

Livre blanc réalisé
sous la direction de

mobicoop



MOBILITÉ SOLIDAIRE

Comment mobiliser les acteurs ?

Co-signataires



Remerciements

Ce Livre blanc a été élaboré sous la direction de Mobicoop, dans le cadre du Bureau des Mobilités partagées. Il a mobilisé l'expertise de dix organisations co-signatrices. Nous tenons à remercier nos partenaires pour la qualité de cette collaboration.

Continuer à se réunir et à travailler ensemble autour de thématiques communes est déterminant pour la réussite de nos engagements et des changements dans la mobilité auxquels nous aspirons.

Nous remercions également l'équipe salariée impliquée dans la rédaction de ce Livre blanc ainsi que les bénévoles qui y ont contribué.



Avant-propos

Les temps ont changé : assez peu reconnues il y a dix ans, les inégalités face à la mobilité sont maintenant identifiées par un ensemble significatif d'acteurs. Intégrées dans la Loi d'orientation des mobilités en 2019, elles ont été prises à bras le corps par un certain nombre de collectivités territoriales.

Nous n'en sommes donc plus à devoir convaincre les acteurs publics qu'il nous faut déployer des dispositifs venant en aide aux publics qui n'ont pas de moyens de se déplacer, pour des raisons d'âge, pour des raisons de localisation, pour des raisons économiques, etc. Nous en sommes à devoir faire la preuve que ces dispositifs marchent.

Plusieurs organisations, co-signatrices de ce Livre blanc, déploient ces dispositifs depuis plusieurs années. Expérimentaux dans leurs premières années, ils peuvent maintenant nous livrer de premiers enseignements. Parmi ceux-ci, le caractère névralgique de l'animation des dispositifs nous semble être très important. Pour que des mécanismes de mobilité solidaire se mettent en place, il faut animer les territoires de façon que des conducteurs ou des conductrices bénévoles se saisissent du sujet et que les publics qui sont en demande de solution soient au courant de leur existence.

C'est la raison pour laquelle le Bureau des Mobilités partagées 2022, cycle annuel de réflexion sur les enjeux de mobilité, a fait porter son analyse sur la mobilisation des habitants dans les dispositifs de mobilité solidaire. Emmené par Mobicoop, ce cycle s'appuie sur l'expertise de nombreux partenaires que je veux remercier ici. Aucun de nous n'a, seul, la solution aux problèmes d'inégalité d'accès à la mobilité. Mais à plusieurs, nous pouvons avancer plus loin.

Ce Livre blanc fait la synthèse des bonnes pratiques d'animation des habitants pour mettre en place des dispositifs de mobilité solidaire. Il illustre cette synthèse par des cas concrets. Il pose des questions plus qu'il n'apporte des réponses définitives. Il veut surtout témoigner de ce que nous avons entrepris jusque maintenant et de ce que nous avons appris.

Je remercie les partenaires du Bureau des Mobilités partagées, je remercie les cosignataires de ce travail en commun pour la belle aventure collective qui s'incarne dans les pages qui suivent. Et je remercie bien sûr les membres de l'équipe de Mobicoop qui ont rendu ce projet possible.

Solidairement,

Bastien Sibille
Président de Mobicoop

Table des matières

00. Ouverture6

Des inégalités en hausse dans l'accès à la mobilité	7
La dimension solidaire des projets retenus	10
La mobilité solidaire dans la loi.....	13
Un Livre blanc dans le cadre du Bureau des Mobilités partagées	15

01. Impliquer la population : quelques règles à décliner selon le modèle du dispositif 16

Connaître sa cible	17
Les principaux freins à l'engagement des volontaires	17
Les principales motivations des volontaires	17
Les différents profils des volontaires	19
Communiquer, sensibiliser et animer pour toucher les volontaires	21
Communiquer, sensibiliser et animer	21
Décliner son projet de mobilisation dans une temporalité adaptée	25
<i>Lancement du dispositif</i>	25
<i>La notion de répétition</i>	25
<i>Renouveler / accroître le vivier de volontaires</i>	26
Un niveau d'intégration des volontaires lié au modèle économique souhaité	27
Conclusion	30

02. Structurer un cadre sécurisant pour les échanges 32

Quel rôle pour le salarié ?.....	33
La confiance, une condition <i>sine qua non</i> pour susciter l'engagement et toucher les bénéficiaires	35
La confiance dans un service structuré	35
La confiance entre les individus	37
Les limites de la distinction entre l'accompagnant et l'accompagné	38
Former à une posture d'accompagnant	38
Un objectif de création de lien social : une catégorisation volontaire / bénéficiaire remise en question	39
Conclusion	42

03. Ouvrir les silos	44
Sortir des champs exclusifs de la mobilité et de l'insertion pour faire système .	45
Des services à l'environnement multipartenarial complexe	45
S'organiser en réseau : entre coordination et divergences	46
Les rôles des collectivités territoriales	48
Le rôle des collectivités territoriales dans les dispositifs de mobilité solidaire	48
Le rôle des collectivités territoriales dans les coopérations autour de la mobilité	50
Conclusion	52
04. Les contributeurs et leurs dispositifs	54
Mobicoop	55
Secours Catholique - Caritas France	56
Croix-Rouge française	57
CEREMA	58
Unis-Cité	59
Laboratoire de la Mobilité inclusive	60
MOB'IN	61
RTES - Réseau des Collectivités Territoriales pour une Économie Solidaire	62
Ehop	63
Réseau Agil'ESS	64
Mission Locale du Pays de Redon et Vilaine	65
Les autres dispositifs évoqués	66
Rezo Sénior, le transport solidaire par la Communauté de Communes du Plateau Picard	66
La conduite supervisée à l'AFODIL	66
MobiPa, une recherche sur la mobilité des personnes âgées	67
LocoMotion, de Solon Collectif	67
05. Annexes • Liste des entretiens • Bibliographie	68
Liste des Structures et Relais	69
Lieux non exhaustifs où se rendre selon la cible	69
Exemples de chartes volontaires	70
Charte Conducteur Rezo Séniors	70
Charte Bénéficiaire Rezo Séniors	72
Charte Bénévole la Croix-Rouge française	74
Contrat de volontaire en service civique ?	78
Méthodologie pour une fiche d'animation	80
Liste des entretiens	83
Bibliographie	84

Ouverture

00

Des inégalités en hausse dans l'accès à la mobilité

La mobilité est centrale pour l'accès aux droits et aux services essentiels. Elle conditionne l'accès aux soins, à l'emploi, à la formation, aux lieux de commerces, aux loisirs, etc. C'est également une composante importante dans la **lutte contre l'isolement**, notamment pour les personnes âgées, celles sans permis de conduire ou encore celles porteuses d'un handicap.

Afin de permettre à toutes et à tous de se déplacer, les efforts se sont d'abord concentrés sur l'offre de transports en commun, jusqu'à l'inscription d'un droit au transport dans la loi dite « LOTI » en 1982 (approche centrée sur les infrastructures). Plus récemment, le droit à la mobilité a émergé et est inscrit dans le code des transports (approche élargie aux usages et appropriations par les habitants).

Cependant, toutes les personnes ne sont pas égales devant la mobilité en raison :

- **d'inégalités dans l'offre de transports en commun sur les territoires** qui peut notamment amener à une dépendance à la voiture. Ainsi, 78 % des habitants des communes rurales ne disposent que de leur véhicule pour se déplacer. Malgré la hausse du prix du carburant, 58 % des automobilistes ne diminueraient pas ou peu leur usage de la voiture ;
- **d'inégalités économiques entre les personnes** : la part du budget consacrée à la voiture est inégale selon les ménages. Une voiture coûte environ 5000 € par an, soit environ 10 à 12 % du budget des ménages, alors que chez les personnes les plus vulnérables, le coût de la mobilité peut représenter jusqu'à 25 % des revenus¹ ;
- **de difficultés d'accès à l'information** ;
- **des conditions physiques**. Les personnes âgées dépendantes ou à mobilité réduite subissent le manque d'accessibilité de certaines infrastructures de transports. Leur problématique n'est donc pas uniquement le manque d'offres, mais aussi l'inadaptation de celles-ci qui complexifie l'autonomie dans leurs déplacements ;
- **de difficultés à s'approprier l'offre de transports** et les dispositifs d'aides à la mobilité.

1. Laboratoire de la Mobilité inclusive. « L'inégalité devant la mobilité : quelques chiffres clés » tousmobiles-kit.com/wp-content/uploads/2020/11/LMI_Chiffres-inegalites.pdf

L'INÉGALITÉ DEVANT LA MOBILITÉ : QUELQUES CHIFFRES-CLÉS



Pour plus de **4 Français sur 10**
les déplacements quotidiens sont une expérience difficile

Source : Étude « La mobilité et l'accès des Français aux services de la vie quotidienne », enquête ELAB-LM réalisée en mai 2018



UNE INÉGALITÉ QUI IMPACTE LE QUOTIDIEN

36% de la population a déjà renoncé à faire des démarches administratives

30% à se rendre à un rendez-vous médical

37% à rendre visite à ses proches

26% à faire des courses alimentaires

Source : Étude « La mobilité et l'accès des Français aux services de la vie quotidienne », enquête ELAB-LM réalisée en mai 2018



UNE INÉGALITÉ TERRITORIALE

1/3 des Français vivent en zones peu denses, dont **65%** des seniors

Source : Observatoire national de la politique de la Ville - 2015

78% des habitants de communes rurales ne disposent que de leur véhicule pour se déplacer

Source : Observatoire national de la politique de la Ville - 2015



UNE INÉGALITÉ SOCIALE

1/3 des jeunes Français sans diplôme a déjà refusé un emploi, faute de pouvoir s'y rendre

Source : Étude « Mobilité et emploi », enquête ELAB-LM réalisée en décembre 2016

30% des 16 millions de seniors ne sortent pas de chez eux pendant 24h d'affilée

Source : Étude sur la mobilité des seniors en France - Novembre 2014 - Laboratoire de la Mobilité inclusive



UNE INÉGALITÉ ÉCONOMIQUE

25% du revenu : c'est la part du budget consacré à la mobilité chez les populations les plus vulnérables

Source : Observatoire des Inégalités, Jean-Pierre Chéau

1 jeune sur 2 ne s'inscrit pas au permis pour des raisons financières

Source : Étude OpinionWay pour Odoxi/Point



UNE INÉGALITÉ LIÉE AUX CAPACITÉS

L'expérience et la pratique de la mobilité peuvent s'avérer complexes pour les personnes à mobilité réduite ou porteuses d'un handicap. Sachant que :

+ de 15 millions de personnes ont un handicap consécutif à une maladie invalidante

Source : INSEE

9,6 millions de personnes vivent avec un handicap auditif, moteur, visuel, psychique ou cognitif

Source : INSEE

Être mobile est également une affaire de compétences : savoir lire, se repérer dans l'espace, comprendre un plan, utiliser les bornes automatiques, comparer ou combiner les modes de transport...

Autant de compétences qui peuvent faire défaut et contraindre la mobilité des publics fragilisés :

29% de personnes ont déjà renoncé à des déplacements par peur de se perdre

et **22%** par incapacité à construire son itinéraire

Source : Étude « La mobilité et l'accès des Français aux services de la vie quotidienne », enquête ELAB-LM réalisée en mai 2018

La mobilité renvoie donc à une possibilité effective de se déplacer, mais aussi à une aptitude.

Le Laboratoire de la Mobilité inclusive, dans son plaidoyer, le rappelle bien : « *être mobile, ce n'est pas inné.* »

Aujourd'hui, on estime que 13,3 millions de Français sont en situation de précarité mobilité, dont 4,3 millions n'ont aucun équipement individuel ou abonnement à un service de transports collectifs². Le contexte actuel de hausse significative du prix des carburants, d'inflation et de crise énergétique entraîne :

- **une hausse des risques dans l'accès aux droits et à l'emploi** (28 % des demandeurs d'emploi ont au moins une fois renoncé à un emploi faute d'accès à une solution de mobilité et une personne en insertion sur deux a déjà refusé un travail ou une formation pour la même raison) ;
- **un renforcement de la fragilité face à la mobilité d'une population déjà précaire** : personnes occupant des fonctions qui nécessitent de nombreux déplacements et ayant des bas revenus (aides à domicile...), personnes éloignées de l'emploi et de la formation (ayants droit des minimas sociaux...), personnes habitant des territoires enclavés sans offre de transport public, etc.

La crise du logement ne fait qu'accentuer cette précarité : du fait de la hausse des prix et de la difficulté d'accès aux logements, les personnes sont de plus en plus éloignées des bassins d'emploi et d'activités. Le besoin de mobilité n'en devient que plus grand.



POUR EN SAVOIR PLUS

... Le site Tous Mobiles :
tousmobiles-kit.com

... Le site de l'Ademe
www.ademe.fr/les-defis-de-la-transition/air-et-mobilite/

2. Wimoov et FNH, Baromètre des mobilités du quotidien n°2, 2022

La dimension solidaire des projets retenus

Le terme de « mobilité solidaire » est apparu dans le milieu des années 1990³. Bien qu'il n'y ait pas de définition précise des services, il permet de désigner **« tout service ayant pour finalité d'apporter des solutions de mobilité aux publics en difficultés ciblées »**⁴. Cela comprend donc une grande diversité de dispositifs prenant en compte une dimension sociale ou solidaire. Le CEREMA travaille à une classification par « familles » de ces différents dispositifs (sept pour le moment), qui permettra de clarifier l'offre de mobilité solidaire : service de transports (transport d'utilité sociale...), mobilité partagée (covoiturage, autopartage...), garages solidaires (réparation, formation à la réparation...), plateforme de mobilités⁵ (avec ou sans conseil personnalisé), permis/code solidaire, tarification sociale et aides financières, etc.⁶

Dans ce Livre blanc seront abordés des dispositifs qui sollicitent **l'intervention d'un public non professionnel** ou qui n'intervient pas dans son cœur de métier. Ce public rentre dans **un mécanisme conscient de solidarité**. Cette personne volontaire peut être bénévole, professionnelle lors d'un mécénat de compétence ou encore en service civique (qui, de par sa durée limitée, du caractère d'intérêt général de ses missions et des modalités de son contrat le différencie d'un public professionnel et peut traduire une volonté d'engagement). Nous comprenons également au travers du terme « volontaire » une personne qui, **en acceptant une contrainte** ou par un geste volontaire (remboursement kilométrique faible, détour), entre dans une démarche solidaire (par exemple le covoiturage dit volontaire ou solidaire que l'on retrouve chez Ehop).

Afin d'illustrer le positionnement choisi ici, nous pouvons résumer les différences entre le taxi traditionnel, un service public de transport à la demande (TAD), le transport d'utilité sociale (TUS) et le covoiturage solidaire de la manière suivante :

- **service de taxi « traditionnel » à but lucratif** : service marchand, requérant l'intervention d'un professionnel (induit de fait un capital confiance de la part du client). Il n'y a pas de notion de solidarité et la tarification est unique quel que soit le client ;
- **service public de transport à la demande** : solution complémentaire aux transports en commun pour pallier le manque et/ou pour favoriser l'accès au transport des publics fragiles. Il peut s'agir d'un service public ou privé avec une

3. E. LE BRETON, *Deux décennies de mobilité inclusive. Émergence et déploiement d'une innovation à la croisée du territoire et du social*, 2020

4. Ministère chargé des transports - "AOM - Zoom sur les Mobilité solidaires", Janvier 2022

5. www.gouvernement.fr/actualite/nouvelle-plateforme-pour-faciliter-la-mobilite-et-l-acces-a-l-emploi

6. Auxilia pour le Laboratoire de la Mobilité inclusive « Mobilité : comment concilier inclusion et transition », 2022



LEXIQUE

…✚ **Bénéficiaire • Personne bénéficiaire • Publics bénéficiaires** *(les bénéficiaires d'un même service ne représentent pas un groupe homogène).*

Personnes empêchées face à la mobilité. Il s'agit notamment de personnes précaires aux minimas sociaux ou non ; à mobilité réduite ; en situation d'isolement ; âgées ; mineures en milieu rural ou enclavé ; etc.

Les situations de fragilité face à la mobilité sont très variées d'autant plus qu'elles ne dépendent pas uniquement du capital économique de la personne ou de l'offre en transport en commun sur un périmètre géographique donné.

…✚ **Volontaire • personne volontaire • publics volontaires** : acteurs de la mise en place du dispositif et non liés à l'organisme par un contrat de travail. Deux statuts sont identifiés :

- **volontaires en service civique.** Ils sont indemnisés et signent un contrat de volontaire. Pour leur engagement, seuls comptent la motivation et le savoir-être, et non le diplôme et les compétences initiales. Il n'y a pas de lien hiérarchique entre le volontaire en service civique et l'organisme d'accueil (mais « une volonté partagée de se mettre au service des autres par des actions concrètes »⁷) ;
- **bénévoles.** Acteurs engagés, ils mettent à disposition une partie de leurs disponibilités, compétences ou encore du matériel à profit d'une cause spécifique où d'autrui⁸ et ce, sans rétribution financière (bien que des indemnités soient possibles). Il n'y a pas de lien hiérarchique et de subordination et pas d'obligation.

7. www.service-civique.gouv.fr/comprendre-le-service-civique/en-bref#1

8. fondation-benevolat.fr

recherche d'intérêt général. L'intervention d'un conducteur professionnel induit également un capital confiance dans le service. On parle d'usager ou bénéficiaire (et non de client) ;

- **service de transport d'utilité sociale** : peut être organisé exclusivement par des associations au profit des personnes dont l'accès aux transports publics collectif ou particulier est limité du fait de leurs revenus ou de leur localisation géographique. Ces prestations sont fournies à titre non onéreux. L'association peut néanmoins demander une participation plafonnée à 0,32 €/km aux

bénéficiaires. Le recours récurrent à une personne bénévole nécessite un travail de sensibilisation (bénévole) et un travail sur la confiance des deux parties. Le dispositif participe également à créer du lien social et à lutter contre l'isolement ;

- **covoiturage solidaire** : des covoitureurs solidaires prennent en covoiturage, sur leur trajet domicile-travail par exemple, des personnes ayant des difficultés pour se déplacer. On parle de covoiturage solidaire lorsque le conducteur accepte d'adapter son trajet, son horaire ou son prix, et/ou lorsque le dispositif cible des publics fragiles (difficulté d'accès à l'emploi, à la formation, personne aux minimas sociaux, etc.). Il y a une participation aux frais de la part du bénéficiaire.

Selon les dispositifs, la frontière entre ces deux catégories peut être parfois mince (le dispositif pouvant bénéficier à une personne volontaire).

Pour fonctionner, ces dispositifs entrent en interaction avec différents publics qui, par la suite, sont souvent mis en lien. **La création de lien social** est d'ailleurs un objectif identifié dans chacun des dispositifs. Cela requiert une animation à deux endroits :

- **à l'échelle du territoire cible** : actions de sensibilisation pour toucher les publics. Cela peut nécessiter de mobiliser différents acteurs qui se feront le relais du dispositif ou orienteront les publics vers celui-ci (notamment le public bénéficiaire). Plus largement, la recherche de solutions systémiques demande l'animation d'un réseau d'acteurs ;
- **à l'échelle des publics (volontaires et bénéficiaires) au sein de la structure** : pour générer et encadrer le lien entre eux au sein du dispositif, maintenir ou renouveler la motivation (notamment des publics intervenant à titre bénévole), etc.

L'engagement des volontaires recrutés peut se traduire par des missions et des services très différents. De manière non exhaustive ni exclusive, les volontaires peuvent adopter à tour de rôle les fonctions d'accompagnant ; de coordination, de pilotage ou de gestion générale d'un dispositif ; de gestion opérationnelle (comptabilité, accueil...) ; de surveillance et de contrôle (conseil d'administration...) ; d'animateur ou de facilitateur ; etc.

