



AIN TERRITOIRE DE MOBILITÉ INCLUSIVE

SCHEMA DE LA GOUVERNANCE

LES ACTEURS DE LA MOBILITÉ INCLUSIVE, LE DIALOGUE ENTRE SOCIAL ET MOBILITÉ



Programme
financé par :



Piloté
par :



Soutenu
par :



Animé
par :



LA GOUVERNANCE DE LA MOBILITÉ DANS L'AIN3

I. Introduction et objectifs 3

A. Objectifs du schéma de la gouvernance4

II. Les acteurs de la mobilité dans l'Ain 5

A. Les acteurs identifiés dans le projet Ain Tims - TEMI5

B. La répartition des acteurs :6

1. par le rôle :6
2. Par la répartition sur le territoire :6
3. Par typologie de publics :6

C. Acteur N°1, Les publics fragiles : des besoins spécifiques9

1. Les perdants du système voiture9
2. Les publics fragiles en mobilité dans l'Ain : qui sont-ils ?9
3. Les besoins des publics fragiles en matière d'offre de mobilité10
4. Les besoins d'aide en mobilité des publics : urgence et long terme10
5. Conclusion : des solutions qui fonctionnent11

D. Les acteurs de l'insertion : leurs besoins pour accompagner leurs publics :12

1. Trouver des solutions de mobilité d'urgence :12
2. Sortir leurs publics de la précarité de mobilité à long terme12
3. Les travailleurs de l'insertion : porter la voix des publics fragiles13

E. Les acteurs de l'insertion : leur fonctionnement13

1. La loi plein emploi 2023 :13
2. Une spécialisation des structures par type de public :13
3. Des têtes de réseau pour chaque type de structure14
4. Un système de financement qui renforce la segmentation par publics14
5. Un système de financement qui freine la mise en place de solutions à long terme :14
6. Les grandes catégories de publics sociaux :15
7. Les portes d'entrée dans le dispositif d'aide sociale16
8. Les acteurs et la redirection selon la catégorie sociale16

9. Les autres acteurs sociaux de l'Ain : 17

10. Les 4 grandes associations sociales multidisciplinaires dans l'Ain : 17

11. Le réseau pour l'emploi : l'instance de dialogue entre les acteurs de l'insertion : 18

12. Conclusion : le fonctionnement des acteurs de l'insertion : 19

F. Les acteurs de la mobilité 21

1. Les Autorités Organisatrices de la Mobilité : Une compétence mobilité protéiforme 21

2. Les autres acteurs périphériques de la mobilité 22

3. La coopération entre les acteurs de la mobilité : 23

4. Les besoins des EPCI : des remontées du terrain 23

5. Une organisation des acteurs de la mobilité qui engendre une complexité de l'offre : 24

6. Conclusion : le fonctionnement des acteurs de la mobilité : 24

G. Les acteurs à la fois de la mobilité et de l'insertion : 26

1. Les acteurs de la mobilité qui agissent pour les publics sociaux : 26

a. Les pouvoirs publics : 26

b. Les transporteurs : 27

c. La SPL Alec Ain 27

2. Les acteurs de l'insertion qui fournissent des solutions de mobilité 27

a. Les acteurs de l'insertion 27

b. LUSIE01 et La plateforme Mobilib01 27

H. Les instances de dialogue entre les acteurs de la mobilité et de l'insertion : 28

1. La Région : 28

2. Les rencontres organisées par des organismes extérieurs : 28

3. Le CLPE de la zone 3 du réseau pour l'emploi = la seule véritable instance de dialogue 28

4. Conclusion : un besoin rencontres structurées 29

III. Conclusion : le dialogue entre mobilité et insertion 30

1. Un fonctionnement radicalement différent = un dialogue difficile 30

2. La gouvernance de la mobilité première source d'inégalités d'accès à la mobilité : 31

LA GOUVERNANCE DE LA MOBILITÉ DANS L'AIN

I. Introduction et objectifs

- **La multitude d'acteurs de la mobilité dans l'Ain :**

Le département de l'Ain, bien que représentant seulement 1 % de la population française, illustre parfaitement la complexité de l'organisation de la mobilité et des acteurs de l'insertion en France.

Entre les 16 acteurs compétents en matière de mobilité (la Région Auvergne-Rhône-Alpes, les 14 EPCI, le Pôle Métropolitain du Genevois Français) auxquels s'ajoutent les transporteurs, les prestataires de covoiturage, ou encore les organismes spécialisés tels que le SMT AML (Syndicat des Mobilités des Territoires de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise), **la mobilité est un écosystème dense et fragmenté.**

À cela s'ajoutent la complexité **des acteurs de l'insertion** qui proposent également des conseils de mobilité, des financements ou des solutions concrètes (comme le prêt de véhicules) pour leurs publics.

- **Une complexité inaccessible aux non-spécialistes**

Face à cette multitude d'acteurs et de solutions, chacune avec ses propres règles et modalités, il est impossible pour les non-spécialistes de tout maîtriser. Même les organismes experts du département de l'Ain comme l'ALEC de l'Ain ou Lusie 01, qui centralisent les informations, ne peuvent prétendre connaître l'intégralité des dispositifs. En revanche, leur force réside dans leur **connaissance fine des acteurs** : ils savent vers qui orienter les usagers ou les professionnels en quête de réponses précises.

- **Le rôle clé des référents : orienter vers les bons interlocuteurs**

Les deux clés pour améliorer la mobilité dans l'Ain — et probablement en France — reposent donc

- sur la capacité à simplifier l'offre de mobilité pour la rendre plus compréhensible par tous,
- sur la capacité à **identifier et connecter les bons acteurs**. En effet, que ce soit pour le grand public, pour les publics sociaux ou pour les professionnels de l'accompagnement le besoin est le même : des personnes référentes capables de guider chaque interlocuteur vers le spécialiste compétent.

Dur le département de l'Ain l'ALEC de l'Ain joue déjà ce rôle pour le grand public et les acteurs sociaux et LUSIE01 le fait pour une partie des publics sociaux mais il manque actuellement sur le département une structure bien identifiée, **pérenne et exhaustive**, capable de couvrir tous les publics, y compris les plus vulnérables.

- Vers une plateforme de mobilité unifiée ?

L'une des solutions actuellement à l'étude par le Conseil Départemental de l'Ain pourrait être la création d'une **plateforme de mobilité inclusive**, chargée de centraliser cette fonction d'orientation. Son objectif ? Permettre à chaque usager ou professionnel de trouver, en un seul point de contact, l'interlocuteur idéal pour finaliser l'adoption d'une solution de mobilité adaptée. Car aujourd'hui, la mobilité ne souffre pas tant d'un manque de solutions, que d'un **manque de lisibilité et de coordination**.

A. Objectifs du schéma de la gouvernance

L'objectif du présent schéma de la gouvernance est donc

- Identifier les acteurs qui jouent un rôle dans le département de l'Ain dans la mobilité durable et inclusive.
- De détailler les besoins spécifiques des publics en précarité de mobilité.
- Détailler le fonctionnement **des acteurs sociaux** et leurs réponses face aux problèmes de mobilité de leurs publics.
- Détailler le fonctionnement **des acteurs de la mobilité** et leurs actions en faveur de la mobilité des publics sociaux.
- Connaître les interactions entre eux et les instances de dialogue déjà existantes
- De porter un regard critique sur la gouvernance actuelle de la mobilité durable et inclusive dans le département de l'Ain

II. Les acteurs de la mobilité dans l'Ain

A. Les acteurs identifiés dans le projet Ain Tims - TEMI

Le rôle des acteurs de la mobilité dans l'Ain a été étudié dans le projet Ain-Tims, Ain territoire de mobilité inclusive dans plusieurs éléments du diagnostic et en particulier dans le **diagnostic de territoire** et dans la partie « **Générateurs de déplacements** » [à retrouver ici](#).

De ces diagnostics, il a été identifié 5 typologies d'acteurs qui ont été intégrées dans le « Serious game » Ain-Tims spécialement conçu pour permettre aux joueurs d'appréhender les interactions entre les acteurs de la mobilité durable et inclusive.

