le continuum éducatif
3. Créer un marché spécifique pour l'accompagnement à la mobilité des seniors
4. Outiller les aidants non-professionnels, moyen de faciliter leur quotidien

LA MOBILITÉ PENSÉE COMME UNE COMPÉTENCE : POUR UN CONTINUUM ÉDUCATIF

CONSTAT



33%

des Français sont multimodaux ;

8 % sont intermodaux. **27 %** des Français évitent parfois ou souvent des déplacements par souci de sécurité (peur d'un accident ou de subir des incivilités). **42 %** des Français ont changé de mode de transport à cause d'aléas climatiques, **1/2** s'est reporté vers un véhicule thermique (voiture ou deux-roues motorisé).

Avec l'évolution de nos modes de déplacement et des infrastructures, **une nouvelle culture de la multimodalité et de l'intermodalité** se met en place. Ces mutations sont nécessaires et à encourager, mais elles doivent être accompagnées pour continuer à se développer, à la fois pour réaliser la nécessaire transition écologique des mobilités, mais également pour maintenir la cohésion sociale sur nos routes.

En effet, **l'augmentation des violences routières**, regroupant l'ensemble des comportements agressifs, dangereux ou irrespectueux sur la route, qui mettent en danger la sécurité des usagers et usagères⁸, est une réalité de plus en plus prégnante, notamment dans les centres urbains. La voiture en est la principale cause, dans un contexte où la part des usagers vulnérables (non carrossés) blessés ou tués est en augmentation : ils représentent 53 % des tués en 2025 et que 58 % des présumés responsables d'accidents mortels sont des automobilistes⁹. De fait, promouvoir et accompagner le développement des mobilités durables est également un **enjeu de sécurité routière** : réduire la part de la voiture dans les déplacements quotidiens, ou a minima revoir son usage, c'est permettre à chacun de se déplacer mieux et plus sûrement, et ainsi réduire l'insécurité routière. Cela implique de repenser l'apprentissage de la mobilité, qui est aujourd'hui structurellement centré sur la conduite automobile. Cette réalité est **le résultat direct d'une vision politique d'urbanisation et d'aménagement du territoire ancrée dans une culture du "tout-voiture"**.

⁸Comprendre les violences routières : Une autre urgence de la mobilité durable

⁹Observatoire national interministériel de la sécurité routière, 2025 ; Bilan 2025 de la sécurité routière | Observatoire national interministériel de la sécurité routière

LA MOBILITÉ PENSÉE COMME UNE COMPÉTENCE : POUR UN CONTINUUM ÉDUCATIF

CONSTAT

Même s'il s'agit d'une tendance structurelle de la société française depuis les trente dernières années, les choses peuvent évoluer, **en travaillant sur les comportements et en adoptant une approche pédagogique des mobilités dès le plus jeune âge. Envisager la mobilité comme une compétence qui s'apprend de façon continue tout au long de la vie, c'est changer de paradigme, en pensant une intégration culturelle de la mobilité dès le plus jeune âge**, au lieu d'être dans une approche sécuritaire pour sanctionner les comportements déviants. Pensé comme un enseignement unique, multimodal, et dispensé tout au long de la vie, le continuum éducatif a également **une visée préventive** : mieux informer et former, c'est limiter les risques de violence routière à tout âge et pour tous les modes. C'est également donner les compétences à chacun pour s'adapter en fonction des aléas (catastrophes climatiques, crises énergétiques...), ou problématiques personnelles (santé, emploi, vie familiale..) pouvant avoir un impact sur leur mobilité.

Alors que l'Europe subit un vieillissement démographique sans précédent, ses institutions réfléchissent à des limitations du droit de conduire pour les seniors. Le continuum éducatif doit être au cœur des réflexions autour de ce sujet, pour anticiper la mobilité quand le permis de conduire ne sera plus un document à vie. Cette adaptation vers un modèle préventif est donc absolument nécessaire pour que la déprise automobile ne soit pas un facteur d'exclusion et de précarité.

Ce continuum éducatif **sera piloté par le délégué interministériel à la mobilité inclusive**, en lien avec la délégation interministérielle à la sécurité routière, les acteurs de la sécurité routière et des mobilités.

LA MOBILITÉ PENSÉE COMME UNE COMPÉTENCE : POUR UN CONTINUUM ÉDUCATIF

NOS PROPOSITIONS D'ACTIONS

Proposition 1 : Créer un continuum éducatif à la mobilité tout au long de la vie

Les trajectoires de vie des individus sont marquées par **des évolutions dans leur comportement de mobilité**, influencées par une pluralité de facteurs : géographiques, sociaux, professionnels, familiaux, de santé... **Ces derniers peuvent entraîner des ruptures dans les habitudes de vie et de mobilité** : par exemple, un changement de lieu de vie peut entraîner l'achat d'une voiture, là où jusqu'à présent elle n'était pas perçue comme nécessaire.

Le continuum éducatif **vient identifier et accompagner ces moments clés**. L'objectif est de donner à chacun les outils permettant de prendre les bonnes décisions de mobilité au bon moment, sans être contraint à la "solution de facilité", signifiant dans la plupart des cas l'utilisation de la voiture individuelle.

Catégorie d'âge concernée	"titre" - élément fort	Constats, éléments clés
0-17 ans	Apprendre l'autonomie de déplacement	Agir contre l'inactivité physique, la sédentarité, et le manque d'autonomie des enfants : donner les clés pour savoir se déplacer à pied en sûreté, enseigner la pratique du vélo, former à l'autonomie de déplacement à travers la "lecture de la rue", autonomie dans la lecture de cartes et la création d'itinéraires de déplacement. En favorisant la mobilité autonome des jeunes, on libère les parents de contraintes sur leur propre mobilité ¹⁰ .
17-25 ans	Lutter contre l'isolement croissant et la dépendance à la voiture des jeunes	Education à la multimodalité, pour que la mobilité ne soit pas un frein à la réalisation de soi : accès à l'emploi, à la formation, aux loisirs, relations sociales... Penser la mobilité au-delà de la voiture individuelle : quand le permis est un coût parfois insurmontable et que l'accidentalité routière est la première cause de mortalité des jeunes, enseigner la mobilité pour qu'elle ne soit plus seulement associée au sésame du permis de conduire et que les alternatives soient désirables, tout en formant au respect, à la bienveillance et à la perception des risques dans l'apprentissage de la conduite motorisée.