La mobilité solidaire dans la loi

Le Ministère des Transports définit la mobilité solidaire, son cadre légal et le rôle clé des autorités organisatrices de mobilité (AOM) de la façon suivante⁹ :

« La mobilité solidaire s'inscrit dans un objectif de politique publique réaffirmé par la loi d'orientation des mobilités (LOM), **le droit à la mobilité**. Il s'agit de garantir une mobilité partout et pour tous, en répondant aux enjeux de mobilité **des publics en situation de vulnérabilité** notamment économique ou sociale et **des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite**.

La LOM¹⁰ pose un nouveau cadre d'action pour les autorités organisatrices de mobilité (AOM) en leur donnant la capacité d'agir en matière de mobilité solidaire sans pour autant instituer une définition précise et juridique de ce que recouvrent les services de mobilité solidaire. En donnant explicitement une compétence mobilité solidaire aux AOM, la loi entend conduire ces dernières à mieux identifier les difficultés de mobilité sur leur territoire tout en **favorisant les coopérations avec les acteurs de la sphère sociale**, insertion, emploi¹¹. La loi entend ne pas réserver à la sphère sociale le soin d'organiser des services et de développer des actions dédiées à des publics spécifiques.

La mobilité solidaire peut ainsi s'entreprendre à travers trois prismes :

- faire évoluer l'offre existante de transport et de mobilité pour la rendre plus inclusive et accessible ;
- organiser ou contribuer à la mise en place de solutions de mobilité spécifiques adaptées aux besoins de certains publics ;
- accompagner les publics.

Il n'y a pas de définition précise des services de mobilité solidaire. Il s'agit de tout service ayant pour finalité d'apporter des solutions de mobilité aux publics en difficulté ciblés. Ainsi, en fonction de la propre appréciation de la collectivité et des besoins du territoire, une AOM peut, soit organiser un service de mobilité solidaire, soit contribuer à ce service et concourir au développement de solutions et de pratiques de mobilités plus solidaires.

- **L'AOM peut organiser un service de mobilité solidaire** en mettant en place, soit un service de transport à la demande (TAD) qui relève de sa compétence exclusive ou de transport pour les personnes à mobilité réduite (TPMR), soit une plateforme de mobilité [ou autre].

9. Ministère chargé des transports - « AOM - Zoom sur les Mobilités solidaires », Janvier 2022 www.gart.org/wp-content/uploads/2022/02/Zoom-sur-les-mobilites-solidaires.pdf

10. Loi d'orientation des mobilités n° 2019-1428 du 24 décembre 2019

11. Nous pourrions également évoquer l'ensemble des acteurs économiques, les bassins de mobilités, et leurs comités de partenaires.

- **L'AOM peut contribuer à un service de mobilité solidaire** organisé par une autre collectivité au titre de sa compétence sociale ou par un acteur privé ou associatif (plateforme de mobilité, garage solidaire, association mettant en place du transport d'utilité sociale).
- **L'AOM peut offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité** destiné aux personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi qu'à celles en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite.
- **L'AOM peut également mettre en place le versement d'aides individuelles à la mobilité**, à caractère social par exemple : chèque mobilité, aides à l'obtention du permis de conduire et à l'achat de véhicules.

Un service de mobilité peut donc recouvrir de nombreux dispositifs. La liste n'est pas exhaustive et d'autres types d'actions sont possibles. »

Les exemples sélectionnés illustrent pour partie cette diversité.

Le présent ouvrage ne concerne pas tous les dispositifs de mobilité solidaire.

Sans exhaustivité, nous pouvons établir quelques critères :

- la mobilisation de différents publics (volontaires et bénéficiaires), qu'ils soient *in fine* mis en relation ou non ;
- la personne s'engage consciemment dans un dispositif de solidarité, que son action constitue une aide/un accompagnement direct à autrui ou non ;
- la personne ne s'engage pas dans un cadre professionnel (ou alors à caractère exceptionnel, comme le mécénat de compétences) ;
- la notion d'animation des publics volontaires et/ou bénéficiaires intervient dans le dispositif.

Les caractéristiques de la population bénéficiaire ne sont pas ici un critère : nous considérons que les publics fragiles face à la mobilité sont nombreux et ne peuvent être réduits à des critères socio-économiques précis. De plus, pour certains acteurs interrogés, le recours à ces dispositifs peut suffire à justifier leur caractère solidaire, les modalités d'accès étant souvent plus lourdes que leur équivalent « ordinaire » (appel, entretien, etc.).

Un Livre blanc dans le cadre du Bureau des Mobilités partagées (BDMP)

Ce Livre blanc est réalisé dans le cadre du cycle de réflexion du Bureau Des Mobilités partagées (BDMP), organisé pour la deuxième année consécutive par la SCIC Mobicoop. Il vise à réunir des professionnels autour de questions sur la mobilité partagée, dans une approche opérationnelle.

En deux éditions, le Bureau des Mobilités partagées a touché **plus de 600 personnes**.

Pour cette édition, le thème du BDMP porte sur la mobilisation des habitants autour des services de mobilité solidaire.

- **L'événement de lancement** (21 octobre 2021) a réuni autour d'une table de discussion les intervenants suivants : Francis Demoz (Laboratoire de la Mobilité inclusive), Cyprien Noble (Croix-Rouge Mobilité), Anna Roiné (Unis-Cité), Christine Verdier (Université Grenoble Alpes), Olivier Juchtzer (Communauté de Communes du Plateau Picard, remplacé par Alain Jean de Mobicoop), et Joannie Engrand (Mobicoop).
- **Le Jeu du Bureau des Mobilités partagées** a permis d'animer la communauté à travers trois sessions entre janvier et avril. Conçu pour plonger les participants dans un cas fictif de mise en place de transport solidaire, il stimule l'échange de pratiques entre ces derniers.
- **L'événement de clôture** (30 juin 2022), en partenariat avec la Communauté de Communes du Plateau Picard où l'événement s'est déroulé, a réuni Geoffrey Fumaroli (Plateau Picard), Francis Demoz (Laboratoire de la Mobilité inclusive), Natalie Pitaval (Cerema), Didier Lucas (Réseau MOB'IN), Denis Flour (Plateau Picard), Claudine Kluber (Centre social rural Pays de Bray).



Ce Livre blanc constitue le rapport de la saison 2021-2022 du Bureau des Mobilités partagées.

Il est né de la volonté des différents partenaires de mettre à disposition des professionnels ou de toute personne souhaitant mettre en place un dispositif de mobilité solidaire requérant une animation de la population locale, les pistes opérationnelles et les réflexions qui ont émergé tout au long de ce cycle.

Impliquer la population : quelques règles à décliner selon le modèle du dispositif

La simple mise en place d'un service de mobilité solidaire n'étant pas suffisante, il est important et nécessaire de **communiquer et d'animer pour faire connaître le dispositif, d'accompagner le public bénéficiaire** vers de nouvelles habitudes de déplacements du quotidien et de **recruter des personnes volontaires**. Une partie des projets repose sur ces volontaires. Il est donc nécessaire pour les structures portant les dispositifs de les mobiliser. Une certaine forme de tension dans ce recrutement peut donc exister.

01

Connaître sa cible

LES PRINCIPAUX FREINS À L'ENGAGEMENT DES VOLONTAIRES

Comprendre les freins à l'engagement permet d'adapter les missions, de préparer son discours et de voir s'il est possible d'aider le potentiel volontaire à surmonter ces freins.

Les principaux freins qui ont été identifiés sont :

- **le manque de temps**, en particulier chez les actifs ;
- **la peur de l'autre** : un inconnu avec qui il va falloir échanger et/ou se retrouver dans un espace clos ;
- bien que moins souligné, **le contexte de la hausse du prix du carburant**, en particulier pour les dispositifs de conducteurs solidaires.

LES PRINCIPALES MOTIVATIONS DES VOLONTAIRES

Une personne volontaire s'engage pour des raisons qui lui sont propres. Connaître ces raisons permet de savoir ce qu'a envie de faire le volontaire et de mieux développer les arguments pour venir à sa rencontre.

Au cours des différents entretiens menés, il a été identifié différents grands types de motivations :

- **le besoin de lien social, de convivialité, d'amicalité**, voire de faire partie d'une équipe ;
- **l'envie d'être utile, d'aider son prochain**, parfois le lien intergénérationnel ;
- **la thématique, la cause**. Cela est particulièrement vrai en milieu rural où les personnes sont les témoins de situations d'isolement. Cela peut aussi être l'envie de continuer à donner de son temps dans un domaine qui les passionne (ex. : la mécanique...);
- la réalisation de soi : **l'envie d'acquérir de nouvelles compétences** (notamment chez les jeunes où cela constitue une expérience).

L'exemple de l'AFODIL montre que les volontaires (en l'occurrence des bénévoles) sont portés par le sens qu'ils donnent à l'action – **venir en aide à autrui**. Ce sont également des personnes qui apprécient la conduite (il s'agit d'une action de

conduite supervisée à destination de personnes en insertion). Leur première motivation est donc davantage **l'altruisme, l'envie de se sentir utile et le goût pour l'automobile**, qu'une sensibilité particulière aux problématiques de mobilité des personnes en insertion : en effet, c'est en rejoignant l'AFODIL en tant que bénévole que ces personnes les découvrent et y deviennent sensibles. Leurs échanges avec les bénéficiaires les amènent par ailleurs à **une sensibilisation plus large sur les questions d'accès aux droits, au logement, etc.**



FOCUS SUR LE BÉNÉVOLAT : LE BILAN APRÈS DEUX ANS DE PANDÉMIE PAR RECHERCHE & SOLIDARITÉ¹²

Tous les trois ans, Recherche et Solidarité réalise un panorama complet du bénévolat auprès d'associations loi 1901.

L'étude montre que la « colonne vertébrale des associations est en danger ».

- **Nombre de bénévoles en France** : -15 % après la pandémie. Ce repli concerne particulièrement les 65 ans et plus, là où il est le plus faible chez les moins de 35 ans. La baisse de la participation des 65 ans et plus entraîne avec elle une baisse du nombre de bénévoles engagés dans plusieurs associations.
- **Profil des bénévoles** : il est observé un déséquilibre nouveau, avec **moins de femmes représentées dans le bénévolat**.
- **Fréquence de l'engagement** : la part de bénévoles engagés sur un rythme hebdomadaire a le plus chuté. A contrario, la part de bénévoles engagés de manière ponctuelle est celle qui baisse le moins.
- **Motivations des bénévoles** : par rapport à 2019, les bénévoles sont davantage motivés par la reconnaissance sociale (+7 % dans les motivations), avec une forte médiatisation des élans de solidarité. Néanmoins, la motivation première reste l'utilité et l'action pour autrui.

Ces données confirment des observations que nous rapportons tout au long de cet écrit :

- **l'enjeu de renouvellement du réseau de bénévoles** est fort et en lien avec la baisse de participation plus importante chez les seniors qui sont les moteurs sur l'engagement hebdomadaire ;
- les formes d'engagement se renouvellent, avec une montée de formes d'engagement plus ponctuelles.

12. Recherche et Solidarité, « La France bénévole : Évolutions et perspectives », 17^e édition, mai 2022

Dans l'exemple un peu différent des garages solidaires, les personnes bénévoles sont portées en premier lieu par leur **passion pour l'automobile et/ou la mécanique** (la voiture comme objet de culture populaire, passion pour la conduite, anciens moniteur d'auto-écoles ou anciens mécaniciens), ou bien par un désir de créer du lien social. Dans les deux cas, la volonté de venir en aide à autrui est bien présente, mais peut être liée à un déclencheur (de façon plus directe que dans le cas de l'AFODIL). Par exemple, quelqu'un issu du milieu de la mécanique automobile sera alerté par l'état d'un véhicule dans son entourage (sentiment que la personne est en danger), tandis qu'une personne issue du milieu de l'économie sociale et solidaire sera elle sensible aux thématiques du lien intergénérationnel, de solidarité, ou d'isolement.

Enfin, les personnes interviewées dans le cadre de ce Livre blanc ont régulièrement rapporté une sensibilisation déjà forte dans les milieux ruraux à **la problématique de l'isolement**, en lien direct avec la mobilité.

Ces différents cas révèlent un lien, même s'il n'a rien de systématique, entre le profil de la personne volontaire et sa motivation :

- expérience propre ou observations en lien avec les thématiques des dispositifs (isolement, précarité...);
- expérience professionnelle : par exemple, un mécanicien sera plus sensible aux questions de sécurité liées à l'état du véhicule ;
- recherche de complémentarité : les bénévoles de l'AFODIL sont par exemple souvent des personnes retraitées dont les fonctions étaient éloignées des préoccupations sociales ;
- les plus jeunes sont parfois en recherche d'une expérience qui pourra par la suite être valorisée dans un parcours professionnel ou universitaire.

En outre, ces motivations permettent de surmonter certains freins que peuvent avoir des volontaires : un conducteur bénévole, se décrivant de nature méfiante et qui été interviewé dans le cadre de l'élaboration de ce Livre blanc, a indiqué qu'il restait toujours sur ses gardes lors du premier trajet. Il a cependant ajouté que son envie d'aider les autres et de s'occuper prenait le dessus sur sa peur, ce qui explique qu'il ne se pose pas la question d'arrêter, car pour lui, « *c'est une récompense de rendre service aux gens.* »

LES DIFFÉRENTS PROFILS DES VOLONTAIRES

Il est important de connaître les grands types de profils de volontaires potentiels afin d'adapter au mieux sa communication et de proposer des actions d'animation adéquates.

Grâce aux échanges effectués dans le cadre du présent rapport, nous avons pu dégager quelques profils généraux :

- **les retraités** : le plus souvent des personnes qui le sont depuis peu et qui souhaitent maintenir des liens sociaux. Parfois, ces personnes sont déjà engagées dans le milieu associatif. D'autres sont à la retraite depuis plus de temps et sont impliquées dans le dispositif depuis plusieurs années, ce qui pose la question de leur renouvellement. Cette question n'est pas à négliger car ces personnes sont les « piliers » des volontaires des dispositifs et sont donc essentielles. Notre société et sa législation évoluant, il n'est pas certain que cette « source de volontaires » perdure à ce niveau dans les années à venir ; les personnes partant à la retraite plus tard, plus fatiguées, voire plus précaires. Les dispositifs reposant sur des volontaires seniors ont été également les plus touchés par la crise du COVID-19, ceux-ci pouvant être réticents à renouveler leur engagement une fois la situation sanitaire rétablie. Pour ces raisons, il y a un enjeu dans le renouvellement des publics

volontaires à toucher également les actifs et les jeunes. Cela pourrait éventuellement favoriser le recours aux dispositifs par les publics bénéficiaires ciblés plus jeunes.

- **les jeunes, les actifs, les personnes sans emploi, les non retraités** : la forme de l'engagement peut prendre la forme de bénévolat ou de volontariat en service civique. Ils se situent le plus souvent en milieu urbain, notamment lorsqu'ils sont étudiants. Ils sont assez facilement mobilisables mais leur engagement est assez instable du fait des examens, de déménagements fréquents, etc. Il est à noter que les personnes actives en emploi ou non¹³ peuvent également être perçues comme bénéficiaires des dispositifs (covoiturage entre personnes intérimaires, mises en position d'accompagnant d'une personne elle-même précaire, etc.), ce qui a moins souvent été le cas des volontaires retraités dans les dispositifs sur lesquels s'appuie cet écrit. de motivations :chez les jeunes où cela constitue une expérience).



LES VOLONTAIRES EN SERVICE CIVIQUE À UNIS-CITÉ

Chez Unis-Cité, les jeunes de 16 à 25 ans s'engagent sur des missions de 6 à 8 mois pour une expérience collective unique. Toutes les missions en service civique sont orientées autour de la solidarité, et permettent à chacun de trouver sa voie, d'être accompagné, et de se sentir utile.

Au service des autres, les volontaires luttent contre les discriminations, créent du lien social, sensibilisent le grand public à différentes thématiques.

La mobilité est l'une d'elle : le projet Mobil'Terre a permis à une centaine de volontaires de s'engager pour la mobilité durable et solidaire dans les territoires ruraux. Ils ont ainsi pu aller à la rencontre des habitants pour mieux comprendre leurs besoins. Personnes précaires, isolées, âgées, etc., les cibles étaient larges, et les volontaires avaient pour mission de trouver des solutions adaptées à tous.

… Pour en savoir plus : mobiliterre.fr

13. Au sens de l'INSEE : « La population active regroupe la population active occupée (appelée aussi « population active ayant un emploi ») et les chômeurs. »

Communiquer, sensibiliser et animer pour toucher les volontaires

COMMUNIQUER, SENSIBILISER ET ANIMER

Une animation et une communication cohérente et régulière sont les clés du succès d'un dispositif de mobilité sur un territoire. Il est en effet important de prévoir des événements et actions régulières qui s'adapteront à la saisonnalité : lors d'événements nationaux (semaine du développement durable, semaine de la mobilité, etc.) ou encore lors d'événements locaux.

Dans un premier temps, **une communication stratégique est nécessaire. L'objectif est de faire connaître le dispositif.** En fonction de la cible choisie, certaines façons de communiquer sont plus adéquates que d'autres :

- dans un premier temps, il faut **définir un message adapté aux motivations et aux profils des volontaires potentiels.** Ces messages peuvent être axés par exemple sur l'utilité, le lien social, ou la disponibilité (plus les conducteurs sont nombreux, moins il y a de trajets à faire pour que tous les bénéficiaires puissent être conduits) ;
- puis, il faut **diffuser le message :**
 - **via les territoires.** Ils sont riches en initiatives et en organismes qui cherchent à répondre aux différents besoins des habitants. **Il convient donc d'identifier ces relais sur le territoire** et de travailler avec les acteurs déjà présents pour faire connaître le dispositif à leurs membres et/ou bénéficiaires. Prendre contact avec ces structures permet aussi d'identifier des partenariats qui faciliteront la suite du projet : mairie/élus, centres sociaux, centres de santé et médecins, associations avec bénévoles, etc.¹⁴ ;



LA BONNE IDÉE DE LA MISSION LOCALE DU PAYS DE REDON ET VILAINE : LA PRESSE LOCALE !

À chaque nouveau besoin de volontaires, la Mission Locale du Pays de Redon et Vilaine fait appel à la presse locale. « *Les journalistes sont toujours partants pour ces sujets, explique Sylvie Lefebvre, directrice. Les appels arrivent toujours dans les 48 h, dont un correspondant toujours au besoin. Ces articles permettent en sus de rassembler des fonds : c'est par ce biais que le Rotary Club a fait don de six scooters à la Mission Locale.* »

¹⁴. Voir Annexe : Liste des Structures et Relais, page 69

Affiche de communication de Rezo Séniors pour recruter des conducteurs

REZO SENIORS

AVIS DE RECHERCHE

Conducteurs solidaires
POUR SÉNIOR EN GALÈRE

Pour que nos séniors puissent continuer à se déplacer
rejoignez la communauté !

Inscriptions sur www.rezopouce.fr | 03 44 77 38 68 ou mobilite@cc-plateaupicard.fr

❖ **via différents canaux traditionnels** : la presse écrite locale peut être privilégiée afin de diffuser le message sur le territoire concerné. La radio, la télévision ou encore les panneaux d'information (ex. : panneaux lumineux d'entrée de ville) peuvent également être utilisés ;

❖ **via différents canaux numériques** en identifiant sur quels réseaux sociaux les habitants se mobilisent le plus (ex. : groupe Facebook dédié).

