



ÉTUDE RÉALISÉE PAR
LE CABINET **AUXILIA**

NOVEMBRE 2025

Quel
financement
pour la mobilité
inclusive ?



LABORATOIRE
DE LA MOBILITÉ
INCLUSIVE

 Sous l'égide de FACE

Table des matières

Préambule.....	1
a) Édito du Laboratoire de la Mobilité Inclusive.....	1
b) Mesurer le financement de la mobilité inclusive : un défi	2
c) Note méthodologique	4
I. Plus de 350 structures actrices de la mobilité inclusive en France : un écosystème très diversifié.....	5
a) Des acteurs de la mobilité solidaire aux ressources inégales face à l'indispensable pérennisation de leur modèle économique	5
i. De très petites structures souvent dépendantes du bénévolat	5
ii. Des structures de taille intermédiaire intégrées au tissu local	6
iii. De grosses structures, disposant d'une ingénierie financière structurée.....	6
b) Des choix juridiques assez classiques, en partie orientés par certains financements.....	7
i. Un statut juridique largement prédominant, l'association loi 1901, et le cas des associations reconnues d'intérêt général	7
ii. Le modèle de l'IAE : quels enjeux pour la viabilité économique des projets ? ..	7
c) Un compte de résultats marqué par la prédominance des charges salariales	8
d) Un soutien bénévole limité au global mais structurant pour une partie des acteurs ?.....	9
II. Qui sont les financeurs de la mobilité inclusive ?.....	10
a) Financements publics : un soutien indispensable mais souvent instable	14
b) Des financements privés centrés sur l'innovation, l'essaimage des projets, et l'investissement.....	18
c) Des projections de financement à la baisse ?	20
d) Des financements innovants mais peu développés à date	22
III. Des obstacles structurels à la stabilisation des modèles économiques des acteurs de la mobilité inclusive	24
a) Une recherche de financements longue et énergivore nécessitant une montée en compétences en matière d'ingénierie financière.....	24
b) Des tensions de trésorerie récurrentes	26
c) Une volonté partagée d'amélioration de la gouvernance des financeurs.....	26
IV. Recommandations	29

Préambule

a) Édito du Laboratoire de la Mobilité Inclusive

Mesurer quantitativement le financement de la mobilité inclusive est un défi, jamais un tel travail n'avait encore été réalisé en France sur les activités du secteur.

Cette étude dresse « une cartographie » des financements de la mobilité inclusive et une analyse critique de ces mêmes sources.

Elle croise les activités de plus de 350 structures de droit privé issues de l'économie sociale et solidaire (cible principale de l'étude) et en tire des données consolidées à l'échelle nationale.

Ainsi, en posant des chiffres là où il n'y en avait pas, elle apporte un éclairage inédit sur le poids économique de la mobilité inclusive en France, la typologie des modèles économiques des acteurs, le nombre de personnes accompagnées, et présente un portrait des financeurs actuels.

Cette étude s'inscrit dans la continuité logique des travaux conduits par le Laboratoire de la mobilité inclusive ces dernières années, visant à poser un cadre méthodologique pour soutenir le passage à l'échelle de la mobilité inclusive et en mesurer les impacts.

Cette étude, nous l'espérons, apporte l'éclairage qu'il manquait pour situer la place de la mobilité inclusive dans la trajectoire des mobilités, crée les conditions d'un passage à l'échelle, et porte plusieurs propositions dans le débat public.

Les recommandations qui émanent de ce travail ont pour objectif de consolider et pérenniser les financements de la mobilité inclusive avec comme seule et unique visée commune, celle d'un accompagnement plus massif des publics fragiles, celle d'une mobilité pour tous.

Bonne lecture !

Francis Demoz. Délégué général du Laboratoire de la mobilité inclusive (LMI)

Pierre Taillant. Chef de file du GT Financement de la mobilité inclusive au LMI. Économiste à l'ADEME

b) Mesurer le financement de la mobilité inclusive : un défi

Depuis une trentaine d'années, les projets et actions de mobilité inclusive¹ sur le terrain – plateformes de mobilité, auto-écoles solidaires, garages solidaires, etc. – sont essentiellement portés par des acteurs issus de l'économie sociale et solidaire, en perpétuel renouvellement de leurs financements.

Malgré la notion de « service au public » qui peut être légitimement affirmée au regard de leurs activités, ces structures restent dépendantes d'un modèle économique fragile : elles adressent les besoins de publics peu ou non solvables et ont rarement une activité commerciale compensatrice, même si elles font preuve d'une réelle capacité d'innovation.

Au-delà des quelques recettes qu'elles perçoivent sur les services qu'elles proposent, ces structures sont financées par un archipel d'acteurs de toutes natures, depuis l'échelon européen jusqu'à l'échelon local, directement ou indirectement. Ces financements ne sont que rarement pluriannuels et ils évoluent au gré des moyens et des politiques décidés par leurs porteurs : cibles de publics, modalités d'obtention..., ainsi que de la conjoncture économique globale.

Le secteur de la mobilité inclusive cherche depuis longtemps à se structurer et à se renforcer, et a pesé dans la prise en compte de la mobilité solidaire dans la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019, bien que les impacts directs de la loi sur le plan économique soient décevants. Pour maintenir leur activité ou se développer, les principaux acteurs historiques de la mobilité inclusive sur le terrain ont su mobiliser de nouvelles sources de financement telles que les certificats d'économies d'énergie ou les marchés publics. Pour autant, la pérennisation de leur activité reste en question.

Si ce qui précède est communément convenu au sein de l'écosystème de la mobilité inclusive, aucun exercice global d'exploration et d'analyse financières n'avait encore été réalisé sur les activités de ce secteur. En effet, mesurer quantitativement le financement de la mobilité inclusive est un défi. D'un financeur à l'autre, les objectifs, les cibles, la politique publique, le nom, le montant, la durée, les critères d'obtention varient sensiblement. D'un opérateur de terrain à l'autre, les services proposés, le modèle économique voire juridique, la ventilation des financements, le poids des agréments, la diversité des partenariats, le nombre de personnes accompagnées chaque année, peuvent s'avérer très différents.

¹ Le Laboratoire de la mobilité inclusive définit la mobilité inclusive comme l'accès à une mobilité décente : permettre à chacun d'entre nous, dans son espace de vie, dans son territoire, d'accéder aux biens et aux services essentiels du quotidien (accès à l'emploi, à la formation, à l'apprentissage, à la santé, à l'éducation, à la vie sociale, à la culture...). C'est un droit à la mobilité partout, dans tous les types de territoire, et pour tous, les plus précaires, mais aussi des plus jeunes aux seniors, des actifs aux non-actifs...

Le droit à la mobilité ne signifie pas se déplacer à outrance, ce n'est pas une injonction à la mobilité, c'est donner les moyens à toutes et tous d'accéder aux biens et aux services essentiels en particulier aux publics les plus vulnérables.

Traiter de mobilité inclusive c'est accompagner les plus vulnérables en évaluant les freins, les contraintes, les possibilités d'apprentissage pour déterminer une capacité à se déplacer.