¹⁰ADEME et GT, Les pratiques de mobilité des enfants de la maternelle au lycée en France, 2025

LA MOBILITÉ PENSÉE COMME UNE COMPÉTENCE : POUR UN CONTINUUM ÉDUCATIF

NOS PROPOSITIONS D' ACTIONS

Catégorie d'âge concernée	"titre" - élément fort	Constats, éléments clés
25-59 ans	Face aux évolutions professionnelles, familiales et géographiques, adapter sa mobilité	<p>Pour que la mobilité ne soit pas une source de renoncement : accompagner l'accès à l'emploi, aux services, aux loisirs, en s'adaptant aux évolutions de la vie.</p> <p>Développement d'une culture de la multimodalité au quotidien : favoriser les modes actifs (vélo, marche) et alternatifs à la voiture individuelle (transports collectifs, autopartage, covoiturage...), ayant des effets bénéfiques sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le porte-monnaie • La santé physique et mentale • La planète <p>Parmi la tranche d'âge de la population potentiellement active, on distinguera les catégories de population les plus fragiles, cumulant des difficultés socio-économiques (les personnes en situation d'inactivité, les personnes en situations de pauvreté, les personnes isolées, les foyers monoparentaux et notamment les femmes, les personnes en situation d'handicap ou d'illectronisme...), qui feront l'objet d'une attention spécifique pour garantir l'égalité face à cette compétence mobilité renforcée.</p>
60 – 65 ans	Préserver l'autonomie	<p>Réévaluer les compétences mobilité : vérifier les compétences sur les modes actifs, transports collectifs, informer sur les solutions de transport à proximité. Permet d'anticiper la question de la déprise automobile, et du risque croissant d'isolement avec l'âge</p>
65-75 ans	Adapter sa mobilité à la retraite	<p>Le changement de vie et de rythme qui en découle avec le passage à la retraite bouleverse autant les pratiques sociales que culturelles, sportives etc. Il s'agit d'un moment où la mobilité peut être totalement réinventée, avec un rapport différent au temps et à la distance</p>
75 ans et plus	Lutte contre l'isolement social et la perte d'autonomie	<p>Garantir la continuité des déplacements quotidiens : accès aux soins, à l'alimentation, aux loisirs</p>

LA MOBILITÉ PENSÉE COMME UNE COMPÉTENCE : POUR UN CONTINUUM ÉDUCATIF

NOS PROPOSITIONS D' ACTIONS

- ✓ Nous demandons, à chaque âge clé, la mise en place de diagnostics, d'auto-évaluations et d'ateliers permettant la maîtrise d'un socle de compétences visant à garantir une autonomie de déplacement pour tous. Ce dernier s'ancre dans une sortie de la culture du tout-voiture, et d'une diminution de la violence routière, sans pour autant limiter les possibilités de déplacement de chacun en fonction de ses besoins et désirs. Il vise également à construire un nouveau rapport à la compétence mobilité à l'heure où l'on remet en question la possession à vie du diplôme du permis de conduire.

Il repose sur plusieurs axes transversaux :

- Bilan obligatoire des compétences de conduite, tous les 5 ans
- Expérience des pratiques de déplacement multimodales et intermodales
- Connaissance et confiance dans les modes actifs : marche et vélo
- Maîtrise de l'utilisation des transports collectifs
- Capacité à se repérer dans l'espace : maîtrise des outils physiques et numériques (lecture des cartes routières, applications d'organisation et de réservation des déplacements...)

Ce socle de compétences vise à garantir pour chacun un gain d'autonomie et de confiance, pour des déplacements plus libres et plus sûrs.

LA MOBILITÉ PENSÉE COMME UNE COMPÉTENCE : POUR UN CONTINUUM ÉDUCATIF

NOS PROPOSITIONS D' ACTIONS

Proposition 2 : Former les professionnels de la mobilité et de l'accompagnement pour appliquer le continuum éducatif

Appliquer ce continuum éducatif à la mobilité pour toutes et tous implique de penser la transversalité des enjeux et publics qu'il regroupe. De fait, il est essentiel de former un ensemble de professionnels au conseil en mobilité, pour qu'ils puissent intervenir auprès de leurs publics :

- **Les professionnels de l'éducation et du social :** public scolaire, en formation, demandeurs d'emplois...
- **Les entreprises :** Obligation d'intégrer des formations mobilité pour les employés, intégrant les enjeux de mobilité durable et les enjeux de mobilité responsable, la mobilité étant la première cause de mortalité en entreprise.
- **Collectivités territoriales / opérateurs des structures de mobilité :** penser des dispositifs d'information accessibles, des ateliers de formation aux solutions de mobilité mises en place sur le territoire.

Ces professionnels doivent être formés au conseil en mobilité au travers d'organismes reconnus comme l'Ecole de la Mobilité Inclusive, pour permettre d'être les prescripteurs et les relais du conseil en mobilité.

- ✓ Nous demandons la mise en place d'une stratégie nationale, coordonnée par le délégué interministériel à la mobilité inclusive, et d'un grand plan de formation professionnelles en faveur des enjeux de mobilité à tous les échelons.

LA MOBILITÉ PENSÉE COMME UNE COMPÉTENCE : POUR UN CONTINUUM ÉDUCATIF

NOS PROPOSITIONS D' ACTIONS

Proposition 3 : Créer un marché spécifique pour l'accompagnement à la mobilité des seniors

Alors que la France comptera $\frac{1}{4}$ d'habitants de plus de 65 ans d'ici 2040, la mobilité des seniors devient un enjeu essentiel d'adaptation de nos modèles, autant de services que d'infrastructures. Le rôle du conseiller mobilité est déterminant pour **accompagner les seniors les plus âgés présentant des difficultés physiques et cognitives importantes**, mais également de manière préventive des seniors plus jeunes et encore autonomes qui anticiperaient les effets de la vieillesse sur leur mobilité.

Or, le public seniors n'est pas identifié comme une catégorie de population particulièrement fragile dans la LOM aujourd'hui, alors que les seniors sont pourtant des usagers particulièrement identifiés par les opérateurs de transport en matière de tarification notamment.

- ✓ C'est pourquoi nous demandons la création d'un marché pour l'accompagnement à la mobilité des seniors, sur le modèle de la politique nationale d'accompagnement des demandeurs d'emploi (marché MBI). En faisant de la mobilité un axe prioritaire de l'action sociale au niveau national, cela donnerait l'orientation pour l'ensemble des acteurs du secteur de la protection sociale, et permettrait de coordonner leurs actions de préventions avec les politiques de mobilité.

LA MOBILITÉ PENSÉE COMME UNE COMPÉTENCE : POUR UN CONTINUUM ÉDUCATIF

NOS PROPOSITIONS D' ACTIONS

Proposition 4 : Outiller les aidants non-professionnels, moyen de faciliter leur quotidien



Alors qu'un Français dépense en moyenne **225 €** par mois pour sa mobilité (hors achat du véhicule), les aidants ont des dépenses qui s'élèvent à **254 €** par mois.

