

# Rencontre nationale des acteurs engagés contre la précarité énergétique 2024

**Réseau RAPPEL – 17 octobre 2024**

## Atelier n° 1 : Précarité énergétique : du logement à la mobilité, quelle convergence possible des luttes ?

---

**Animation** : Aurélien Breuil et Léa le Souder, réseau Cler

**Intervenant.es :**

- Léa Le Souder, responsable de projet Mobilité durable et inclusive - programme Tims, réseau Cler
- Pascal Grand, directeur Mob'In France
- Anne-Lise Lefort, chargée de mission Lutte contre la précarité énergétique et  
Andréa Tisné, chargée de mission mobilité, ALEC 07

### Introduction

**Aurélien Breuil, co-animateur du RAPPEL, réseau Cler**

Cet atelier se veut un moment d'exploration et donnera la parole à des structures qui interviennent sur la précarité en termes de mobilité, ceci afin d'échanger les regards avec celles qui travaillent sur la question de la précarité énergétique dans le logement.

Aujourd'hui de nombreux Français, notamment les plus pauvres, sont entravés dans leurs déplacements, et particulièrement dans les territoires ruraux et périurbains. Ce qui va générer des difficultés d'accès à l'emploi, aux soins, une perte de lien social... et à terme, va renforcer les situations de précarité sociale, économique voire de précarité énergétique. Avec qui plus est une possibilité de double tension sur le budget des ménages et leurs conditions de vie s'ils sont touchés à la fois par la précarité énergétique dans le logement et par une précarité liée à la mobilité (on le verra qui ne tient pas compte uniquement de la dimension énergétique liés aux dépenses de carburant).

L'idée de cet atelier est d'explorer le sujet de la précarité-mobilité et les articulations possibles avec les acteurs de la lutte de la précarité énergétique dans le logement et tenter d'identifier des angles d'intervention complémentaires.

## Précarité mobilité : de quoi on parle ?

**Léa Le Souder, responsable de projet Mobilité durable et inclusive - programme Tims, réseau Cler**

Cette présentation se demandera ce qu'est la mobilité durable et inclusive, notion qui reste en discussion.

En termes de mobilité, la précarité énergétique résulterait en première approche et de la même façon que dans le logement d'une combinaison entre des prix de l'énergie élevés et des ressources trop faibles. Ceci étant, on retient en général plutôt la **notion de « précarité mobilité »**, ceci pour englober des aspects bien plus larges tels que le coût lié aux véhicules, la dépendance à la voiture en zones rurales voire périurbaines (ou en raison d'horaires de travail décalés), ou encore les difficultés à se saisir des solutions alternatives telles que les transports en commun ou le vélo. Il faut aussi tenir compte de l'absence de toute mobilité pour certains publics tels que les jeunes ou les personnes qui n'ont pas le permis de conduire.

**Le public-cible est donc dans le cas de la précarité mobilité souvent plus large que celui de la précarité énergétique dans le logement**, et inclut notamment, outre les personnes en précarité financière, des jeunes, des demandeurs d'emploi, les personnes à mobilité réduite, des aidants, des migrants, des personnes en formation, des séniors, etc.

Quelques **chiffres clés** permettent de cerner la situation :

- 78 % des habitants des communes rurales ne disposent que de leur véhicule pour se déplacer ;
- Dans les quartiers prioritaires Politique de la ville, on se déplace en moyenne moins qu'ailleurs, avec 2,9 déplacements quotidiens en moyenne contre 3,3 ailleurs ;
- Plus de la moitié des Français n'ont pas accès aux transports en commun ;
- Un cinquième du budget des personnes les plus modestes est consacré à la mobilité, contre 14 % pour les Français en général, soit des niveaux plus élevés en moyenne que celui des dépenses d'énergie dans le logement, 83 % de ce budget mobilité étant consacré à la voiture en moyenne en France ;
- 82 % des déplacements se font en voiture ;
- Alors que cinq kilomètres ne représentent que 20 minutes de parcours à vélo, 60 % des actifs utilisent la voiture pour les parcourir ;
- En 2020, les transports représentaient 28,7 % des émissions nationales de gaz à effet de serre, ces émissions ayant augmenté de 10 % de 1990 à 2015.