15 millions de personnes en France sont en situation de précarité mobilité, d'après la 3ème édition du Baromètre des mobilités du quotidien (Wimooov).

Croiser les activités de plus de 350 structures respectivement financées par plusieurs dizaines d'acteurs publics ou privés différents et en tirer des données consolidées à l'échelle nationale, tel était l'objectif complexe de la présente étude.

Les acteurs privés de terrain, cible principale de l'étude

La précision du périmètre de l'étude est essentielle pour bien comprendre la suite de ce travail. Le cœur de l'analyse ici réalisée relève des activités d'accompagnement de personnes très fragiles d'un point de vue social et économique, dans leur mobilité vers l'emploi ou vers les services essentiels de la vie quotidienne. En l'occurrence, ces activités sont portées quasi exclusivement par des structures de droit privé issues de l'économie sociale et solidaire, cible principale de cette étude. Ces acteurs sont ceux qui "font" la mobilité inclusive. Ils accompagnent des personnes vulnérables grâce à des services très spécifiques, dont ils ont en grande partie inventé la nature et les métiers : conseil individualisé, formations et coaching en mobilité, formation au permis de conduire avec pédagogie adaptée, apprentissage adapté du vélo, location sociale de véhicules de deux à quatre roues, entretien, réparation et vente de véhicules à tarifs sociaux, ou encore transport d'utilité sociale... Ces acteurs prennent ainsi en charge un champ de l'accompagnement social que personne d'autre ne sait ou ne souhaite assurer.

Cette étude ne prend en revanche pas en compte le financement de la tarification sociale ou solidaire dans les transports publics, ni les services publics de transport à la demande, ni les aides individuelles à la mobilité perçues directement par certaines personnes au titre de leur statut (aides au permis de conduire, etc.).

Si cette étude ciblait principalement les structures de l'ESS professionnalisées, fonctionnant notamment avec des salariés et non uniquement du bénévolat, elle a également sondé une partie du secteur caritatif impliqué dans la mobilité solidaire. Ces acteurs restent néanmoins sous-représentés dans la présente étude par rapport à leur poids réel dans la mobilité inclusive.

Croiser l'analyse des modèles économiques des acteurs de terrain et l'écosystème des financeurs : une équation "bottom-up" et "top-down"

Pour mener à bien cette étude, nous nous sommes basés sur deux approches concomitantes, dites "bottom-up" et "top-down".

L'approche bottom-up avait pour objectif de s'appuyer sur les modèles économiques et financiers des acteurs de la mobilité inclusive sur le terrain, afin de caractériser la typologie « moyenne » ou « dominante » de leurs modes de financement et d'en estimer le volume financier global. A partir d'une base de dépenses données, l'analyse s'est ainsi efforcée de mettre en évidence la part d'auto-financement des structures, la part des emplois aidés, la part des subventions publiques et privées, la part des marchés publics, ou encore des CEE, du bénévolat valorisé, etc.

La seconde approche, dite "top-down", a cherché à décrire l'écosystème des financeurs à date, à caractériser leurs modes de financement (nature du financement, durée, publics ciblés, politique publique concernée, etc.) et d'en estimer le volume financier global.

Les deux approches « bottom-up » et « top-down » ont été croisées en fil rouge de façon à affiner progressivement les estimations quantitatives.



c) Note méthodologique

L'approche bottom-up s'est tout d'abord traduite par des entretiens individuels réalisés auprès des opérateurs de terrain de la mobilité inclusive (14).

Ensuite, deux enquêtes menées simultanément dans le cadre de l'étude sont venues compléter ces entretiens : une par le réseau Mob'in et une par Auxilia. Ces enquêtes ont été construites de manière à pouvoir agréger une partie significative de leurs résultats. Au total, 108 réponses ont été recueillies et constituent la base quantitative principale de ce rapport.

L'approche top-down s'est quant à elle fondée sur 25 entretiens avec des financeurs ou des experts des sujets de financement, de différentes natures : Etat (DIPLP, DGITM, ANCT, France Travail, Banque des Territoires), Régions, Départements, EPCI, fondations (Macif, Roole, TotalEnergies), CLER, Avise.

Ces échanges approfondis avec les financeurs ont permis de mettre en perspective les données collectées avec l'approche bottom-up, et de leur donner toute leur portée.

Au global, les données collectées proviennent de 131 structures différentes, issues majoritairement de l'écosystème historique et des structures professionnalisées du secteur. Afin d'estimer les données ayant trait à l'ensemble de l'écosystème des structures de la mobilité inclusive en France, nous avons rapporté les données collectées au nombre global de structures à l'échelle nationale, estimé à 364 (270 adhérents du réseau Mob'in, 48 plateformes Wimoov, 46 structures recensées par le Laboratoire de la Mobilité Inclusive et ayant déclaré n'appartenir ni au réseau Mob'in ni à Wimoov).

Les données récoltées et analysées dans ce rapport sont relatives à l'exercice 2024, ou à défaut 2023, et aux chiffres prévisionnels 2025 des structures.

Des sources bibliographiques ont également été mobilisées pour affiner la compréhension de certains enjeux. Elles sont mentionnées en annexe.

Précautions méthodologiques

Les enquêtes portaient sur des aspects techniques et financiers parfois complexes, susceptibles d'entraîner des imprécisions ou des erreurs dans les réponses apportées. Il subsiste un risque d'informations inexactes, inhérent à ce type de collecte.



I. Plus de 350 structures actrices de la mobilité inclusive en France : un écosystème très diversifié

L'écosystème de la mobilité inclusive se compose de structures hétérogènes de par leur taille, leur forme juridique ou encore leur structuration. Ces différentes caractéristiques impactent les modèles économiques de ces acteurs et donc leurs structures de financement. Sur la base de l'enquête qualitative menée dans le cadre de cette étude, nous distinguons trois types d'acteurs dont l'organisation peut avoir un impact sur leurs financements. Du point de vue juridique, l'association est le statut privilégié par les structures. En parallèle, certaines disposent d'un agrément d'Insertion par l'Activité Economique (IAE). Parmi les principales questions qui se posent aux acteurs de la mobilité inclusive dans la structuration de leur budget, celle du financement de leur masse salariale est prédominante.

a) Des acteurs de la mobilité solidaire aux ressources inégales face à l'indispensable pérennisation de leur modèle économique

Les différentes catégories présentées ci-dessous ont vocation à donner une image globale de l'écosystème mais ne sauraient représenter les situations individuelles de chacune des structures.

i. De très petites structures souvent dépendantes du bénévolat

Le premier type d'acteur identifié dans le cadre de cette étude sont les petites structures de la mobilité inclusive qui portent un nombre limité de services (entre un et deux). Elles se caractérisent par une ressource humaine limitée à un ou deux salarié(s) et une forte dépendance aux bénévoles pour assurer les services portés. Il peut s'agir, par exemple, d'un service de transport solidaire en porte à porte reposant sur des chauffeurs bénévoles.