Dans ce serious game, les acteurs identifiés sont :

- 1 - Les publics fragiles
 - o **Personnes à faibles revenus** : Incapables d'assumer le coût d'une voiture ou de solutions de mobilité onéreuses, elles subissent une dépendance forte à la voiture. Cette précarité économique limite leur accès à l'emploi, aux services et aux droits fondamentaux. Parmi eux, on compte les ouvriers d'usines, les aides aux personnes et toutes ces professions qui ne peuvent pas être télétravaillées et qui impliquent des horaires souvent décalés (équipe en 3x8 ou ménages en dehors de heures de bureau).
 - o **Jeunes sans permis ou sans moyens financiers** : Souvent en situation de décrochage scolaire ou d'insertion professionnelle précaire, ces jeunes rencontrent des obstacles majeurs pour se déplacer, notamment pour accéder à la formation ou à l'emploi. Le manque de permis de conduire ou de ressources financières les exclut des mobilités classiques.
 - o **Personnes âgées en perte d'autonomie** : Leur mobilité est souvent limitée par des problèmes de santé, un accès difficile aux services et une dépendance accrue. Elles nécessitent des solutions adaptées pour maintenir leur autonomie et leur inclusion sociale, notamment via des services de transport à la demande et un accompagnement social.
 - o **Personnes en situation de handicap** : N'ont pas été prises en compte dans l'étude TEMI mais elles nécessitent toutefois des solutions spécifiques pour garantir leur autonomie et leur inclusion sociale, notamment via des infrastructures accessibles, des services adaptés et un accompagnement personnalisé.

Les 4 profils de mobilité de ces publics : ces personnes sont réparties en 4 profils issus de l'étude sociologique menée dans le programme TMIS :

- o Les personnes heureuses avec leur voiture,
 - o les personnes malheureuses avec leur voitures,
 - o les « bien entourés »
 - o les experts locaux.
- 2- Les employeurs et les institutions qui accueillent du public qui sont des générateurs de déplacements
 - 3- Les accompagnants à la mobilité : surtout les travailleurs de l'insertion qui conseillent et parfois mettent en place des solutions.
 - 4- Les collectivités qui organisent les solutions de transport, conseillent et accompagnent les usagers

B. La répartition des acteurs :

La mobilité dans l'Ain est un enjeu particulièrement complexe à appréhender, tant elle implique une multitude d'acteurs aux rôles variés, aux compétences fragmentées et aux interactions souvent opaques.

Il existe une multitude d'acteurs impliqués dans la mobilité durable et inclusive sur un département tel que l'Ain qui peuvent être distingués

1. par le rôle :

- A – **Les publics** et en particulier les publics fragiles
- B - **Les accompagnants qui informent et conseillent les publics**, (organismes sociaux, guichet unique, plateforme mobilité) : L'ALEC AIN, LUSIE01, tous les organismes sociaux, les associations etc...
- C- **Les apporteurs de solutions de transport** : la Région, les EPCI, le pôle métropolitain du genevois Français (PMGF), certaines communes, certains acteurs de l'insertion etc...
 - i. Les acteurs périphériques
 - 1. Les transporteurs
 - 2. Les acteurs de la diffusion de l'information – marketing / com / cartographie
 - 3. Les acteurs de l'accompagnement à l'usage – animations / informations / agences de mobilité / ateliers de prise en main de solutions / campagnes de mobilisation : ex : familles sans voitures
- D - **Les financeurs** : la Région, les EPCI, l'état, le Département, les communes, la CAF etc...

Certains acteurs cumulent plusieurs rôles comme les EPCI qui sont à la fois apporteurs de solutions, accompagnants et financeurs.

2. Par la répartition sur le territoire :

Là où les EPCI ou les communes ont des frontières d'intervention nettes qui correspondent à leur territoires, certaines associations ont une étendue d'intervention plus large.

3. Par typologie de publics :

Enfin, chaque acteurs s'adresse à une typologie de public. Les EPCI sont généralistes, les communes sont souvent exclusifs à leurs habitants et la plupart des structures de l'insertion sont réservées à une typologie bien précise de publics.

Ainsi dans l'Ain, on pourrait schématiser le rôle des différents acteurs de cette façon :

					Populations générales							Populations sociales							
	Informe	Accompagne	Fournit des solutions de mobilité	Finance	Tout public	Population de l'EPCI 1	Population de l'EPCI 2	Population de l'EPCI....	Population de l'EPCI 14	Population de la commune x	Population de la commune y	Tous publics sociaux	Public social de l'EPCI X	Inscrits à France Travail	Intérimaires	BRSA	SIAE	Public social communal CCAS	Handicap
Organismes																			
Région	*		*	*	*	*	*	*	*	*	*	*							*
DDETS				*								*		*		*	*	*	*
Département	*	*		*												*			*
Fastt (Intérimaires)			*	*											*				
CAF				*								*							
Union Européenne via le FSE+ TMS (CEE)				*															
EPCI 1	*	*	*	*		*	*												*
EPCI 2	*		*	*			*	*											*
....	*		*	*				*											
EPCI 14	*								*				*						
Syndicat Mixte - Pôle Métropolitain du genevois f	*		*	*		*	*				*							*	
Commune X	*		*	*						*								*	
Commune y	*										*								*
Transporteurs	*		*			*	*	*		*									
Acteurs sociaux																			
France Travail	*			*										*					
CCAS commune X	*			*														*	
Centre social Le cocon	*	*	*	*				*				*	*						
Association caritative - ex : resto du cœur	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Associations autres ex : vélos	*	*	*		*	*						*	*						
Acteurs Mobilité et social																			
Mobilib01 : tout public et professionnel	*				*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Mobilib01 : publics prescrits et conventionnés	*	*	*	*													*		
Acteur Mobilité et environnement																			
Alec Ain - guichet unique mobilité	*				*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Alec Ain - Misson BRSA	*	*														*			

Cela illustre parfaitement la difficulté que représente l'organisation de la mobilité sur le département et montre pourquoi il est impossible à un non spécialiste d'appréhender toutes les ramifications de cette organisation.

CATEGORIE	ACTEURS	ROLE
INSTITUTIONS PUBLIQUES	État, Régions, Départements, Métropoles, Communes	Financement, réglementation, planification des infrastructures et services de mobilité.
OPERATEURS DE TRANSPORT	SNCF, RATP, Transdev, Keolis, transports de l'Ain, opérateurs locaux (réseaux de TAD, navettes, etc.)	Gestion des réseaux de transport en commun.
ASSOCIATIONS D'USAGERS	Vélo (ex : Bourg-Vélo-Ecomobilités),	Défense des usagers, accompagnement, promotion de la mobilité inclusive et durable.
ASSOCIATIONS CENTRES SOCIAUX	Le Cocon (CCRAPC) + centres sociaux communaux	Accompagnent les familles et facilitent certains déplacements
ENTREPRISES SOCIALES	(non présent sur le territoire), Auto-écoles sociales, garages solidaires, plateformes de covoiturage social	Accès à la mobilité pour les publics précaires (formation, réparation, partage de véhicules).
ACTEURS DE L'INSERTION	Lusie01, SIAE, Épiceries solidaire, CCAS, Missions Locales, Pôle Emploi ...	Aide à la mobilité pour l'insertion professionnelle et sociale.
ACTEURS DE LA SANTE	ARS, associations d'aide aux personnes handicapées ou âgées	Adaptation des solutions de mobilité pour les publics fragiles.
CITOYENS ET USAGERS	Groupes de mobilité citoyenne, collectifs locaux	Participation à la co-construction des solutions de mobilité.

C. Acteur N°1, Les publics fragiles : des besoins spécifiques

1. Les perdants du système voiture

Les personnes en situation financière défavorisée sont les grands perdants du système automobile. Obligées d'acheter des voitures d'occasion bon marché, elles se retrouvent souvent piégées dans une **spirale infernale** : ces véhicules, peu coûteux à l'achat, deviennent des gouffres financiers en entretien.

Selon Media Roole, une voiture essence d'occasion coûte en moyenne **380 € par mois** en coût de revient.

Pour un salarié au SMIC (environ **1 399 € net/mois en 2026**), cela représente **27 % de son salaire**, et bien davantage pour les travailleurs à temps partiel, souvent des femmes. Dans l'Ain, par exemple, 4 400 parents (majoritairement des femmes en temps partiel) subissent cette pression.

À l'échelle du salaire moyen français (environ **2 300 € net/mois**), cette dépense pèse encore **16,5 % du budget**. Ainsi, plus les moyens sont limités, plus la voiture pèse lourd, enfermant les ménages précaires dans une dépendance coûteuse et difficile à briser.

2. Les publics fragiles en mobilité dans l'Ain : qui sont-ils ?

- Définition et typologies des publics fragiles

Les publics en précarité de mobilité dans l'Ain sont définis par leur difficulté à accéder à une mobilité autonome, durable et adaptée.

Pour notre étude TEMI, nous avons considéré Qu'une personne est considérée comme précaire en mobilité si elle ne peut effectuer des déplacements essentiels (courses, emploi, santé) en raison de contraintes de mobilité.