• **via les lieux de flux et de regroupements** afin d'y poser des affiches et/ou des flyers (commerces, salles d'attente...).

Cependant, **communiquer sur un projet n'est pas suffisant pour toucher ses publics**, qu'ils soient volontaires ou bénéficiaires. En effet, certaines personnes ne consultent pas ou ne font pas ou plus attention aux différents canaux d'informations (multitude d'informations diffusées, etc.). Pour atteindre ces personnes, mais aussi pour échanger avec celles ayant vu l'information (mais qui ne vont pas aller plus loin d'elles-mêmes), **il faut une communication plus opérationnelle et aller directement au contact de la population.**

C'est par une démarche proactive qu'on interpellera la population. Un des objectifs de cette approche est de montrer de la proximité avec le public en allant faire des animations *via* des stands :

- sur les marchés ;
- lors d'événements stratégiques (semaine de la mobilité, etc.), de foires, de forum des associations. Il peut y avoir un travail avec les EPCI pour définir des plans de communication selon leurs politiques et événements (certains en lien avec la semaine de la mobilité, d'autres sur le vélo, etc.) ;
- dans des lieux partenaires stratégiques (cf. Annexes : Liste des Structures et Relais, page 69).

Au cours de ces animations, il est important de pouvoir directement prendre les inscriptions. Les stands peuvent être identifiés par une table, une oriflamme, un porte flyers, des flyers, des stickers, etc. **Il est également possible d'avoir des éléments ludiques qui interpellent et qui permettent de créer une interaction** (jeux, quiz, affiches, etc.). Une fiche de méthodologie d'animation est disponible en annexe.

Cette rencontre peut également se faire sans stand, de manière moins formelle. À titre d'exemple, les volontaires d'Unis-Cité allaient dans la file d'attente de la CAF ou encore de manière très ponctuelle, faire du porte-à-porte. Cela permet une rencontre où la cible choisie n'a pas besoin de faire un effort de déplacement.

Le cas de Ehop illustre très bien **l'adaptation du message au public et au dispositif :**

- dans son dispositif de covoiturage solidaire domicile-travail, la communication s'attache à lever les freins habituels liés au covoiturage et au véhicule individuel (sur la souplesse, etc.). Dans ce cadre, on accepte plus facilement de faire un petit détour. La contrainte apparaît relative, car l'organisation est toujours la même ;
- dans son dispositif de covoiturage ponctuel hors domicile-travail. Ici, il s'agit davantage de détricoter un certain mode de pensée. Il est plus difficile d'accepter un détour quand le trajet est en moyenne de 5 km. Il faut également travailler davantage à partir du quotidien des personnes, mettre en lumière les habitudes pour contrer l'idée de « perte de liberté ». Le temps d'interaction est donc plus long.



Un stand Ehop

Cette communication opérationnelle peut être mise en place par une personne salariée (animateur) ou par une personne volontaire qui pourra davantage parler de son expérience et ainsi permettre au public de mieux s'identifier. De même, lorsque le dispositif apporte une bonne satisfaction, que cela soit pour les bénéficiaires ou les volontaires, **le recrutement de nouvelles personnes peut se faire grâce au bouche-à-oreille et aux partages des bonnes expériences.**

C'est donc également grâce à l'animation du dispositif, par différents acteurs, à différents niveaux et à différents moments qu'il va être possible de le développer. **Animation et communication sont complémentaires et indispensables ensemble, l'une ne pouvant marcher sans l'autre.**



ÉTAT DES LIEUX (NON EXHAUSTIF) : OÙ SE RENDRE SELON LE PUBLIC CIBLE ?

Cible	Lieux
Jeunes	Point Information Jeunesse (PIJ) Foyer Jeunes Travailleurs Maison des jeunes École Université
Salariés / Actifs	Lieux de travail (entreprises et lieux de restauration)
Retraités	Clubs du 3 ^{ème} âge Université du temps libre
Insertion	Pôle Emploi Mission Locale Centre formation pour adultes
Tout public	Marché Forum des associations Associations (habitants de quartier, environ- nementales, sportives, tiers lieux, ressourceries...) Commerce Lieux culturels (cinémas, théâtre, médiathèque...) Réseaux de transports du territoire (gares...)

DÉCLINER SON PROJET DE MOBILISATION DANS UNE TEMPORALITÉ ADAPTÉE

Lancement du dispositif

Certains dispositifs de mobilité solidaire, comme le transport solidaire, nécessitent de **constituer une communauté (vivier de volontaires) suffisante pour pouvoir être lancés**. En effet, **il faut être apte à répondre aux demandes des bénéficiaires à venir dès le lancement**. Dans le cas contraire, le dispositif pourrait être décrédibilisé et les volontaires surchargés.

De plus, un autre élément à prendre en compte est **la temporalité entre le recrutement de la personne volontaire et le lancement du dispositif** : un volontaire inactif va vite se démotiver. Une fois recruté, il faut donc rapidement lui permettre d'entrer en activité, de manière à ce qu'il puisse s'engager dans le dispositif. De même, du côté du bénéficiaire, le lancement du projet doit se faire dans les mois qui suivent son annonce (sinon, risque de non-recours).

Les aléas et les imprévus n'étant pas rares, le Secours Catholique nous offre un bon exemple de souplesse : dans l'un de ses projets de Fraternibus (camion qui va à la rencontre des personnes isolées ou en précarité), le délai de livraison de véhicule avait pris un retard de plusieurs mois. Des bénévoles étaient déjà prêts à intervenir, un autre véhicule a été utilisé, avec une table et des chaises pour l'installation de proximité !

La notion de répétition

La majorité de nos interlocuteurs nous l'ont dit : pour toucher ses publics, **il est nécessaire de travailler l'animation et la communication dans la durée. Elles doivent être massives, concentrées sur des périodes et avoir lieu plusieurs fois**. Une personne ne sautera le pas qu'après avoir reçu l'information plusieurs fois, à différentes semaines d'intervalle :

- à la première rencontre, la personne peut se dire que le dispositif est intéressant ;
- à la deuxième, se dire que ça serait bien de s'inscrire ;
- à la troisième rencontre, elle s'inscrit ;
- à la quatrième rencontre, elle finira peut-être par faire une action.

« Ce n'est peut-être au bout de 2, 3 ou 4 fois qu'elle vous verra et se retournera. »

Cependant, **cette notion de répétition induit également de la répétition pour la personne allant sur le terrain**. Cela peut contribuer à l'épuisement de celle-ci. Il faut donc être vigilant sur ce point. Dans le cas des volontaires en service civique d'Unis-Cité, ils ne vont pas plus de deux jours par semaine à la rencontre des habitants, d'autres petites missions leur sont proposées afin de **diversifier leur activité**.

Renouveler / accroître le vivier de volontaires

À un moment du projet, il peut être nécessaire de renouveler ou d'accroître le nombre de volontaires, pour différentes raisons :

- des volontaires partent du dispositif (déménagement, personnes âgées...);
- le nombre de bénéficiaires augmente, il y a donc besoin de plus de volontaires pour répondre aux besoins et éviter une sur-sollicitation des volontaires ;
- il y a un besoin d'attirer un autre type de profil de volontaire pour toucher plus de bénéficiaires. À titre d'exemple, la présence de jeunes peut permettre à un bénéficiaire jeune de mieux s'identifier au dispositif. De plus, le service ne sera pas exactement le même : possibilité d'orienter vers des mobilités actives par exemple (accompagnement dans des transports en commun, à pied), ce public étant généralement moins motorisé.

Enfin, le bilan de Recherche et Solidarité évoqué plus haut le souligne, les deux années de crise du Covid-19 ont eu un impact fort sur le part de la population engagée dans une activité bénévole, et particulièrement les personnes âgées. C'est une observation également partagée par les personnes interrogées pour ce Livre blanc.



« Une animation et une communication cohérente et régulière sont les clés du succès d'un dispositif de mobilité sur un territoire. Il est en effet important de prévoir des événements et actions régulières qui s'adapteront à la saisonnalité »

Un niveau d'intégration des volontaires lié au modèle économique souhaité

Les formes d'engagement peuvent être très variées :

- **sur la durée de l'engagement** : ponctuel, le temps d'un projet précis, de long-terme ;
- **sur les fonctions prises** : opérationnel, coordination/direction ;
- **dans les « espaces » d'engagement** : auprès de bénéficiaires, dans un conseil d'administration, ou autres.

Les différents formats d'engagement ne dépendent pas que du souhait, des préférences et de la disponibilité des personnes volontaires, mais sont également **induites par la genèse du projet et son modèle économique**. La genèse du projet peut avoir un lien avec les modalités d'engagement encadrées par le modèle économique du dispositif. De manière schématique, nous pouvons en déduire deux principaux parcours.

- Le projet est à l'initiative d'un particulier qui note un manque sur son lieu de vie, et qui va agir bénévolement pour monter le projet :

- elle est généralement issue soit du milieu de l'ESS (approche par le lien social), ou bien de celui de l'automobile (approche par la question technique automobile)¹⁵ ;

- **elle a une forte capacité de mobilisation**, notamment *via* son réseau personnel ;

- la structure nouvellement créée dispose de **peu de moyens**. Son fonctionnement repose sur des **volontaires fortement impliqués**, au quotidien et sur tous les postes : fonctions de direction, administratives, d'accueil et de secrétariat, comptabilité, mécanique, etc. Nous pouvons donner l'exemple d'une personne retraitée qui réalise l'équivalent d'un mi-temps à l'accueil d'un garage solidaire.



LE CONSEIL D'AGIL'ESS : TROUVER SON BINÔME ESS/AUTOMOBILE

Albine Séris, Déléguée générale d'Agil'ESS, fait le constat de ces différentes dynamiques de création. Pour elle, lorsqu'un particulier est à l'origine du projet, il est important qu'il trouve un binôme complémentaire : une personne issue de l'ESS saura aller chercher des fonds et subventions, mobiliser les réseaux d'acteurs de l'ESS, mais aura besoin d'une compétence technique pour le montage du projet. **Une personne cumule rarement les deux compétences, c'est un couple à trouver.**

15. Dans le cas des garages solidaires (propos recueillis auprès d'Albine Séris, Déléguée générale d'Agil'ESS).

• **cette faible professionnalisation et forte dépendance aux volontaires** est une fragilité : un départ impacterait très fortement le dispositif. À terme, la personne dirigeante peut être amenée à se salarier.

• **Le projet est à l'initiative d'une personne morale :**

• la structure a un modèle économique éprouvé avec des **ressources économiques stables** et des salariés ;

• **les personnes volontaires sont impliquées plus ponctuellement**, et sont recrutées sur des fonctions dédiées : conseil d'administration, maraude, etc. Elles suivent davantage le projet qu'elles ne l'impulsent ;

• **les volontaires sont plus difficiles à mobiliser** : la structure est moins ancrée sur le territoire, et doit passer par des relais pour les identifier et les sensibiliser.

Généralement, une mobilisation des volontaires au plus tôt, dans une démarche de co-construction, favorisera leur appropriation du dispositif et leur implication.

Le cas de la conduite supervisée proposée par l'AFODIL témoigne **du lien entre modèle économique et modalités d'engagement des volontaires** : d'abord, comme c'est le cas pour un certain nombre de dispositifs, le service est rendu par **des personnes bénévoles car les financements seraient insuffisants pour salarier plusieurs personnes**. C'est bien le recours à des personnes volontaires qui permet de proposer un service à un coût symbolique aux bénéficiaires (personnes en parcours d'insertion - 90 € pour trois mois d'accompagnement, à hauteur de deux séances par semaine) ; ce qui n'enlève pas tout objectif de création de lien social. Nous y reviendrons.

La personne volontaire doit donc s'engager sur trois mois, à hauteur d'un minimum de deux fois trente minutes par semaine, auquel s'ajoutent les temps de trajets pour se rendre à l'auto-école, point de rendez-vous de l'accompagnement. **Ce rythme et cette durée sont nécessaires pour la réussite du dispositif** ; il correspondent au temps de créer une confiance entre la personne volontaire et celle bénéficiaire, et de permettre la progression de la personne accompagnée. Ces modalités ont également **une influence sur le profil des volontaires**, pour qui il serait difficile de cumuler une activité professionnelle à temps plein.

L'exemple du dispositif de conduite supervisée de la Mission Locale du Pays de Redon et Vilaine est complémentaire : pour permettre à des personnes en activité ou en formation de recourir au dispositif, les accompagnements peuvent être réalisés en dehors des heures d'ouverture de la mission locale. Cela permet également aux parrains et marraines (nom des volontaires) d'être en activité. Si le modèle économique ne diffère pas radicalement de celui de l'AFODIL, on voit que le public bénéficiaire (ici les jeunes) et ses propres contraintes a une légère influence sur l'organisation interne (réalisation d'astreintes pour les salariés), et sur le profil des volontaires (partage des mêmes contraintes que le bénéficiaire).



QUELS FORMATS D'ENGAGEMENT PROPOSER ?

Nous pouvons schématiser l'engagement volontaire selon trois modèles :

- l'engagement « à la carte » : ce format peut permettre d'attirer de nouvelles personnes, de constituer une porte d'entrée de l'engagement. Le niveau d'intégration est assez faible mais des évolutions sont possibles (prévoir les espaces pour que les personnes puissent s'engager davantage si elles le souhaitent !). Le risque de besoin de renouvellement est important (*turn over* de volontaires) ;
- l'engagement sur la durée : format qui mobilise moins de personnes, mais qui assure plus de stabilité (du fait de la motivation des personnes touchées). Les personnes étant familières de la structure, elles peuvent y être plus intégrées (diversification des missions, création de liens interpersonnels solides, etc.) ;
- l'engagement sur un projet précis, avec des objectifs partagés, un début et une fin : chaque personne va prendre une ou plusieurs missions spécifiques pour sa réalisation. La notion de « projet » et son encadrement dans le temps semble motiver de nouvelles générations de volontaires.

L'engagement par le service civique rejoint la dernière catégorie. Son objectif est de mobiliser les 16-25 ans (30 ans en situation de handicap) pour répondre aux défis de notre société. Ce faisant, il propose un cadre à l'engagement des jeunes :

- sur une durée de 6 à 12 mois ;
- auprès d'une organisation à but non lucratif ou de droit public (association, fondation, collectivité territoriale, etc.) ;
- dans un des dix domaines d'action désignés comme prioritaires ;
- recrutement sur les seuls critères de la motivation et du savoir-être, ce qui favorise de plus la mixité sociale (ce qui peut constituer un apport et une richesse dans la réalisation des missions !) ;
- versement d'une indemnisation.

Conclusion

La mobilisation de personnes volontaires demande en premier lieu du **temps pour aller à leur rencontre directe**, lever des freins, identifier les **canaux de communication** auxquels ils seront sensibles y compris des **relais locaux**, **mettre à leur disposition les informations essentielles**.

Le message doit cibler les futurs volontaires en fonction de leurs motivations et de leurs profils. Les diverses motivations se regroupent sous deux principales catégories non exclusives : l'action pour les autres (défendre une cause, être utile, agir pour les autres, faire partie d'une équipe), ou de l'action pour soi (épanouissement personnel, nouvelles compétences, reconnaissance sociale, exercer une responsabilité).¹⁶

Les volontaires se trouvent dans toutes les tranches d'âge de la population avec une prédominance des 65 ans et plus, en particulier dans les engagements à fréquence hebdomadaire. L'engagement de cette tranche de la population est celui qui a le plus reculé avec la crise sanitaire. Ce phénomène accroît la nécessité de renouveler le vivier de volontaires. Pour autant, il n'est pas nouveau : le vivier doit être régulièrement renouvelé du fait des départs qui touchent toutes les tranches d'âge (déménagement, etc.) et de besoins pour le service (hausse des demandes de bénéficiaires, etc.).

Néanmoins, cette « crise » de l'engagement des séniors pourrait révéler de plus fortes difficultés lorsqu'elle est mise en lien avec les modèles économiques : le modèle économique définit des modalités d'engagement qui ne conviennent pas toujours aux personnes en activité. Cette problématique pourrait se pérenniser avec les transformations sociales (départ à la retraite plus tardif, etc.).

Aujourd'hui, **la notion de « projet »** semble être un moteur dans la mobilisation des plus jeunes (moins de 30 ans) : le projet est cadré dans le temps (un début et une fin), le volontaire y prend une mission spécifique, qu'il réalise pour atteindre un objectif cohérent avec ses sensibilités politiques. Le projet s'inscrit en effet dans une vision large et claire du changement socio-économique et de transition écologique. Dans le collectif Solon, à Montréal, le dispositif prévoit la possibilité de s'investir également dans la gouvernance, dans un objectif de « co-création ».

Enfin, **la notion de communauté** est un facteur de réussite pour la mobilisation des volontaires. Croix-Rouge Mobilités fédère des habitants aux profils variés :

16. Recherche et Solidarité, « La France bénévole : Évolutions et perspectives », 17^e édition, mai 2022

des actifs à l'engagement ponctuel, ou des retraités qui souhaitent diversifier leur engagement, des personnes en recherche de sociabilité, etc. Elle propose à chacun un rôle dans la communauté qui leur convienne individuellement : **la réalisation de soi passe aussi par le collectif**. Par la suite, c'est une boucle vertueuse : chacun s'épanouit dans le collectif, découvre de nouvelles thématiques, porte davantage les projets ou en développe de nouveaux, etc.



« Aujourd'hui, la notion de "projet" semble être un moteur dans la mobilisation des plus jeunes (moins de 30 ans) »

Structurer un cadre sécurisant pour les échanges

Les volontaires peuvent s'investir dans différentes fonctions, jusqu'à des fonctions de direction ou de coordination, ou dans des espaces de gouvernance (Conseils d'administration). Certaines structures sont issues d'initiatives citoyennes avant de se professionnaliser. Dans la diversité de dispositifs et de fonctionnements, certains tentent des formes de co-construction / co-crédation, d'autres forment des communautés locales avec des volontaires portant les projets locaux.

Quel que soit le niveau d'autonomie des volontaires ou les fonctions sur lesquelles ils s'investissent, nous avons relevé **quelques permanences dans le rôle du salarié et des éléments clés dans la structuration du dispositif**¹⁷.

Quel rôle pour le salarié ?

De manière générale, il y a un ou plusieurs salariés dans une structure accompagnante (opératrice du dispositif de solidarité). Selon le niveau d'intégration de la population, ils n'auront pas exactement les mêmes rôles dans la mobilisation des volontaires. Cependant, il est possible d'observer des récurrences (dans les cas des structures les plus intégrées, des volontaires peuvent tenir partiellement ces rôles).

À commencer par **le recrutement des volontaires et l'information des bénéficiaires**. Une partie importante de ce travail passe par **l'identification d'acteurs relais** qu'il faudra donc au préalable informer, outiller (flyers, etc.) et parfois même former afin qu'ils puissent expliquer le dispositif, voir accompagner si besoin les personnes dans leurs démarches (inscription, premier contact, etc.) :

- il y a des relais plus propices au recrutement de volontaire : lieux « traditionnels » du volontariat (France Bénévolat, Agence du Service civique, associations ayant recours au bénévolat, mais aussi les épiceries, commerçants de proximité, etc.) ;
- et des relais plus propices au recrutement de bénéficiaires : Pôle Emploi, les CCAS / CIAS, médecins... qui seront à même d'orienter la personne dans le besoin vers le dispositif.

Il faudra également **outiller les volontaires** pour leur donner la capacité d'agir, afin qu'ils puissent s'approprier le projet, stimuler du partage et des liens de solidarité.