Du fait de ressources humaines et financières contraintes, ces structures se concentrent sur les services déployés et ne peuvent souvent dédier que peu de temps à la recherche de financements, de dons ou autre action permettant de stabiliser leur activité. De fait, il s'agit de structures très fragiles, pouvant périlcliter rapidement en cas de pertes de bénévoles pour accompagner leurs activités.

Ce type de structure est souvent implanté sur de petits périmètres géographiques en zone rurale, voire très rurale, avec peu d'autres services de mobilité sur le territoire. Elles présentent donc souvent un caractère important pour les bénéficiaires du service qui n'ont pas forcément accès à une alternative.

“La question de la taille est critique. C'est problématique pour les garages très ruraux. Avec un seul mécano et un secrétaire, il n'y a personne pour aller demander des dons à l'extérieur. Ils sont très dépendants des bénévoles et périlclitent au moindre problème. Plus une PME grossit et plus elle est solide. Quand on est trop petit, on est trop fragile.”

Un directeur d'une structure de mobilité inclusive



ii. Des structures de taille intermédiaire intégrées au tissu local

Cette catégorie de structures regroupe des acteurs proposant souvent une diversité de services, aussi bien dans le secteur de la mobilité que sur d'autres sujets. Il s'agit, par exemple, de structures d'insertion ayant développé une activité dans la mobilité. Pour la plupart, ces structures existent depuis plusieurs années. Elles interviennent souvent sur des périmètres correspondants à ceux des EPCI², voire à une échelle départementale. Au sein de ces structures, il est possible de distinguer les garages solidaires de taille intermédiaire et des structures locales qui tendent à s'organiser en plateforme de mobilité autour de différents services (conseil en mobilité, location, achat et/ou réparation de vélos, deux-roues motorisés et voitures, transport adapté, etc.).

Ces structures sont plutôt bien identifiées par les acteurs institutionnels sur leur territoire, voire pour certaines ont pu se développer grâce à des partenariats forts de la part d'un de ces acteurs, souvent le Département. Elles ont la capacité de se mobiliser pour se faire connaître et nouer des partenariats, bien que leurs ressources humaines restent limitées pour consacrer du temps à la recherche de financements. Certaines structures sont, néanmoins, parvenues à atteindre une taille critique qui leur permet de mobiliser une ingénierie financière à hauteur des enjeux et d'accéder à des financements qui nécessitent des dossiers complexes.

Par ailleurs, la majorité de ces structures s'inscrivent dans des fédérations (comme Mob'in ou Agil'ess), au sein desquelles elles peuvent notamment accéder à de bonnes pratiques en matière de financement.

Il arrive fréquemment que ces acteurs fassent évoluer leur offre en fonction des grandes orientations politiques de leur territoire d'implantation et des opportunités de financement qui en découlent (cf. III.b).

iii. De grosses structures, disposant d'une ingénierie financière structurée

La troisième catégorie identifiée correspond aux structures de grande taille, disposant souvent de plusieurs implantations locales. Il s'agit de structures spécialisées dans la mobilité inclusive, comme Wimoov ou Mob'in France, qui ont la capacité de développer une large diversité de services et de projets pour s'adapter aux besoins. Il s'agit également d'associations nationales qui développent des services locaux de mobilité inclusive comme la Croix-Rouge, le Secours Catholique ou Familles rurales et qui interviennent également sur d'autres sujets.

Ce troisième type d'acteurs est stable dans le temps, avec des structures qui emploient au minimum plusieurs dizaines de salariés. Les équipes sont alors composées de personnes sur le terrain et d'équipes support, disposant d'une forte ingénierie technique et financière.

Cette dernière leur permet non seulement de se positionner sur des dossiers de financement complexes comme le Fonds Social Européen (FSE) mais aussi d'accéder à une plus grande diversité de sources de financements (développement de partenariats bilatéraux, réponse à des marchés publics de prestation de services, appels à projets nationaux, etc.) que les autres acteurs de la mobilité inclusive. Elles sont également à même d'obtenir plus facilement des

² Établissements Publics de Coopération Intercommunale

certifications, type Qualiopi, qui leur permettent d'accéder à certains marchés comme le marché "bilan/accompagnement mobilité" (MBI) de France Travail.

"La Fédé nationale, en tant que tête de réseau, va chercher des financements. On a ensuite un fond de dotation qui redistribue cet argent au sein de nos associations."
Une chargée de mission d'une fédération ayant des activités de mobilité inclusive

b) Des choix juridiques assez classiques, en partie orientés par certains financements

i. Un statut juridique largement prédominant, l'association loi 1901, et le cas des associations reconnues d'intérêt général

L'association loi 1901 est le statut juridique prédominant au sein des structures de mobilité inclusive puisqu'il concerne plus de 9 acteurs de la mobilité inclusive sur 10. Les autres acteurs prennent la forme de Société Coopérative (SCOP), Société Publique Locale (SPL), très ponctuellement Société Coopérative d'Intérêt Collectif (SCIC), ou sont directement rattachés à une collectivité locale.

"Le statut associatif est le mieux pour attirer des mécènes, les dons de fondations, et d'autres financements."
Un chargé de mission d'un accompagnateur de l'ESS

Parmi ces structures associatives, les associations reconnues d'intérêt général présentent deux principaux avantages pour leurs financements :

- Elles sont éligibles au mécénat d'entreprise et peuvent ainsi mobiliser des financements auprès de mécènes et de fondations
- Elles peuvent demander un rescrit fiscal à l'administration pour leur permettre d'émettre des reçus fiscaux au bénéfice de leurs donateurs, par exemple lors de dons de véhicules. Les personnes effectuant un don à ces structures peuvent ainsi bénéficier d'une réduction d'impôt, ce qui constitue un encouragement à donner

Pour être reconnue d'intérêt général, une association doit faire une démarche auprès de l'administration fiscale qui vérifie si elle remplit trois critères : avoir une activité non lucrative, avoir une gestion désintéressée et un cercle étendu de bénéficiaires.

ii. Le modèle de l'IAE : quels enjeux pour la viabilité économique des projets ?

Les structures d'insertion par l'activité économique (IAE) représentent une part non négligeable des acteurs de la mobilité inclusive (23%, dont une majorité d'Ateliers Chantiers d'Insertion – ACI). Ces structures ont donc comme vocation première d'accompagner des salariés en insertion dans leur montée en compétences et leur intégration sur le marché du travail. En règle générale, un salarié en insertion peut bénéficier d'un contrat jusqu'à 2 ans.

Dans ce cadre, les structures de l'IAE reçoivent des aides aux postes pour prendre en compte, entre autres, les temps d'accompagnement socioprofessionnel et d'encadrement technique

nécessaires, et donc une moindre productivité par ETP. En 2024, ces aides étaient d'environ 12 000 € par poste à temps plein dans les Entreprises d'Insertion (EI) et d'environ 24 000 € par poste pour les ACI (Arrêté du 4 décembre 2024 fixant les montants des aides financières aux structures de l'insertion par l'activité économique).