- Principales catégories concernées :
 - **Personnes à faibles revenus** : La voiture représente une **dépense disproportionnée** par rapport à leurs revenus. L'accès à des véhicules d'occasion, coûteux à l'usage et à l'entretien, limite leur accès à l'emploi et aux services.
 - **Jeunes sans permis ou sans moyens financiers** : Souvent en situation de décrochage scolaire ou d'insertion professionnelle précaire, ils rencontrent des obstacles majeurs pour se déplacer, notamment pour accéder à la formation ou à l'emploi.
 - **Personnes en situation de handicap** : Nécessitent des **solutions spécifiques** (infrastructures accessibles, services adaptés, accompagnement personnalisé) pour garantir leur autonomie et inclusion sociale.
 - **Personnes âgées en perte d'autonomie** : Leur mobilité est limitée par des **problèmes de santé** et un accès difficile aux services. Elles nécessitent des solutions adaptées (transports à la demande, accompagnement social).
 - **Autres publics** : Personnes avec un **permis étranger non valable** en France, ou celles qui ne peuvent pas conduire pour diverses raisons.

Remarque : Le **manque de voiture** n'est pas synonyme de précarité de mobilité. Celle-ci résulte surtout d'une **combinaison de facteurs territoriaux** (éloignement des pôles d'emploi, insuffisance des transports) et **sociaux** (difficultés d'accès à l'information, isolement).

3. Les besoins des publics fragiles en matière d'offre de mobilité

- **La voiture individuelle : une sortie et un piège vers la pauvreté**

Dans l'Ain, l'accès aux services essentiels repose principalement sur la **voiture individuelle**, qui peut être à la fois une **solution** (retour à l'emploi) et un **piège économique** (coût de revient élevé à l'usage).

- **Les besoins de déplacement spécifiques des travailleurs précaires :**

L'Ain est un **pôle majeur de l'emploi industriel** en France, ce qui entraîne des besoins spécifiques en mobilité :

Des horaires décalés : De nombreux emplois (travail à la chaîne, intérim,) impliquent des horaires en 3x8 (4h30 à 22h) ou en dehors des horaires de bureau (agents d'entretien), incompatibles avec les transports en commun classiques.

Or dans l'Ain, seuls trois services de transports publics prennent en compte ces différences et proposent des transports à des horaires compatibles avec le travail en usine ou en entrepôt logistique. (CCPA, CCMP, GBA)

Des déplacements fréquents : Pour les services d'aide à la personne, les salariés utilisent souvent leur véhicule personnel (avec remboursement des frais).

Une impossibilité de télétravail : Ces emplois peu qualifiés nécessitent une présence physique quotidienne.

4. Les besoins d'aide en mobilité des publics : urgence et long terme

Les personnes fragiles subissent davantage les contraintes du système de la voiture individuelle et ont besoin d'une aide extérieure pour trouver une mobilité plus soutenable :

Cette aide correspond à 3 types de besoins identifiés :

1. **Besoins d'urgence ou de changement de situation**

Les situations **imprévues** (panne de véhicule, problème de santé), **ou des changements de situation** comme le besoin de se rendre rapidement à un nouvel emploi, nécessitent des dispositifs rapides et flexibles.

Or, dans l'Ain, **il existe de nombreux cas où la voiture individuelle n'est pas indispensable** et une bonne partie des solutions d'urgence pourraient être des solutions de mobilité alternatives moins coûteuses comme un vélo électrique. Par contre, elle ne peuvent être mises en œuvre qu'à condition que les personnes soient correctement accompagnées.

Une prise en charge d'urgence inégale selon les lieux d'habitation ou selon les profils :

Dans l'Ain, les solutions de mobilité « d'urgence » disponibles, comme la location de vélos électriques par le EPCI sont **rarement mobilisables dans un délai très court**. Ex : l'EPCI Bugey Sud, conscient de cette dissonance a récemment adapté son service de location de vélos électrique et réservé 5 vélos pour pouvoir répondre à des demandes urgentes sur sollicitation de travailleurs sociaux.

2. Besoins de sortir de la dépendance à la voiture : apprendre un « plan B »

Pour retrouver de la marge financière tout en **sécurisant les déplacements réguliers**, les personnes doivent pouvoir **convertir des déplacements en voiture coûteux en déplacements plus abordables**, au moins à chaque fois que cela est possible.

Cela se traduit par :

- 2.1 - Un besoin d'accompagnement vers les solutions de mobilité existantes par de l'information et de la formation à ces solutions.
- 2.2 - Un besoin de faire évoluer les solutions existantes pour les adapter à leurs contraintes spécifiques de déplacement voir même d'inciter à la création de nouvelles offres de mobilité. Cela suppose l'intervention d'une structure capable de les représenter et de relayer leurs besoins auprès des acteurs concernés, afin d'améliorer les conditions de mobilité (horaires, tarifs, etc.).

3. Besoin de conserver un accompagnement social global par une structure spécialisée :

Les publics sociaux cumulent souvent plusieurs freins (emploi, logement, santé...) dont la mobilité n'en est qu'une composante. Pour bien les accompagner, il est nécessaire de conserver une prise en charge globale de la personne par les services sociaux compétents. La personne a donc besoin d'accéder à un parcours d'apprentissage à la mobilité doit être effectué en binôme avec le référent unique ou l'assistante sociale des personnes accompagnées.

5. Conclusion : des solutions qui fonctionnent

Dans le département de l'Ain, certains EPCI, pas toujours AOM mettent en place des solutions qui **prennent en compte les caractéristiques des publics sociaux** et répondent à leurs besoins spécifiques :

Le transport à la demande : pensé pour désenclaver les zones rurales et pour permettre aux personnes sans activité, en particulier les personnes âgées de pouvoir effectuer quelques déplacements essentiels comme les courses du quotidien ou les rendez-vous médicaux.

Parfois, ce service prend la forme d'une aide financière accordée sous forme d'un bon à dépenser auprès d'un taxi local.

Les transports en commun en dehors des horaires classiques sous forme de TAD :

3 services proposent actuellement des transports de 4h30 ou 5h30 à 22 h : PIPA et grand Bourg Agglo et le réseau colibri de la CCMP.

Le développement des pistes cyclables pour permettre l'accès à vélo et à vélo électrique.

Le transport solidaire mis en place par le centre social Le Cocon

Les prêts de véhicules effectués par les structures de l'insertion (Véhicules intermédiaires, trottinettes, vélos)

La location de véhicules sans permis : dans l'Ain, un vendeur de véhicules sans permis a développé un service de location de voitures sans permis à caractère social grâce à l'action de la plateforme de mobilité des SIAE Lusie01 (voir plus loin).

D. Les acteurs de l'insertion : leurs besoins pour accompagner leurs publics :

Pour réussir leur mission d'accompagnement et lever les freins à la mobilité, les professionnels de l'insertion ont donc des besoins calqués sur ceux de leurs bénéficiaires.

Faire évoluer sa situation, c'est faire évoluer son mode de transport :

L'objectif des acteurs de l'insertion est en général de réussir à faire évoluer les personnes qu'elles accompagnent vers un mode de vie différent, par un retour à l'emploi par exemple. Or, les solutions de déplacement sont souvent spécialisées pour un type de mode de vie. Le transport à la demande, par exemple, est calibré pour des déplacements occasionnels en journée, et donc pour des personnes sans emploi ou retraitées. Les personnes qui utilisent ce mode de transport s'adaptent et finissent par maîtriser cette solution. Un changement de situation, comme un retour à l'emploi s'accompagne donc en général d'un changement de moyen de se déplacer comme passer du transport à la demande au covoiturage entre collègues.

Pour faire évoluer les personnes qu'ils accompagnent dans les meilleures conditions, les travailleurs sociaux ont donc besoin de :

1. Trouver des solutions de mobilité d'urgence :

- Besoin de **disposer d'un panel de solutions d'urgence** adaptées et immédiatement mobilisables sur tout leur secteur d'intervention.

2. Sortir leurs publics de la précarité de mobilité à long terme

- **Besoin d'avoir la capacité d'orienter les personnes vers l'apprentissage de solutions pérennes** qui leur permettraient de retrouver une vraie liberté de mobilité.

Or, les professionnels de l'insertion, bien que compétents dans leur domaine, **ne peuvent pas maîtriser pleinement la mobilité**, tant ce sujet est **complexe, évolutif et impliquant de nombreux acteurs**. Il est en effet **quasi impossible** pour un non-spécialiste de connaître toutes les solutions disponibles dans l'Ain. Cette difficulté est **renforcée** par le fait que beaucoup de professionnels de l'insertion interviennent sur **plusieurs EPCI** (comme certains conseils France Travail, qui couvrent 7 EPCI proposant chacune des solutions de déplacement différentes).

De plus, le département de l'Ain compte de nombreuses « **zones blanches** », où **aucune solution de mobilité efficace** ne permet, par exemple, un retour à l'emploi.