## Précarité mobilité : de quoi parle-t-on ? Accompagner les personnes. Identifier les acteurs de mon territoire

**Pascal Grand, directeur Mob'In France**

Le réseau Mob'InFrance est celui des acteurs territoriaux de la mobilité inclusive et fédère environ 300 structures, dont environ 80 % sont des associations, les autres membres étant des collectivités. Il comprend douze fédérations régionales, hormis en Île-de-France, et le travail quotidien de ses membres consiste à accompagner les publics en difficulté en termes de mobilité pour faire en sorte que ces freins à la mobilité puissent être levés en coopération avec ces personnes.

Les problèmes qui nous préoccupent sont massifs, puisque selon les dernières données du [baromètre des mobilités](#), **15 millions de personnes sont en précarité Mobilité en France actuellement, leurs situations étant très variées.**

Quels sont les principaux freins à la mobilité rencontrés dans les territoires ? Ces empêchements peuvent être causés par différentes réalités :

- Des freins institutionnels, tels que les cloisonnements territoriaux ou la nécessité de faire convertir les permis de conduire étrangers ;
- Des questions organisationnelles, telles que les horaires des transports en commun ;
- Des freins financiers, car le coût de la mobilité est important et représente une forte part des budgets des ménages ;
- Des freins liés à des problèmes de santé ;
- Des difficultés psychologiques, rencontrées par exemple par des personnes en quelque sorte enfermées dans leurs quartiers ou leurs villages, sans oser dépasser ces horizons ;
- Des freins cognitifs tels que la maîtrise de la langue, l'illettrisme ou l'accès difficile au numérique, qui sont très importants ;
- Des questions matérielles : rareté ou absence de transports en commun, absence de véhicule, etc. ;
- Problèmes socioculturels liés notamment à l'isolement de certains publics.

**Les difficultés de mobilité entraînent des problèmes très multiples**, par exemple en termes d'accès aux soins, et les types de publics que le réseau Mob'InFrance accompagne sont très variés : personnes en insertion sociale ou professionnelle, salariés précaires ou intérimaires, jeunes, habitants des quartiers prioritaires Politique de la ville, personnes en situation de handicap, seniors et, de plus en plus, réfugiés et migrants, sans oublier les personnes sous main de justice.

Face à ces difficultés et ces publics, les membres du réseau Mob'InFrance développent et portent des **plateformes de mobilité** qui associent des associations,

des travailleurs sociaux, France Travail, etc., qui nous orientent des personnes en difficulté. Notre métier phare est celui de **conseiller Mobilité**, et de plus en plus de conseillers en mobilité durable et inclusive. Ces professionnels reçoivent les bénéficiaires et examinent avec eux leurs situations de façon très large lors de diagnostics Mobilité.

Ce point est essentiel, puisque l'expérience montre que l'attribution d'une aide financière, par exemple pour financer la préparation de permis de conduire, ne suffit pas. Il faut donc agir plus en profondeur et co-construire avec les personnes concernées des temps d'accompagnement qui peuvent être individuels ou collectifs. Selon le profil des personnes, deux grandes questions se posent : celle du savoir bouger et celle du pouvoir bouger, et le plus souvent, les parcours d'accompagnement se terminent par des bilans.

En ce qui concerne le **savoir bouger**, plusieurs actions peuvent être mises en place :

- Une formation aux compétences socles Mobilité : savoir lire un plan, s'orienter, calculer un itinéraire en utilisant les outils numériques, etc. ;
- Un apprentissage du Code de la route et de la conduite, à travers des auto-écoles sociales associatives utilisant des pédagogies adaptées ;
- Un apprentissage de l'usage du vélo ou une remise en selle, grâce à des vélo-écoles qui travaillent en particulier sur les itinéraires adaptés aux cyclistes ;
- Un accompagnement à l'écomobilité, pour aller vers les mobilités actives ou partagées (covoiturage) ;
- Un accompagnement individuel ou collectif visant à lever les freins psychologiques ou cognitifs, que l'on appelle parfois *coaching* Mobilité.

En termes de **pouvoir bouger**, des moyens matériels adaptés aux personnes et aux territoires peuvent être apportés, ceci en veillant à leur accessibilité financière : location solidaire, autopartage solidaire, aide au financement (dont microcrédit), mobilités partagées ou encore transport à la demande.

Le plus souvent, **les plateformes de mobilité travaillent à l'échelle départementale ou à celle de communautés de communes**. Les prescripteurs sont multiples (France Travail, associations, travailleurs sociaux, missions locales, etc.), les porteurs des plateformes étant pour l'essentiel des associations. Le financement de ces plateformes provient de sources très variées dont l'Union européenne, l'État, les Régions, les Départements, les EPCI ou encore quelques financeurs privés.