Pour les structures de la mobilité inclusive ayant choisi le modèle de l'IAE, ces aides représentent une source de financement centrale et relativement stable dans le temps. Ainsi, en moyenne, les aides aux postes représentent 28% des financements reçus par les structures de la mobilité inclusive appartenant à l'IAE au titre de leur fonctionnement.

“Les aides aux postes ça reste le financement le plus pérenne. L'insertion c'est notre cœur de métier.”

Un directeur d'une structure de mobilité inclusive

Il arrive fréquemment que des structures de l'IAE opérant des activités hors du champ de la mobilité, créent une nouvelle branche d'activité dédiée à la mobilité inclusive. Ce développement est souvent lié à des besoins de mobilité que les structures constatent soit pour leurs bénéficiaires, soit pour leurs salariés en insertion, soit les deux. Opérer une activité de mobilité inclusive permet alors de compléter le parcours d'accompagnement proposé à ces publics, dans le contexte d'un manque d'offre de mobilité inclusive sur de nombreux territoires.

Par exemple, partant du constat de difficultés récurrentes de mobilité de ses salariés en insertion, une structure de l'IAE peut choisir de développer un service de transport pour que ses salariés puissent se rendre sur le lieu du chantier d'insertion. Elle peut ensuite étendre ce service à des publics vulnérables non-salariés de la structure et en faire une offre à part entière de mobilité inclusive.

Ces structures, dont l'ADN est l'insertion, sont en effet portées par des entrepreneurs sociaux, qui ont à cœur de développer plusieurs branches d'activités au gré des besoins et opportunités offertes sur le territoire.

Un fonctionnement par “branche” permet de dérisquer l'ensemble de leurs activités en les rendant relativement indépendantes les unes des autres. Ainsi, en cas de crise ou de mauvais résultats financiers, la maison-mère peut se replier sur ses activités les plus centrales et abandonner une ou plusieurs de ses “branches”.

c) Un compte de résultats marqué par la prédominance des charges salariales

Le compte de résultats des structures de la mobilité inclusive est marqué par une prédominance des charges salariales, qui représentent en moyenne environ 60% des coûts de fonctionnement des structures.

Au sein de cette masse salariale, les moyens humains nécessaires à la recherche de financement représentent un poids non négligeable pour les structures, puisqu'en moyenne 14% de leurs ETP, tous types de structures confondus, sont dédiés à la recherche de financement, et d'autant plus que les personnes en charge de la recherche de financements sont souvent celles avec les salaires les plus importants des structures. Dans un contexte de

multiplication des sources de financement et appels à projets auxquels les acteurs de la mobilité inclusive sont potentiellement éligibles, les structures sont obligées de se doter de compétences d'ingénierie financière, créant ainsi un besoin en fonctionnement (masse salariale) alors que les financements obtenus ne sont pas pérennes et ne financent en général pas ces postes.

Au-delà de ces fonctions supports, l'importante part des ressources humaines dans les budgets des acteurs de terrain est nécessaire pour réaliser les activités de ces structures. Les postes financés répondent directement aux besoins des publics accompagnés : conseiller en mobilité inclusive (pour réaliser un bilan de compétences mobilité, pour former à la lecture de cartes ou à la gestion d'un budget mobilité...), coordinateur de services (pour articuler l'ensemble de l'offre d'une plateforme de mobilité), mécanicien (pour les garages solidaires), conducteur (pour les services de transport adapté), etc.

Le reste des charges est composé principalement :

- Des "autres achats et charges externes" (environ 20% du total des charges d'exploitation), qui incluent les frais de location des locaux et les dépenses liées aux activités opérées, comme l'achat de carburant, les assurances et les frais d'entretien de flottes de véhicules ou de vélos
- Des "dotations aux amortissements et aux provisions", qui représentent entre 5 et 10% en moyenne des charges d'exploitation.

Le poids de ces deux postes de charge par rapport à l'ensemble des charges d'exploitation des structures fluctue en fonction de la nature des activités opérées. En effet, comme expliqué ci-dessus, la mobilité solidaire comprend une pluralité d'activités, allant du conseil en mobilité, à l'auto-école sociale, en passant par les activités autour du vélo (formation, location, etc.), ou la mise en place de services de transport d'utilité sociale. Chacune de ces activités implique des dépenses matérielles variables : le conseil en mobilité demande relativement peu de matériel, tandis qu'un garage solidaire aura besoin de machines, d'outils et de pièces pour les réparations, une auto-école sociale devra acquérir des véhicules à double commande et du carburant, etc.

Ces constats sont à mettre en parallèle avec ceux concernant les principales activités opérées par les acteurs de l'écosystème, les trois principales étant :

- Le conseil en mobilité inclusive – opéré par 70% des acteurs de la mobilité inclusive
- La location – opérée par 51% des acteurs de la mobilité inclusive
- La formation au code / à l'ASR – opérée par 34% des acteurs de la mobilité inclusive

d) Un soutien bénévole limité au global mais structurant pour une partie des acteurs ?

Enfin, le recours au bénévolat représente un produit non financier significatif. Sur la base des informations recueillies dans le cadre de la présente étude, si les heures réalisées par des

personnes bénévoles dans des structures de mobilité inclusive l'étaient par des salariés rémunérés au SMIC, cela représenterait environ 2 millions d'euros de charges de personnel³.

Derrière ce chiffre national se cache toutefois une réalité très hétérogène : certaines structures ne recourent pas du tout au bénévolat, tandis que pour d'autres, il s'agit d'un levier indispensable. Toutes les activités ne se prêtent en effet pas de la même manière à l'engagement bénévole. Certaines, telles que le transport d'utilité sociale ou les activités liées à la vente ou à la location de véhicules, y sont plus propices, ce qui n'est pas le cas des activités de conseil en mobilité ou de formation, qui requièrent des compétences plus difficiles à mobiliser en dehors de l'emploi salarié.

Ainsi, un garage solidaire rencontré en entretien déclare fonctionner avec 30 bénévoles pour seulement 6 salariés. Dans ce cas, les bénévoles assument des missions clés pour le fonctionnement quotidien, qu'il s'agisse de la recherche de financements (un bénévole y consacre 10 à 15 heures par semaine, et aucun salarié n'est dédié à ce sujet), de la communication, de l'accueil ou encore de la vente de véhicules. Les tâches liées aux réparations de véhicules restent quant à elles principalement réalisées par des salariés.

À une autre échelle, de grandes organisations nationales comme la Croix-Rouge ou le Secours Catholique reposent elles aussi sur le bénévolat pour une partie de leurs activités de mobilité inclusive, et on y compte davantage de bénévoles que de salariés. Les salariés y jouent un rôle essentiel de coordination, tandis que les bénévoles assurent directement certaines activités, comme le transport solidaire (conducteurs bénévoles), ou l'accompagnement à la conduite supervisé de certains bénéficiaires pour une auto-école sociale.