L'une des missions principales de l'aidant est **l'aide au déplacement** : 55% d'entre eux l'effectue régulièrement¹¹. Ces déplacements portent essentiellement sur des motifs de première nécessité : démarches administratives, courses alimentaires, rendez-vous médicaux... Pour autant, cette tâche peut aussi être chronophage de par la multiplication des déplacements, créant le syndrome de "l'aidant taxi".

Face à ce constat, nous sommes convaincus que le conseil en mobilité peut être une réponse. Il permet à la fois d'outiller les aidants pour qu'ils **deviennent prescripteurs pour les aidés**, permettant de leur redonner une autonomie au quotidien, tout en les orientant vers les professionnels du conseil en mobilité. De plus, il peut être pertinent **d'offrir du conseil aux aidants pour les aider dans leurs propres pratiques de mobilité**, en améliorant le recensement des dispositifs de mobilité sur les plateformes et dispositifs d'aide aux aidants par exemple. De manière plus générale, le phénomène d'aidance non-professionnelle est amené à structurellement s'amplifier dans les années à venir, parallèlement au vieillissement de la population. À ce titre, il est important **d'améliorer la reconnaissance de leur statut**, permettant une amélioration de leurs conditions de vie et la considération du **droit au répit** des aidants.

- ✓ De fait, nous demandons l'intégration des dispositifs d'aide à la mobilité dans les parcours d'aidance et sur les plateformes de recensement des aides, ainsi que via les mutuelles et groupes de protection sociale dans le cadre de leur mission de prévention.

¹¹ Etude BCPE/BVA, 2021 (dans rapport capitalisation CDPE seniors)

AGIR POUR UNE CONCEPTION UNIVERSELLE DES POLITIQUES DE MOBILITÉ

NOS PROPOSITIONS POUR LA MOBILITÉ DANS TOUS LES TERRITOIRES

1. Systématiser la mise en place de diagnostics territoriaux participatifs
2. Intégrer des dispositifs de conseil en mobilité sur l'ensemble des projets et infrastructures de mobilité

NOS PROPOSITIONS POUR LA MOBILITÉ DANS TOUS LES TERRITOIRES

1. Renforcer et systématiser les politiques d'information, d'animation et de conseil pour toutes et tous
2. Passer d'une tarification solidaire à une tarification inclusive dans les transports collectifs
3. Renforcer l'incitation à l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle thermique et au changement de comportement via tous les leviers financiers et fiscaux à disposition

AGIR POUR UNE CONCEPTION UNIVERSELLE DES POLITIQUES DE MOBILITÉ

CONSTAT



69%

des Français ont déjà renoncé à des déplacements et **42 %** ont déjà changé de mode de déplacement à cause des aléas climatiques, **47 %** d'entre eux se reportant vers un véhicule thermique. Pour **79 %** des habitants des territoires ruraux, il est impossible de remplacer la voiture tombée en panne par un autre moyen de transport.

Garantir une mobilité pour toutes et tous, sur tous les territoires, est une urgence sociale et environnementale. En effet, la mobilité étant un moyen d'accès à l'emploi, au lien social, ou à la santé, son empêchement a des effets directs sur la précarisation et l'isolement social des Français.

La transition vers des mobilités décarbonées est un impératif. Opérer ce report modal doit passer par des changements structurels adaptés à chacun et à chaque territoire.

Pour autant, il n'existe pas qu'un seul modèle permettant à chaque territoire de développer une offre de mobilité de qualité. Pour réellement garantir un panel de solutions de mobilités correspondant aux usagers et à leurs besoins, il est aujourd'hui nécessaire de **passer d'une logique de l'offre à une logique de l'usage**, pour développer des politiques de mobilité, particulièrement à la maille locale. De plus, il est nécessaire d'avoir une approche qui se base sur une **conception universelle des solutions de mobilité** : concevoir des solutions pour tous commence par s'assurer qu'elles répondent aux besoins des plus vulnérables.

AGIR POUR UNE CONCEPTION UNIVERSELLE DES POLITIQUES DE MOBILITÉ

CONSTAT

C'est dans cette logique que Wimoov a développé Terr'moov, une initiative récompensée du prix de l'Innovation territoriale du Salon des Maires et des Collectivités en 2023, et présente sur 3 territoires: le Pays de Meaux (77), Poher communauté (22 et 29) et les 7 Vallées (62). A partir d'un **diagnostic territorial**, ces territoires ont été accompagnés vers des **solutions de mobilité pour toutes et tous et durables**, garantes d'une mobilité inclusive et favorisant l'emploi local. L'ambition est également de **mettre à contribution l'ensemble des publics concernés**, dans une logique de conception universelle, à travers des activités de conseil et d'animation territoriale. Ces dispositifs permettent également **une sécurisation de l'action publique locale** : les dispositifs mis en place sont corrélés aux besoins réels et l'impact est mesuré, permettant une optimisation de l'action des collectivités.

AGIR POUR UNE CONCEPTION UNIVERSELLE DES POLITIQUES DE MOBILITÉ

NOS PROPOSITIONS POUR LA MOBILITÉ DANS TOUS LES TERRITOIRES

Proposition 1 : Systématiser la mise en place de diagnostics territoriaux participatifs

La mobilité étant une composante territoriale qui se vit au quotidien et qui s'expérimente par la pratique de ses usagers, il est nécessaire de partir des besoins des habitants pour concevoir des solutions de mobilité nouvelles ou adapter des dispositifs existants. La mise en place de **diagnostics territoriaux participatifs dans la construction des plans de mobilité des AOM doit devenir la norme.**

Or, pour une collectivité locale, ce travail de diagnostic dépasse parfois les compétences et les ressources d'ingénierie qu'elles possèdent en interne, alors que la mobilité est un champ d'expertise technique très précis et qui repose sur des dispositifs complexes à analyser et mettre en œuvre.

- ✓ Nous demandons l'instauration de diagnostics territoriaux comme préalable obligatoire à la mise en œuvre de tout plan de mobilité. Ces derniers doivent se mettre en place en intégrant l'ensemble des acteurs locaux, dont les habitants, à travers des dispositifs d'animation et de concertation locale. Ils doivent notamment intégrer les besoins des plus vulnérables, dans une logique de conception universelle des solutions. Ils permettent à terme une sécurisation et une optimisation de l'action publique locale, car les dispositifs mis en place sont corrélés aux attentes et besoins des différentes parties prenantes.
- Pour ce faire, il est important de valoriser les dispositifs d'accompagnement des collectivités en facilitant notamment l'accès à des financements pour de l'ingénierie, car ils ne possèdent souvent pas en interne l'ingénierie nécessaire pour les mettre en place.