Enfin, plusieurs outils numériques existent à l'attention de ceux qui souhaitent en savoir plus sur les possibilités de mobilité inclusive et durable, notamment à l'échelle des territoires : celui de Mob'InFrance est [Onygo](#), mais l'on trouve aussi des solutions propres aux différents territoires telles que DORA, Mes Aides Pôle Emploi, Soliguide ou Réfugiés.info. Onygo propose des liens vers ces différentes plateformes.

## **Léa LE SOUDER**

Il faut aussi mentionner le fait que le réseau Cler porte le [programme Tims](#) en partenariat avec Mob'InFrance, AURA-EE et le RARE. Ce programme CEE vise à développer des projets de mobilité durable et inclusive dans les territoires français afin de permettre aux bénéficiaires d'accéder à leurs droits fondamentaux et a été lancé en 2022, les projets opérationnels qu'il porte ayant démarré en 2024.

Le programme Tims se terminera fin 2026 et soutient actuellement 70 projets locaux portés par des collectivités ou des associations coordonnées par des pilotes régionaux, toutes proposant dans le cadre de leurs projets locaux un bouquet d'actions comprenant notamment des accompagnements.

Le programme Tims soutient également neuf territoires à mobilité durable et inclusive ayant développé des stratégies territoriales propres en la matière, et porte deux formations aux métiers de conseiller en mobilité durable et inclusive et de chargé de développement territorial en mobilité durable et inclusive. Il porte aussi un [site d'information](#) comprenant des ressources expertes et qui est régulièrement mis à jour, ainsi que des outils de suivi et d'analyse des résultats des projets Tims, publiés sur une [plateforme dédiée](#).

## ***Échanges avec les participant.es***

### **Une participante**

Je vous remercie pour cette très intéressante présentation, qui me fait penser que les problèmes de mobilité existent sans doute aussi à Paris.

### **Claire LABEL, ALEC Centre Ouest Bretagne**

Dans notre territoire, Wimoov intervient pour accompagner les personnes en difficulté de mobilité et oriente vers notre ALEC des personnes en précarité énergétique dans leur logement, mais il n'existe au niveau local aucune politique dédiée à la mobilité durable et inclusive, et l'action de Wimoov rencontre rapidement des limites.

Dans notre territoire rural, il est en effet très difficile de se déplacer à vélo pour des raisons de sécurité et nous ne disposons pour ainsi dire d'aucun bus hormis les bus scolaires. Il existe tout juste un système de transport gratuit porté par le Conseil départemental dans deux collectivités proches, ainsi qu'un bus gratuit dans l'intercommunalité CARENE. De façon plus générale, la précarité est très courante chez nous, qu'il s'agisse de se loger, de travailler, de se nourrir ou d'accéder à la culture.

### **Pascal GRAND**

Au-delà de l'action que nous pouvons mener à partir des moyens dont nous disposons, la question est bien de savoir comment penser les systèmes de mobilité durable accessibles à tous. De son côté, Wimoov porte un certain nombre de

diagnostics, mais déploie peu de solutions de terrain par la suite.

### **Une participante**

Quelle est l'articulation entre les plateformes de mobilité et le Laboratoire de la mobilité inclusive ?

### **Pascal GRAND**

Le Laboratoire de la mobilité inclusive est un *think tank* qui est chargé de la réflexion et du plaidoyer sur les questions de mobilité durable et inclusive. Comme l'ADEME, Mob'InFrance en est membre aux côtés d'acteurs publics et privés intéressés par la mobilité inclusive. Mais cette structure ne porte aucune solution dans les territoires.

## **Témoignage de l'ALEC 07**

### **Anne-Lise LEFORT, chargée de mission Lutte contre la précarité énergétique, ALEC de l'Ardèche 07**

L'ALEC de l'Ardèche est une association qui joue le rôle d'acteur-ressource de la transition énergétique et climatique dans son département, ceci à travers la maîtrise de l'énergie et le développement des énergies renouvelables. A ce titre, elle porte notamment le pôle Rénofuté, qui est le service public local de la rénovation énergétique et qui a pour objectif d'informer, de conseiller et d'accompagner les particuliers en la matière.