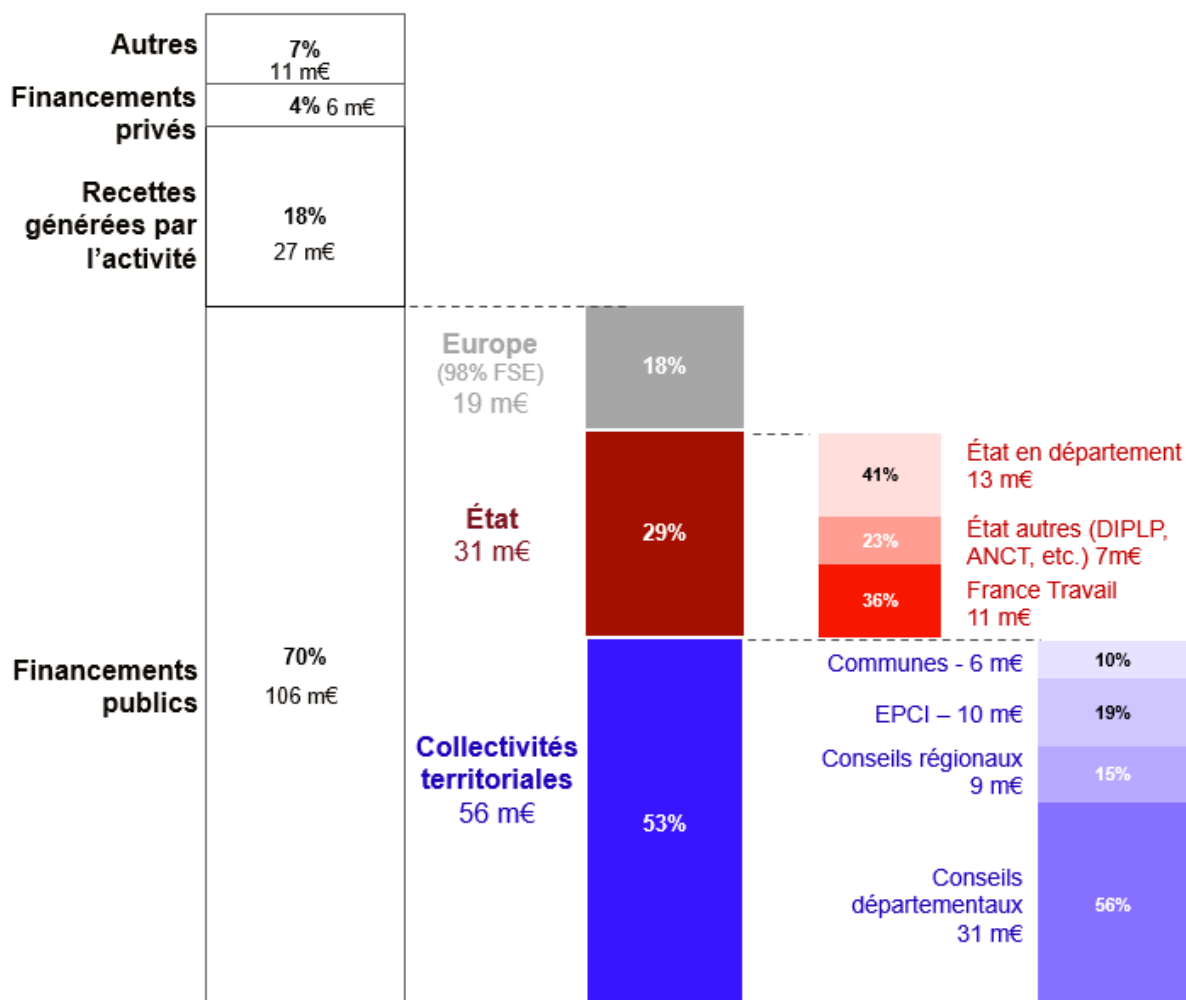
Le recours au bénévolat peut également influencer sur la recherche de financements : certains financeurs conditionnent leur soutien à la présence d'au moins un salarié dans la structure, considérant qu'une équipe strictement bénévole présente un risque plus élevé en termes de pérennité de la structure financée.

II. Qui sont les financeurs de la mobilité inclusive ?

En France, le secteur de la mobilité inclusive représente un poids économique estimé à 150 millions d'euros annuels. En moyenne, le budget annuel d'un acteur du secteur se situe autour de 400 000 €, dont 90% de fonctionnement et 10% d'investissement. Les sources de financement de ces structures représentent un écosystème complexe composé d'une grande diversité d'acteurs présentée dans le graphique ci-dessous. Les financements publics y jouent un rôle majeur, suivis par les recettes générées par l'activité de la structure, les financements privés et d'autres sources de financement. Si ces financements ont crû ces dix dernières années, notamment sous l'impulsion (relative) de la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019, et ont permis à des acteurs de se structurer, des questionnements persistent quant à leur pérennité dans le temps long. En parallèle, des modèles innovants de financement voient le jour, bien qu'ils demeurent encore confidentiels au sein de l'écosystème.

³ Il est probable que ce chiffre soit sous-évalué en raison de la méthodologie et du périmètre de notre enquête, centrée sur les acteurs professionnels du secteur de la mobilité inclusive. Les acteurs caritatifs, davantage appuyés sur le bénévolat, y sont donc moins représentés, comme précisé en introduction.

Composition des financements de la mobilité inclusive



Financements publics

Avec 70% du total des financements des acteurs (106 millions d'euros) en 2024, le secteur public est le principal financeur du secteur de la mobilité inclusive. Il intervient via des subventions, des appels à projets ou des marchés publics. Au sein du secteur public, les Conseils départementaux sont les acteurs les plus représentés (21% du total des financements).

Recettes générées par l'activité (contribution des bénéficiaires et prestations de services)

Les contributions des bénéficiaires pris en charge par les structures de terrain représentent la deuxième source principale de financement, avec 23 millions d'euros (soit 15% des financements du secteur). Cette contribution est comparable à celle des usagers des transports publics en France, estimée entre 11% et 20% selon la taille du réseau de transport (hors Ile-de-France)⁴. Le poids de cette contribution dépend du type de service. A titre d'exemple, les contributions des bénéficiaires de services d'entretien/réparation de véhicule correspondent à plus de 50% du financement de ce type d'activité, contre 19% pour les activités de location, et 2% pour les activités de conseil en mobilité.

⁴ Source : [Transport collectif urbain : malgré la croissance des coûts d'exploitation, la participation financière des usagers diminue](#)

L'activité des structures génère également des ressources via des prestations de service, hors marchés publics, à destination d'acteurs économiques (entreprises, collectivités), ou de particuliers, qui permettent de financer le secteur à hauteur de 3%. Au global, l'activité des acteurs de la mobilité inclusive génère des revenus non négligeables, et ne dépend pas exclusivement de sources de financement externes, bien que ceux-ci restent prédominants dans leur structure de financement.

Financements privés

Les financements privés issus des fondations, du mécénat ou encore du programme TIMS (financé par les CEE), sont également une source de financement à citer pour le secteur de la mobilité inclusive. Leur poids global est relativement faible (3%) mais joue un rôle clé dans les phases d'amorçage des projets ou pour le financement de dépenses d'investissement. Il convient néanmoins de noter qu'une part non négligeable des financements que les structures ont classés dans la catégorie « autres » provient probablement d'acteurs privés.