Une fois le dispositif lancé, **la personne salariée sera amenée à animer les publics bénéficiaires et volontaires, et à prendre en charge les aspects logistiques** : responsable d'activité, des plannings, des fiches mission, gérer les demandes, les imprévus, faire des points avec les différents publics...

La mobilisation des volontaires ne s'effectue pas seulement lors du premier contact avec chacun d'entre eux. Les volontaires pouvant se démotiver, **il faudra alors les remobiliser et/ou remotiver**. Pour cela, il est possible de :

- **rappeler les motivations** initiales, les objectifs du dispositif ;
- **partager les retours positifs** des bénéficiaires. Ces retours peuvent être recueillis de manière informelle, sur des temps d'échanges, avec des questionnaires... De la même façon, ces retours peuvent aussi remotiver l'équipe de salariés ;
- **donner aux volontaires la reconnaissance dont ils ont besoin**. Cela peut être fait de différentes manières : remerciements, notamment lors des réunions administratives, présentations du dispositif, valorisation d'un volontaire dans des supports de communication (témoignages, reportages télévisés, etc.), cadeaux/ formes de rétribution (place de cinéma, etc.).

17. En lien avec la mobilisation des volontaires.

Un partage des évaluations du service est apprécié (connaissance de l'impact de l'action des volontaires, valorisation de l'action). Cette évaluation peut se fonder :

- sur des statistiques sur l'utilisation du service (objectivation) ;
- sur des retours des volontaires, et de bénéficiaires, qui peuvent être sondés de manière régulière. Il peut être bénéfique de prévoir un temps avec les volontaires uniquement, afin de recueillir une parole plus libre.

Si besoin, cela permet **d'ajuster et de faire évoluer le fonctionnement du dispositif** en fonction des retours et idées et si besoin,



APPORTER UN CADRE AU COLLECTIF

Le rôle du salarié est de mobiliser et/ou de remobiliser les volontaires, mais aussi de les intégrer en leur donnant les moyens d'agir, de donner un cadre à leur action et au collectif.

Croix-Rouge Mobilités et le Secours Catholique ont en commun de travailler avec beaucoup de volontaires (ici bénévoles), qui s'organisent en **groupes locaux**.

...❖ Croix-Rouge Mobilités

La Croix-Rouge française fournit des outils de mise en place : véhicules, aide pour définir les stratégies locales, documents de communication, etc.

Des communautés locales sont créées, généralement pilotées par un bénévole en charge de la coordination de l'action, et sont animées par un ensemble de bénévoles et/ou de salariés selon le type de structure. Une équipe nationale outille et accompagne les bénévoles.

...❖ Le Secours Catholique

Des groupes locaux de bénévoles, organisés sous formes de délégations, portent des projets divers : transport d'utilité sociale (TUS), mobilité inversée, ateliers vélo, garage solidaire *via* les garages et la fédération Solidarauto, conduite supervisée. Le Secours Catholique les appuie mais chaque équipe est libre de choisir la forme de son action, sa méthode, etc.

Chaque délégation est constituée et accompagnée par un salarié. Ce dernier travaille particulièrement sur le contexte de l'action (définir les objectifs, etc.), et sur la dynamique du groupe. Par la suite, lorsque c'est possible, les nouveaux membres de la délégation sont recrutés par les actuels bénévoles.

Des temps de convivialité sont organisés, en essayant de mêler les équipes des différents projets, ainsi que les volontaires et les bénéficiaires, dont la frontière peut être poreuse.

La confiance, une condition *sine qua non* pour susciter l'engagement et toucher les bénéficiaires

L'envie de s'investir en tant que volontaire pour une cause, ou bien le besoin de solutions de mobilité, ne sont pas suffisantes pour sauter le pas (rejoindre une initiative / y recourir). La première partie de ce texte détaille quelques freins à lever, et la communication à mettre en place pour atteindre les futurs volontaires et les futurs bénéficiaires.

La confiance est un facteur déterminant dans la mobilisation de volontaires, le recours au service des bénéficiaires, son bon fonctionnement sur la durée.

LA CONFIANCE DANS UN SERVICE STRUCTURÉ

La personne va plus facilement s'orienter vers un service déjà structuré, au sein duquel elle va trouver des appuis, des protections, un cadre.

Ainsi **une organisation de grande envergure peut avoir plus de facilités à mobiliser des volontaires du fait de sa renommée**. Avec cependant quelques effets pervers ou non désirés :

- une image de « grosse machine », peu ancrée localement ;
- une image parfois vieillissante, avec un manque d'innovation ;
- une méconnaissance de la structure et de ses services, qui la dessert sur certaines activités (structure peu identifiée sur le champ de la mobilité).

Pour les structures de moindre renommée, il serait conseillé de choisir **un nom percutant au service**. Cela facilitera son identification et le bouche-à-oreille.

De plus, **toute démonstration de la bonne structuration du service accentuera la confiance des potentiels volontaires et bénéficiaires**. Une charte notamment permet de formaliser les modalités d'engagement des personnes et de cadrer les interactions entre volontaires et bénéficiaires.

Elle peut se composer de :

- un engagement sur la conduite de chacune des parties (comportement adapté) ;
- la prise en charge d'une assurance par la structure, notamment dans les services utilisant le véhicule d'un particulier ou engageant sa responsabilité (transport solidaire) ;

- la prise en charge des frais par la structure ;
- le bon usage du dispositif ;
- les coordonnées d'un salarié référent.

Ces éléments démontrent également d'une anticipation des possibles difficultés, et limitent la responsabilité des volontaires.

Des signes distinctifs peuvent sécuriser volontaires et bénéficiaires. Ils rappellent le cadre dans lequel se déroule le service, permettent au volontaire d'être identifié et de s'identifier comme faisant partie d'une équipe, d'une organisation. Ainsi, Croix-Rouge Mobilités marque ses véhicules d'un flochage au nom du service. Ce dernier signe est volontairement discret, pour éviter tout risque de stigmatisation.

Une attention est à porter aux limites à ne pas dépasser par la structure organisatrice. Dans un dispositif où le volontaire conduit un véhicule, elle sera en droit de demander un permis de conduire valide, sans toutefois pouvoir en vérifier le nombre de points. Le Règlement Général sur la Protection des Données (RGPD) doit également être respecté. **Dans une certaine mesure, la confiance s'effectue dans les deux sens.**

« Croix-Rouge Mobilités marque ses véhicules d'un flochage au nom du service. Ce dernier signe est volontairement discret, pour éviter tout risque de stigmatisation. »



LA CONFIANCE ENTRE LES INDIVIDUS

La confiance entre individus est l'un des premiers freins identifiés. Il peut y avoir une certaine appréhension à monter en voiture ou à se faire conduire par une personne que l'on ne connaît pas (transport solidaire, conduite supervisée). La charte, où la personne s'engage à respecter certaines règles, est un premier pas pour établir de la confiance entre les individus.

Cependant, certaines personnes, et particulièrement les seniors, ont besoin d'être davantage rassurées. À titre d'exemple, le dispositif de transport solidaire Rezo Séniors a pris la suite d'un transport à la demande. Plusieurs bénéficiaires ont appelé la Communauté de Communes à son rétablissement, par crainte du conducteur volontaire¹⁸.

Pour résoudre ce problème, la Communauté de Communes a :

- valorisé les témoignages des bénéficiaires les plus actifs ;
- rappelé les coordonnées du salarié référent ;
- proposé un accompagnement sur le premier trajet.

La rencontre entre les individus lève le frein de la peur de l'inconnu : les visages deviennent plus familiers, du moins connus, ou déjà vus, de premiers échanges se font. Ces temps en présentiel sont d'autant plus utiles dans les services qui s'effectuent à distance (plateforme numérique, téléphone) : ils permettent de mettre un visage sur un nom ou une voix.



FOCUS SUR LES TIERS DE CONFIANCE

La confiance passe par des tiers :

- **entre le volontaire et le bénéficiaire**, le tiers de confiance est la structure organisatrice (cadre les interactions, agit en tiers médiateur si besoin) ;
- **entre le bénéficiaire et la structure organisatrice** : médecins familiaux, travailleurs sociaux, directeurs d'EHPAD, CCAS... Ces personnes morales proches des bénéficiaires les orientent vers le service, en lequel elles ont alors confiance.

Ces personnes sont donc à identifier, accompagner et former pour qu'elles se fassent le relai du dispositif, voire aident les personnes à s'y inscrire.

¹⁸. Le transport à la demande s'appuie sur un chauffeur salarié, qui utilise les véhicules mis à disposition par la structure organisatrice.

Les limites de la distinction entre l'accompagnant et l'accompagné

Dans certains services de mobilité solidaire, les volontaires sont amenés à adopter une posture d'accompagnant. Cela requiert une formation, un accompagnement de la part de la structure organisatrice.

Mais la distinction entre les volontaires et les bénéficiaires peut être floue. Parfois, elle est atténuée intentionnellement pour mieux répondre à un objectif de création de lien social. Cela demande alors d'accompagner un groupe mixte dans une logique qui relève presque du management.

FORMER À UNE POSTURE D'ACCOMPAGNANT

L'accompagnement peut faire partie du cœur de mission des volontaires. Dans d'autres cas, le volontaire outrepassa sa mission première : nous avons rencontré un bénévole dans un service de transport solidaire, qui accompagne certaines personnes à leurs rendez-vous pour les aider à traduire les échanges.

En effet, les volontaires peuvent être amenés à accompagner des bénéficiaires :

- éloignés du numérique ;
- qui ont des problèmes d'illettrisme, des difficultés de compréhension ;
- qui ont des difficultés à s'orienter et à utiliser les informations existantes.

Le lien de confiance à créer entre l'accompagnant et l'accompagné nécessite une **qualité d'écoute**. La personne bénéficiaire doit pouvoir **se sentir légitime dans l'expression de ses besoins**. Ainsi, la formation au Secours Catholique comprend un volet « écouter pour bien accueillir ». Dans les cas où l'intégration du volontaire est la plus poussée, la formation peut comprendre des modules sur l'animation d'une équipe ou d'un projet¹⁹.

Les volontaires peuvent aussi avoir besoin d'être rassurés dans leur capacité à accompagner : à l'AFODIL, les volontaires rencontrent les moniteurs de l'auto-école de la personne qu'ils accompagneront, lors d'une formation de deux demi-journées. Ceux-ci les renseignent sur les points forts et difficultés de l'élève et leur donnent des conseils.

19. Secours Catholique des Hauts-de-Seine - « Formation et cheminement des acteurs - Livret de formation 2021 2022 »

Mais le volontaire ne peut pas accompagner le bénéficiaire sur toute les difficultés. Le volontaire peut faire face aux difficultés sociales de la personne (situations de violences, d'extrême précarité, etc.). Dans les dispositifs de transport solidaire ou conduite supervisée, où les personnes se retrouvent à deux dans un espace confiné, ces situations peuvent arriver.

Le volontaire doit, pour commencer, **être informé** qu'elles peuvent avoir lieu. L'AFODIL mène un dispositif de conduite supervisée pour personnes en parcours d'insertion. La formation des volontaires comprend un volet sur les problématiques des personnes en insertion. Ils sont en lien avec un salarié référent au sein de l'association, qui fait le lien si nécessaire avec les autres structures qui accompagnent la personne. Les volontaires peuvent aussi régulièrement échanger entre eux.

UN OBJECTIF DE CRÉATION DE LIEN SOCIAL : UNE CATÉGORISATION VOLONTAIRE / BÉNÉFICIAIRE REMISE EN QUESTION

La plupart des dispositifs étudiés visent à **créer du lien social**. C'est le cas au collectif Solon (« *le but c'est de réduire la place de la voiture, mais aussi et surtout de développer les liens sociaux* ») et à Ehop (« *c'est important pour les intérimaires* ») Il importe pour les personnes bénéficiaires que la relation soit équilibrée : **elles ne veulent pas se sentir redevable.**

Diverses rétributions du volontaire peuvent être mises en place :

- **une tarification faible/ symbolique** : le bénéficiaire participe financièrement. Pour Ehop près de chez moi (covoiturage solidaire hors domicile-travail), le volontaire reçoit des conseils pour proposer une participation financière. Celle-ci est toujours en dessous des frais réels mais permet au bénéficiaire de ne pas se sentir dépendant. ;
- **des bons d'achat, places de cinéma, etc.** : le volontaire « gagne » quelque chose ;
- **un service qui profite aussi au volontaire**, dont le profil est alors ciblé :
 - Ehop Solidaire, très utilisé par les intérimaires : le passager participe aux frais. Même en situation de précarité, il y a une optimisation qui profite aux deux personnes ;
 - MobiPa : la recherche ciblait les personnes âgées autonomes avec des difficultés de déplacement. Une piste de solution résidait dans l'intergénérationnel : les personnes âgées concernées avaient des véhicules non utilisés ou non entretenus, que des personnes plus jeunes, actives ou au chômage, pourraient utiliser.

Ces rétributions rééquilibrent la relation et contribuent ainsi à l'objectif de lien social. En ce sens, elles visent directement le volontaire et indirectement le bénéficiaire. Dans leur forme la plus intégrée, le dispositif repose sur une logique « donnant-donnant » : l'acte volontaire devient moins contraignant, voire la frontière entre volontaire et bénéficiaire perd de sa pertinence.

Il faut noter que d'autres formes de rétributions sont à prévoir pour satisfaire les motivations du volontaire (énoncées en partie 1) : aider une personne, agir pour une cause, faire partie d'une équipe, acquérir des compétences, etc.

D'une autre manière, **le bénéficiaire peut souhaiter devenir à son tour volontaire.** C'est un moyen pour lui de « rendre la pareille ». Cela contribue aussi à sa prise de confiance en lui. Croix-Rouge Mobilités en est bien consciente et permet cette mobilité statutaire. Ce faisant, le bénéficiaire sort de sa posture de simple bénéficiaire et s'intègre à un groupe de volontaire, ce qui contribue à un changement de regard sur soi et des autres vers soi.

Dès lors qu'il y a un objectif de lien social et/ou de communauté, ce besoin de « management » émerge :

- **poser des limites dans la relation bénéficiaire/volontaire** : le bénéficiaire ne doit pas pouvoir choisir le volontaire et sur-solliciter ainsi une personne ;
- **assurer l'ouverture du groupe** : des tentations à l'entre-soi et à une réputation de notable local existent, surtout dans les plus grosses organisations. Cette motivation peut entraîner le groupe à se fermer à refuser de nouveaux volontaires, quand bien même il y en aurait besoin.

« Dans certains services de mobilité solidaire, les volontaires sont amenés à adopter une posture d'accompagnant. Cela requiert une formation, un accompagnement de la part de la structure organisatrice. »





L'INDEMNISATION FACE À LA HAUSSE DES PRIX

Les rétributions évoquées ci-dessus visent à rétablir un équilibre relationnel sans lequel l'objectif de création de lien social serait difficilement atteint. Ces rétributions du volontaire visent donc indirectement le bénéficiaire.

Le volontaire doit également recevoir une indemnisation pour les frais engagés. Cette préoccupation est grandissante face à la hausse des prix.

Dans le dispositif de Rezo Seniors, certains conducteurs volontaires ont temporairement stoppé leur activité face à la hausse des prix du carburant. Pour la Communauté de Communes organisatrice, cela pose la question de l'équilibre entre :

- **le juste niveau d'indemnisation pour le conducteur :**

- elle peut être encadrée par l'État : exemple du décret sur le TUS, dont le plafond est devenu trop faible pour couvrir les frais ;

- quels paramètres prendre en compte ? Par exemple, doit-on limiter le trajet du domicile du volontaire à celui du bénéficiaire ?

- **un niveau de participation acceptable pour le bénéficiaire ;**

- **un niveau de financement possible et acceptable pour l'acteur public.**

Le Secours Catholique a rencontré le même problème dans son dispositif de TUS. Il a décidé de dépasser le plafond imposé par le décret, considérant que ce sont des **frais de missions des bénévoles**.

Conclusion

Les formes d'engagement se renouvellent. Les volontaires et surtout les jeunes sont de plus en plus demandeurs de projets dans lesquels s'investir intensément sur une durée limitée. La notion de communauté se fait plus importante, avec une réalisation de soi qui doit se trouver dans le collectif. Les groupes formés ont plus ou moins d'autonomie, en lien également avec le modèle économique qui définit déjà les modalités possibles d'engagement.

Malgré des fonctionnements et modèles très différents, **certains éléments sont récurrents dans la structuration du collectif :**

- **la présence d'un salarié** pour outiller, animer, accompagner, remotiver et remobiliser, évaluer, ajuster, etc. le salarié accompagne le groupe et le cadre ;
- **garantir un service de confiance** : l'individu peut s'appuyer sur la structure qui a anticipé les schémas possibles et prend à sa charge une partie des responsabilités. Elle se positionne en tiers de confiance entre le volontaire et le bénéficiaire. Cette confiance est plus marquée envers les organisations d'une certaine renommée ;
- **accompagner les individus dans leur confiance mutuelle** : la crainte de l'autre est le frein le plus important à lever. Nos entretiens nous ont montré que des volontaires pouvaient l'avoir pendant des années après le début de leur activité. La rencontre en physique est le principal levier identifié.

Dans plusieurs dispositifs, le volontaire accompagne le bénéficiaire. Lorsque ce rôle n'est pas au cœur de sa mission, il arrive qu'il le prenne momentanément (poussé par la motivation d'aider), ou bien qu'il s'impose à lui.

La formation du volontaire est indispensable pour :

- l'informer de cette possibilité et des difficultés dont les bénéficiaires peuvent lui faire part ;
- lui donner les moyens d'agir, lui dire à qui s'adresser ;
- développer sa capacité d'écoute.

Enfin, l'objectif de création de lien social est très présent dans les dispositifs de mobilité solidaire. Cela ne peut se faire sans une relation équilibrée entre volontaire et bénéficiaire. Diverses formes de rétribution du volontaires peuvent atténuer le sentiment de redevabilité du bénéficiaire. Parfois, cette rétribution vient du bénéficiaire, *via* par exemple une participation aux frais. D'autres fois, le modèle du service lui-même est à l'avantage des deux parties. Il est également valorisant pour le bénéficiaire de pouvoir devenir volontaire à son tour.

La distinction entre volontaire et bénéficiaire peut alors devenir floue. **La notion de communauté/collectif gagne en importance** avec l'objectif de lien social, mais se complexifie : le groupe à gérer est plus hétérogène, les besoins d'accompagnement individuels sont inégaux, les risques de sur-sollicitation ou de repli sont plus importants. Pour le salarié, il s'agit presque de **manager le groupe**.



« la distinction entre les volontaires et les bénéficiaires peut être floue. Parfois, elle est atténuée intentionnellement pour mieux répondre à un objectif de création de lien social. »

Ouvrir les silos

Ce Livre blanc traite d'une dimension particulière de la mobilité solidaire : la mobilisation des volontaires. À quelques reprises, des « relais », « partenaires » et « tiers de confiance » ont été évoqués : ils aident la structure organisatrice à se faire connaître. Mais leur importance dépasse les enjeux de communication. La collaboration entre plusieurs acteurs est essentielle pour ancrer le service parmi les solutions existantes et répondre aux mieux aux besoins locaux.

Se posent alors les questions suivantes : quels acteurs ? de quels secteurs d'activités ? sur quel périmètre géographique ? pour quel niveau d'intégration ?