Notre ALEC est également active en termes de sensibilisation et d'animation sur les questions d'économies d'énergie, d'eau, de mobilité, d'énergies renouvelables, etc., ceci à travers des stands, des animations et des ateliers destinés à différents publics (dont les scolaires). Elle effectue un travail d'accompagnement des structures et territoires ardéchois afin de faire émerger des politiques publiques innovantes, est impliquée dans la lutte contre la précarité énergétique dans le logement et intervient en matière de mobilité pour limiter l'autosolisme et favoriser le changement de pratiques en faveur des mobilités alternatives.

L'Ardèche est un territoire très rural, dont les très beaux reliefs sont contraignants en termes de mobilité, et où la densité de population est faible. Les revenus y sont plus faibles qu'en moyenne en France et les logements y sont souvent dégradés. L'usage de la voiture y est ultra-majoritaire et l'accès aux transports en commun est le plus souvent difficile.

Notre dispositif de lutte contre la précarité énergétique dépend du Fonds unique Logement, équivalent du FSL du département de l'Ardèche, et plus précisément de son volet préventif. **L'ALEC de l'Ardèche accompagne un certain nombre de ménages modestes à maîtriser leurs consommations d'énergie** à travers trois grands types d'actions :

- La sensibilisation et l'information auprès des professionnels de l'action

sociale, associations et structures sociales pouvant jouer un rôle de relais vis-à-vis des ménages modestes ;

- Des visites à domicile sur les thématiques de l'énergie et de l'eau ;
- Des ateliers collectifs.

Les visites à domicile s'appuient sur des diagnostics sociotechniques et visent à contribuer à résoudre les problèmes d'utilisation de l'énergie et de l'eau, tout comme le paiement des factures, le tout en proposant des solutions adaptées aux besoins des ménages rencontrés et en remettant des petits matériels économes. L'objectif est surtout d'orienter les ménages vers d'autres dispositifs ou personnes-ressources et de faire le lien avec les bailleurs et les fournisseurs d'énergie.

Ces visites sont organisées à la demande des ménages en difficulté ou le plus souvent par l'intermédiaire de structures relais et/ou de travailleurs sociaux, et ont vocation à être suivies de l'action dans la durée des travailleurs sociaux afin d'aller au bout des difficultés rencontrées. **Dans le cadre de nos visites, nous constatons que la question de la mobilité est souvent abordée** : de nombreux ménages sont en effet en situation d'isolement et ont souvent beaucoup de mal à accéder à l'emploi et aux soins.

Notre ALEC propose des ateliers collectifs dans des centres sociaux ou culturels, des structures d'insertion ou d'autres acteurs en lien avec des personnes en précarité. Ces ateliers font appel à des approches ludiques pour aborder les problématiques de chaque participant dans son logement en termes d'énergie et d'eau, et pour leur apporter des pistes de solutions.

En 2024, un de ces ateliers a notamment été organisé avec Mobilité 07-26, qui accompagne les personnes en difficulté pour mieux se déplacer dans les départements de l'Ardèche et de la Drôme. Cet atelier était destiné à des personnes en insertion socioprofessionnelle.

### **Andréa TISNÉ, chargée de mission Mobilité, ALEC de l'Ardèche**

L'approche de notre ALEC en termes de mobilité se distingue de celle des plateformes qui vous ont été présentées ci-dessus, puisque notre approche se rapproche plutôt de celle des agents en écomobilité. Jusqu'à ce jour, **notre action en la matière se déploie en quatre volets** :

- L'animation à destination du grand public, notamment à travers des événements ;
- La mobilisation du milieu professionnel, en particulier au moyen du Challenge Mobilité de la Région AURA et de formations d'acteurs sociaux sur le thème de la double vulnérabilité ;
- L'accompagnement des territoires, qui prend la forme de conventions nouées avec des collectivités et visant le développement des mobilités douces et alternatives, y compris la marche à pied ;

- Une ingénierie de projets Mobilité.

Notre action en termes de mobilité s'appuie pour l'essentiel sur la réponse à des appels à projets ou à manifestation d'intérêt, ainsi que sur des financements provenant de collectivités territoriales. Récemment, nous avons répondu au programme Tims et en avons été lauréats dans le cadre du consortium Ardèche-Drôme Écomobile, qui implique quatre structures de l'Ardèche et de la Drôme : l'ALEC de l'Ardèche, Mobilité 07-26, Drôme Olive et la Plateforme Emploi. Ce consortium nous a notamment permis de croiser les thématiques de la précarité énergétique et de la mobilité.