Financements "autres"

Enfin, la part importante de financements "autres" (7%), qui regroupent une série de financeurs représentant de faibles montants, témoigne d'une part de la grande diversité des sources de financement du secteur, mais également de l'intégration dans cette catégorie de certaines opérations comptables telle que les reprises sur provisions et amortissements ou encore les transferts de charges.

150 millions d'euros, une "paille" à l'échelle nationale

Le financement de la mobilité inclusive sur le terrain "pèse" donc de l'ordre de 150 millions d'euros en 2024 en France, l'équivalent, à titre de comparaison, de l'entretien annuel de 55 000 km⁵ de routes départementales (source Routes de France), de 4 à 5 mois de fonctionnement des lignes de transport public d'une métropole française d'1 million d'habitants (source : Métropoles de Lyon et de Nice), ou encore à l'investissement nécessaire pour construire 5 km d'une ligne de tramway.

Une autre lecture de cette donnée consolidée réside dans le coût moyen de prise en charge d'une personne accompagnée pour les structures de la mobilité inclusive. Ce coût s'établit à environ 750 €, allant de 600 € pour les services de conseil / accompagnement à 1800 € pour les services associés aux garages solidaires (vente, location, réparation), et jusqu'à 2500 € pour l'obtention du permis de conduire. Il varie selon la durée de l'accompagnement, qui dépend elle-même de la situation du bénéficiaire et de son degré d'autonomie en matière de mobilité à un instant donné. Ainsi, une personne peut bénéficier de plusieurs prises en charge successives pour un même besoin. Il s'agit ainsi d'un chiffre moyen qui ne permet pas d'illustrer l'ensemble des situations concrètes mais qui permet de donner un ancrage à une réalité complexe. A titre de comparaison, le Forfait mobilité durable⁶ (FMD) représentait une dépense moyenne annuelle de 420 € par actif concerné en 2024 (source Baromètre Forfait Mobilités Durables).

⁵ Le réseau viaire national représente 1,1 million de kilomètres toutes voies confondues

⁶ Dispositif financier de soutien aux salariés du secteur privé et agents de services publics pour leurs déplacements domicile-travail, financé par les employeurs



Avec ces 150 millions d'euros, environ 200 000 personnes précaires ont été accompagnées en 2024 en France. Environ 8 millions de Français ont bénéficié du FMD en 2024. 15 millions de Français sont dans une situation à risque en matière de précarité mobilité (Source Baromètre des mobilités du quotidien).

Avec ces 150 millions d'euros, les quelque 200 000 personnes concernées ont bénéficié en 2024 d'un accompagnement personnalisé dans leur mobilité, pour accéder à une formation, se rendre à un emploi, et dans une moindre mesure accéder aux autres besoins essentiels de la vie quotidienne, notamment la santé et les services administratifs. Si la présente étude n'avait ni l'objet ni les moyens de réaliser une analyse coût-bénéfice des dépenses ainsi consacrées, il est utile de rappeler que la majorité des personnes aidées en matière de mobilité inclusive sont en insertion et/ou bénéficiaires du RSA et/ou demandeuses d'emploi. La mobilité étant largement reconnue par l'écosystème professionnel de l'insertion comme le "dernier frein à l'emploi", il ne semble pas excessif d'affirmer que l'accompagnement en mobilité inclusive a nécessairement des impacts économiques directs sur la sortie de nombreuses personnes des minima sociaux et autres aides sociales d'Etat – sans parler des très probables impacts sociaux, psychologiques, en termes de santé, etc.

Il serait à ce titre très pertinent pour le secteur de la mobilité inclusive qu'il se saisisse de la question sous la forme d'une véritable étude d'impact de ses activités⁷.

Quel coût pour un passage à l'échelle ?

Si l'on rapporte les 200 000 personnes accompagnées en 2024 aux 15 millions de Français en situation "à risque" en matière de mobilité⁸, il faudrait mobiliser 11 milliards d'euros⁹ pour que l'ensemble de cette population puisse bénéficier du même type d'accompagnement. Ce montant en lui-même induit de nécessaires nuances et précisions dans cette réflexion. En particulier, il est indispensable de distinguer différents niveaux d'accompagnement en fonction du degré de vulnérabilité des personnes. Ainsi, une large part des 15 millions de français "à risque" sont en situation de vulnérabilité¹⁰ (et non précarité) mobilité et n'ont besoin que d'un accompagnement de premier niveau qui consiste à mieux les orienter et outiller pour leur permettre d'accéder aux offres de mobilité existantes, notamment de droit commun. Une autre partie de cette population, de l'ordre de 4 millions de personnes, ne dispose d'aucun moyen

⁷ À ce jour, aucune étude d'impact globale n'a été réalisée dans le secteur de la mobilité inclusive, même si quelques approches ont pu poser de premières bases (Rapport d'évaluation de l'impact social du Réseau APREVA 2018, évaluation de programmes CEE par exemple). Ce travail est en effet complexe : d'une part, les impacts potentiels des actions menées par les acteurs de la mobilité inclusive sont multiples, et d'autre part, les bénéficiaires des structures de mobilité inclusive sont souvent suivis simultanément par d'autres organismes pour des besoins complémentaires, tels que l'accès au logement, à la formation, au soutien à l'organisation familiale, etc. Cette pluralité d'accompagnements rend difficile la quantification précise de l'impact spécifique d'une structure de mobilité inclusive, indépendamment de l'ensemble des interventions dont bénéficient ces personnes. Une étude nationale sur le sujet pourrait être réalisée, avec pour objectif de produire des données d'impact solides.

⁸ Baromètre des mobilités du quotidien 2023

⁹ Afin de mesurer cet ordre de grandeur, le RSA a représenté en 2024 un budget total d'environ 12,5 milliards d'euros (sources CAF et Cour des comptes) et le versement mobilité 11,3 milliards d'euros (source Ambition France Transport)

¹⁰ L'analyse de la précarité mobilité réalisée dans le cadre du Baromètre des mobilités du quotidien s'appuie sur le croisement entre six indicateurs pour déterminer la situation à risque d'une personne. Pour être en précarité mobilité, une personne doit cumuler de bas revenus ET des renoncements objectifs à se déplacer en raison d'un problème de mobilité OU des dépenses élevées en carburant. Dans les autres situations, les distances à parcourir, l'âge du véhicule et surtout la dépendance à la voiture (par faute d'alternative) pèsent plus fortement.

de déplacement propre, mais pourrait en théorie facilement se déplacer si une offre était disponible - cette typologie de population s'appuie vraisemblablement sur des logiques de solidarité familiales et de voisinage. Enfin, une minorité de cette population à risque cumule des difficultés (économiques, psychosociales, physiques, etc.) qui en font un public très vulnérable nécessitant un accompagnement renforcé, prenant la forme d'un parcours de mobilité structuré et personnalisé. Ces différents besoins et degrés d'accompagnement nécessaires ne mobilisent donc pas les mêmes ressources, notamment financières. C'est avec ces "lunettes" qu'il faut se pencher sur la question du passage à l'échelle, afin d'évaluer aussi objectivement que possible le poids financier d'une réponse à l'ensemble des besoins existants.