AGIR POUR UNE CONCEPTION UNIVERSELLE DES POLITIQUES DE MOBILITÉ

NOS PROPOSITIONS POUR LA MOBILITÉ DANS TOUS LES TERRITOIRES

Proposition 2 : Intégrer des dispositifs de conseil en mobilité sur l'ensemble des projets et infrastructures de mobilité



22%

des Français sont utilisateurs réguliers des transports en commun, chiffre qui stagne ; les utilisateurs des transports en commun ont à **75 %** une bonne image des transports en commun (flexibilité, confort, rapidité, fiabilité, coût, sécurité), contre seulement **38 %** des non-utilisateurs.

Alors que le « choc d'offre » a été le maître mot des stratégies et orientations en matière de politique de transport, l'utilisation des transports en commun n'augmente pas de manière exponentielle. Si les usagers actuels des transports en commun souhaiteraient sûrement une offre de meilleure qualité, bien qu'ils en soient globalement satisfaits, c'est plutôt le report modal de ceux qui ne sont pas encore utilisateurs qui doit être travaillé.

Or, pour ce faire, la pratique est la clé. C'est pourquoi le conseil en mobilité, par de l'accompagnement à l'usage en prenant garde à lever tous les freins, qu'ils soient cognitifs ou matériels, permet d'intégrer une nouvelle pratique de manière positive et donc instaurer le cadre nécessaire à un changement de pratique plus durable.

Pour optimiser l'usage des services de transports en commun et favoriser l'intermodalité avec les modes actifs et partagés, il ne suffit donc pas de les déployer, il faut accompagner et orienter les usagers actuels et potentiels.

AGIR POUR UNE CONCEPTION UNIVERSELLE DES POLITIQUES DE MOBILITÉ

NOS PROPOSITIONS POUR LA MOBILITÉ DANS TOUS LES TERRITOIRES

- ✓ Ainsi, nous demandons la mise en place d'un pôle "mobilité inclusive" au sein de tous les nouveaux projets d'infrastructures de transports (comme les SERM), et l'ajout d'une brique de conseil en mobilité dans tous les services existants, opérant des activités de conseil en mobilité, de sensibilisation, d'animation territoriale à destination de l'ensemble des usagers. Les conseillers mobilité sont également un lien entre les AOM, leurs opérateurs et les usagers, permettant d'ajuster l'offre proposée en amont de leur conception.

AGIR POUR UNE CONCEPTION UNIVERSELLE DES POLITIQUES DE MOBILITÉ

NOS PROPOSITIONS POUR LA MOBILITÉ POUR TOUTES ET TOUS

Proposition 3 : renforcer et systématiser les politiques d'information, d'animation et de conseil pour toutes et tous



62%

des Français ne connaissent pas les dispositifs d'aides financières pour le passage à véhicule plus propre, et seulement 7 % des Français en ont déjà bénéficié

La **systématisation du conseil en mobilité**, à la fois dans l'approche par la mobilité inclusive des acteurs de la mobilité, et dans le déploiement du métier de conseiller à grande échelle, doit aller de pair avec un **renforcement des dispositifs d'information et de conseil pour tous**. Ils permettent de limiter le non-recours au droit, de renforcer les dynamiques d'intermodalité et de mobilité active, agissant de fait sur la problématique du "dernier kilomètre". L'information et la formation sont la clé pour garantir l'acceptabilité sociale des mesures nécessaires à la transition écologique des mobilités, pour ne pas stigmatiser les automobilistes sans leur proposer de solutions alternatives viables répondant à leurs besoins.

Aujourd'hui, la raréfaction et l'émiettement des dispositifs d'aides ne permettent pas de couvrir l'ensemble des besoins de tous les habitants. L'accompagnement et le ciblage en priorité des personnes qui en ont le plus besoin est nécessaire.

- ✓ De fait, nous demandons la systématisation du conseil en mobilité pour toutes et tous, à travers la mise en place de dispositifs de sensibilisation, d'animation et d'accompagnement qui doivent se décliner en fonction des besoins, en ciblant prioritairement les usagers les plus dépendants de la voiture individuelle thermique.

AGIR POUR UNE CONCEPTION UNIVERSELLE DES POLITIQUES DE MOBILITÉ

NOS PROPOSITIONS POUR LA MOBILITÉ POUR TOUTES ET TOUS

Proposition 4 : Passer d'une tarification solidaire à une tarification inclusive dans les transports collectifs

Alors que la question de la gratuité totale dans les transports en commun viendrait fragiliser un modèle économique aujourd'hui déjà en tension, les tarifications sociales actuelles reposent en majorité sur un ciblage de certaines catégories de la population : jeunes, personnes âgées, sans-emploi... Mais ces catégories ne sont pas homogènes, rendant la lisibilité des dispositifs complexes pour un nouvel arrivant ou un usager ponctuel. Passer à une logique unique de tarification basée sur le revenu et non pas sur des critères socio-démographiques arbitraires, permettrait d'encourager l'usage des transports collectifs de toutes et tous sans que le coût ne soit un frein. Ce principe d'équité garantirait un usage pour toutes et tous des transports collectifs.

- ✓ Ainsi, nous demandons **la mise en place d'une tarification inclusive unique déterminée en fonction du quotient familial dans les transports collectifs**. Si à l'heure actuelle, seulement 12 % des réseaux urbains proposent ce type de tarification¹², cette mesure pourrait être généralisée dans le cadre de la mise en place d'un titre unique de transport, combinant ainsi simplification et équité pour les usagers, tout en garantissant des revenus significatifs pour les opérateurs de transport.

¹²CEREMA, Tarification solidaire dans les transports publics, 2022

AGIR POUR UNE CONCEPTION UNIVERSELLE DES POLITIQUES DE MOBILITÉ

NOS PROPOSITIONS POUR LA MOBILITÉ POUR TOUTES ET TOUS

Proposition 5 : Renforcer l'incitation à l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle thermique et au changement de comportement via tous les leviers financiers et fiscaux à disposition



72%

des Français utilisent leur voiture en mode principal,
87 % parmi les ruraux ; **47 %** des Français n'ont pas le choix
entre différents modes de transports,
55 % parmi les automobilistes

L'usage de **la voiture individuelle thermique** comme mode de transport principal pose question, à l'heure où elle **représente 15 % des émissions de gaz à effet de serre (GES)** en France, et **95 % des émissions de GES des déplacements du quotidien**¹³.

L'usage de la voiture individuelle thermique de manière massive et dominante découle d'une **organisation structurelle des politiques de mobilité et d'aménagement du territoire**. Cela a créé des **usages ancrés** dans les habitudes des Français, qui confortent le **sentiment de dépendance** à la voiture individuelle thermique, même quand les alternatives existent. En effet, si 55 % des automobilistes disent ne pas avoir le choix dans leur moyen de transport, cela signifie à l'inverse que **près de la moitié d'entre eux auraient le choix d'utiliser un autre mode de transport et ne le font pourtant pas**.