### **Anne-Lise LEFORT**

Ardèche-Drôme Écomobile a adopté à travers le programme Tims des objectifs sur une période de trois ans, de 2024 à 2026 :

- Mailler le territoire en relais Mobilité et aller ainsi vers des publics empêchés en termes de mobilité, tout en prenant en compte les enjeux environnementaux. Cela suppose de remettre en partie en cause le réflexe du recours au permis de conduire, notamment parce que l'usage de la voiture est très coûteux ;
- Atteindre au moins 1 200 bénéficiaires, dont 300 en situation de précarité, ceci essentiellement à travers des structures déjà connues des partenaires du consortium ;
- Permettre une montée en compétences des acteurs de la mobilité en visant la promotion de la mobilité inclusive et durable.

Le projet Ardèche-Drôme Écomobile comporte **un volet d'accompagnement individuel à travers une plateforme de mobilité**, notamment grâce à des informations Flash permettant de répondre à des demandes très concrètes et de mettre en place des diagnostics Mobilité. Il s'agit aussi de **porter des ateliers collectifs, en particulier pour faire monter en compétences des professionnels** en matière de précarité énergétique, d'insertion socioprofessionnelle, de santé et d'action sociale, et pour soutenir des solutions de mobilité plus durable et plus inclusive. Enfin, le troisième volet de l'action consiste à **développer des solutions de mobilité**, en l'occurrence en favorisant l'autostop et la création de communautés d'autopartage.

L'ALEC de l'Ardèche est soucieuse de **faire le lien entre les problèmes de précarité énergétique et de mobilité**. En cas de demande de visite à domicile, nous prenons contact par téléphone avec le ménage, voire avec le travailleur social, pour être certains que la visite est opportune. Le chargé de visite se rend ensuite au domicile, soit seul, soit en binôme avec le travailleur social, et en tenant compte de la situation et des capacités du ménage, un rapport est dressé et envoyé à ce travailleur social pour qu'il puisse prendre le relais de l'accompagnement, bien souvent en relation avec d'autres structures de terrain.



A la suite des diagnostics sociotechniques, notre ALEC peut intervenir en orientant le ménage vers une médiation avec le bailleur si la personne est locataire, en l'assistant pour changer de fournisseur ou pour renégocier ses contrats, ou en l'orientant vers Rénofuté si elle est propriétaire. Ces interventions sont le plus souvent articulées à un accompagnement social, voire dans certains cas à des signalements de logements indécents, et à des invitations à des ateliers collectifs, y compris sur la thématique de la mobilité.

### **Andréa TISNÉ**

Il arrive que Rénofuté signale à notre ALEC des besoins de mobilité, par exemple, mais jusqu'à la participation au programme Tims, notre action en la matière n'était pas financée, et nous ne pouvions mettre en place que des interventions génériques telles que l'envoi de mails types ou d'articles, de renvois vers la prime de conversion ou les aides existantes pour les VAE, ou adresser les personnes demandeuses à la plateforme Mobilité de notre territoire.

Depuis le démarrage de Tims en Ardèche, nous nous sommes fixé comme objectif d'élaborer le parcours des ménages qui s'adressent aux structures d'Ardèche-Drôme Écomobile au titre de leurs problèmes de mobilité.

**Au niveau de l'ALEC, nous nous sommes rendu compte que bien souvent, les ménages en précarité énergétique signalent des problèmes de mobilité, et qu'inversement, des ménages qui nous contactent sur le thème de la mobilité sont en précarité énergétique dans leurs logements.** Le programme Tims nous permet donc de **faire converger les deux approches** : ainsi, nos services consacrés aux deux thématiques se sont rencontrés pour mieux accompagner nos publics, pour apprendre l'un de l'autre afin de développer des liens internes et pour s'intégrer au réseau local pertinent notamment sur la question de la mobilité.

Grâce au programme Tims, il est aussi prévu de mettre en place des ateliers collectifs en direction des publics en difficulté de mobilité, et de créer une formule articulant les questions de précarité énergétique et de mobilité.

### **Anne-Lise LEFORT**

En termes de précarité énergétique et en lien avec le département, nous ciblons en particulier les structures d'insertion, nous prévoyons d'apporter aux publics concernés un pack concernant à la fois la précarité énergétique et la mobilité, notamment à travers des ateliers, et nous souhaitons aussi développer dès janvier 2025 des parcours d'accompagnement individuel adaptés aux besoins des personnes.