Pour bien accompagner leurs publics vers des solutions de mobilité pérennes, les professionnels de l'insertion ont donc plusieurs besoins complémentaires :

- o **Besoin d'accès à l'information** mobilité toujours à jour
- o **Besoins de formations régulières** pour connaître les bases des solutions existantes sur leurs territoires et leurs évolutions récentes.
- o **Besoin d'interlocuteurs spécialisés** de la mobilité, capables de répondre à leurs questions et de les orienter vers les bons acteurs.
- o **Besoin de faire évoluer leurs interlocuteurs (EPCI) vers une meilleure prise en compte des besoins des publics sociaux**

- **Besoin d'être représentés par une structure compétente et officielle capable de dialoguer avec les autres acteurs.** Par exemple capable de dialoguer avec les employeurs, les générateurs de déplacements ou les EPCI pour mettre en place des adaptations pour une meilleure prise en compte des publics sociaux : ex : la caution de 800 € pour la location de vélos électrique ou l'acceptation des solutions de covoiturage pour les salariés.

3. Les travailleurs de l'insertion : porter la voix des publics fragiles

Enfin, les publics fragiles **manquent de représentation**. Seuls les travailleurs sociaux peuvent **relayer leurs difficultés** et créer des instances capables de les représenter comme dans les **CDS de l'Ain** qui animent 3 groupes de bénéficiaires du RSA.

E. Les acteurs de l'insertion : leur fonctionnement

1. La loi plein emploi 2023 :

La **loi pour le plein emploi 2023** a unifié et individualisé l'accompagnement vers l'emploi en instaurant une inscription automatique à France Travail pour tous les publics fragiles (RSA, jeunes en CEJ/PACEA, personnes en situation de handicap, etc.).

Elle repose sur un **diagnostic partagé** entre tous les acteurs du **Réseau pour l'emploi**, un **contrat d'engagement personnalisé** détaillant les actions et engagements réciproques, et l'attribution d'un **référé unique** pour chaque bénéficiaire, garantissant un suivi centralisé et adapté à sa situation.

2. Une spécialisation des structures par type de public :

L'accès aux dispositifs sociaux se caractérise par **une segmentation des dispositifs d'accompagnement à la fois par thématique** (logement, insertion, santé, vieillissement, handicap, surendettement...) **et par public** (familles, jeunes, chômeurs de longue durée, personnes âgées...). Cette organisation permet de développer une offre **d'accompagnement spécialisée, avec des « experts » de chaque thématique**, en vue de proposer des solutions ajustées aux besoins des personnes.

Le revers de cette organisation, dans laquelle chaque dispositif secrète son propre accompagnement, est de déboucher sur un paysage fragmenté.

Il existe un type de structure sociale pour chaque typologie de public et une organisation propre à chaque type de structure. De plus ces structures communiquent peu entre elles.

3. Des têtes de réseau pour chaque type de structure

Par contre, lors de notre projet TEMI, nous avons observé que chaque réseau dispose de **têtes de réseau** (fédérations ou groupements départementaux/régionaux) qui facilitent l'accès aux structures et la mise en œuvre de projets communs.

4. Un système de financement qui renforce la segmentation par publics

Les **modes de financement des structures de l'insertion**, eux aussi segmentés par catégorie de public, **renforcent cette spécialisation** : les structures doivent justifier leur action auprès de publics précis pour obtenir des fonds, ce qui les pousse à se spécialiser ou à multiplier les demandes de subventions. Cela crée un **saucissonnage** des publics en "cases sociales".

C'est ainsi que dans l'Ain, seuls les salariés des SIAE et quelques autres personnes prescrites peuvent prétendre à l'accompagnement mobilité de Lusie01 mais que, faute de financement pour d'autres publics, l'association est limitée dans son action.

Des organismes comme **France Travail, la CAF, le FASTT** etc... apportent également des financements complémentaires sur des cas très précis. Dans le cas du FASTT par exemple pour les salariés du travail temporaire.

Cette organisation multiplie les interlocuteurs, sans permettre une représentation unifiée des besoins.

5. Un système de financement qui freine la mise en place de solutions à long terme :

Les associations se voient souvent attribuer des financements **annuels, voire sur deux ans**, ce qui limite leur capacité à déployer des solutions pérennes, nécessitant un temps long pour être pleinement opérationnelles. Ainsi, le seul centre social ayant récemment mis en place un **TUS (Transport d'Utilité sociale)** dans ce contexte est le centre social « le Cocon » qui bénéficie de l'appui financier constant de la **Communauté de communes Rives de l'Ain Pays du Cerdon**.

6. Les grandes catégories de publics sociaux :

- **Les personnes en situation de précarité économique** : Bénéficiaires du RSA, personnes sans emploi ou avec de très faibles revenus, y compris les jeunes de 18 à 24 ans sous conditions.
 - **Demandeurs d'emploi de longue durée** : Personnes inscrites à France Travail depuis plus de 12 mois.
 - **Travailleurs pauvres** : Bénéficiaires de la prime d'activité.
- **Les jeunes en difficulté**
 - **Jeunes de 16 à 25 ans** : En CEJ, PACEA, ou sans qualification, accompagnés par les Missions locales.
 - **Jeunes majeurs sortants de l'Aide Sociale à l'Enfance (ASE)** : Prolongation de la prise en charge dans le cadre de la stratégie nationale de lutte contre la pauvreté
- **Les personnes en situation de handicap**
 - **Bénéficiaires de l'AAH (Allocation aux Adultes Handicapés)** : Accompagnement par Cap emploi et France Travail pour l'insertion professionnelle.
 - **Personnes en ESAT ou entreprises adaptées** : Accompagnement vers l'emploi ou le maintien en emploi.
- **Les personnes en situation de vulnérabilité sociale**
 - **Parents isolés** : Sans solution de garde pour un enfant de moins de 12 ans
 - **Personnes en situation de santé précaire** : Avec des difficultés avérées (maladie chronique, santé mentale, etc.).
 - **Personnes sans abri ou mal logées** : Prise en charge par les dispositifs d'urgence (SIAO, maraudes, hébergement d'urgence) et l'Aide Sociale à l'Hébergement (ASH)
- **Les personnes âgées, en perte d'autonomie ou dépendantes**
 - **Bénéficiaires de l'APA (Allocation Personnalisée d'Autonomie)** ou de la PCH (Prestation de Compensation du Handicap)
- **La protection de l'enfance**

7. Les portes d'entrée dans le dispositif d'aide sociale.

France Travail : Accompagne les **demandeurs d'emploi proches du retour à l'emploi**. Son rôle : orientation, accompagnement, mise en relation avec les employeurs, prescription de formations, levée des freins (logement, mobilité, garde d'enfants).

- **Conseil départemental** : Dans le cadre du **Plan d'insertion 01 (2023-2028)**, il accompagne **tous les publics**, notamment les **bénéficiaires du RSA (BRSA)**. Les BRSA sont répartis en 3 catégories :
 - BRSA « pros » : suivis par France Travail.
 - BRSA « Socio-pros » : pris en charge par Ainsertion+ et la MIFE (Alfa3A).
 - BRSA « sociaux » : personnes qui nécessitent un accompagnement renforcé pris en charge par les CDS (Centres Départementaux de la solidarité)
- **Missions locales** : Accompagnent les **jeunes de 16 à 25 ans** (CEJ, PACEA) vers l'emploi ou la formation, en coordination avec France Travail.
- **Cap emploi** : Spécialisé dans l'accompagnement des **personnes en situation de handicap** vers l'emploi.

8. Les acteurs et la redirection selon la catégorie sociale

Catégorie sociale	Acteur principal	Rôle	Redirection possible
Demandeurs d'emploi (hors RSA)	France Travail	Orientation, accompagnement, formation, levée des freins	Missions locales, Cap emploi, OPCO
Bénéficiaires du RSA	Conseil départemental	Orientation sociale, prescription de dispositifs d'insertion	France Travail (pour l'emploi), partenaires Ainsertion+
Jeunes (16-25 ans)	Missions locales	Accompagnement CEJ/PACEA, formation, insertion	France Travail, Cap emploi
Personnes en situation de handicap	Cap emploi	Accompagnement vers l'emploi, adaptations	France Travail, ESAT, entreprises adaptées
Personnes en situation complexe	DAC, services sociaux	Coordination des parcours (santé, logement, social)	France Travail, associations, MDPH
Personnes âgées ou dépendantes	Conseils départementaux	Aide sociale à l'hébergement (ASH), APA, PCH	Services de santé, EHPAD, CLIC

9. Les autres acteurs sociaux de l'Ain :

- **SIAE (Structures d'Insertion par l'Activité Économique)** : Accueillent les **personnes éloignées de l'emploi** (difficultés sociales, santé, précarité) et offrent un **emploi accompagné** pendant maximum 2 ans pour favoriser une insertion durable. La plupart des SIAE de l'Ain sont adhérentes à **LUSIE01** Union des Structures d'Insertion par l'Economie de l'Ain qui a pour mission de mutualiser des actions de formation entre les SIAE et apporte un accompagnement mobilité très complet à leurs salariés.
- **CLIC (Centre Local d'Information et de Coordination Gériatologique)** : Accompagne les **personnes de +60 ans et handicapées à partir de 50 ans** dans leurs démarches.
- **Centres sociaux** : Lien social, éducation, loisirs pour les familles.
- **CCAS (Centres Communaux d'Action Sociale)** : Orientation, conseil et accompagnement pour les personnes âgées, en situation de handicap, d'insertion, de logement, ou de précarité.
- **Associations caritatives** : Proposent des **aides ponctuelles** (micro-crédits, aides alimentaires) : Restos du Cœur, Secours Populaire, Secours Catholique.
- **Acteurs ultra spécialisés** : Structures ciblant des publics spécifiques (demandeurs d'asile, migrants, femmes isolées, travailleurs métropoles → Dispositif Emil).