De fait, on observe des **paramètres structurels** (localisation géographique, niveau de richesse...) qui vont **conditionner l'usage la voiture**, amenant également à une responsabilité et à une capacité d'agir différenciée. Mais, comme offrir une "liberté de déplacement" ne reposant que sur la voiture individuelle comme unique option, **c'est offrir en réalité une situation de dépendance coûteuse et non pérenne**.

¹³Ministère de la transition écologique, Le quart des ménages les plus aisés à l'origine de 35% des émissions de gaz à effet de serre des mobilités, juillet 2023

AGIR POUR UNE CONCEPTION UNIVERSELLE DES POLITIQUES DE MOBILITÉ

NOS PROPOSITIONS POUR LA MOBILITÉ POUR TOUTES ET TOUS

Il est important de continuer à **mettre en place des politiques dissuasives à la possession et à l'usage de la voiture individuelle thermique, notamment pour les Français les plus aisés**. Cela passe notamment par un renforcement des contraintes à l'achat (malus, taxe), et un renforcement des incitations au passage à la voiture électrique.

Pour autant, **le passage à un véhicule électrique doit s'accompagner d'un changement d'usage** : limiter son utilisation à titre individuel, ne l'envisager qu'en l'absence d'un mode de transport alternatif.

Il faut également **renforcer les politiques de conseil et d'aide à destination des ménages précaires et habitants de territoires ruraux** : accompagnement vers des usages de covoiturage et d'autopartage, encourager aux mobilités actives quand cela est envisageable. Il est également important de renforcer et d'étendre le périmètre du leasing social, avec par exemple l'inclusion du VAE, ou l'assortissement de ce dispositif avec un diagnostic de mobilité.

L'objectif, qu'il passe par la contrainte ou le conseil, est de venir questionner les usages de la voiture individuelle, pour **envisager un report modal sur les déplacements du quotidien**.

AGIR POUR UNE CONCEPTION UNIVERSELLE DES POLITIQUES DE MOBILITÉ

NOS PROPOSITIONS POUR LA MOBILITÉ POUR TOUTES ET TOUS

- ✓ Ainsi, nous demandons la mise en place et le renforcement de politiques ambitieuses conduisant à la diminution de la part de la voiture individuelle dans nos déplacements quotidiens. Ces politiques doivent être envisagées sous le prisme de la justice sociale et de l'équité territoriale :
 - Renforcer les contraintes financières à l'achat d'une voiture individuelle thermique
 - Bonifier les usages partagés de la voiture, notamment électrique
 - Encourager et accompagner les utilisateurs les plus dépendants, notamment les publics les plus modestes et les habitants des territoires ruraux
 - Inciter les entreprises à encourager les pratiques alternatives à la voiture individuelle thermique, en ouvrant de nouvelles possibilités fiscales d'aide financière au leasing d'un véhicule électrique (voiture et vélo).

Trois réflexions prospectives : Quand nos choix déterminent la mobilité de demain

Pour clore ce livre blanc, nous vous invitons à vous projeter dans trois réalités alternatives fictives au travers de trois articles de presse qui nous ont été envoyées du futur. A nous de décider maintenant quel chemin nous souhaitons emprunter.

Bonne lecture !

Conclusion



Le droit de se déplacer n'est plus un droit

Sud-Ouest - Enquête · Pau, 12 juin 2045

Ce matin, le gouvernement a annoncé une augmentation du quota annuel de déplacements accordé à certains travailleurs jugés « prioritaires ». Présentée comme une avancée sociale, cette mesure raconte surtout la réalité de la France de 2045 : un pays où se déplacer librement n'a plus rien d'évident.

Vingt ans après les premières grandes alertes climatiques, énergétiques et sociales, le territoire a profondément changé. Les épisodes de chaleur extrême dépassent régulièrement les 50 °C, une partie du littoral a été abandonnée face à la montée des eaux et les infrastructures sont fragilisées par la multiplication des événements climatiques.

La technologie, pourtant, a continué de progresser. Les véhicules sont plus sobres, les systèmes de gestion du trafic plus performants et les capacités de prévision climatique nettement supérieures à celles du début du siècle. Mais l'adaptation n'a pas suivi. Faute d'investissements suffisants et de vision à long terme, les infrastructures n'ont jamais été transformées à la hauteur des défis annoncés. Pendant deux décennies, les réponses se sont succédé sans former une véritable stratégie. La France n'a pas choisi d'abandonner la mobilité pour tous : elle y est arrivée progressivement, à force de repousser les décisions.

Une transition toujours reportée

Dans les années 2030, les gouvernements ont dû faire face à des crises multiples : dérèglement climatique, tensions géopolitiques, instabilité énergétique et difficultés économiques.

Les moyens publics ont été dirigés vers quelques priorités jugées essentielles : la défense, la stabilité financière et le maintien de l'activité économique. La transformation des mobilités est peu à peu sortie de l'agenda politique.

Les investissements dans les infrastructures de proximité ont été reportés puis réduits. Les réseaux de transport collectif ont été maintenus principalement pour répondre aux besoins de production et de logistique. Les politiques d'accompagnement des personnes et d'inclusion ont, elles, progressivement disparu. À mesure que les ressources énergétiques se raréfiaient et que les infrastructures vieillissaient, les déplacements ont été davantage encadrés : quotas énergétiques, limitations géographiques et priorisation de certains usages. Dans de nombreux territoires, les habitants ne quittent plus que rarement leur bassin de vie.

La voiture, un privilège

La voiture n'a pas disparu. Mais elle est redevenue un bien rare.

Après plusieurs décennies de tensions d'approvisionnement, de concurrence internationale et de hausse des coûts, les véhicules sont devenus plus performants, mais aussi beaucoup plus chers. Pour de nombreux ménages, leur achat, leur entretien et leur usage représentent une dépense inaccessible.

À l'inverse, les catégories les plus favorisées continuent d'y trouver un puissant facteur d'autonomie.

La fracture s'est ainsi creusée entre ceux qui peuvent choisir leurs déplacements et ceux qui doivent se contenter des solutions encore disponibles.

Travailler près, vivre près

Paul, 42 ans, habite dans l'agglomération de Pau. Chaque matin, il utilise un transport collectif pour rejoindre son lieu de travail, situé à quelques kilomètres de chez lui.

« Je n'ai pas quitté la zone depuis trois ans. Mon quota de déplacement sert presque entièrement à aller travailler », explique-t-il.

Son témoignage est devenu ordinaire. Les trajets domicile-travail de cinquante ou soixante kilomètres, fréquents dans les années 2020, ont quasiment disparu. Trop coûteux, trop contraignants.