Enfin, afin de faciliter l'accès aux services s'adressant aux personnes en difficulté, nous sommes référencés sur la plateforme Internet [Soliguide](#), qui est déjà bien développée en Ardèche. Elle s'adresse à la fois aux potentiels bénéficiaires et aux professionnels, ceci afin de faciliter l'établissement de liens entre les différents types d'accompagnements.

## *Échanges avec les participant.es*

### **Un participant**

Vous êtes-vous intéressées aux différents types de destinations des personnes en difficulté ? Dans mon territoire, je songe à un club de football difficilement accessible qui a organisé pour renforcer ses équipes un système de transport pour faire venir des jeunes jusqu'à ses installations. C'est un exemple des dispositifs locaux qui pourraient être mis en place par des entreprises, des collectivités et des associations, pourquoi pas en Ardèche.

### **Andréa TISNÉ**

Pour le moment, nous nous intéressons aux destinations de nos bénéficiaires surtout en ce qui concerne les entreprises et les collectivités, ceci pour avoir accès à des accompagnements le plus individualisés possible. Notre ALEC est assez bien identifiée en ce domaine, notamment au travers des plans de déplacements qui peuvent par exemple concerner une entreprise, une association ou encore un musée.

### **Un participant**

Comment allez-vous vous adresser aux particuliers pour développer la communauté locale d'autopartage ? Prévoyez-vous de suggérer à des communes de proposer des véhicules de leurs parcs en autopartage ?

### **Andréa TISNÉ**

Compte tenu des contraintes territoriales que connaît l'Ardèche, la culture de la solidarité y est bien développée et le terrain est assez favorable au partage et donc en particulier à l'autopartage. Il y a quelques années, notre ALEC a ainsi soutenu la mise en place de l'autopartage dans une commune ardéchoise extrêmement rurale, en aidant à la création d'une association et en recueillant des fonds européens qui ont permis l'expérimentation.

Bien souvent, dans notre département, les initiatives préexistent ou existent de façon informelle, et il n'est d'ailleurs pas toujours nécessaire de les formaliser. Ceci étant, notre participation au programme Tims permettra de le faire. Il faut pour cela en particulier répondre aux questions classiques qui se posent en ce qui concerne l'autopartage entre particuliers, notamment en termes d'assurance : notre ALEC travaille en ce sens notamment à travers une solution proposée par Mobicoop.

La problématique de l'autopartage est aussi de plus en plus prise en compte par les pouvoirs publics. Ainsi, très récemment, nous avons été sollicités pour participer à un webinaire du ministère des Transports à ce sujet. Par ailleurs, nous sommes surtout en relation avec des communautés de communes qui pourraient partager des véhicules et qui peuvent solliciter le Fonds vert pour faciliter ce genre de démarches, parce que les petites communes n'ont pas les moyens de porter les systèmes de ce

type. Nous nous tournons aussi vers des centres de vie sociale, des CCAS, des CIAS, etc., et plus généralement vers des structures qui sont déjà en lien avec leurs publics.

### **Une participante**

Je songe au film [« Virage vers le futur »](#), qui documente un certain nombre d'initiatives citoyennes autour de la voiture. Je le recommande à toutes et tous.

## **Temps participatif : les articulations possibles entre lutte contre la précarité énergétique et lutte contre la précarité mobilité**

### **Aurélien Breuil, co-animateur du RAPPEL**

Après les présentations qui ont été proposées, nous faisons à présent appel à l'expérience de chacun. Il vous est proposé de vous répartir en quatre sous-groupes pour illustrer le parcours d'un ménage en précarité énergétique également concerné par la précarité mobilité, à la fois **tel qu'il existe aujourd'hui puis tel qu'il pourrait être dans l'idéal**. Il s'agit de mettre l'accent sur les situations des ménages et sur les dispositifs et acteurs existants, ceci dans une logique exploratoire, ouverte et créative.

### **Restitutions des travaux des quatre sous-groupes**

#### **Groupe 1**

Pour le sous-groupe, les freins qui s'opposent à un accès de qualité et partagé à la mobilité sont multiples : équipement, moyens financiers, manque de temps, problèmes d'accès à l'information, complexité du système des transports.

Mais le sous-groupe a surtout réfléchi à ce que serait une situation idéale. Dans celle-ci, les besoins de déplacement sont plus réduits qu'aujourd'hui, car les diverses activités sont mieux localisées. Le tissu urbain, notamment, est plus cohérent, et les liens sont assurés entre le centre-ville et la périphérie et au sein de la périphérie par des transports efficaces, accessibles financièrement et bien coordonnés.