Le coût précis d'un passage à l'échelle semble difficile à mesurer. Un objectif raisonnable est proposé dans le chapitre dédié aux recommandations, qui tient compte :

- Des raisonnements qui précèdent
- Du poids significatif de l'auto-financement des structures (18%)
- D'une notion d'accompagnement glissant d'une année sur l'autre et du renouvellement des possibilités d'accueil des personnes les plus vulnérables, dans la perspective d'améliorer la situation de nombreuses personnes en quelques années

a) Financements publics : un soutien indispensable mais souvent instable

Les financements publics représentent donc le principal socle du financement des structures de la mobilité inclusive, sans lequel les acteurs ne peuvent pas poursuivre leurs activités. Au sein du secteur public, différentes institutions interviennent à des degrés variés. Depuis une dizaine d'années, ce panorama des financeurs publics est mouvant du fait de la nouvelle répartition de compétences issue des lois NOTRe et LOM, mais il n'efface pour autant pas l'intervention historique de certains acteurs sur le sujet.

Les **Conseils départementaux** sont les premiers financeurs de la mobilité inclusive, avec un montant global de financement estimé à 31 millions d'euros en 2024, soit un montant moyen par structure d'environ 85 000 € par an. Leur implication dans la mobilité inclusive reste variable d'un territoire à l'autre. Ainsi, les Départements qui contribuent le plus y consacrent plus d'un million d'euros chaque année, tandis que d'autres ont des budgets alloués de quelques milliers d'euros. Les Départements financent la mobilité inclusive principalement au titre de leur compétence en matière d'action sociale et dans une moindre mesure au titre des activités liées au transport ou à la mobilité qui ont pu être conservées suite à la réforme de la loi NOTRe de 2015. Cette intervention cible souvent en premier lieu les bénéficiaires du RSA, principal public accompagné par les Départements, mais aussi d'autres publics clés comme les seniors. Ainsi, l'intervention des Départements sur le sujet de la mobilité inclusive ne se fait pas sur la base d'une compétence directe sur le sujet mais par cohérence avec ses compétences en matière sociale et du fait d'une compétence mobilité historique, qui depuis a été en grande partie transférée aux Régions.

Les autres collectivités territoriales, **Région et bloc communal**, financent aussi la mobilité inclusive. Elles représentent respectivement 6% (soit 9 M€) et 11% (soit 16 M€) du financement global des structures de mobilité inclusive. Les montants moyens alloués par les Régions aux structures sont de 24 000 € et varient beaucoup d'une Région à l'autre. Le bloc



communal (communes et intercommunalités) représente également des montants moyens relativement faibles, entre 16 000 € pour une commune et un peu moins de 25 000 € pour un EPCI. Cependant, leur soutien à la mobilité inclusive est plus constant que pour d'autres financeurs. Il prend souvent la forme d'une subvention, plutôt que d'un appel à projets annuel par exemple, relativement stable dans le temps et moins contraignante que d'autres formes de financements. Les Régions et EPCI interviennent sur le sujet de la mobilité solidaire en tant qu'Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), à l'exception des EPCI n'ayant pas pris la compétence mobilité en 2021 et pour lesquels la Région est AOM de substitution. **Cette compétence mobilité inclut la mobilité solidaire**, faisant de ces deux acteurs les seuls financeurs publics directement dotés d'une compétence en la matière. Toutefois, malgré cette compétence, ces acteurs ont un poids plus faible dans le financement de la mobilité inclusive que les Départements. Cette situation peut s'expliquer par :

- Les nombreux changements auxquels les AOM ont dû s'adapter depuis la LOM, parmi lesquels la création d'une compétence nouvelle
- Un manque de moyens face à une compétence qui implique une action étendue à moyens pratiquement constants – lorsque le versement mobilité nouvellement mis en place pour les nouvelles AOM est levé, il n'est pas nécessairement orienté vers le volet solidaire de la compétence mobilité ; il en va de même pour le versement mobilité additionnel régional et rural créé en 2025
- Une culture de ces acteurs davantage ancrée vers la gestion du *mass transit* avec la gestion historique des réseaux de TER par la Région et pour certains EPCI des réseaux de transport en commun
- Dans ce paysage, la notion de mobilité solidaire est peu appropriée et est principalement abordée par la question de la tarification des services de transport.

L'Etat intervient ensuite de manière importante dans le financement des structures de la mobilité inclusive via des dispositifs de nature très diverses.

Tout d'abord, nous estimons que **l'Etat en département** a accordé près de 13 millions d'euros de financement aux acteurs de la mobilité inclusive en 2024. Il s'agit là très majoritairement du montant des aides aux postes à destination des structures de l'IAE a sein de l'écosystème de la mobilité inclusive.

Au niveau national, **France Travail** est également un financeur important de la mobilité inclusive à travers le marché "Bilan/accompagnement mobilité" (dit "MBI"), qui permet d'intégrer du conseil en mobilité dans le parcours des personnes en recherche d'emploi. Lancé en 2021, le marché représentait 11 millions d'euros en 2024. Ce financement concerne davantage des acteurs structurés et donc un nombre restreint d'acteurs à l'échelle nationale. Le marché prendra fin en 2025, sans que son renouvellement ne soit assuré. En parallèle, les agences locales France Travail peuvent cofinancer des solutions matérielles à destination des demandeurs d'emploi (par exemple, un garage solidaire).

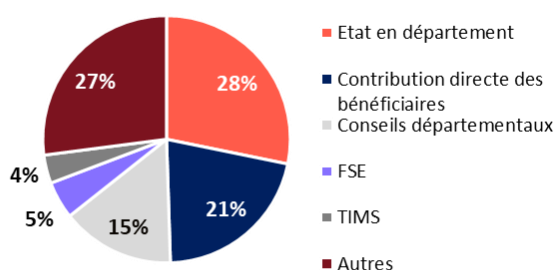
Enfin, l'Etat finance également les structures à travers différents programmes et appels à projets, en particulier le Pacte des solidarités, et les Pactes locaux des solidarités portés par la **DIPLP**, représentant environ 7 millions d'euros en 2024, ou encore différents appels à projets de **l'ANCT** (notamment l'appel à partenariat national pour les territoires ruraux).



Les fonds européens, et en particulier le **Fonds Social Européen**¹¹(FSE), représentent une source de financement importante pour la mobilité inclusive au titre de l'insertion professionnelle, notamment pour les personnes en situation de vulnérabilité ou d'exclusion sociale. Ils permettent le financement de 13% des budgets des acteurs de la mobilité inclusive, soit 19 millions d'euros pour 2024. Une nouvelle fois, il s'agit de financements qui concernent un nombre restreint d'acteurs du fait de la complexité des démarches nécessaires pour obtenir le financement, assurer le reporting associé ou encore de la nécessité de disposer d'une solide trésorerie. Face à cette complexité, certains financeurs publics accompagnent les structures de leur territoire afin d'obtenir ces financements : appui technique, voire relais de trésorerie. Il existe de fait un délai important (de l'ordre de 12 à 18 mois) entre l'accord de financement de la part du FSE et le moment où la structure touche effectivement les fonds.