L'enjeu pour accompagner les habitants se résume en un seul mot : **la coordination.**

Sortir des champs exclusifs de la mobilité et de l'insertion pour faire système

DES SERVICES À L'ENVIRONNEMENT MULTIPARTENARIAL COMPLEXE

Les services de mobilité solidaire sont le plus souvent complémentaires d'autres dispositifs. Ils viennent lever un frein (accès à l'emploi, à la formation, etc.). Les structures organisatrices sont donc forcément en lien avec d'autres acteurs, en plus des acteurs identifiés comme relais. **Leurs environnements partenariaux diffèrent :**

- **il se concentre sur le champ de l'insertion :** le service est un volet d'un parcours d'insertion, le référent de parcours de la personne accompagnée est l'interlocuteur de la structure organisatrice ;
- **il est assez large et répond aux besoins directs du service :** par exemple, Ehop Solidaire puise ses solutions dans ses bases de données, mais noue de nouveaux partenariats si besoin. Les bénéficiaires sont orientés par un réseau de prescripteurs formés ;
- **il est très large et vise à s'étendre :** la démarche est exploratoire ou vise à répondre à plusieurs besoins (Mobili'Terre, MobiPa). L'approche est davantage transversale et les dispositifs évolutifs (dispositif de conduite supervisée de la Mission Locale du Pays de Redon et Vilaine, sur lequel un volet solidaire de transport de jeunes est en cours de développement).

Cependant, quels que soient l'initiative et l'environnement partenarial en découlant, le besoin de croiser les secteurs d'activités a souvent été exprimé. Il permettrait de :

- **améliorer le suivi des personnes en insertion :** le but d'un garage solidaire par exemple, est que les personnes en insertion comme les usagers puissent revenir par la suite vers les acteurs traditionnels de l'automobile ;
- **faciliter l'accès aux financements** qui pourraient être plus nombreux / plus importants en s'associant à d'autres secteurs ;
- **être identifié** pour avoir accès à des interlocuteurs, trouver des solutions, des soutiens, etc. Par exemple, pour son programme Mobili'terre, Unis-Cité est parfois encore trop peu identifié par les élus locaux (du fait de son inscription dans le champ de la solidarité et en milieu urbain, là où le programme intervient sur champ de la mobilité en milieu rural) et doit donc déployer davantage d'efforts pour obtenir leur soutien ;
- **améliorer la réponse aux besoins, avec des approches plus transversales voire systémiques.**

S'ORGANISER EN RÉSEAU : ENTRE COORDINATION ET DIVERGENCES

Augmenter la transversalité des approches, sortir des champs exclusifs de l'insertion et du social renforce l'enjeu de coordination. Plusieurs organisations privées proposent d'endosser ce rôle. Ainsi, la Mission Locale du Pays de Redon et Vilaine fait partie de la Coordination d'action sociale, du CADES (Pôle de développement de l'économie sociale et solidaire), du Réseau Mobilités, et de MOB'IN.

L'investissement des acteurs dans ces réseaux varie selon leurs disponibilité, priorités, affinité avec les sujets et angles d'approches, etc. Au-delà de l'objectif de coordination, **ces espaces permettent aux adhérents d'échanger sur leurs pratiques et de trouver des solutions pratiques** (échanges d'adresses, etc.).

En effet, les acteurs peuvent se heurter à **des objectifs divergents au sein du même réseau**. En voici un exemple concret : la Mission Locale du Pays de Redon et Vilaine travaille sur la **mobilité des personnes en insertion**. Elle constate les efforts qui leur sont demandés : elles peuvent emprunter les transports scolaires, mais les horaires leur imposent des journées d'une forte amplitude horaire, sans lieu fermé et chauffé où patienter. « *La mobilité, c'est aussi ce que ça demande en termes de mobilisation pour pouvoir se déplacer.* » **Dans certains réseaux, la mobilité est abordée sous l'angle premier de la transition écologique**. Les solutions proposées relèvent des mobilités douces et actives, adaptées aux centres urbains (location de vélos électriques) ou aux ménages avec un pouvoir d'achat suffisant (reste à charge). Cet exemple montre que les acteurs peuvent avoir des objectifs différents que les réseaux ne dépassent pas toujours.

Certaines approches constituent des pistes de plus en plus explorées pour dépasser les clivages :

- la mobilité durable. Unis-Cité la définit ainsi pour son dispositif Mobili'terre : la « promotion de solutions de mobilité économes en énergies fossiles », et « l'accompagnement des personnes les plus précaires »²⁰. Le service comprend de plus une méthodologie qui pourrait le placer comme un tiers parmi les acteurs locaux :
 - les volontaires ne sont pas historiquement liés à la collectivité territoriale qui accueille l'expérimentation, mais interviennent auprès d'elle avec une mission d'analyse des besoins. En cela, ils sont plus à même d'apporter un regard neuf sur les problématiques locales ;
 - ils identifient un ensemble de solutions pertinentes localement. L'échelon national permet de mutualiser les ressources.

20. mobiliterre.fr

- la mobilité inclusive, qui intègre « des notions plus larges de solidarité, d'échange et d'entraide »²¹ :
 - Bertrand Fouss, du Collectif Solon, explique qu'à Montréal le thème de la mobilité solidaire est peu présent : c'est celui de l'inclusion qui irrigue les initiatives publiques et privées ;
 - en France, le Laboratoire de la Mobilité inclusive s'est saisi du sujet dans le projet Transition & Inclusion. L'étude menée dans ce cadre²² rappelle la nécessité « *d'élargir la réflexion, en anticipant les besoins de financement, en envisageant d'autres pans d'actions (que ce soit le renforcement de l'offre ou l'accompagnement au changement par exemple), **en faisant le lien avec les secteurs de l'énergie, de l'habitat et de l'urbanisme.*** »



FOCUS SUR L'ASSOCIATION COORDINATION PARTENARIALE D'ACTION SOCIALE (REDON)

L'association a été créée dans les années 1990 afin de gérer le fonds pour les sinistrés d'inondation des trois départements sur lesquels était la communauté d'agglomération de Redon²³. Son champ d'action s'est par la suite élargit à l'ensemble de l'action sociale.

Jusqu'à il y a une dizaine d'années, elle était co-présidée par un conseiller départemental. Un temps de coordination était porté à tour de rôle par les membres. Aujourd'hui, **elle est animée par un comité technique** tenu par le département d'Ille-et-Vilaine.

Le comité technique réunit toutes les six semaines les travailleurs sociaux des trois départements, dont des associations : Mission Locale du Pays de Redon et Vilaine, Secours Catholique, Croix-Rouge, etc.

21. Bertrand Fouss lors de l'ouverture du cycle 2021-2022 du Bureau des Mobilités partagées.

22. Auxilia pour le Laboratoire de la Mobilité inclusive « *Mobilité : comment concilier inclusion et transition* », 2022

23. Communauté de communes jusqu'en 2017

Les rôles des collectivités territoriales

Ce Livre blanc a encore peu évoqué les rôles que peuvent prendre les collectivités territoriales. **Elles ont pourtant un rôle important auprès des porteurs de projets et dans l'enjeu de coordination des acteurs**, du fait :

- de la diversité des champs de leurs politiques publiques (urbanisme, aménagement, logement public et habitat privé, voirie, emploi et insertion, développement économique, etc.) ;
- de leur rôle de commanditaire et de leur capacité de mobilisation.

LE RÔLE DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES DANS LES DISPOSITIFS DE MOBILITÉ SOLIDAIRE

Les dispositifs de mobilité solidaire s'inscrivent dans un contexte, **un environnement sur lequel les politiques publiques territoriales ont une influence**.

La Mission locale du Pays de Redon et Vilaine est géographiquement à l'interaction

✓ — DES ACTIONS CONCRÈTES QUE LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES PEUVENT METTRE EN PLACE :

Porter des diagnostics, développer la connaissance du territoire et la partager aux acteurs. Avec des limites : il est très difficile dans un parcours d'insertion de mesurer le poids du dispositif de mobilité ;

- **recenser les initiatives**, qui sont parfois très nombreuses et en constante évolution ; connaître l'offre globale ;
- **clarifier l'offre, faciliter l'accès à l'information** : les modalités d'accès variant d'un dispositif à un autre, il peut être difficile pour des publics fragiles de s'orienter ;
- **se faire le relais des initiatives** auprès des habitants et partenaires pour recruter des volontaires, aider au développement des projets ;
- **appuyer les initiatives privées** avec la mise à disposition de matériel, locaux, compétences ;
- **harmoniser les dispositifs sur le territoire**, en impulser de nouveaux pour compléter les besoins.

de deux régions, deux départements et trois intercommunalités. Les orientations stratégiques y sont diverses :

- **à l'échelon régional** : dans une politique très orientée vers la jeunesse, la Région Bretagne appuie la création de dispositifs de conduite supervisée. Presque toutes les missions locales de cette région en ont un ;
- **à l'échelon départemental** : le département de la Loire-Atlantique est particulièrement actif sur la formation des conseillers en mobilité, le Morbihan cible prioritairement les ayants droit du RSA ; l'Ille-et-Vilaine a une politique très volontariste en termes de mobilité, avec des appels à projets réguliers ;
- **à l'échelon des intercommunalités** : l'une d'elles investit le domaine des mobilités sous l'angle des mobilités douces ; une autre est moins en lien avec la mission locale qui ne couvre que quatre de ses communes. Dans la principale agglomération, les jeunes en insertion peuvent utiliser les transports scolaires.

Cette situation illustre **la diversité des orientations stratégiques**, mais pas seulement : les porteurs d'initiatives locales doivent composer avec ces politiques qui façonnent des environnements différents. Et qui peuvent changer rapidement avec les élections : l'arrivée d'un nouvel élu local peut réorienter les politiques en cours. **Il suffit parfois d'un seul élu pour que le portage politique d'un projet change**, s'accroît, prenne une nouvelle orientation.

Les initiatives privées sont impactées par les politiques locales :

- soit parce qu'elles s'inscrivent dans leurs angles morts ou les complètent ;
- ou parce qu'elles répondent directement à une commande.

Les collectivités territoriales ont en effet un **rôle de commanditaire**. Dans ce sens, les réformes ou réorganisations profondes peuvent déstabiliser les écosystèmes formés. Cela a pu être le cas lors des prises de la compétence Autorité Organisatrice de Mobilité (AOM) par des communautés de communes, avec des **impacts financiers** :

- le périmètre géographique des solutions ne correspond plus à celui du financeur : les financements d'un dispositif baissent voire s'arrêtent ;
- les financements sont revus (concentration sur certaines zones, ...) : déséquilibre du dispositif, voire diminution de son volume global.

Dans ce rôle nous pouvons également noter **un effet lié à l'agent** : sa disponibilité, sa capacité à impulser de nouveaux projets, à mettre en relation les acteurs peuvent aider les porteurs de projets.

Le rôle des collectivités territoriales dans les coopérations autour de la mobilité

Les acteurs de la mobilité solidaire appellent à **sortir des champs exclusifs de la mobilité et de l'insertion pour mieux répondre aux besoins des habitants**. Des approches telles que la **mobilité inclusive** constituent des pistes sérieuses pour rassembler une diversité d'acteurs et se rapprocher d'une vision systémique. **L'enjeu de coordination est de taille** : les acteurs publics, notamment territoriaux, y prennent alors un rôle prépondérant.

Dès 2015, le Laboratoire de la Mobilité inclusive (LMI) s'est saisi de cet enjeu en recommandant dans son plaidoyer de **favoriser les plateformes de mobilité** « dans une approche large telle qu'expérimentée et définie par le Laboratoire de la Mobilité inclusive et ses membres. Outils de coopération et de coordination locales de l'ensemble des acteurs concernés - économie sociale et solidaire, privé, public et interlocuteurs clés autour des questions de mobilité, les plateformes de mobilité recensent et contribuent à renforcer les solutions existantes dans un effort de maillage fin des territoires. Intégrant des services légers de mobilité en complémentarité avec l'écosystème de transport local, ces plateformes permettent d'accompagner dans leur parcours les personnes les plus fragiles vers une mobilité plus autonome. »²⁴

Plus encore, dans leur « **rôle de financeur et d'ensemblier** »²⁵, les collectivités territoriales doivent mettre en place des gouvernances adéquates.

Voici quelques propositions issues du LMI :

- intégrer un volet mobilité inclusive dans les politiques publiques de transport. Le LMI accompagne cette proposition dans son plaidoyer de la « *création d'une délégation interministérielle et sa traduction sur les territoires par des interventions croisées des acteurs du transport, de la mobilité, de l'action sociale, de la solidarité et du développement économique* » ;
- développer des formes partenariats public-privé au-delà des expérimentations. Notamment sur les services de mobilité partagée :
 - inciter les acteurs publics à être financièrement proactifs ;
 - encourager les acteurs privés, notamment de l'automobile et des énergies, à changer de paradigme et investir dans ce nouveau marché.

24. Laboratoire de la Mobilité inclusive. « *Plaidoyer pour une mobilité inclusive* » http://www.mobiliteinclusive.com/wp-content/uploads/2015/11/LMI_plaidoyerVDEF.pdf

25. Auxilia pour le Laboratoire de la Mobilité inclusive « *Mobilité : comment concilier inclusion et transition* », 2022

- Se saisir des outils proposés par la loi d'orientation des mobilités (LOM) :
 - l'élaboration d'un plan commun de mobilité solidaire, à l'échelle du bassin de mobilité ;
 - mettre en place un comité des partenaires dépassant les seuls champs du social et de la mobilité ;
- Mettre en place un réseau de partage d'expérimentations.

Cartographie des plateformes de mobilité en France



Cartographie des plateformes de mobilités en France

Cette carte interactive, élaborée par le Laboratoire de la Mobilité inclusive, recense 179 plateformes de mobilité dans l'hexagone.

www.mobiliteinclusive.com/cartographie-des-plateformes-de-mobilite-en-france/

Conclusion

Aucun acteur de la mobilité solidaire n'œuvre de manière isolée. S'il serait intéressant d'aller plus loin dans des cartographie des différents systèmes partenariaux, aujourd'hui un discours commun ressort majoritairement : « *il faut sortir des champs exclusifs de la mobilité et de l'insertion* ». **Il faut privilégier une approche systémique.**

L'enjeu de coordination prend alors plus d'importance, alors que les réseaux déjà existants peuvent connaître des limites lorsqu'il s'agit de **concilier transition écologique et insertion sociale**. Certains acteurs investissent alors ces réseaux davantage comme des lieux de veille, d'échange de pratiques et de prise de recul ou pour rester identifiés de leurs pairs.

Des approches montent en puissance pour répondre à ce double-objectif : c'est le cas en particulier de la mobilité inclusive. L'existence même du Laboratoire de la mobilité inclusive en atteste, en rassemblant en son sein des acteurs reconnus (dont Ademe, Agil'ESS, Croix-Rouge française, Fondation Macif, MOB'IN, Secours Catholique).

Les collectivités territoriales sont au coeur de l'enjeu de coordination :

- l'étendue des compétences qui leurs sont confiées favorisent une approche systémique : urbanisme, aménagement, emploi & insertion, formation, transports, développement économique, action sociale, etc. ;
- elles ont un rôle d'ensemblier et une forte capacité de mobilisation ;
- elles ont une place de commanditaire et de financeur faisant d'elles également un acteur économique.

Le Cerema en fait le constat : cet enjeu de coordination est fort, mais il requiert avant tout des collectivités territoriales **une connaissance du territoire et des dispositifs de mobilité qui y existent**. Cela peut être un difficile travail de cartographie et de recensement, tant les dispositifs peuvent être nombreux et évoluer rapidement. **Les diagnostics ainsi établis pourront faciliter le suivi des dispositifs et l'évaluation de leur impact.**

Les plateformes de mobilité sont un outil de fédération des services de mobilité.

Elles contribuent à la **clarification de l'offre** en agissant comme un guichet unique pour l'utilisateur et favorisent les relations entre les structures organisatrices, donc une certaine coordination.

La mobilité inclusive, en mettant côte-à-côte des enjeux sociaux et de transition écologique, élargit encore le champ des acteurs concernés. C'est alors une gouvernance qui est à repenser, notamment pour :

- mobiliser les acteurs notamment de l'automobile et de l'énergie, autour des nouveaux paradigmes ;
- favoriser les expérimentations et leur mise en réseau ;
- les pérenniser dans des formes de partenariats public-privé.

Enfin, **de plus en plus d'initiatives nous invitent à repenser la mobilité pour aller vers des solutions de dé-mobilité ou de mobilité inversée.** Ainsi le Secours Catholique et la Croix-Rouge Mobilité proposent d'apporter les solutions à la population et en particulier dans les milieux ruraux. Ce sont des équipes bénévoles locales qui les déploient : **le besoin de mobilisation de volontaires a donc encore de longs jours devant lui.**

Les contributeurs et leurs dispositifs

04

Mobicoop est une société coopérative d'intérêt collectif anonyme à capital variable. Issue de plusieurs rapprochements d'organisations (Covivo, Covoiturage Libre, Rezo Pouce), elle tire de cette histoire un savoir-faire et des services adaptés aux territoires de toutes échelles, de la communauté de communes à la région :

- **le covoiturage** donne accès à des trajets de courte ou longue distance, ponctuels ou réguliers ;
- **l'autostop** facilite les déplacements ruraux et périurbains en toute flexibilité et permet le plus souvent de réaliser le dernier kilomètre pour arriver à destination. Des arrêts d'autostop sont situés de façon stratégique et garantissent une prise en charge en toute sérénité ;
- **la mobilité solidaire** est une aide pour les personnes en situation de vulnérabilité, qui peuvent être transportées par un conducteur ou une conductrice volontaire ;
- **l'accompagnement au changement** via des techniques d'animation et de communication directement sur le terrain pour sensibiliser les différents publics.

Mobicoop agit selon des valeurs d'écologie, de solidarité (pas de commission) et liberté numérique (outils en logiciel libre).

…❖ En savoir + : pro.mobicoop.fr

MOBI SOL26
Service de mobilité solidaire pour tous

Devenez conducteur bénévole !
Tissons ensemble du lien social

Donnez un coup de pouce pour accompagner une personne à un entretien, un RDV médical, à une formation...

Envie de participer ?

001 sur **mobisol26.fr**

ou contactez directement l'un des partenaires mobilité :

Nord Drôme La COOPERIE 04 75 29 62 78	Autre territoire MobiSol 26 contact@mobil26.fr 06 33 68 50 73	Baronnies Le Carrefour des Habitants 04 75 29 47 31
--	---	--

Partenaires : Nord Drôme, Autre territoire, Baronnies

MOBISOL26, UNE EXPÉRIMENTATION DE TRANSPORT SOLIDAIRE

- Depuis 2020.
- À destination de toutes les personnes ayant des difficultés pour se déplacer.
- Dans le cadre du programme PEnD-AURA+ piloté par l'Agence AUR-EE.
- Partenaires : Département de la Drôme, l'Agence AURAE, Mobility Inspiring Concept (MIC), Le Carrefour des Habitants (Baronnies), La COOPERIE (Nord Drôme), l'Espace Socila et Culturel du Diois.
- Les passagers solidaires sont mis en relation avec des conducteurs bénévoles par la structure accompagnante (opérant le service sur le territoire) qui recueille leur besoin. Les bénéficiaires sont orientés vers ce service grâce au réseau des relais sociaux.

Secours Catholique - Caritas France



Le Secours Catholique, association loi 1901 reconnue d'utilité publique, combat les causes de la pauvreté et s'associe avec les personnes en situation de précarité pour co-construire des solutions de court terme ou de long terme, en visant l'émergence d'une société juste et fraternelle. Pour cela l'association apporte aide et soutien partout où le besoin s'en fait sentir, sans distinction des personnes, de leurs choix politiques, religieux ou philosophiques. Le Secours Catholique s'engage *via* ses actions et ses plaidoyers pour que vive le droit à la mobilité durable pour toutes et tous.