Les entreprises se sont réorganisées autour de bassins d'emploi plus restreints. Beaucoup d'actifs travaillent près de leur domicile. Les autres dépendent de réseaux de transport limités. Pour certains, trouver ou conserver un emploi est devenu difficile faute de pouvoir se déplacer suffisamment. Les voyages, les loisirs éloignés et les visites familiales se sont raréfiés. Pour une partie de la jeunesse, traverser régulièrement le pays ou partir plusieurs fois par an en vacances relève désormais d'un autre temps. La mobilité n'est plus une promesse d'ouverture. Elle détermine l'accès aux opportunités.

Une société à plusieurs vitesses

La France de 2045 n'est pas immobile pour tout le monde.

Dans les grandes métropoles qui ont accueilli une partie des populations déplacées par les crises climatiques, les ménages les plus aisés disposent toujours de solutions performantes : véhicules autonomes, services personnalisés et réseaux de transport à haute disponibilité.

Ces solutions existent encore. Elles sont simplement devenues inaccessibles à une grande partie de la population.

L'inégalité se lit aussi dans l'organisation des villes. Les plus favorisés vivent dans des quartiers mieux adaptés aux fortes chaleurs et dotés d'infrastructures résilientes. Les populations modestes se concentrent dans les secteurs les plus denses, les plus exposés et les moins bien desservis.

L'inégalité de mobilité est devenue une inégalité de qualité de vie. Elle conditionne l'accès à l'emploi, aux soins, à l'éducation, aux relations sociales et parfois même au choix de son lieu de résidence.

Les oubliés de l'ancien monde

Les personnes âgées et les habitants des territoires peu denses figurent parmi les plus vulnérables. Le maintien à domicile s'est généralisé. Une grande partie des services est assurée à distance ou par livraison automatisée. Cette organisation répond à certains besoins essentiels, mais elle ne remplace ni les déplacements ni les relations sociales. Dans de nombreux territoires ruraux et de moyenne montagne, l'isolement s'est progressivement installé.

« Nous avons perdu la poste, puis la gare, puis l'hôpital. Aujourd'hui, nous avons perdu la possibilité même de partir », résume un habitant.

Lorsque les services disparaissent en même temps que les solutions de déplacement, l'éloignement devient une double peine. L'isolement et les difficultés de santé mentale se sont aggravés au fil des années.

Le coût de l'inaction

La France de 2045 n'est pas le résultat d'un effondrement soudain. Elle est le produit d'une accumulation de renoncements : ne pas anticiper les conséquences du changement climatique, ne pas adapter les infrastructures à temps, ne pas investir durablement dans les alternatives à la voiture et ne plus considérer la capacité réelle à se déplacer comme un objectif majeur de politique publique. Pris isolément, chacun de ces choix paraissait supportable. Leur accumulation a transformé la société.

La mobilité est devenue une ressource rare, soumise à des arbitrages permanents. Certains continuent de voyager librement. Pour une part croissante de la population, ce qui était autrefois ordinaire est devenu exceptionnel. La rupture n'est pas la disparition du mouvement.

C'est la disparition de son évidence. Et avec elle, celle d'une part de notre liberté.



La République des limites : la France qui a sacrifié la liberté de se déplacer

Le Monde diplomatique - Octobre 2045

Dix ans après le Pacte pour l'humanité, la France est devenue l'un des pays les plus sobres du monde développé. Les émissions ont fortement diminué, les ressources sont davantage préservées et certaines inégalités se sont réduites. Mais cette réussite repose sur un choix politique radical : administrer la mobilité afin de respecter les limites écologiques.

Lorsqu'on traverse aujourd'hui la France, on est frappé par le calme. Les routes sont moins fréquentées, les flux mieux maîtrisés et les déplacements plus rares. Aux yeux du gouvernement, le résultat est la preuve qu'une société sobre est possible. Pour ses détracteurs, il révèle surtout ce qui a été perdu : la liberté, pour chacun, de décider où il souhaite aller.

Le moment où la liberté est devenue une variable d'ajustement

La rupture remonte aux grandes crises environnementales du début des années 2030. Après la crise mondiale de l'eau de 2034 et l'adoption du Pacte pour l'humanité en 2035, la France a fait un choix différent de nombreux pays européens. Là où d'autres ont misé sur les technologies d'adaptation, elle a privilégié la réduction directe des consommations. La manière la plus sûre de préserver une ressource, affirmait alors le gouvernement, consiste à ne pas la consommer.

Cette logique a progressivement transformé le rôle de l'État. Pendant des décennies, les politiques publiques avaient cherché à élargir les choix offerts aux citoyens. Désormais, il s'agit avant tout de répartir des ressources considérées comme limitées.

Quand se déplacer cesse d'être un droit ordinaire

Nulle part ce changement n'est plus visible que dans la mobilité. Depuis 2040, tout déplacement motorisé est considéré comme la consommation d'une ressource collective. La question n'est plus : « Où souhaitez-vous aller ? » mais : « Votre déplacement justifie-t-il l'utilisation d'une ressource rare ? ». Les déplacements liés aux soins, à la dépendance ou à certaines activités jugées essentielles demeurent prioritaires. Les autres sont soumis à des quotas et à des arbitrages locaux. Les autorités parlent de priorisation ; les opposants de rationnement.

Ainsi, un retraité vivant dans l'Aveyron et dont les enfants résident en région parisienne peut toujours leur rendre visite. Mais la fréquence de ces déplacements dépend désormais du budget mobilité qui lui est attribué. Ce qui relevait autrefois d'un choix personnel est devenu une décision encadrée collectivement. Pour les défenseurs du système, cette évolution a renforcé l'égalité puisque les plus aisés ne peuvent plus acheter un accès illimité à la mobilité. Mais pour ses critiques, elle a surtout remplacé une liberté par une règle d'allocation. Au fil des années, cette logique a profondément modifié les trajectoires individuelles.

Les Français vivent davantage dans leur bassin de vie, changent moins souvent de région et voyagent beaucoup moins. Un étudiant souhaitant suivre une formation spécialisée à plusieurs centaines de kilomètres de son domicile dispose toujours de cette possibilité en théorie, mais les contraintes de mobilité, de logement et d'organisation territoriale rendent ces parcours beaucoup plus rares qu'auparavant.

La France de 2045 n'est pas immobile. Elle est plus locale, plus sobre et plus égalitaire. Mais elle est aussi moins ouverte et moins flexible. Les défenseurs du modèle y voient une société plus résiliente ; ses détracteurs une société du périmètre, où le champ des possibles s'est progressivement rétréci.

Une réussite écologique, une question démocratique

Le débat dépasse désormais les seules questions environnementales. Personne ne conteste plus la réalité des limites planétaires. La question est devenue politique : jusqu'où une démocratie peut-elle organiser la vie quotidienne de ses citoyens pour les respecter ?