Bien entendu, les personnes présentent encore des besoins de mobilité, mais elles ont toute connaissance de leurs droits en la matière et expriment donc facilement leurs demandes, qui sont traitées avec efficacité. En ce domaine, la communication est adaptée à tous – y compris en plusieurs langues – grâce à des outils pédagogiques simples, et il existe même des moyens pour aller vers les usagers qui pourraient rencontrer des difficultés. L'efficacité de ces moyens de communication formelle est renforcée par le travail des associations et par le bouche-à-oreille. Toutes les demandes de déplacement sont traitées rapidement avec efficacité, y compris grâce au transport à la demande.



## **Groupe 2**

Alors que nombre de ménages sont actuellement en grande difficulté à la fois en termes de précarité énergétique dans le logement et pour se déplacer, les travaux du sous-groupe ont visé un changement de paradigme politique en vue d'atteindre une utopie sociale et solidaire.

En matière de précarité énergétique dans le logement, tout d'abord, le peuple a désormais repris à son compte les moyens de production énergétique et la rénovation des logements anciens sans apport personnel est garantie pour les plus précaires, ceci en faisant appel aux énergies renouvelables et aux matériaux géo-sourcés, ce qui aboutit à la diminution des factures d'énergie.

En matière de mobilité, on a assisté à un retour des commerces de proximité et à un soutien massif au transport ferroviaire, au car express et au vélo dans tous les territoires, le tout avec la mise en place de moyens d'intermodalité bien conçus, conviviaux et efficaces. Dans les milieux les plus ruraux, l'accent a aussi été mis sur un soutien massif aux initiatives citoyennes solidaires telles que l'autopartage et le covoiturage, et des navettes vers les gares ont été mises en place. Et pour les enfants, il est possible d'utiliser les pistes cyclables pour aller à l'école durant les beaux jours, et en hiver, des pédibus sont organisés.

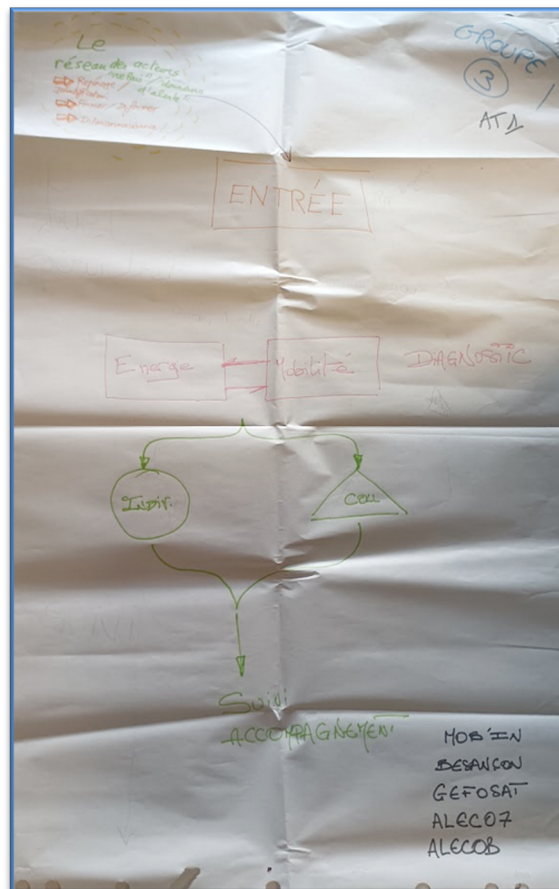
Des animations ont été mises en place pour accompagner le changement sur le long terme et les besoins des plus vulnérables ont été mis au centre de la conception de la planification territoriale. De plus, les structures apportant de l'aide et de l'information sont nombreuses et reliées entre elles : autorités organisatrices de la mobilité, plateformes de mobilité, CCAS, mairies, garages solidaires, ALEC, associations, France Travail, etc. Enfin, l'aérien et les industries les plus polluantes ont disparu en faveur d'activités durables dans le cadre d'une planification écologique cohérente.



### Groupe 3

Le sous-groupe est d'abord parti du schéma classique du repérage, de la visite à domicile et de l'orientation vers les meilleures solutions possible en termes d'énergie dans le logement et de mobilité. Il semble cependant difficile de réaliser en même temps les diagnostics individualisés dans ces deux domaines, puisque ces deux problématiques sont assez complexes, bien qu'il soit possible et souhaitable de structurer les liens entre ces deux aspects.