En termes de mobilité, elle mène des projets de :

- mobilité inversée ;
- transport d'utilité sociale ;
- atelier vélo ;
- mise à disposition de véhicule ;
- garages solidaires *via* Solidarauto ;
- aides financières (microcrédits);
- conduite supervisée.

LE FRATERNIBUS, UN BUS POUR ROMPRE L'ISOLEMENT

- Depuis 2018.
- À destination de tous.
- Le principe : un bus vient à la rencontre des personnes isolées pour créer du lien social :
« *un lieu d'écoute mobile* ».

Le Fraternibus est aussi un relais d'information sur les services sociaux, les transports, les associations de solidarité... Au centre médico-social de Damville, Patricia Lhernault, responsable de service social, salue l'initiative du Fraternibus.
« *C'est très stigmatisant de venir au service social.* »

... En savoir + : www.secours-catholique.org



La Croix-Rouge française s'emploie à prévenir et à apaiser toutes les souffrances humaines.

Elle a pour vocation de participer à tous les efforts de protection, de prévention, d'éducation et d'actions sociales et sanitaires. À l'initiative du terrain, l'association entreprend d' « aller vers » les publics précaires, au plus près de leur territoire et de leurs besoins, en mettant en place des dispositifs itinérants (camions « Croix-Rouge sur roues ») mais également de transport solidaire. Elle a constaté qu'au-delà de ces rencontres, il était nécessaire de proposer des solutions pour résoudre le manque de mobilité des publics concernés, réel frein au parcours de relèvement

Ainsi le programme « Croix-Rouge Mobilités », permet de développer localement des solutions de mobilité partagées et solidaires en s'appuyant sur les structures locales bénévoles et professionnelles de la Croix-Rouge française.



CROIX-ROUGE MOBILITÉS : DES MOBILITÉS PARTAGÉES ET UNE OFFRE D'ENGAGEMENT

- L'AUTOPARTAGE SOLIDAIRE : mise à disposition de véhicule à destination de personnes modestes non véhiculées ou dont le véhicule est hors d'usage.
- LE COVOITURAGE SOLIDAIRE : partage de trajets locaux réalisés par les

acteurs Croix-Rouge avec les véhicules Croix-Rouge ou avec leurs véhicules personnels

- LE TRANSPORT SOLIDAIRE : transport et accompagnement de personnes dépourvues de solutions de mobilité et ne pouvant pas conduire.
- L'ANIMATION DE LA COMMUNAUTÉ : réalisation d'actions de communication, de mises en relation entre personnes, d'organisation d'événements locaux permettant de faire vivre la dynamique.

... En savoir + : www.croix-rouge.fr/La-Croix-Rouge/Innovation-Sociale/Croix-Rouge-Mobilites

Le Cerema, établissement public sous la tutelle du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, accompagne l'État et les collectivités territoriales pour l'élaboration, le déploiement et l'évaluation de politiques publiques d'aménagement et de transport.

Les métiers du Cerema s'organisent autour de six domaines d'action complémentaires :

- expertise et ingénierie territoriale ;
- bâtiment ;
- mobilités ;
- infrastructures de transport ;
- environnement et risques ;
- mer et littoral.

CAPAMOB, UN OUTIL POUR RÉALISER DES DIAGNOSTICS DE MOBILITÉ EN TERRITOIRE RURAL OU PÉRIURBAIN

CAPAMOB : **C**omprendre et **a**nalyser **p**our **a**gir sur les **m**obilités

Le Cerema conçoit ce site pour permettre aux collectivités des territoires peu denses d'analyser elles-mêmes le système de mobilité des habitants en utilisant des méthodes simples et adaptées.

Trois étapes préalables à un plan d'action pour identifier les difficultés et les pistes d'amélioration :

- déterminer le potentiel du territoire ;
- évaluer la pertinence des services de mobilité ;
- anticiper l'évolution des besoins.

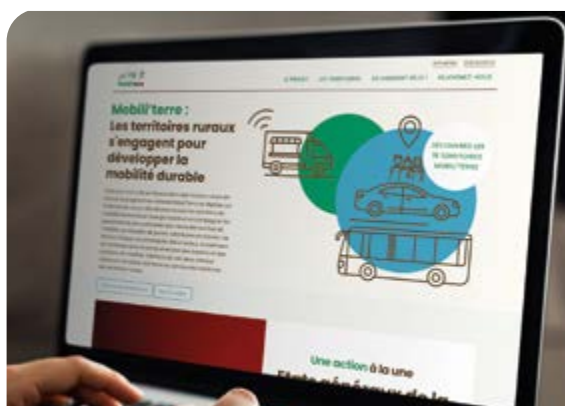
À chacune des trois étapes, la collectivité territoriale peut réaliser elle-même plusieurs des analyses suggérées, pour répondre aux questions soulevées, en utilisant les méthodes concrètes proposées.

... En savoir + : capamob.cerema.fr



Unis-Cité est l'association experte et pionnière du Service Civique des jeunes en France, partenaire privilégié de l'Etat et des collectivités dans le déploiement du Service Civique. Elle a été créée en 1994.

À la fois militante d'un Service Civique de qualité pour toutes et tous, convaincue que le Service Civique devrait faire partie du parcours de vie de tous les jeunes d'où qu'ils viennent et quel que soit leur projet d'avenir, elle se bat chaque jour pour redonner aux jeunes, dans leurs diversités, leur envie et pouvoir d'agir. Elle est à ce jour présente dans plus de 120 territoires en France métropolitaine et à La Réunion. En 2015, elle développe en lien avec l'Association des Maires Ruraux de France, le programme national Mobili'Terre. Il vise à promouvoir les solutions de mobilité économe en énergie fossile et à accompagner les personnes les plus précaires dans leurs démarches de mobilité. Les équipes de jeunes volontaires en mission de Service Civique, accompagnés d'élus locaux, soutiennent les territoires dans la compréhension des besoins et des solutions de mobilité.



MOBILIT'ERRE, LE PROGRAMME DE DÉVELOPPEMENT DE LA MOBILITÉ DURABLE EN MILIEU RURAL

- Depuis 2019.
- Dans 15 territoires ruraux aux caractéristiques diverses.
- Un déploiement national, un pilotage local.

Les objectifs :

- comprendre les pratiques des habitants et les freins aux solutions existantes ;
- sensibiliser les citoyens aux enjeux des mobilités douces ;
- informer les habitants des solutions existantes ;
- accompagner les personnes les plus en difficultés dans leurs démarches de mobilité ;
- permettre la création de solutions de transports partagées co-construites avec les habitants et les élus ;
- réduire de manière notable l'usage de la voiture personnelle ;
- permettre aux élus d'agir auprès des prescripteurs de mobilité.

❖ En savoir + : www.uniscite.fr | mobiliterre.fr

Laboratoire de la Mobilité inclusive



Le Laboratoire de la Mobilité inclusive (LMI) est une fondation²⁶.

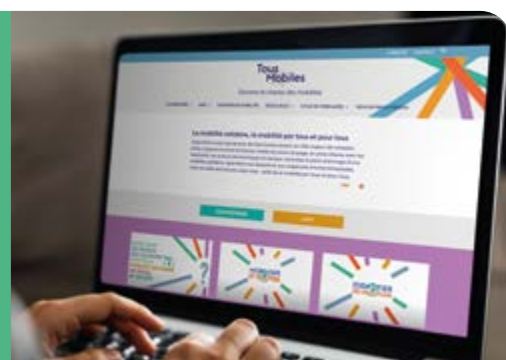
Depuis sa création en 2013, le LMI soutient, en tant que *think tank* et *do tank*, le développement d'une mobilité pour tous et agit pour favoriser une mobilité plus inclusive. Il compte 14 membres²⁷ issus des sphères publiques, privées et de la société civile.

Le laboratoire se positionne comme un centre de ressources et d'expertises et comme un partenaire institutionnel. Il a pour missions de fédérer et de rassembler les acteurs de l'écosystème (*via* la démarche Tous Mobiles) ; de produire des études pour développer une meilleure compréhension des freins et des leviers que peut représenter la mobilité (*via* le projet Inclusion/Transition) ; de soutenir des solutions de mobilité innovantes et durables, et de favoriser les conditions d'accès à une mobilité plus inclusive (www.mobiliteinclusive.com).

TOUS MOBILES, UN SITE DE RESSOURCES PAR LE LABORATOIRE DE LA MOBILITÉ INCLUSIVE ET LE MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Ce site réunit les connaissances de professionnels, opérateurs, élus, associations, experts, nationaux et territoriaux sur la mobilité solidaire.

L'objectif : mettre en commun un socle solide de connaissances et d'expériences, afin qu'il soit utile aux collectivités, à tous les échelons, et qu'elles se saisissent pleinement des enjeux de la mobilité solidaire.



... En savoir + : tousmobiles-kit.com

26. Le Laboratoire de la Mobilité inclusive (LMI) est une fondation abritée par la fondation FACE.

27. Ademe, Réseau Agil'ESS, Croix-Rouge française, École de Conduite française, Fondation Agir Contre l'Exclusion (FACE), FASST, Fondation Macif, Fondation Total Énergies, Malakoff Humanis, MOB'IN, Pôle Emploi, Sanef Solidaire, Secours Catholique, Transdev.

MOB'IN



Acteur majeur de la mobilité depuis 20 ans, le réseau MOB'IN a succédé à la Fédération des Acteurs de la Route par l'Éducation disparue en octobre 2016. Il fédère 150 acteurs de la mobilité inclusive, solidaire et durable sous forme de dix régions MOB'IN.

Ces 150 écoles de conduite à statut associatif, garages solidaires ou encore plateformes mobilité ont en commun une priorité : l'accompagnement à la mobilité des publics vulnérables.

Au sein de chaque région et au plus près des territoires, des hommes et des femmes, acteurs associatifs apportent leurs compétences pédagogiques, leur capacité à innover et à développer des projets qui favorisent la mobilité de leurs bénéficiaires.



SAVOIR BOUGER / POUVOIR BOUGER : LES DEUX AXES DE MOB'IN

- **Savoir bouger** : transmettre à tous les publics les compétences et les capacités nécessaires pour se déplacer

de façon autonome et durable. Les conseillers en mobilité accompagnent également les bénéficiaires au changement de pratique pour les amener vers une pratique plus durable de la mobilité.

- **Pouvoir bouger** : lever les freins matériels et financiers et de disposer de moyens matériels pour se déplacer (école de conduite, financements, location de voitures, conduite supervisée, etc.).

...❖ **En savoir +** : www.mobin-solutions.fr

RTES - Réseau des Collectivités Territoriales pour une Économie Solidaire



Le RTES réunit des collectivités territoriales qui s'engagent pour le développement de l'Économie Sociale et Solidaire sur leur territoire.

En 2022, le réseau rassemble plus de 180 collectivités : conseils régionaux, conseils départementaux, métropoles, intercommunalités et communes, qui ont manifesté le besoin d'un espace d'échanges et de coordination nationale.

Les collectivités adhérentes s'engagent autour d'une charte, avec la conviction que l'ESS est en capacité d'apporter des réponses aux besoins économiques, sociaux, et environnementaux des territoires.

Le RTES agit pour :

- promouvoir les initiatives des territoires, à travers ses publications (Newsletter, lettre trimestrielle, etc.), son site Internet, l'organisation de rencontres, etc. ;
- valoriser auprès des institutions nationales et européennes la richesse des actions menées ;
- favoriser le transfert des bonnes pratiques, à travers des journées d'échanges et de débats, la mise en place de formations, etc. ;
- rechercher les conditions d'amélioration des politiques mises en œuvre.

LES CLUBS RÉGIONAUX DES COLLECTIVITÉS POUR L'ESS

Le RTES, en partenariat notamment avec les Chambres Régionales de l'Économie Sociale et Solidaire (CRESS), co-anime plusieurs clubs régionaux. Réunissant élus et agents des collectivités et acteur.

rice.s de l'ESS, ces clubs ont pour objectif d'offrir une communauté d'échange entre pairs, dynamique et inspirante sur les thématiques transversales de l'économie sociale et solidaire. La mobilité a pu être évoquée lors de certains d'entre eux.



... En savoir + : www.rtes.fr

Ehop est une association bretonne créée en 2002 sous le nom de Covoiturage +, pour une expérimentation de covoiturage domicile-travail avec le pôle insertion de Rennes Métropole. Elle développe un outil numérique de mise en relation, et est rapidement soutenue par PSA Peugeot Citroën pour le transport de ses salariés, puis par des communautés de communes.

En 2013, la marque Ehop est lancée : une marque joyeuse pour qui symbolise le mouvement et traduit un tournant vers l'accompagnement au changement de comportement. Deux ans plus tard, elle s'adresse aux personnes en situation de fracture numérique à travers son service Ehop Solidaire.

Depuis 2018, Covoiturons + est devenu Ehop. En 2021, plus de la moitié des EPCI bretons sont mobilisées avec Ehop pour développer le covoiturage sur leur territoire.



EHOP SOLIDAIRES ET EHOP PRÈS DE CHEZ MOI

- EHOP SOLIDAIRES, le service de covoiturage pour l'accès à l'emploi et à la formation : il fait matcher les demandes de personnes sans solution pour aller au travail ou en formation (par exemple, covoiturage entre intérimaires).
- EHOP PRÈS DE CHEZ MOI, le service de covoiturage pour les petits trajets de proximité : fait matcher les demandes de

personnes sans solution pour aller au (super)marché, chez le coiffeur ou à la poste avec les trajets de leurs voisins.

Ces services de mise en relation gratuite entre covoitureurs sont également des sources de formation et d'outillage des professionnels de l'insertion. Ils sont disponibles par téléphone, ou par Internet pour les plus connectés.

...❖ **En savoir + :** ehop.bzh/covoiturer/ehop-solidaires | ehop-presdechezmoi.fr

Réseau Agil'ESS



Créé en 2016, le Réseau Agil'ESS (anciennement Réseau APREVA) a pour mission de fédérer, rassembler, professionnaliser et accompagner l'émergence des garages et loueurs sociaux et solidaires en France. Il compte aujourd'hui 46 adhérents.

Acteur de terrain, le Réseau Agil'ESS :

- accompagne ses membres, mais aussi les structures non adhérentes et les collectivités qui souhaitent créer ou développer une activité d'aide à la mobilité (location, réparation, transport à la demande, mobilités éco-responsables...);
- porte la voix de ses adhérents qui représentent eux-mêmes les intérêts des personnes empêchées de mobilité ;
- négocie et établit des partenariats commerciaux ou du mécénat avec de grandes organisations nationales dont les actions peuvent ensuite être répercutées dans les antennes régionales ;
- met en place des projets à forte valeur innovante qui permettent une action plus efficace et un impact toujours plus grand.

LES GARAGES ET LOUEURS SOCIAUX ET SOLIDAIRES

Les garages solidaires proposent la location, la réparation et l'entretien de véhicules des bénéficiaires, ce qui permet à ces derniers de conserver plus longtemps leurs véhicules et de rouler en toute sécurité.

Grâce à des dons issus de particuliers ou d'entreprises et suite à une remise en état des voitures et/ou scooters, les garages solidaires constituent des flottes de véhicules qui sont mises à disposition dans le cadre de location à bas prix pour des personnes en recherche ou reprise d'emploi.

Ces véhicules sont aussi parfois revendus afin de permettre une solution pérenne aux bénéficiaires



... En savoir + : www.agiless.fr

Mission Locale du Pays de Redon et Vilaine

La Mission Locale du Pays de Redon et de Vilaine est une association créée en 1984, ayant une mission d'insertion sociale et professionnelle de jeunes 16 à 25 ans révolus. Elle propose un accompagnement global : emploi, formation, orientation, mobilité, logement, santé, accès à la culture et aux loisirs. Elle exerce une mission de service public de proximité (15 lieux d'accueil sur 40 communes), définie dans le cadre de la Loi de programmation pour la cohésion sociale du 18 janvier 2005 : « [...] un droit à l'accompagnement, pour les jeunes de 16 à 25 ans révolus. En outre, les jeunes les plus éloignés de l'emploi bénéficient d'un accompagnement renforcé et personnalisé. L'État confie la mise en œuvre de cette mission de service public que constitue cet accompagnement, aux missions locales et aux points d'accueil information orientation (PAIO) ». (Articles L322-4-17-1 et L322-4-17-2 du code du travail)



LES ACTIONS DE LA MISSION LOCALE POUR LA MOBILITÉ

- **Atelier code de la route**, pour préparer l'examen du code de la route à son rythme pour une initiation ou un soutien.
- **Conduite supervisée**, mobilisant des bénévoles expérimentés, appelés « parrain / marraine », qui assurent le rôle d'accompagnateur. Les binômes de conduite sont ainsi formés et prennent la route à bord d'un véhicule de la Mission Locale entièrement dédié (sans double commande). Cette action concerne les jeunes de plus de 18 ans qui ont déjà suivi une formation initiale en auto-école et qui souvent ont échoué plusieurs fois au passage du permis pour manque de confiance en eux. La Mission Locale met à disposition trois véhicules dont un à boîte automatique et électrique.
- **Service 2 roues** : mise à disposition d'un cyclomoteur, un scooter, un vélo à assistance électrique pour les jeunes inscrits à la Mission Locale, dans un cadre professionnel (emploi, formation).
- **Passer son permis AM** : accompagnement à permis AM pour conduire un cyclo scooter, notamment ceux mis à disposition dans le cadre du service 2 roues.
- **Une voiture ou voiturette pour l'emploi** : mise à disposition d'une voiture pour les rendez-vous professionnels.
- **Accompagnement** dans le cadre du « Tenir conseil en mobilité ».
- **Mobilisation d'aides à la mobilité** (permis AM, code de la route et permis, bons carburants, co-financement de véhicules, etc.) gérées notamment pour le compte des Départements et des Régions.

Les autres dispositifs évoqués

REZO SÉNIOR, LE TRANSPORT SOLIDAIRE PAR LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU PLATEAU PICARD

Rezo Séniors est un dispositif de transport solidaire pour les trajets du quotidien des séniors. Il a été mis en place en 2019 par la Communauté de Communes du Plateau Picard (Oise) pour une expérimentation de trois ans. Les résultats étant satisfaisants, il est pérennisé en 2022.

- Une prise en charge à domicile pour les plus de 65 ans.
- Sur simple inscription au service.
- Pour tous les trajets, sans distinction de motif, destination, distance, jour et heure.
- Demande de trajet 24/24 *via* le site ou sur appel de la référente mobilité aux heures de bureau.
- 48h à l'avance, au minimum.
- Service solidaire, gracieux, avec une possibilité d'indemnisation, à hauteur de 0,35€/km, correspond aux frais d'entretien courant d'une voiture moyenne.

...🔗 **En savoir +** : www.rezo-seniors.org

LA CONDUITE SUPERVISÉE À L'AFODIL

L'AFODIL est une plateforme de mobilité sous forme associative, sur le département du Maine et Loire. Depuis 2016, elle propose un service de conduite supervisée :

- à destination des personnes en insertion, orientées vers la plateforme de mobilité par leur référent ;
- accompagnement par un bénévole :
 - au minimum 3 mois ;
 - 2 fois par semaine ;
 - séances de 20 minutes à 2 heures ;
 - au départ de l'auto-école.
- les véhicules sont fournis par l'association. Ils n'ont pas de double commande.
- le bénéficiaire participe à hauteur de 30€/mois, soit 90€ pour environ 50h de conduite.
- le bénévole est formé en amont et rencontre le moniteur d'auto-école de la personne accompagnée.