Pendant longtemps, le progrès a été associé à l'élargissement des libertés et des opportunités. La France a emprunté le chemin inverse. Elle a fait le pari que certaines libertés pouvaient être restreintes pour préserver les conditions matérielles de l'existence collective.

Dix ans après le Pacte pour l'humanité, le débat reste entier. Car l'enjeu n'est pas seulement de savoir comment les Français se déplacent.

Il est de savoir qui décide où ils peuvent aller.



Comment la France a inspiré la révolution des mobilités inclusives en Europe

Courrier International - 18 septembre 2045

Longtemps confrontée aux fractures sociales, territoriales et environnementales qui traversaient l'Europe, la France est aujourd'hui régulièrement citée comme l'un des pays ayant réussi à concilier transition écologique et liberté de se déplacer. En vingt ans, elle a profondément transformé sa manière de concevoir la mobilité, jusqu'à en faire un droit réellement accessible.

Bruxelles. Cette semaine encore, lors du Sommet européen des mobilités inclusives, plusieurs dirigeants ont salué ce que beaucoup appellent désormais le « modèle français ». L'expression aurait semblé étonnante au début des années 2020. À l'époque, la France faisait face à une forte dépendance à la voiture individuelle, à des inégalités territoriales persistantes, à la précarité de mobilité et au vieillissement de sa population. Vingt ans plus tard, le paysage a changé. Les transports sont largement décarbonés, les solutions de déplacement se sont diversifiées et la mobilité est désormais considérée comme une condition d'accès à l'emploi, à la santé, à l'éducation ou à la vie sociale. Cette transformation n'est pourtant pas née d'une innovation spectaculaire. Elle a commencé par un changement de regard.

Du transport à la capacité de se déplacer

Le tournant intervient au début des années 2030. Face aux crises climatiques, énergétiques et sociales, les pouvoirs publics abandonnent progressivement une approche centrée uniquement sur l'offre de transport.

Le constat est simple : disposer d'un bus, d'un train ou d'un vélo ne garantit pas qu'une personne puisse réellement accéder à un emploi, une formation, un médecin ou ses proches.

La France commence alors à mesurer non seulement les infrastructures disponibles, mais aussi la capacité effective des citoyens à se déplacer. Cette approche, défendue depuis longtemps par des collectivités, des associations et des acteurs comme Wimoov, modifie en profondeur l'action publique. La mobilité cesse d'être un simple sujet technique. Elle devient un levier d'autonomie, d'inclusion et de cohésion territoriale.

Un droit devenu concret

L'accélération intervient en 2038 avec l'adoption de la « LOM 5.0 européenne », largement inspirée des expérimentations françaises.

Le principe est clair : chaque citoyen doit pouvoir accéder aux opportunités essentielles de la vie, quels que soient son âge, ses ressources, son état de santé ou son lieu de résidence.

Les infrastructures continuent d'être développées, mais elles sont désormais pensées à partir des besoins réels des habitants. Les collectivités coordonnent leurs investissements à l'échelle des bassins de vie, partagent leurs données et rendent les réseaux interopérables.

En 2045, il est devenu courant de combiner train, bus, vélo partagé et véhicule autonome au cours d'un même trajet grâce à une plateforme unique de réservation et de paiement.

Mais la technologie n'est jamais considérée comme suffisante. Lorsqu'elle crée de nouvelles barrières, un accompagnement humain reste systématiquement proposé.

Le conseiller mobilité, un nouveau service public

L'une des évolutions les plus marquantes concerne le conseil en mobilité. Autrefois destiné à des publics spécifiques, il est devenu un service ouvert à tous. L'expérience acquise auprès des personnes en difficulté a montré qu'il ne suffisait pas de développer des solutions de transport : encore faut-il savoir les identifier, les comprendre et les utiliser.

L'application Wimoov+ combine aujourd'hui intelligence artificielle et accompagnement de proximité. Les outils numériques analysent les besoins, facilitent les trajets et aident les collectivités à repérer les fragilités territoriales.

Mais les conseillers restent au cœur du dispositif. Lors des grands changements de vie – entrée dans les études, recherche d'emploi, déménagement, perte d'autonomie ou retraite – ils accompagnent les citoyens pour préserver leur capacité à se déplacer.

Apprendre à se déplacer tout au long de la vie

La seconde révolution s'est jouée dans l'éducation. Depuis 2030, les enfants suivent un parcours de compétences mobilité dès l'école primaire. Sécurité, multimodalité, usages numériques, partage de l'espace public et impact environnemental des déplacements font partie des apprentissages fondamentaux. Le permis de conduire existe toujours, mais il n'est plus considéré comme l'aboutissement de l'éducation à la mobilité.

Les compétences sont actualisées tout au long de la vie grâce au Passeport Mobilité Européen, qui accompagne les évolutions personnelles et technologiques.

Vieillir sans s'isoler

Le vieillissement de la population a également accéléré les transformations. Les transports à la demande, les véhicules partagés et les navettes autonomes permettent aujourd'hui de maintenir les déplacements après l'arrêt de la conduite.

Les services sont conçus à partir des besoins quotidiens : consulter un médecin, faire ses courses, participer à une activité ou rendre visite à ses proches. « Arrêter de conduire ne signifie plus arrêter de vivre », résume une habitante de la Creuse. Cette philosophie illustre une politique qui cherche à prévenir les vulnérabilités plutôt qu'à gérer leurs conséquences.

Des territoires organisés autour des besoins

La transition a aussi modifié les relations entre métropoles, villes moyennes et espaces ruraux.

Dans les territoires peu denses, l'objectif n'est plus de reproduire le modèle urbain, mais de combiner intelligemment transports collectifs, covoiturage, vélo, véhicules intermédiaires, transport à la demande et accompagnement. La route elle-même a changé de fonction. Elle est devenue un espace partagé où coexistent piétons, cyclistes, transports collectifs et automobiles dans une logique de complémentarité plutôt que de domination.

La technologie au service du choix

Le modèle français n'a jamais renoncé à l'innovation. Il lui a donné une finalité. L'intelligence artificielle optimise les réseaux, les véhicules autonomes complètent l'offre dans les zones peu denses et les infrastructures s'adaptent aux contraintes climatiques. Mais chaque innovation est évaluée selon un même critère : augmente-t-elle l'autonomie des personnes tout en réduisant son impact environnemental ? Cette approche a permis d'éviter deux écueils longtemps présentés comme inévitables : poursuivre un modèle devenu insoutenable ou réduire autoritairement les possibilités de déplacement au nom de l'écologie. La France a choisi une troisième voie : organiser la sobriété tout en développant les alternatives. Tout n'est pas résolu. Le changement climatique continue de mettre les infrastructures à l'épreuve et certaines zones rurales restent difficiles à desservir. Mais un principe s'est imposé : une transition écologique ne peut être considérée comme réussie si elle réduit l'accès d'une partie de la population à ses droits. C'est sans doute là l'héritage le plus durable du modèle français : avoir démontré que l'écologie, la justice sociale et la liberté de se déplacer peuvent progresser ensemble.