10. Les 4 grandes associations sociales multidisciplinaires dans l'Ain :

Dans l'Ain, 4 grandes associations **multidisciplinaires** jouent un rôle clé dans l'accompagnement global des publics fragiles :

ALfa3A (Association pour le Logement, la Formation et l'Animation – Accueillir, Associer, Accompagner)

créée en 1971, agit dans six domaines : **logement social et très social** (400+ logements), **insertion sociale et professionnelle** (demandeurs d'emploi, travailleurs migrants, mineurs non accompagnés, demandeurs d'asile), **accueil de la petite enfance**, **animation jeunesse**, **accès au droit et à la culture**, et **accueil des étrangers**. Elle intervient pour l'État, les collectivités et les particuliers, avec un ancrage fort dans l'Ain et le Rhône. Son pôle actions sociales inclut l'accompagnement, le dispositif **CIP+** (Conseil en Insertion Professionnelle) pour les bénéficiaires du RSA, des **SIAE** et la **MIFE de l'Ain** pour les seniors

Valhorizon, développe depuis 30 ans des **services d'utilité sociale** dans le sud-ouest de l'Ain (Dombes Saône Vallée, Val de Saône, Côtière). Organisée en 18 entreprises sociales, elle couvre les besoins des **enfants** (crèches, périscolaire), des **jeunes** (formation, insertion), des **familles** et des **citoyens/entrepreneurs sociaux**. Son **Pôle Insertion & Emploi** inclut des **SIEA**, des chantiers d'insertion et une épicerie solidaire.

Tremplin, association créée en 1987 à Bourg-en-Bresse, agit autour du triptyque « **un toit, un emploi, un accompagnement** ». Elle gère un CHRS pour les personnes en grandes difficultés, avec un objectif d'autonomie sociale et économique, et propose aussi de **l'insertion par l'activité économique** (boutiques solidaires, jardin bio).

ORSAC fondée en 1937, est un acteur majeur du **sanitaire, social et médico-social** dans l'Ain. Elle intervient dans la **santé mentale**, la **protection et éducation des jeunes**, le **handicap et l'insertion**, la **dépendance et le grand âge**, et gère des **dispositifs d'hébergement et de logements accompagnés** (CHRS, accueil de jour, hébergement d'urgence via le 115).

L'établissement ORSAC Hébergement et Insertion de Ambérieu en Bugey dispose, d'une flotte de scooters en location solidaire : **Moby'LAM**.

11. Le réseau pour l'emploi : l'instance de dialogue entre les acteurs de l'insertion :

Le **Réseau pour l'Emploi (RPE)**, mis en place dans le cadre de la loi pour le plein emploi de 2023, vise à renforcer la coordination et la coopération entre les acteurs de l'emploi et de l'insertion au niveau départemental et local. Son rôle principal est d'assurer une action intégrée et adaptée aux réalités territoriales, en garantissant la cohérence entre les différents dispositifs d'insertion existants, comme les Programmes Départementaux d'Insertion (PDI), les Plans Locaux Pluriannuels pour l'Insertion et l'Emploi (PLIE), ou encore les contrats de ville.

Les acteurs impliqués dans ce réseau au niveau départemental incluent :

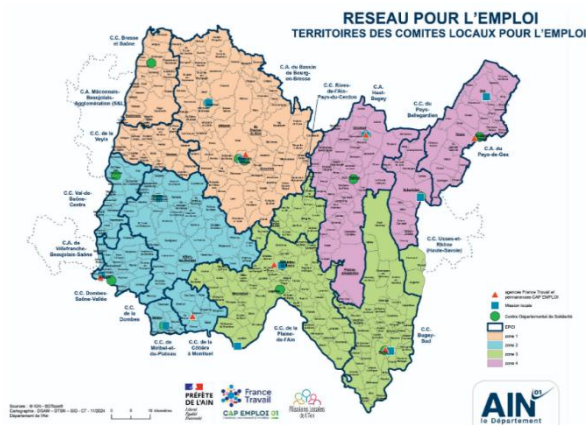
- L'État, la Région, le Département, les Communes et leurs groupements compétents en matière d'emploi et d'insertion.
- France Travail, qui en est l'opérateur central, aux côtés des Missions locales (pour les jeunes de 16 à 25 ans), du réseau Cap emploi (pour les personnes en situation de handicap), et des autorités déléguées des Conseils départementaux (pour l'accompagnement des bénéficiaires du RSA).
- Les Structures d'Insertion par l'Activité Économique (SIAE), les Entreprises de Travail Temporaire (ETT), les Groupements d'Employeurs pour l'Insertion et la Qualification (GEIQ), ainsi que les Caisses d'Allocations Familiales (CAF).
- Les porteurs de solutions locales, comme les associations, les PLIE, ou encore les acteurs des contrats de ville

Ce réseau repose sur une logique de patrimoine commun et une coopération structurée, avec des pratiques partagées en matière d'orientation, d'accompagnement, de formation et d'insertion, afin de mieux répondre aux besoins des demandeurs d'emploi (notamment les plus éloignés de l'emploi) et des employeurs.

Dans l'Ain le **Comité Départemental pour l'Emploi (CDPE)** est animé par l'État (la DDETS) et le Conseil Départemental.

Il s'est fixé un objectif commun : être plus efficace, au plus près des habitants et des entreprises grâce à 4 grandes priorités :

1. Accompagner les personnes les plus éloignées de l'emploi ;
2. Lever les freins du quotidien (mobilité, garde d'enfants, santé, formation) ;
3. Répondre aux besoins de recrutement des entreprises ;
4. Mieux coordonner les actions sur le territoire.



Le comité départemental pour l'emploi est structuré en 4 **Comités locaux pour l'emploi (CLPE)** qui réunissent les acteurs de l'insertion autour de commissions sur des sujets spécifiques.

Seul le CLPE de la zone 3 (sud-Est) possède une **commission mobilité** qui réunit les acteurs de la mobilité et du social. Ce CLPE souhaite en particulier réfléchir sur la difficulté de l'accès à l'information mobilité.

12. Conclusion : le fonctionnement des acteurs de l'insertion :

- Quelques acteurs majeurs : France Travail, les CDS Centres Départementaux de la solidarité, les MLJ Missions Locales Jeunes et Cap Emploi
- Travaillent sur plusieurs EPCI,
- Apportent un accompagnement multidisciplinaire à leurs bénéficiaires : travaillent sur plusieurs freins en même temps.

Mode de fonctionnement :

- Travaillent sur le temps court = abordent la mobilité souvent dans les situation d'urgence
- Individuel – recherchent des solutions au cas par cas
- Une multitude d'acteurs complémentaires spécialisés par publics

Organisation par typologies de publics

- Une structure sociale par typologie de public
- Renforcé par les mode de financement : des appels à projets par typologie de publics -> Saucissonne des accompagnements par types de publics
- Crée une inégalité entre les publics : dans l'Ain seuls les salariés des SIAE ont un accompagnement global mobilité par LUSIE 01.
- Pas de mutualisation des services qui peuvent être créés par plusieurs intervenants pour des publics séparés
- Une grande complexité dans l'accompagnement des publics pour les travailleurs sociaux qui doivent tenir à jour toutes les solutions par typologie de publics.

Financements : court terme

- Problème N°1 des structures : les financements instables et à court terme (1 à 2 ans) => pas de continuité dans leurs actions et pas d'investissements à long terme possibles.
- multiplie le temps passé pour la recherche de financements et à la réponse aux appels à projet

Collaborations

- Collaborent entre acteurs dans le cadre du réseau pour l'emploi
- N'ont pas d'instance de représentation commune qui dialogue avec les EPCI
- Peuvent organiser des ateliers d'apprentissage à la mobilité avec les EPCI.

Information :

- Doivent connaître toutes les solutions de chaque EPCI sur lequel ils travaillent et suivre leurs évolutions ce qui est très compliqué mais facilité par la présence de l'ALEC Ain (CD01) et LUSIE01 (SIAE).