...🔗 **En savoir +** : www.afodil.org

MOBIPA, UNE RECHERCHE SUR LA MOBILITÉ DES PERSONNES ÂGÉES

Le projet **Mobilité Inclusive** pour les **Personnes Âgées** (MobiPa) est un projet financé par la Région Auvergne Rhône-Alpes et mené par l'université Grenoble Alpes.

- De 2018 à 2021.
- Problématique : l'inclusion numérique des seniors en situation de vulnérabilité dans les zones périurbaines et rurales appliquée aux services de mobilité tels que les plateformes de covoiturage ou sous forme de multi-modalité de transport.

Le projet comprenait trois axes de recherches complémentaires :

- extension de la méthode d'innovations organisationnelles AdInnov afin de prendre en compte tout le processus de construction d'un service de mobilité jusqu'à l'utilisation réelle du service et adaptation de la plateforme Covivo-Roulez Malin pour intégrer ces nouveaux services ;
- construction d'un modèle économique du point de vue des acteurs privés du covoiturage mais aussi des organisations publiques ;
- étude des usages et des formes de coopérations marchandes et non marchandes qui sous-tendent la construction de ces services de mobilité ainsi que le croisement des données personnelles sous l'angle des politiques publiques.

…✦ **En savoir + :** mobipa.univ-grenoble-alpes.fr

LOCOMOTION, DE SOLON COLLECTIF

Solon est un organisme montréalais (Canada) à but non lucratif qui accompagne des quartiers et des groupes citoyens dans leurs projets de transition socio-écologique.

LocoMotion est un réseau de comités de quartier qui se donne le défi de se déplacer autrement.

Un peu comme le programme des jardins communautaires, le projet vit grâce à des gens du coin pour s'en occuper. Solon trouve des moyens d'aider les comités de quartier à prendre le volant de ce projet local et écologique.

- L'ACCOMPAGNEMENT des activités pour découvrir et créer d'autres façons de se déplacer comme le Défi partage une auto.
- LA LOCOTROUSSE : des outils pour motiver son voisinage à développer LocoMotion dans son quartier.
- LOCOMOTION.APP : une plateforme pour faciliter le partage de véhicules variés entre voisins.

…✦ **En savoir + :** solon-collectif.org/action/locomotion/

Annexes
Liste des entretiens
Bibliographie

05

Annexes

LISTE DES STRUCTURES ET RELAIS

Catégorie	Type
Social	Centres Médicaux Sociaux (CMS) • Centre Communal ou Intercommunal d'Actions Sociales (CCAS/CIAS) • Maisons des solidarités • Maisons France Services
Insertion	Pôle Emploi • Mission Locale • Chantiers d'insertion • Territoire zéro chômeur • Centre formation pour adultes
Santé	Centres médicaux • Généralistes, spécialistes • Hôpitaux • Pharmacies • PMI
Association	Secours Populaire • Secours Catholique • Restos du Cœur • Familles Rurales • Accueil et aide des personnes en difficultés • Tiers lieux • Ressourceries • Conseils de quartier et citoyens • Emmaüs • Croix-rouge • ADMR
Sénior	Petits frères des pauvres • Services d'aide à la personne • Clubs du 3 ^{ème} âge • Clubs de sport • Caisses de retraite + complémentaires • MARPA • Résidences autonomie/ foyers logement • Services APA
Culture	Centres culturels • Médiathèques • Bibliothèques • Cinémas • Théâtres
Jeune	Point Information Jeunesse (PIJ) • Maison des adolescents (MDA) • Foyer Jeunes Travailleur • Maison des jeunes • Maison Familiale Rurale

LIEUX NON EXHAUSTIFS OÙ SE RENDRE SELON LA CIBLE

Cible	Lieux
Jeunes	Point Information Jeunesse (PIJ) • Foyer Jeunes Travailleur • Maison des jeunes • École • Université
Salariés / Actifs	Lieux de travail (entreprises et lieux de restauration)
Retraités	Clubs du 3 ^{ème} âge • Université du temps libre
Insertion	Pôle Emploi • Mission Locale • Centre formation pour adultes
Tout public	Marché • Forum des associations • Associations (habitants de quartier, environnementales, sportives, tiers lieux, ressourceries...) • Commerce • Lieux culturels (cinémas, théâtre, médiathèque...) • Réseaux de transports du territoire (gares...)

EXEMPLES DE CHARTES VOLONTAIRES

Charte Conducteur Rezo Séniors



CHARTRE REZO SÉNIORS *Conducteurs*

Rezo Séniors est une plateforme de transport solidaire destinée aux personnes âgées rencontrant des difficultés dans leurs déplacements du quotidien. Avec Rezo Séniors, ces personnes âgées peuvent effectuer des trajets de courte distance (pour aller faire leurs courses, aller chez le médecin, etc.) grâce à une communauté de conducteurs solidaires qui s'engagent, sur des jours et des horaires de leur choix.

MES ENGAGEMENTS

- 👉 Lors de l'inscription, je m'engage à signer la présente Charte et à fournir une photocopie de ma pièce d'identité qui sera conservée par Rezo Séniors. Mes coordonnées pourront être vérifiées par la suite.
- 👉 J'accepte que le Référent Rezo Séniors de mon territoire utilise mes coordonnées pour me transmettre toutes les informations nécessaires au bon fonctionnement du service.
- 👉 Je m'engage à suivre le mode d'emploi ci-joint.
- 👉 Je m'engage à être facilement identifiable comme membre de la communauté Rezo Pouce en gardant avec moi ma carte de membre et en collant mon macaron sur mon pare-brise (vous recevrez ces éléments directement à votre domicile quelques jours après votre inscription).
- 👉 Je m'engage à adopter une attitude courtoise lors de mes trajets partagés :
 - Je m'engage à ce que le trajet partagé soit le plus arrangeant possible pour le passager : je dépose mon passager en toute sécurité à l'endroit le plus proche de la destination demandée.
 - Je m'engage à demander l'autorisation de la personne avec qui je partage mon trajet pour toute action qui pourrait la déranger : manger, fumer, écouter de la musique, etc.
- 👉 Je m'engage à faire de la sécurité de tous les usagers de la route une priorité absolue, à respecter la réglementation en vigueur et notamment le code de la route. Je m'engage, notamment, à ne prendre aucun risque au volant, à n'absorber aucun produit dangereux pouvant altérer mes capacités à conduire, à veiller au bon état de mon véhicule et à avoir mon assurance à jour.

ASSURANCE

Les conducteurs solidaires bénéficient d'une assurance de substitution, prise en charge par Rezo Pouce. En cas d'accident responsable, cette assurance assure aussi bien les dégâts occasionnés que les personnes tierces et n'engendre pas de malus.

FRAIS DE VOYAGE

Rezo Séniors est fondé sur des valeurs de solidarité ; les conducteurs solidaires sont bénévoles. Cependant, le passager peut, s'il le souhaite, dédommager le conducteur. A chaque demande de trajet, une estimation du dédommagement est calculée et précisée au passager ; elle est basée sur la distance parcourue entre le domicile du passager et sa destination, sur une base de 35 centimes le kilomètre.

MODE *d'emploi*

INSCRIPTION

Je peux m'inscrire en tant que conducteur solidaire sur le site internet de Rezo Pouce (www.rezopouce.fr). Il est également possible de m'inscrire auprès de la Communauté de Communes du Plateau Picard en contactant la Référente Rezo Séniors (voir ses coordonnées en bas de cette page). Pour m'inscrire, il suffit de remplir le formulaire, signer la charte Rezo Séniors et fournir ma pièce d'identité. Je serai ensuite contacté par la Référente Rezo Séniors de mon territoire afin de convenir d'un rendez-vous qui aura lieu dans son bureau, ou à défaut par téléphone. Lors de cet entretien, ma Référente Rezo Séniors s'assurera que j'ai bien compris en quoi consiste Rezo Séniors, mes futurs engagements et validera mon inscription.

ORGANISATION D'UN TRAJET

- 1** Lors de mon inscription, je définis mes préférences de lieux (les villes et villages vers lesquels je vais accompagner les passagers) et mes disponibilités.
- 2** Une fois inscrit, je suis facilement identifiable en gardant ma carte de membre avec moi et en collant le macaron Rezo Pouce sur mon pare-brise de façon à ce qu'il soit visible par les passagers lorsqu'ils montent dans ma voiture.
- 3** Je me rends régulièrement sur mon espace ou je consulte ma boîte courriel pour visualiser les demandes en cours. Je peux aussi accepter de recevoir des notifications concernant l'organisation des trajets par SMS.
- 4** Lorsque je m'engage à accompagner un passager, je veille à être à l'heure et à respecter mon engagement.
- 5** Quand j'accompagne un passager pour son déplacement, je vais le chercher à son domicile et le dépose à proximité immédiate de la destination renseignée lors de la demande de trajet (dans le respect du code de la route et de la réglementation en vigueur).
- 6** Afin de participer aux frais liés au trajet, mon passager peut me proposer un dédommagement (je peux l'accepter ou le refuser). A titre indicatif, il peut être de l'ordre de 35 centimes le kilomètre (3,5€ les 10 kilomètres).

COORDONNÉES DU RÉFÉRENT REZO SÉNIORS

Prénom : Ingrid

Nom : Thibon Cocu

Adresse : 140 rue Verte - Espace de Baynast

Code postal : 60130

Ville : Le Flessier-sur-Saint-Just

N° de téléphone fixe : 03 44 77 38 68

Adresse courriel : mobilite@cc-plateaupicard.fr










REZO
SÉNIORS



CHARTE REZO SÉNIORS *Passagers*

Rezo Séniors est une plateforme de transport solidaire destinée aux personnes âgées rencontrant des difficultés dans leurs déplacements du quotidien. Avec Rezo Séniors, ces personnes âgées peuvent effectuer des trajets de courte distance (pour aller faire leurs courses, aller chez le médecin, etc.) grâce à une communauté de conducteurs solidaires qui s'engagent, sur des jours et des horaires de leur choix.

MES ENGAGEMENTS

-  Lors de l'inscription, je m'engage à signer la présente Charte et à fournir une photocopie de ma pièce d'identité qui sera conservée par Rezo Séniors. Mes coordonnées pourront être vérifiées par la suite.
-  J'accepte que la Référente Rezo Séniors de mon territoire utilise mes coordonnées pour me transmettre toutes les informations nécessaires au bon fonctionnement du service.
-  Je m'engage à suivre le mode d'emploi ci-joint.
-  Je m'engage à être facilement identifiable comme membre de la communauté Rezo Séniors en gardant avec moi ma carte de membre (vous la recevrez à votre domicile quelques jours après votre inscription).
-  Je m'engage à adopter une attitude courtoise lors de mes trajets partagés :
 -  Je m'engage à ce que le trajet partagé soit le plus arrangeant possible pour le conducteur.
 -  Je m'engage à demander l'autorisation de la personne avec qui je partage mon trajet pour toute action qui pourrait le déranger : manger, fumer, écouter de la musique, utiliser mon téléphone, etc.

FRAIS DE VOYAGE

Rezo Séniors est fondé sur des valeurs de solidarité ; les conducteurs solidaires sont bénévoles. Cependant, le passager peut, s'il le souhaite, dédommager le conducteur. A chaque demande de trajet, une estimation du dédommagement est calculée et précisée au passager ; elle est basée sur la distance parcourue entre le domicile du passager et sa destination, sur une base de 35 centimes le kilomètre.

MODE *d'emploi*

INSCRIPTION

Si je suis à l'aise avec un ordinateur, l'inscription se fait via le site de Rezo Pouce (www.rezopouce.fr). Il est également possible de m'inscrire auprès de la Communauté de Communes du Plateau Picard en contactant la Référente Rezo Séniors (voir ses coordonnées en bas de cette page). Pour m'inscrire, il suffit de signer la charte Rezo Séniors et de fournir ma pièce d'identité. Après validation par la Référente, j'ai accès à mon espace sur le site rezopouce.fr.

ORGANISATION D'UN TRAJET

- 1** Pour organiser un trajet, je me rends sur la plateforme internet Rezo Séniors où je peux indiquer mon besoin de trajet **OU** je contacte ma Référente Rezo Séniors (voir ses coordonnées ci-dessous).
Je renseigne :
 - ➡ Mon point de départ
 - ➡ Ma destination
 - ➡ La date et l'heure du trajet aller
 - ➡ S'il s'agit d'un aller simple ou d'un aller-retour (le cas échéant, je renseigne également la durée estimée du rendez-vous)**Quelques conseils pour organiser un trajet :**
 - ➡ Je prévois mes déplacements à l'avance (au moins 48h avant le trajet)
 - ➡ Lorsqu'il s'agit d'un aller-retour, j'estime au mieux le temps que mon conducteur va attendre ; cela lui permettra de s'organiser.
- 2** La Référente Rezo Séniors fera de son mieux pour me mettre en relation avec un conducteur solidaire. Je peux recevoir la confirmation de trajet par téléphone, par courriel ou par SMS (au choix). Je reste donc disponible pour répondre aux appels téléphoniques de ma Référente Rezo Séniors et/ou je consulte ma boîte courriel ou mes SMS pour vérifier l'état de mes demandes. Je comprends que mes demandes ne seront pas toujours satisfaites. Les conducteurs sont volontaires et s'engagent par solidarité.
- 3** Au moment du rendez-vous, je suis à l'heure, tout(e) pimpant(e) et de bonne humeur pour partager un agréable trajet.
- 4** Si je souhaite participer aux frais liés au trajet, je propose à mon conducteur un dédommagement. A titre indicatif, il peut être de l'ordre de 35 centimes le kilomètre (3.5€ les 10 kilomètres).

COORDONNÉES DU RÉFÉRENT REZO SÉNIORS

Prénom :

Nom :

Adresse :

Code postal :

Ville :

N° de téléphone fixe :

Adresse courriel :



CHARTRE DU BÉNÉVOLAT

Bienvenue !

Devenir bénévole à la Croix-Rouge française, c'est agir pour "protéger et relever sans condition les personnes en situation de vulnérabilité et construire, avec elles, leur résilience" (Projet associatif de la Croix-Rouge française, 2020).

MERCI POUR VOTRE ENGAGEMENT

En rejoignant la Croix-Rouge française, vous intégrez une association de plus de 150 ans d'histoire, membre d'un Mouvement international dont les principes humanitaires fondent la mission et la façon d'agir. Notre association met en œuvre son projet associatif avec le concours de l'ensemble des volontaires de la Croix-Rouge française : bénévoles, salariés et volontaires en service civique. Ces acteurs contribuent au quotidien, dans leur diversité et en complémentarité, à l'accompagnement des différents publics et à la sensibilisation du grand public, des enfants et des jeunes aux enjeux humanitaires, citoyens, environnementaux et de santé.

Que vous agissiez de manière ponctuelle ou durable, dans une structure d'action de la Croix-Rouge française ou dans une structure d'action tierce partenaire de la Croix-Rouge française (universités, établissements scolaires, entreprises...), cette charte organise le cadre de l'engagement réciproque qui vous lie désormais à notre association, et dont les modalités sont précisées dans le règlement du bénévolat.

Crédit photos : Croix-rouge française - Chloé Huguier - Alix Marret - Laif Carbon

L'ENGAGEMENT DE LA CROIX-ROUGE VIS-À-VIS DE VOUS

La Croix-Rouge française s'engage à :

- ✓ vous informer sur les principes fondamentaux et l'éthique du Mouvement international de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge, la signification de l'emblème, ainsi que la mission, et l'organisation de la Croix-Rouge française ;
- ✓ vous présenter votre mission, vos fonctions et actions, et déterminer avec vous le temps consacré et la périodicité de votre engagement ;
- ✓ mettre à votre disposition les éléments de la tenue Croix-Rouge française adaptés, pendant le temps de votre mission ;
- ✓ garantir les conditions de remboursement des frais que vous auriez engagés pour l'exercice de votre mission, suivant les modalités définies par votre structure d'action ;
- ✓ vous proposer un parcours d'intégration adapté à votre engagement ;
- ✓ assurer gratuitement la formation correspondant à votre mission et vous donner accès à un parcours de formation diversifié et adapté ;
- ✓ accueillir vos idées et initiatives pour répondre aux besoins sociaux et améliorer notre impact social ;
- ✓ vous donner les moyens de justifier et de valoriser votre expérience bénévole.



VOTRE ENGAGEMENT VIS-À-VIS DE LA CROIX-ROUGE

Au service des plus vulnérables, vous vous engagez à :

- ✓ agir volontairement dans le respect des personnes, des missions, des règles de la Croix-Rouge française et des principes du Mouvement international ;
- ✓ être responsable et assidu dans l'accomplissement des tâches que vous aurez choisies d'assurer ;
- ✓ porter les éléments de la tenue Croix-Rouge française adaptés à chacune des actions auxquelles vous participez, dans le respect des règles relatives au port de l'emblème ;
- ✓ suivre le parcours d'intégration puis les formations spécialisées adaptées à votre mission ;
- ✓ rendre compte des activités que vous aurez réalisées dans le cadre de votre mission.

Acteurs de l'association, vous vous engagez à :

- ✓ respecter le projet associatif, le règlement du bénévolat et le code de conduite de la Croix-Rouge française ;
- ✓ agir de façon totalement désintéressée, sans tirer bénéfice ou prétendre à une quelconque rémunération ou avantage ;
- ✓ respecter l'obligation de confidentialité : observer la discrétion la plus stricte quant aux informations et aux données personnelles auxquelles vous pourriez avoir accès dans l'exercice de vos activités, et ne pas en faire usage à son avantage personnel ;
- ✓ ne jamais utiliser votre appartenance à la Croix-Rouge française ou utiliser le nom et l'emblème à des fins personnelles (politiques, idéologiques, commerciales...), ou contraires aux intérêts de la Croix-Rouge française, notamment sur les réseaux sociaux ;
- ✓ ne faire de déclarations écrites ou orales qu'avec l'accord de l'autorité de la Croix-Rouge française ayant ordonné les missions ou l'action, tant au niveau local que national ou international ;
- ✓ autoriser gracieusement la Croix-Rouge française à faire usage de votre image, de votre voix, et/ou de vos propos, pour les besoins exclusifs de sa communication interne et externe, à partir de prises de vue photographiques et/ou audiovisuelles effectuées lors de votre participation aux activités de l'association ;
- ✓ restituer, immédiatement au terme de votre engagement bénévole, l'ensemble des moyens et documents mis à votre disposition et à ne plus user de la qualité de bénévole de la Croix-Rouge française.

Votre engagement peut librement être suspendu ou prendre fin à tout moment, à votre initiative. De son côté, la Croix-Rouge française pourra appliquer les sanctions prévues par le règlement du bénévolat.

POUR LE BÉNÉVOLE

Fait à

Le / / en deux exemplaires,
un pour le bénévole, un pour la Croix-Rouge française.

Nom

Prénom

Personne à contacter en cas d'urgence
(nom / qualité / numéro de téléphone) :

.....

Votre signature

POUR LA CROIX-ROUGE FRANÇAISE

Nom

Prénom

Qualité

Structure de rattachement

.....

Signature

POUR LE BÉNÉVOLE MINEUR DE MOINS DE 16 ANS

Le parent / représentant legal

Nom

Prénom

Signature

RÈGLEMENT GÉNÉRAL EUROPÉEN SUR LA PROTECTION DES DONNÉES PERSONNELLES

Depuis le 25 mai 2018, le nouveau règlement européen général sur la protection des données personnelles (le RGPD) est en vigueur dans l'ensemble des pays de l'Union européenne. Parmi les nouvelles mesures qu'il instaure figure, une information légale plus complète et précise des personnes concernées par le traitement de leurs données. Voici donc une information complète concernant les traitements dont vous faites l'objet en tant que bénévole de la Croix-Rouge française. Les données personnelles collectées par la Croix-Rouge française dans le cadre de votre engagement et pendant toute la durée de celui-ci sont destinées à la Croix-Rouge française dans le cadre de la gestion de ses acteurs bénévoles. Les traitements mis en oeuvre ont pour base légale l'intérêt légitime de la Croix-Rouge française et le respect de ses obligations légales.