Il faudra donc toujours effectuer des diagnostics séparés dans les domaines de l'énergie et de la mobilité, ceci de façon individuelle ou collective, tout en assurant un suivi et un accompagnement personnalisé des situations. Il a aussi semblé important de bien déterminer à quelle échelle territoriale intervenir, le fait d'agir dans le cadre d'environnements assez proches apparaissant comme souvent comme le moyen le mieux adapté pour les deux types de problèmes en première approche, ce qui n'empêche pas d'élargir les périmètres d'action sur la question de la mobilité.



#### **Groupe 4**

Le sous-groupe a réfléchi à partir d'une situation concrète fréquemment rencontrée, à savoir celle d'une femme retraitée vivant seule et qui connaît des problèmes de mobilité alors qu'elle se trouve dans une situation de précarité énergétique dans son logement.

Cette personne vit avec une pension de 800 euros par mois dans un T3 de 50 mètres carrés situé dans un village de cent habitants. Ayant rencontré récemment un problème médical, cette retraitée est concernée par des problèmes d'accès à la santé et à l'alimentation. Elle n'a pas de voiture alors que son petit village est assez isolé : il se trouve à vingt kilomètres du centre-bourg et est situé à une heure de route de l'hôpital le plus proche alors qu'elle a besoin d'un suivi médical toutes les deux semaines.

Face à cette situation, il est d'abord possible de s'efforcer de renforcer les liens de cette personne avec sa famille et son voisinage, et de faire appel aux réseaux d'entraide souvent assez présents dans les villages, en première approche de façon informelle.

Il importe en parallèle de cerner la situation globale de cette dame et de faire le point sur l'accès à ses droits. Il faut donc prendre contact avec la mairie, qui peut l'orienter vers les organismes susceptibles de répondre à ses besoins, ceci après les avoir identifiés de la façon la plus précise possible ainsi que les autres personnes se trouvant dans ses situations semblables au sein de la commune. Ceci concerne notamment les structures aptes à mettre en place et à animer des plateformes de mobilité, mais aussi la possibilité de lui livrer des repas à domicile. Tout comme la mise à disposition du transport à la demande, celle d'un véhicule intermédiaire ou sans permis pourrait aussi jouer un rôle dans le cas de cette retraitée.



(GROUPE 4)

- 1 femme 70 ANS
- Retraite 800€
- Propriétaire maison T3.50m<sup>2</sup> dans un village de 100 hab.
- Prélève de santé Récent (Suivi médical toutes les 2 semaines)
- Hôpital à 100km (voiture)
- Centre-bourg à 20 km

(Pb global: accès aux droits, biens sociaux, etc)

Problème 1: alimentation      Problème 2: voisin

x Proches, famille, voisins: aide possible

x Prise de contact avec la mairie

le CLIC → TAD (pour personnes collectivité)  
 le CCAF → le service de repas / service à la personne

x Drive

x Interagir avec les habitants du village via:
 

- Appuyer sur les réseaux sociaux
- Créer une plateforme de mobilité

x Le CLIC a un dépôt de matériel et fait remonter à l'échelle pour créer une plateforme de mobilité

x Donner un point de repas aux personnes âgées

17/10

## Conclusion

### **Sonia DEVAUX, réseau Cler**

À partir du premier trimestre 2025, le programme Tims sera ouvert à de nouveaux porteurs de projets potentiels. Les 70 lauréats actuels sont en effet en train d'apprendre les uns des autres et forment ainsi peu à peu une communauté où sont partagés les retours d'expériences. Il s'agit donc à partir de 2025 d'ouvrir cette communauté pour pouvoir porter de nouveaux projets Tims. Toutes les structures intéressées peuvent prendre contact sur notre plateforme Internet et/ou s'inscrire à notre *newsletter*.

### **Pascal GRAND**

Je vous remercie toutes et tous pour votre attention et pour vos questions, qui contribuent à nourrir notre réflexion et donc à nous aider à atteindre les objectifs que nous défendons. Merci aussi pour les travaux des sous-groupes, qui nous éclairent sur les horizons idéaux qui pourraient être ceux de notre action.

En tout état de cause, cet atelier confirme le fait qu'il existe en termes de mobilité durable et inclusive un modèle hybride à créer entre ceux de la plateforme et de l'agence, ainsi que des solutions et des métiers nouveaux, ceci en lien avec la lutte contre la précarité énergétique dans le logement et l'accès à l'alimentation. Il faudrait ainsi aller vers des parcours coordonnés en matière de travail social.