Avantages :

- **Qualité d'accompagnement** : Les travailleurs de l'insertion sont au plus près des publics.
- **Des financements par publics** : qui permettent des projets sur-mesure
- **Une organisation par publics qui permet une égalité de traitement pour un même public et une couverture quasi-totale du département**
- **Une instance de dialogue existante entre les structures : le réseau pour l'emploi**
- **Présence de guichets d'information**, bien que non financés par les acteurs de la mobilité, la présence **d'acteurs ressource** (comme l'ALEC de l'Ain ou Lusie01) pour les professionnels permet de centraliser l'information et d'orienter efficacement les publics vers les interlocuteurs adaptés.

Inconvénients :

- **Des financements** à court terme qui freinent les projets d'envergure et de long terme.
- **Peu de porosité entre les structures** = pas de mise en commun des moyens.
- **Manque d'interlocuteur unique** : capable de discuter avec les EPCI pour faire évoluer les offres de mobilité dans l'intérêt des publics.

Besoins :

- d'un accès fiable à l'information mobilité
- de formations aux solutions de mobilité
- d'une offre socle de solutions de mobilité immédiatement mobilisable
- de financements pérennes
- d'une instance de représentation qui fasse évoluer les solutions de mobilité

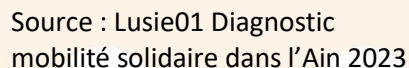
1. Les Autorités Organisatrices de la Mobilité : Une compétence mobilité protéiforme

La mobilité dans l'Ain repose sur **16 acteurs compétents** :

- **Les 14 EPCI** du département ont des rôles distincts :
 - 6 EPCI sont AOM et organisent elles-mêmes les services de mobilité complémentaires sur leur territoire.
 - Les 8 autres EPCI ont délégué cette compétence à la Région, mais conservent une marge de manœuvre via des conventions pour des actions locales, comme le développement des mobilités actives (aménagements cyclables, services vélo), le soutien au covoiturage, la mise en place de transports à la demande (TAD) ou des expérimentations locales.
- **Le Pôle Métropolitain du Genevois Français** coordonne les **nouvelles mobilités** (covoiturage, autopartage) pour les 2 territoires frontaliers avec la Suisse.

Fonctionnement par niveaux :

- **Niveau régional** : La Région structure l'offre **lourde et interterritoriale** (TER, cars).
 - **Niveau EPCI AOM** : Ces intercommunalités pilotent une **politique de mobilité intégrée** (transports, TAD, covoiturage).
 - **Niveau EPCI non-AOM** : Elles interviennent sur des **segments ciblés**, comme le vélo ou le covoiturage.
- Niveau transfrontalier** : Le Pôle Métropolitain et le SMT AML assurent une **coordination des mobilités alternatives**.



- Cette organisation par EPCI aboutit à une offre de **mobilité institutionnelle variée et innovante accessible à tous** puisque le département compte 9 lignes de bus locales, 9 services de TAD, 4 navettes communales, 6 services de location de vélos longue durée, et 6 lignes de covoiturage aux fonctionnements distincts, etc.

2. Les autres acteurs périphériques de la mobilité

- **Les prestataires des EPCI** : Les **transporteurs** (comme Keolis ou Transdev), les organismes de covoiturage (Ecov) et les loueurs de vélos jouent un rôle clé dans la mise en œuvre des solutions de mobilité. Ils sont souvent polyvalents :
 - Ils **créent des outils de communication** avec les EPCI (ex. : campagnes de sensibilisation).
 - Ils assurent **l'information voyageurs** via des agences physiques ou des supports numériques.
 - Ils sont **forces de proposition** pour faire évoluer l'offre de mobilité.
- **Les acteurs de l'information** : plusieurs structures informent les publics sans pour autant proposer de solutions directes :
 - **Les agences de mobilité** : Présentes sur 5 territoires (GBA, 3CM, Bugey Sud, HBA, CCDSV), elles renseignent les usagers sur les solutions disponibles uniquement sur leur EPCI.
NB : Lorsque c'est le transporteur qui gère l'animation de ces agences (ex : Keolis à Bourg), les conseillers ne sont compétents que sur l'offre de transports en commun et ne pourront que rarement orienter les personnes vers des associations de vélo par exemple.
 - **Les travailleurs sociaux** : Premier relais pour orienter les publics vers les solutions adaptées.
 - **L'ALEC de l'Ain** (Agence Locale de l'Énergie et du Climat) : Anime le **Guichet unique des mobilités**, financé par le Département, qui répond à toutes les questions pour tous les publics (entreprises, particuliers, collectivités).
 - **Lusie01** : Via sa plateforme **Mobilib01**, informe plus spécifiquement les **publics sociaux**, bien que son accompagnement complet soit réservé aux salariés des SIAE.
- **Accompagnements et formation à la mobilité** : Plusieurs acteurs accompagnent les usagers dans leur apprentissage de la mobilité :
 - Certains EPCI proposent des **programmes ponctuels**, comme des ateliers de remise en selle pour les publics mais ces initiatives restent rares et non récurrentes. Certains EPCI proposent régulièrement des informations aux modes de déplacement aux travailleurs sociaux.
 - **Les structures sociales et associations** accompagnent les publics fragiles.
 - **Lusie01** offre un **accompagnement complet** (diagnostic, solutions adaptées, formations) **pour les salariés en insertion** de ses adhérents.
 - **Le Département de l'Ain et la DDETS** ont mandaté l'ALEC de l'Ain pour accompagner les **bénéficiaires du RSA**.
- **Les financeurs** : Les principaux financeurs de la mobilité dans l'Ain sont :
 - **La Région et les EPCI** : Ils financent les **solutions de mobilité**, la **communication** et les **accompagnements**.
 - **Le Département de l'Ain et la DDETS**.
 - **Certains acteurs de l'insertion** : Ils proposent des **solutions ciblées** pour certaines catégories de publics (ex. : aides pour les salariés des SIAE).
 - **Les associations caritatives** : les resto du cœur accordent des aides financières

3. La coopération entre les acteurs de la mobilité :

L'organisation de la mobilité par territoire géographique apporte beaucoup de complexité : l'offre est trop fragmentée et trop spécialisée (les règles de fonctionnement sont toutes différentes), ce qui la rend difficile à comprendre pour les usagers et les professionnels.

De plus, elle apporte de fortes inégalités territoriales : l'accès aux solutions varie très fortement selon l'EPCI de résidence, créant des disparités importantes entre les habitants.

Peu de perméabilité entre les EPCI :

- **Entre EPCI** : les acteurs de la mobilité ne se rencontrent que très rarement entre eux.
Lorsqu'ils se rencontrent c'est surtout **grâce à l'intervention d'un tiers** comme l'ALEC de l'Ain pour les ateliers TIMS ou lors de **projets spécifiques** comme la création d'itinéraires cyclables de la Saône au Rhône ou la création de lignes de covoiturage vers Lyon grâce au le SMT AML.
- **Entre EPCI et acteurs de l'insertion** : les acteurs institutionnels ont peu de **contacts directs** avec les travailleurs sociaux, ce qui limite la prise en compte des besoins spécifiques des publics fragiles.

4. Les besoins des EPCI : des remontées du terrain

Les acteurs de la mobilité (chargés de mission et élus des EPCI) cherchent à **adapter les solutions de mobilité existantes** et en **proposer de nouvelles**. Pour cela, ils ont besoin de **connaître les besoins spécifiques des publics** et de recevoir des **retours terrain**, via un **interlocuteur compétent**.

Ils ont donc besoin d'échanger régulièrement avec les professionnels de l'insertion de leur secteur.

5. Une organisation des acteurs de la mobilité qui engendre une complexité de l'offre :

D'un côté, le département se distingue par une **offre riche et innovante**, avec de nombreuses solutions de déplacement (covoiturage, transports à la demande, vélos, autopartage) adaptées aux besoins locaux. Cette diversité permet une **proximité terrain** et une réponse fine aux attentes des habitants.

Les acteurs de la mobilité apportent quelques **adaptations de leurs solutions aux publics fragiles** et sont, pour certains, apporteurs de solutions spécifiques, comme des conditions tarifaires ou la possibilité d'organiser des ateliers d'apprentissage des mobilités.

Cependant, cette organisation renforce les **inégalités territoriales fortes** : les solutions varient selon les EPCI, créant des disparités d'accès pour les usagers.

De plus, la **multiplicité des dispositifs** rend le système **peu lisible**, tant pour le grand public que pour les professionnels qui accompagnent les publics fragiles.

Dans l'Ain, il est impossible à une personne non-spécialiste de maîtriser toutes les offres de mobilité du département et de se tenir à jour de leurs évolutions.