Les données collectées ont notamment vocation à être utilisées pour :

- La gestion administrative : gestion du dossier d'activité, gestion des annuaires internes et des organigrammes, réalisation d'états statistiques ou de listes de bénévoles, gestion des dotations individuelles en fournitures, équipements, véhicules et cartes de paiement, contrôle de l'accès aux locaux et dispositifs de vidéo-protection, gestion des élections, gestion des dictons et de la chancellerie, gestion des déplacements et des missions, gestion des services de restauration, animation et envoi d'informations vous concernant et sur la Croix-Rouge française.
- La mise à disposition d'outils informatiques : suivi et maintenance du parc informatique, gestion des annuaires informatiques permettant de définir les autorisations d'accès aux applications et aux réseaux, mise en oeuvre de dispositifs destinés à assurer la sécurité et le bon fonctionnement des applications informatiques et des réseaux, gestion de la messagerie électronique professionnelle, l'intranet.
- L'organisation des missions et activités : gestion des agendas, gestion des tâches, gestion du planning et des affectations, composition des équipes, dispositifs de continuité d'activité.
- La gestion de votre engagement : évaluation, gestion des compétences, validation des acquis de l'expérience, mobilité, les délégations de pouvoir, y compris bancaires.
- La formation : suivi des formations, organisation des sessions de formation, évaluation des connaissances et des formations.

Vos informations sont transmises selon les cas :

- Aux organismes publics dans le cadre de nos obligations légales, ou de demandes de financement.
- À nos sous-traitants techniques et informatiques.
- À nos sous-traitants en matière de formation.
- À nos partenaires, notamment bancaires.

Les données vous concernant ne sont en aucun cas cédées à des tiers à des fins commerciales. Elles sont conservées par nos soins pendant la durée de votre engagement et/ou pendant la durée nécessaire à la réalisation de l'objectif du traitement et supprimées ou archivées pour la durée nécessaire à l'exécution de nos obligations légales et contractuelles.

Le responsable de traitement est le Président de la Croix-Rouge française et, par délégation, le Directeur général. Le Délégué à la protection des données personnelles est Marie-Christine Graff et peut être contactée à l'adresse suivante : DPO@croix-rouge.fr ou 98, rue Didot - 75014 Paris.

Conformément aux dispositions légales en vigueur (règlement UE n° 2016/679 du 27 avril 2016), vous disposez d'un droit d'information, d'accès, de vérification, de rectification, de limitation, de suppression et d'opposition pour motif légitime aux données qui vous concernent. Vous pouvez, sous réserve de la fourniture d'une pièce justificative d'identité, les exercer en vous adressant au délégué à la protection des données personnelles à l'adresse du siège de la Croix-Rouge française : 98, rue Didot - 75014 Paris ou par mail : DPO@croix-rouge.fr.

Vous disposez également, en cas de problème, du droit de vous adresser directement à l'autorité nationale de contrôle, à savoir la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL).

7 PRINCIPES

pour une cause commune



HUMANITÉ

Le principe d'Humanité incarne le cœur même de notre idéal universel et de notre mission qui considèrent l'inaliénable respect de la dignité humaine, et traduit notre action afin de prévenir et soulager toutes les formes de souffrances humaines.



NEUTRALITÉ

Le principe de Neutralité permet d'accéder à ceux qui ont besoin d'une assistance humanitaire efficace et désintéressée. Notre retenue, notre réserve et notre absence de jugement sont le gage de la confiance de tous pour accomplir notre mission.



VOLONTARIAT

Le principe de Volontariat résulte d'un libre choix où le service et l'action humanitaire des bénévoles, avec le soutien des permanents, ont pour motivation première l'assistance à toutes les personnes en situation de détresse et de vulnérabilité.



UNIVERSALITÉ

Le principe d'Universalité affirme le caractère mondial du Mouvement et son action universelle, l'égalité de droits entre chaque Société nationale et le devoir d'être solidaires les uns des autres tout en respectant la souveraineté de chacune.



IMPARTIALITÉ

Le principe d'Impartialité considère l'égalité des hommes devant la souffrance, proscrit toutes formes de discrimination et assure la protection et l'assistance de chacun en fonction de ses besoins. Au quotidien, sous la vulnérabilité et la détresse des personnes nous mobilisons pour agir.



INDÉPENDANCE

Le principe d'Indépendance conditionne notre mission humanitaire dans le plus strict respect de l'ensemble de nos Principes et assure notre autonomie vis-à-vis de toute ingérence politique, économique ou philosophique. L'auxiliarité des pouvoirs publics s'entend ainsi dans des liens de confiance où les États nous reconnaissent cette indépendance.



UNITÉ

Le principe d'Unité garantit l'unicité de chaque Société nationale pour intervenir avec l'ensemble de ses moyens sur tout le pays, sans exclusive, en situation d'urgence comme dans le quotidien de ses actions, et d'être représentée à l'extérieur. Il implique aussi l'ouverture à tous, sans distinction de sexe, de condition sociale, de religion ou autre : la Société nationale doit être le reflet de la société civile.

Illustration principe © Nicolas LeFroy



Cette charte est accompagnée du livre d'accueil du bénévole, du règlement du bénévolat et du code de conduite de la Croix-Rouge française.



MODÈLE DE CONTRAT D'ENGAGEMENT EN SERVICE CIVIQUE



Modèle de contrat d'engagement de service civique

Vu la loi du 2010-241 du 10 mars 2010 relative au service civique

Entre les soussignés,

La personne morale
sise
numéro d'identification SIRET
bénéficiant d'un agrément de service civique délivré par
en date du pour une durée de :
représentée par
agissant en qualité de

Et

M
né(e) : le à (département :)
numéro de sécurité sociale
demeurant à
téléphone : courriel :

*[Le cas échéant pour les personnes mineures
représenté(e) par M , personne disposant de l'autorité parentale
demeurant au
téléphone : courriel :]*

d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

a) **Objet**

M s'engage à réaliser une mission d'intérêt général reconnue prioritaire pour la Nation dans le cadre de l'engagement de service civique défini par l'article L. 120-1 du Code du service national. La mission ou les missions confiées à M sont les suivantes :

-
-
-

[Le cas échéant, dans le cadre d'une intermédiation auprès d'un ou plusieurs organismes-tiers, spécifier les organismes-tiers auprès desquelles le volontaire sera mis à disposition]

A ce titre, M exercera les activités suivantes :

-
-
-

b) **Date d'effet et durée du contrat** *[Si plusieurs missions sont confiées au volontaire, spécifier la durée de chaque mission]*

Le présent contrat, pour la réalisation de la ou des missions indiquées ci-dessus, prend effet à la date de signature du présent contrat par les deux parties.

Il est conclu pour une durée de mois *[maximum douze mois]* et prendra fin le

c) **Conditions d'exercice des missions** *[Dans le cas d'une intermédiation, précisez les modalités de collaboration entre l'organisme agréé et l'organisme-tiers, ou leurs modes de détermination]*

La mission s'effectue *[préciser le lieu]* au sein de l'organisme agréé. L'accomplissement de cette mission représente, sur la durée du contrat heures

par semaine. La durée de la mission ne peut dépasser quarante huit heures repartis sur six jours [ou trente cinq heures pour les volontaires mineurs]

M.....pourra, pour assurer l'accomplissement de sa mission, bénéficier de l'accompagnement d'interlocuteurs locaux dont notamment son tuteur dont l'identité et les coordonnées sont mentionnées ci-après :

Nom du tuteur :
téléphone : courriel :

M.....bénéficiera par son tuteur d'entretiens réguliers permettant un suivi de la réalisation des missions. [Pour les mineurs préciser les mesures renforcées d'accompagnement]

M.....bénéficie d'un droit à congé dès lors que sa mission a été réalisée durant dix jours ouvrés. La durée des congés est fixée à deux jours ouvrés par mois de service effectif, y compris dans le cadre d'une pluralité de missions. [Les personnes volontaires mineures bénéficient d'une journée de congé supplémentaire par mois de service effectué.] Le congé annuel peut être pris soit par fraction, à concurrence des droits acquis, soit en une fois, en fin d'engagement. Un congé non pris ne donne lieu à aucune indemnité compensatrice.

d) Formations

Une phase de préparation aux missions se déroulera du.....au
[En préciser les modalités]

M....., engagé de service civique, bénéficiera d'une formation civique et citoyenne et d'un soutien particulier pour la définition de son projet d'avenir. [En préciser les modalités]

e) Indemnisation et autres avantages

Une indemnité mensuelle sera versée à M..... dont le montant est fixé par l'article R. 121-23 du Code du service national par les autorités administratives.

Une indemnité complémentaire conformément à l'article R. 121-25 du Code du service national sera également servie à sous forme de prestations [préciser en nature ou en espèce].

[En cas de mission réalisée à l'étranger :

Conformément à l'article R. 121-26 du Code du service national, une indemnité supplémentaire peut être allouée à M.....au titre de la réalisation de sa mission à l'étranger.]

A l'échéance du contrat, M.....se verra remettre une attestation, prévue à l'article L. 120-1-III de la loi du 10 mars 2010 précitée, attestant de l'accomplissement de la mission de service civique.

f) Résiliation et renouvellement du contrat

Le présent contrat de service civique peut être résilié moyennant un préavis d'un mois sauf en cas de force majeure ou de faute grave d'une des parties.

Les parties peuvent convenir à l'échéance du contrat de son renouvellement par avenant. [Dans la limite de 12 mois cumulés]

Fait en double exemplaire

A..... le

M.
En qualité de représentant de :

Signature
(Précédée de la mention manuscrite « lu et approuvé »)

M.
Le volontaire ou son représentant

Signature
(Précédée de la mention manuscrite « lu et approuvé »)



TEMPS NÉCESSAIRE POUR L'ANIMATION

Une demi-journée minimum



CONTEXTE IDÉAL

- Auprès d'un groupe
- Sur un stand



NOMBRE DE PARTICIPANT-E-S

Minimum 6 personnes. Le maximum dépend du nombre de personnes pour aider



POUR QUI ?

Grand public



BESOINS ET MATÉRIELS

- Fiches d'inscriptions (cf. Annexe 1) et autorisations parentales en cas de participation de mineurs (cf. Annexe 2)
- Déterminer un circuit (50kms max), et le tester avec le maillage des arrêts Rezo Pouce
- Des pancartes destination et des fiches mobilités (avec l'ensemble des villes concernées)
- Des goodies : pour les participant-e-s et les conducteur.rice-s
- Des lots (locaux) : loisirs, culture, etc.
- Un appareil photo/smartphone par équipe.
- Encas et boissons pour créer un moment convivial au départ et à l'arrivée
- Communiquer préalablement, le plus largement possible

Grandir

Stimuler

Relancer

Sans modération

DÉROULÉ DE L'ANIMATION

Cette animation requiert une organisation plus rigoureuse. Pour cela référez-vous à la section «Conseils organisation».

- Une carte du territoire est donnée aux participant-e-s avec les différentes villes qu'ils doivent rejoindre. Tous les groupes partent du même point, à intervalles réguliers (toutes les 5 mins par exemple).
- Les équipes doivent terminer le circuit le plus rapidement possible. Le circuit peut-être une boucle (commencer et terminer le rallye dans la même ville) ou linéaire, d'un point A à un point B. Le chronomètre démarre au départ de l'équipe et est stoppé à leur l'arrivée.
- À chaque point d'étape, un-e animateur-ric-e est présent-e, pour « valider le passage » de l'équipe. Il-Elle peut à l'occasion, tamponner un carnet, ou distribuer la prochaine pancarte destination aux participant-e-s, pour qu'ils-elles puissent rejoindre la ville/point d'étape suivant.
- Les participant-e-s doivent utiliser les panneaux Rezo Pouce durant la course. Vous pouvez notamment leur donner les fiches mobilités des villes concernées au départ de la course, ou bien leur distribuer à chaque étape. Les équipes devront se prendre en photo sous chaque arrêt sur le pouce (type selfie) pour témoigner de leur passage. Ces photos seront réutilisées à des fins de communication (cf. partie sur droit à l'image figurant sur la fiche d'inscription).
- Si un-e animateur-ric-e se trouve proche d'un arrêt, il-elle peut en profiter pour chronométrer le temps d'attente des équipes. Cela permettra d'annoncer les détails lors de la remise des prix, ou encore de témoigner de la moyenne des temps d'attente sur la course.
- Pensez à distribuer des tee-shirts Rezo Pouce à l'ensemble des participant-e-s pour qu'ils-elles puissent les mettre durant la course ! Cela permet qu'ils-elles se reconnaissent entre eux et rend visible le dispositif !

RÔLE DE L'ANIMATEUR-RICE

Les animateur-ric-e-s encadrent la course et font en sorte de maintenir la dynamique. Ils-elles encouragent les participant-e-s aux différentes étapes et s'assurent que ces derniers passent un moment convivial et agréable. Ils-Elles mettent en évidence le côté « aventure » de cette course. Ils-Elles peuvent aussi prodiguer des conseils (cf. la stop attitude) pour mettre toutes les chances du côté des participant-e-s.

Au retour, ils-elles félicitent les participant-e-s, distribuent les lots et les encouragent à utiliser durablement le dispositif.

OBJECTIFS DE L'ANIMATION

Tester l'autostop, créer de la convivialité par le biais d'un challenge, montrer que le stop via le Rezo, ça fonctionne : temps d'attente faible, convivialité, créer du lien...

Rendre le dispositif visible et sympathique.

VARIANTES POSSIBLES

Vous pouvez profiter de cette course pour mettre en avant le patrimoine de votre territoire ! Par exemple : prévoir à chaque étape, des questions (sur la mobilité ou sur la ville) qui permettront aux participant-e-s d'obtenir un indice. Cet indice peut amener les participant-e-s vers le lieu à rejoindre, lieu « remarquable » du territoire. Et ceci à chaque étape de la course.

Vous pouvez également poser des questions sur le patrimoine. Si l'équipe répond juste, les participant-e-s obtiennent leur fiche destination pour repartir, ou encore la fiche mobilité qui récapitule les arrêts pour atteindre la prochaine destination. En cas de mauvaise réponse, vous pouvez pénaliser l'équipe par un temps de « blocage » (5 à 10min).

CONSEILS D'ORGANISATION

L'idée communication : Ce type d'évènement doit être visible ! N'hésitez pas à relayer fortement dans la presse, les réseaux sociaux ainsi qu'auprès d'un maximum d'acteurs locaux et habitant-e-s. Ceci avant comme après l'évènement pour montrer un bilan positif.

- **J - 60 :**
 - Fixer une date (de préférence d'avril à août).
 - Réaliser des affiches pour l'évènement (Cf. 04 - ADHERENTS\01 - COMMUNICATION\01 - REZO POUCE\02 - PRINT\02 - AFFICHES\Affiche_Animation_Modifiable.pdf) : affichage dans diverses structures du territoire, notamment en fonction du public visé.
 - Noter les coordonnées de la structure qui prendra en compte les inscriptions.
- **J - 30 :** Faire des demandes d'emplacement : au départ, à l'arrivée et aux points intermédiaires. Recueillir les inscriptions des personnes intéressées pour participer au rallye : recueil des coordonnées téléphoniques et mails pour pouvoir prévenir en cas d'annulation si intempéries.
- **J - 15 :** Relance de l'information via les réseaux sociaux/mails si possible.
- **J - 10 :** Clôture des inscriptions.
- **Jour J :** Une fois le circuit déterminé et testé au préalable, établir des stands au départ, à l'arrivée et aux étapes intermédiaires.

Liste des entretiens

- Un conducteur bénévole de Mobisol26
- Ophélie BIGOT, Co-directrice d'Ehop
- Mathieu BOSSARD, Chargé d'études Mobilités au CEREMA
- Daphné CHAMARD-TEIRLINCK, Chargée de projets Mobilité inclusive et durable au Secours Catholique
- Thomas CHEVILLARD, Directeur d'AFODIL
- Francis DEMOZ, Délégué Général du Laboratoire de la Mobilité inclusive
- Anne-Laure FEDERICI, Déléguée générale du RTES
- Samia GHERAIA, responsable des programmes mobilité de la Croix-Rouge Mobilité
- Pascal GRAND, pilote de l'axe professionnalisation du réseau MOB'IN et Didier LUCES, Pilote de l'axe partenariat du réseau MOB'IN
- Olivier JUCHTZER, Directeur Général Adjoint de la CC du Plateau Picard
- Sylvie LEFEBVRE, Directrice de la Mission Locale de Redon
- Albine SERIS, Déléguée Générale du Réseau Agil'ESS
- Maelle SCHMITT, Chargée de mission Mobili'Terre & autres programmes environnementaux, Unis-Cité
- Didier RIQUET, Coordinateur Mobilité du PETR Pays de Langres

Bibliographie

- Auxilia pour le Laboratoire de la Mobilité inclusive « *Mobilité : comment concilier inclusion et transition* », 2022
- Croix-Rouge, charte du bénévole
- Laboratoire de la Mobilité inclusive, « *Guide des plateformes* »
- Laboratoire de la Mobilité inclusive, « *L'Inégalité devant la mobilité : quelques chiffres clés* »
- Laboratoire de la Mobilité inclusive, « *Plaidoyer pour une mobilité inclusive* »
- Agil'ESS, Rapport d'activité 2021
- AFODIL, Rapport d'activité 2020
- Communauté de Communes du Plateau Picard, Charte Rezo Sénior
- LE BRETON Éric, Deux décennies de mobilité inclusive. Émergence et déploiement d'une innovation à la croisée du territoire et du social, 2020
- Loi d'orientation des mobilités n° 2019-1428 du 24 décembre 2019
- Ministère chargé des transports , « *AOM, zoom sur les mobilités solidaire* », janvier 2022
- Mission Locale de Redon, Bilan d'activité 2021
- Mobicoop, animathèque (outil interne)
- Mobicoop, Bureau des Mobilités partagées, événement du 21 octobre 2021
- Mobicoop, « *Rezo Solidaire, déployer un projet de transport solidaire en milieu rural* »
- Recherche et Solidarité, « *La France bénévole : Évolutions et perspectives* », 17^e édition, mai 2022
- Secours Catholique Hauts-de-Seine, Guide des formation 2021-2022
- Wimoov et FNH, Baromètre des mobilités du quotidien n°2, 2022

Rédaction : Lisa Berrou-Monnier et Nina Agénor

Mise en page : Hélène Vathana

Secrétariat éditorial : Célia Berrabah

Dépôt légal : Décembre 2022

ISBN : 978-2-9585566-1-7

© Mobicoop, 2022 pour la présente édition

Les inégalités face à la mobilité ont des conséquences lourdes pour un grand nombre de nos concitoyens. Elles sont maintenant bien connues des pouvoirs publics et des acteurs qui travaillent sur les enjeux de mobilité et d'inclusion. Les dispositifs de mobilité solidaire déployés depuis quelques années commencent à livrer leurs enseignements. Parmi ceux-ci, la question de l'animation des acteurs territoriaux et des habitants est cruciale.

Ce Livre blanc est co-signé par dix organisations dont l'action est significative et reconnue dans le domaine de la mobilité solidaire. Il dresse ainsi un état des lieux complet et pose les questions d'avenir pour que les habitants et les acteurs territoriaux s'emparent des dispositifs de mobilité solidaire.