D'où l'on vient

Née en 1995 du covoiturage étudiant, sous le nom de Voiture & co, Wimoov est une association du Groupe SOS et une pionnière de la mobilité inclusive. Elle a ouvert la première plateforme de mobilité en 2002, créé le métier de conseiller mobilité en 2008 et co-fondé le Laboratoire de la Mobilité Inclusive en 2013. Depuis 2020, son Baromètre des Mobilités du Quotidien mesure tous les deux ans la précarité mobilité en France.

Ce que l'on fait

- Accompagner les personnes en précarité de mobilité, du diagnostic à la solution adaptée.
- Outiller les professionnels de la mobilité, du social et des RH (formations, outils).
- Faire bouger les territoires en animant les acteurs locaux et en essaimant les initiatives.
- Rendre la mobilité inclusive visible et prioritaire par la sensibilisation et le plaidoyer.

Notre impact en 2025

49 698

personnes accompagnées
ou sensibilisées

210

salarié-es
dans 10 régions

1 000

partenaires

89 %

des personnes
en insertion améliorent
leur mobilité

41 %

de sorties positives
vers l'emploi

22 788 t

de CO2 évitées
(1 t/an et par bénéficiaire)

Accès aux transports en commun : l'UFC-Que Choisir dévoile les zones blanches

UFC-Que Choisir · 2024

➤ <https://www.quechoisir.org/action-ufc-que-choisir-plus-de-10-millions-de-francais-sans-alternatives-a-la-voiture-l-ufc-que-choisir-revele-les-zones-blanches-de-l-acces-aux-transports-publics-n132694/>

Article L111-1 du Code des transports

Code des transports

Article L215-3 du Code des transports

Code des transports

Article 18 de la Loi d'orientation des mobilités

Légifrance · 2019

Baromètre des mobilités du quotidien, 4e édition

Wimoov · 2026

➤ <https://barometremobilites-quotidien.org/index.php/barometre-national-2026/>

Bilan 2025 de la sécurité routière

Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) · 2025

➤ <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etat-de-l-insecurite-routiere/bilans-annuels-de-la-securite-routiere/bilan-2025-de-la-securite-routiere>

Bilan de la loi d'orientation des mobilités (entités et politiques publiques)

Cour des comptes · 2026

➤ <https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/2026-03/20260402-Bilan-de-la-LOM.pdf>

Plans d'action communs en matière de mobilité solidaire : un premier état des lieux

CEREMA · 2026

➤ <https://www.cerema.fr/fr/actualites/plans-action-communs-matiere-mobilite-solidaire-premier-etat>

Comprendre les violences routières : une autre urgence de la mobilité durable

Ville, Rail & Transports · 2025

➤ <https://www.ville-rail-transports.com/expertise/comprendre-les-violences-routieres/>

Quand les mots communs effacent les concepts : mobilité, mobilité inclusive, mobilité solidaire

Hernja, C. · 2025

La mobilité en territoires ruraux : enjeux et alternatives face au tout-voiture

Wimoov · 2025

➤ https://wimoov.org/wp-content/uploads/2025/06/Note-de-position-Wimoov_La-mobilite-en-territoires-ruraux_juin-25.pdf

Le quart des ménages les plus aisés à l'origine de 35 % des émissions de GES des mobilités

SDES, Ministère de la Transition écologique · s. d.

➤ <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/le-quart-des-menages-les-plus-aises-lorigine-de-35-des-emissions-de-gaz-effet-de-serre-des>

Les pratiques de mobilité des enfants de la maternelle au lycée en France

ADEME · 2025

➤ <https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transports/8535-les-pratiques-de-mobilite-des-enfants-de-la-maternelle-au-lycee-en-france.html>

L'essentiel 2025, Rapport d'activité

Wimoov · 2025

Mobilité des enfants : pour leur santé, changeons de regard sur leurs trajets

ADEME · 2025

➤ <https://infos.ademe.fr/mobilite-transports/2025/mobilite-des-enfants-pour-leur-sante-changeons-de-regard-sur-leurs-trajets/>

Mobilité : les Français continuent de privilégier leur voiture personnelle pour leurs trajets quotidiens

Ipsos · 2025

➤ <https://www.ipsos.com/fr-fr/mobilite-les-francais-continuent-de-privilegier-leur-voiture-personnelle-pour-leurs-trajets>

Mobilités, Avançons ensemble !

Réseau Action Climat · 2025

➤ https://reseauactionclimat.org/wp-content/uploads/2025/07/rac_rapportmobilites_web_pages-1.pdf

Perspectives et solutions pour la mobilité des seniors

Cercle des partenaires engagés, Wimoov · 2025

➤ <https://wimoov.org/wp-content/uploads/2025/04/Rapport-CDPE-Perspectives-et-solutions-pour-la-mobilite-des-seniors.pdf>

Propositions d'actions pour lutter contre les violences routières

Wimoov · 2025

Quel financement pour la mobilité inclusive ?

Laboratoire de la mobilité inclusive · 2025

➤ <https://www.mobiliteinclusive.com/etude-financement-de-la-mobilite-inclusive/>

Quelles solutions de mobilités durables en zones peu denses ?

FNAUT · 2022

➤ <https://www.fnaut.fr/uploads/2022/06/Quelles-solutions-pour-des-mobilite%CC%81s-durables-et-inclusives-en-zones-peu-denses.pdf>

Tarification solidaire dans les transports publics : retours d'expérience

CEREMA · 2022

➤ https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/598044/tarification-solidaire-dans-les-transports-publics-retours-d-experience?_lg=fr-FR

Tout comprendre des plateformes de mobilité

Laboratoire de la mobilité inclusive · 2021

➤ <https://www.mobiliteinclusive.com/guide-des-plateformes/>

Notre école de la mobilité inclusive

Wimoov · s. d.

➤ <https://wimoov.org/accompagner/ecole-de-la-mobilite-inclusive/>

Terr'moov

Wimoov · s. d.

➤ <https://www.terrhoov.org/>



wimoov

GroupesOS

***Faire entendre la voix des
invisibles de la mobilité***

Ce livre blanc a été réalisé par la
Direction du plaidoyer et de la
communication de Wimoov, qui souhaite
remercier tout particulièrement
Justine Petit pour sa contribution
essentielle à cette publication.

Sébastien Bailleul,
Directeur du plaidoyer,
sebastien.bailleul@wimoov.org
Lilou Héas, Chargée de plaidoyer,
lilou.heas@wimoov.org
[6 rue de l'Asile Popincourt - 75011 Paris](#)
[01 55 28 97 10](tel:0155289710)
wimoov.org