La présence, sur le terrain de deux organisations capables de renseigner les professionnels et les publics de manière transversale que sont l'ALEC de l'Ain et Lusie01 contribue grandement à améliorer la **compréhension et l'accès** à la mobilité pour tous.

6. Conclusion : le fonctionnement des acteurs de la mobilité :

- 16 acteurs majeurs : Région / 14 EPCI / Pôle métropolitain
- Financements centralisés stables
- Travaillent en silos géographiques par EPCI
- Mettent en place des solutions de mobilité chacun sur son territoire
- Mettent en place des solutions bien adaptées à leur territoire et **en fonction de certains publics cibles** : ex : les TAD = personnes âgées
- Mettent en place des solutions pour les publics sociaux mais chacun sur son territoire.
- Grande disparité entre les territoires = grandes inégalités entre les habitants

Collaborations

- Collaborent entre EPCI par projet et par mode de transport : vélo / covoit et dans le cadre d'une instance extérieure (ex : SMT AML)
- Le comité des partenaires organisé une fois par an par la Région et qui réunit les EPCI est seulement informatif (descendant).
- Quelques EPCI peuvent mettre en place des ateliers d'apprentissage à la mobilité avec les services sociaux qui en font la demande, mais cela reste ponctuel et long à organiser

Mode de fonctionnement :

- Travaillent sur le temps long = plusieurs années pour développer une nouvelle offre ou même pour la faire évoluer
- Collectif – les EPCI créent en général des solutions pour tous
- Organisation centralisée : une à 2 personnes par EPCI en charge du sujet : le chargé de mission mobilité

Information :

- Peu d'EPCI proposent un service de renseignement mobilité -> ne font que l'information sur leurs sites internet.
- Quelques EPCI ont des agences de renseignement mobilité mais en général incomplètes car ne gèrent que la partie transport public et n'orientent pas vers les solutions associatives
- Les 2 seuls acteurs capables de fournir des renseignements mobilité sur tout le département sont extérieurs et ne sont pas financés par des acteurs de la mobilité : ALEC Ain (CD01) et LUSIE01 (SIAE).

Avantages :

- **Innovation** : L'Ain est un territoire qui possède un **foisonnement de solutions de mobilité** (covoiturage, TAD, vélos, autopartage).
- **Proximité** : Les solutions sont **adaptées aux besoins locaux**, avec une forte implication des acteurs territoriaux.
- **Présence de guichets d'information**, bien que non financés par les acteurs de la mobilité, la présence **d'acteurs ressource** (comme l'ALEC de l'Ain ou Lusie01) pour les professionnels permet de **centraliser l'information** et d'orienter efficacement les publics et les professionnels vers les acteurs adaptés.

Inconvénients :

- **Complexité** : L'offre est **trop fragmentée et trop spécialisée** (les règles de fonctionnement sont toutes différentes), ce qui la rend **difficile à comprendre** pour les usagers et les professionnels.
- **Inégalités territoriales** : L'accès aux solutions varie fortement selon l'**EPCI de résidence**, créant des **disparités importantes** entre les habitants.

Manque de coordination :

- **Entre EPCI** : les acteurs de la mobilité ne se rencontrent que très rarement entre eux et surtout grâce à l'intervention d'un tiers comme l'ALEC de l'Ain ou par projets spécifiques comme les itinéraires cyclables de la Saône au Rhône ou le covoiturage vers Lyon via le SMT AML.
- **Entre EPCI et acteurs sociaux** : les acteurs institutionnels ont peu de **contacts directs** avec les travailleurs sociaux, ce qui limite la prise en compte des besoins spécifiques des publics fragiles.

G. Les acteurs à la fois de la mobilité et de l'insertion :

1. Les acteurs de la mobilité qui agissent pour les publics sociaux :

a. Les pouvoirs publics :

- La Région, agit surtout sur le handicap avec la création d'outils de communication spécifiques
- Les EPCI, AOM ou non AOM

Adaptent leurs offres existantes pour qu'elles soient plus inclusives :

- Par la création de tarifs spécifiques
- Par l'amélioration de l'accessibilité : par exemple l'adaptation au handicap.
- **Par des solutions de transport réservées aux publics fragiles** : par exemple, certains TAD sont uniquement accessibles sous conditions (handicap, seniors, demandeurs d'emploi). Ex : Bugey Sud (non AOM).
- **Par des tarifs spécifiques** : les publics « sociaux » bénéficient la plupart du temps de tarifs préférentiels souvent très avantageux mais nécessitant des démarches administratives : achat de la carte Oura puis achat de carnets de 10 tickets à une agence de mobilité sur présentation d'un justificatif de Complémentaire santé solidaire C2S.
- **Par des accompagnements à l'usage des solutions de transport**

Certains EPCI accompagnent également leurs publics vers des changements de comportement mobilité. En général, ces interventions se font sous la forme de stands d'information lors d'événements.

Mais plusieurs EPCI proposent régulièrement des ateliers de découverte des solutions comme des ateliers de remise en selle (GBA et Bugey-Sud) ou des accompagnements plus profonds comme les familles sans voitures animées par Grand Bourg Agglomération.

Mais ces accompagnements sont toujours ponctuels et ne s'inscrivent pas dans un programme régulier.

Par contre, ils peuvent être organisés en collaboration avec les acteurs sociaux qui en font la demande.

- Les communes

Certaines communes proposent des solutions de mobilité spécifique pour les publics sociaux (ex : une navette gratuite au sein de la commune), bien que ces solutions soient en général ouvertes à tous les habitants. Elles proposent des aides financières pour la mobilité aux publics en difficulté financière par le biais des CCAS comme c'est le cas des grandes communes autour de Bourg-en-Bresse.

b. Les transporteurs :

En tant que prestataires de transport pour les AOM, les transporteurs sont largement impliqués dans le relation aux publics. Certains s'impliquent particulièrement auprès des publics en précarité comme c'est le cas pour Keolis sur le secteur d'Oyonnax.

Celui-ci intervient régulièrement en ateliers d'information auprès des publics fragiles dans les structures de l'insertion (ex : auprès des BRSA dans les CDS) et a créé des éléments de communication spécifiques comme un carnet de voyage à destination des personnes handicapées.

c. La SPL Alec Ain

Grâce à des financements du Département de l'Ain, l'Alec de l'Ain :

- Tient le Guichet unique d'information mobilités qui permet de fournir un interlocuteur unique à toutes les questions qui concernent la mobilité dans l'Ain : particuliers, entreprises et collectivités.
- A réalisé, en 2023 et 2024, des informations / Formations aux solutions de mobilité du département auprès des professionnels de l'insertion, en priorité les CDS.
- Réalise, en 2025/2026, des animations auprès des bénéficiaires du RSA. Ces ateliers ont pour objectif de former les participants à plusieurs solutions de mobilité (un plan B) et proposent une expérimentation de ces solutions sur le terrain.

2. Les acteurs de l'insertion qui fournissent des solutions de mobilité

a. Les acteurs de l'insertion

- Le centre social intercommunal le Cocon, soutenu par la communauté de communes Rives de l'Ain Pays du cerdon est le seul acteur à avoir mis en place un **transport d'utilité public (TUS)** dans l'Ain. C'est un système basé sur des chauffeurs bénévoles qui transporte des personnes qui en font la demande au centre social.
- Certaines structures, en général des **SIAE** - structures de l'insertion par l'activité économique proposent des **aides à la mobilité** pour leurs salariés, comme le prêt de véhicules intermédiaires (Ainter'Job) ou la location de scooters (Moby'LAM, par ORSAC à Ambérieu-en-Bugey).

b. LUSIE01 et La plateforme Mobilib01

LUSIE01 (Union des Structures d'Insertion par l'Emploi de l'Ain) est une **plateforme de mobilité** dédiée aux **salariés en insertion au sein des SIAE** (Structures d'Insertion par l'Activité Économique).

Elle a pour principale activité **l'animation du réseau des SIAE**, en proposant notamment des **formations** pour leurs salariés (ex : FLE : Français Langue Étrangère, SAP Services d'Aide à la Personne, code de la route) renforçant ainsi leur insertion professionnelle et sociale.

Elle a également développé une **spécialité mobilité** et anime aujourd'hui la **seule plateforme de mobilité de l'Ain : mobilib01**.

Celle-ci propose :

- **Aux salariés des SIAE et quelques autres publics prescrits** : un **parcours complet de mobilité inclusive**, allant du diagnostic personnalisé au prêt de véhicules légers, en passant par toutes les étapes clés pour accéder à une autonomie de déplacement et lever les freins à la mobilité.
- **Des conseils en mobilité ouverts à tous**, principalement utilisés par les services sociaux. Ces conseils, bien que non accompagnés d'une prise en charge sans prescription, s'appuient sur une centralisation des informations territoriales via le site **Mobilib01.fr**, offrant ainsi une ressource accessible pour l'ensemble des acteurs et publics de l'Ain.

H. Les instances de dialogue entre les acteurs de la mobilité et de l'insertion :

1. La Région :

- Le comité des partenaires de la Région AURA est une réunion d'information sur les nouveautés proposées de mobilité proposées par la Région.
- PAMS [Plan d'action en commun pour la mobilité solidaire](#)- devraient être mis en place par la Région mais n'ont pas encore de déploiement en région AURA.

2. Les rencontres organisées par des organismes extérieurs :

La plupart des rencontres organisées entre les acteurs de la mobilité et de l'insertion sont dues à des organismes extérieurs et **quasi exclusivement par l'Alec de l'Ain et Lusie01**, qui organisent régulièrement des événements qui combinent ces deux sujets.

Par exemple, le projet TIMS animé par l'ALEC de l'Ain a permis de créer des rencontres multi acteurs sur tous les territoires de l'Ain autour d'ateliers animés autour d'un Serious Game « Ain Tims Mobilité ». Ces ateliers ont permis de créer des rencontres et même de futures collaborations puisque les 2/3 des personnes interrogées à l'issue des ateliers déclarent avoir fait émerger des idées de collaboration avec d'autres participants lors de ces ateliers.

3. Le CLPE de la zone 3 du réseau pour l'emploi = la seule véritable instance de dialogue

La seule instance de dialogue structurée entre mobilité est la commission mobilité du CLPE (comité local pour l'Emploi) du sud est.

Il rassemble 3 EPCI : CCPA, CCRAPC et CC Bugey Sud. Il réunit les chargés de missions mobilité des EPCI, certains autres chargés de mission comme celui des affaires sociales et les responsables des principaux acteurs de l'insertion : les CDS, France travail, etc... et certains représentants des entreprises avec les représentants des groupements d'entreprises (PIPA, Bugey Développement).

Ce CLPE se rencontre à intervalles réguliers et s'interroge en particulier sur l'accès à l'information en partageant les bonnes pratiques du territoire. Une présentation approfondie de l'étude Temi – Tims par l'ALEC de l'Ain a fait l'objet d'une séance du CLPE.

4. Conclusion : un besoin rencontres structurées

Les rencontres entre acteurs de la mobilité et de l'insertion ne sont pas organisées sur les territoires.

D'un côté, les acteurs de la mobilité très structurés et dynamiques, ont besoin d'identifier quelques acteurs clé et légitimes qui pourraient leur remonter les besoins de la multitude d'acteurs de l'insertion et de leurs publics.

Dans le CLPE, ce sont les responsables des CDS et de France travail qui jouent ce rôle.

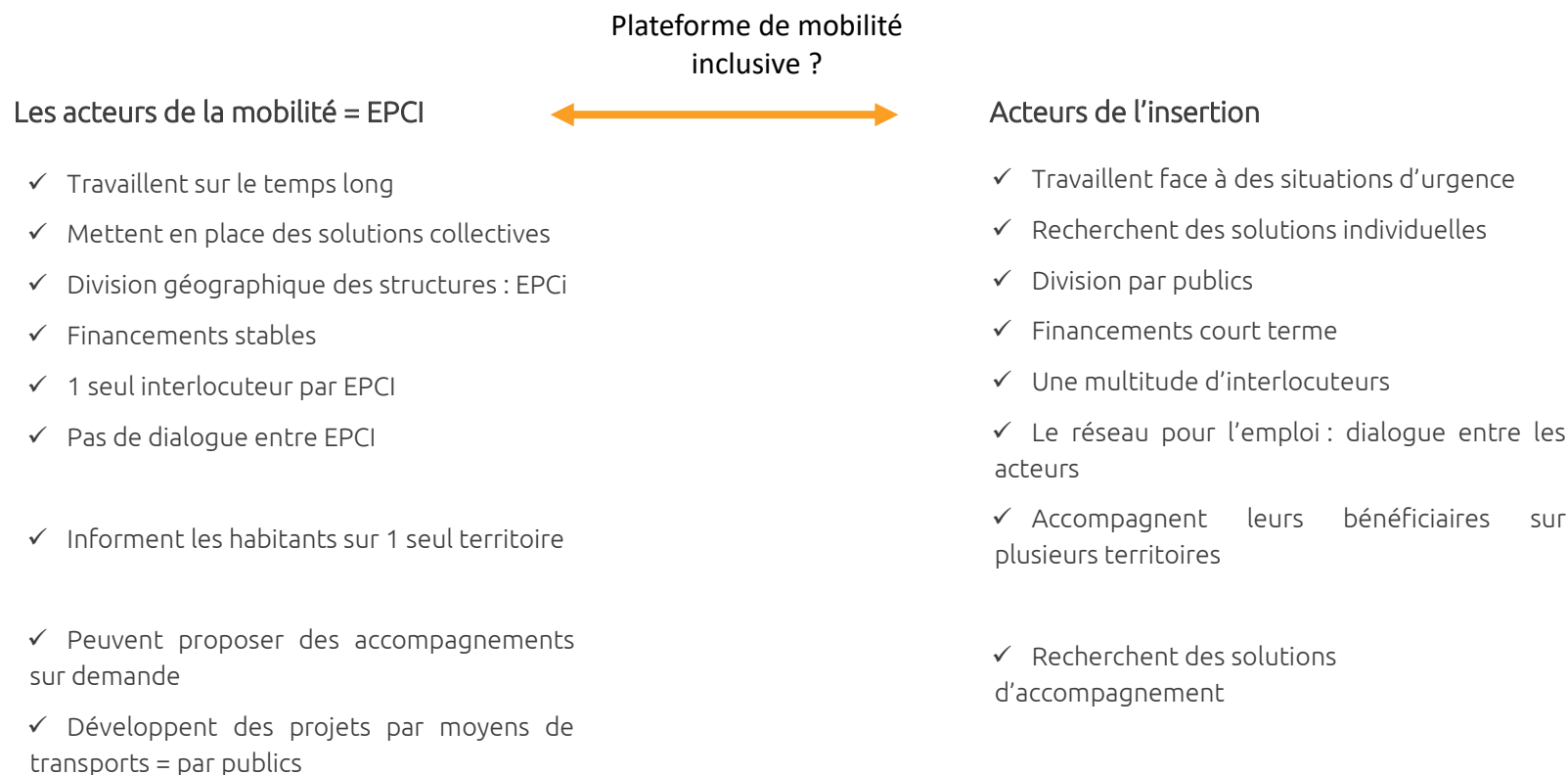
De l'autre, les nombreuses structures de l'insertion gagneraient à être représentées par un acteur spécialiste capable de porter leurs besoins de mobilité aux autorités compétentes.

C'est dans ce contexte que les services du Département de l'Ain envisage la création d'une plateforme de mobilité sur le département.

III. Conclusion : le dialogue entre mobilité et insertion

1. Un fonctionnement radicalement différent = un dialogue difficile

Ces deux univers qui devraient travailler ensemble pour développer la mobilité durable et inclusive ont des fonctionnements radicalement différents :



Ces **différences de fonctionnement** expliquent probablement l'absence de dialogue structuré entre ces deux univers. En effet, dans l'Ain en 2026, aucune instance de concertation permanente n'existe, à l'exception de quelques événements ponctuels organisés par des acteurs externes. Faute de cadre de dialogue formalisé, il devient difficile de mener conjointement des projets à long terme. Une plateforme de mobilité durable et inclusive apparaît alors comme une solution idéale pour réussir cette passerelle entre ces deux mondes professionnels : recueillir les besoins des publics et des professionnels de l'insertion, puis les traduire en éléments concrets afin d'éclairer les décisions des EPCI.

2. La gouvernance de la mobilité première source d'inégalités d'accès à la mobilité :

En définitive, la première des inégalités d'accès à la mobilité dans l'Ain ne tient pas seulement au clivage classique entre zones rurales et urbaines, mais aussi, et surtout, à la disparité des politiques mises en œuvre par chaque EPCI.

Le département illustre une fragmentation où l'accès à la mobilité dépend directement du territoire dans lequel on réside. Si l'Ain se distingue par une richesse d'initiatives (lignes de covoiturage, transports à la demande, etc.), cette diversité est très mal répartie sur le territoire.

Ces inégalités sont souvent encore renforcées par le dynamisme des associations locales qui permettent d'accéder à des solutions complémentaires (ex : achat de vélo à bas prix). Dans l'Ain, ce sont souvent les territoires déjà dotés de solutions de transport qui ont aussi les associations le plus dynamiques.

Ainsi, au-delà du rural ou de l'urbain, c'est bien l'organisation de la compétence mobilité qui crée l'inégalité entre les EPCI qui creuse les disparités pour les habitants.