ZOOM – Structuration financière des structures d'insertion vs. hors insertion

Financeurs des budgets des structures de l'IAE



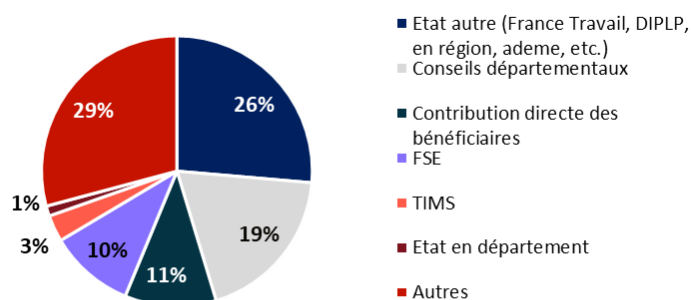
Note de lecture : 28% du budget des structures de la mobilité inclusive appartenant à l'IAE est financé par l'Etat en département

Les acteurs de la mobilité inclusive présentent des structures de financement qui varient selon leur appartenance ou non à l'IAE (pour rappel, 23% des structures de la mobilité inclusive ont un agrément d'insertion).

La principale source de financement des acteurs ayant un agrément d'IAE provient de l'Etat en département (28%), représentant très majoritairement des aides aux postes.

Les contributions des bénéficiaires représentent également une part supérieure dans le total des financements des acteurs de l'IAE (21% contre 11% pour les autres acteurs). Cette différence s'explique notamment par la nature des activités développées par ces deux types de structures. En effet, l'activité principale (en volume de budget) des acteurs de l'IAE est l'entretien et la réparation de véhicules. À l'inverse, pour les structures sans agrément IAE, l'activité principale est le conseil en mobilité. Or, comme expliqué précédemment, l'activité d'entretien et de réparation de véhicule repose davantage sur des contributions de bénéficiaires que l'activité de conseil en mobilité. Les principaux financeurs des structures hors IAE sont l'Etat (26%, hors État en département) suivi des Conseils départementaux (19%).

Financeurs des budgets des structures hors IAE



Note de lecture : 19% du budget des structures de la mobilité inclusive appartenant à l'IAE est financé par l'Etat en département

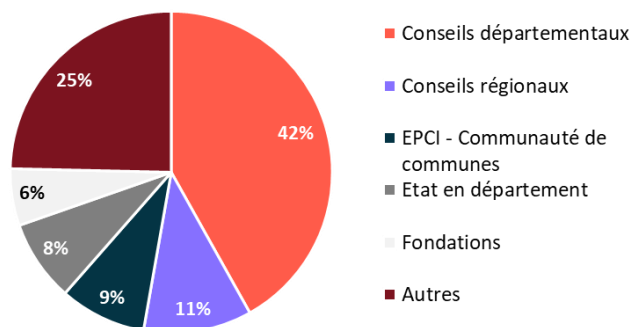
¹¹ Le Fonds social européen (FSE) est un instrument financier de l'Union européenne. Son objectif principal est de soutenir l'emploi, favoriser l'inclusion sociale et améliorer les compétences des citoyens européens.



ZOOM – Financement des budgets d'investissement

Les principaux financeurs diffèrent selon qu'il s'agisse d'appuyer les dépenses de fonctionnement ou les dépenses d'investissement¹².

Financeurs des budgets d'investissement



Note de lecture : 42% du budget d'investissement des structures de la mobilité inclusive est financé par les conseils départementaux

Comme pour les budgets globaux, les Conseils départementaux sont les principaux financeurs des budgets d'investissement des structures.

Leur poids y est même plus important : ils financent 42% des dépenses d'investissement, contre 19% des budgets globaux.

Les conseils régionaux et les EPCI sont davantage

présents (en proportion) pour le financement des dépenses d'investissement, par rapport à leur poids dans le financement des dépenses de fonctionnement. Ils financent ainsi respectivement 11% et 9% du budget d'investissement des acteurs.

Enfin, l'Etat en département est moins présent dans le financement des dépenses d'investissement, puisqu'il intervient principalement via le paiement d'aides aux postes aux structures de l'IAE, donc un financement de fonctionnement.

Le paysage des financements publics en faveur de la mobilité inclusive, décrit précédemment, est le fruit de compétences historiques, revues récemment à travers la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019. Après une période d'inertie, ce panorama pourrait donc être amené à évoluer dans les prochaines années avec une montée en puissance des AOM, seuls financeurs publics à être dotés d'une compétence mobilité solidaire en tant que telle. A ce jour, la mobilité inclusive est principalement financée au titre de trois compétences, dont deux indirectes :

- La compétence emploi / insertion professionnelle
- La compétence action sociale / solidarités
- La compétence mobilité "générale"

Ainsi, **les financements publics actuels de la mobilité inclusive restent principalement indirects, ce qui peut les fragiliser dans le temps, en particulier dans un contexte d'économies budgétaires.**

Par ailleurs, la diversité des compétences mobilisables au titre de la mobilité inclusive entraîne parfois une démultiplication des sources de financement entre plusieurs collectivités intervenant sur un même territoire, et parfois au sein d'une même institution, créant un cloisonnement dans le traitement de ce sujet et rendant plus complexe la lisibilité de ces

¹² Les pourcentages présentés ici concernant les dépenses d'investissement correspondent à ceux observés chez les 30 structures ayant répondu à la question. Ces chiffres ont donc une représentativité inférieure à ceux mentionnés dans le reste de l'étude.

financements par les acteurs du secteur. Par exemple, au sein des Départements, il y a parfois des difficultés à croiser les informations entre les directions “Solidarité / Autonomie” et “Mobilité”, qui peuvent toutes deux accorder des financements aux acteurs de la mobilité inclusive.

“Le Département a eu du mal à se structurer en interne, avec une difficulté à croiser les informations entre la direction Solidarité et la direction Mobilité. Il a donc dû y avoir des lettres de cadrage pour savoir qui prenait en charge le sujet de la mobilité solidaire”

Une technicienne d'un Département

“Au niveau de l'Etat, on va chercher des financements sur la jeunesse, l'éducation populaire, la politique de la ville ou encore les aides au poste. Au niveau départemental, on répond à des appels à projets variés, en insertion, sur l'ESS, la mobilité ou encore ceux dédiés aux chantiers d'insertion.”

Un directeur d'une structure de mobilité inclusive

Aujourd'hui, les financements publics prennent principalement la forme d'appels à projets et plus rarement de marchés publics. La forme de ces financements impacte le quotidien des acteurs de la mobilité inclusive – voir partie III de cette étude.

b) Des financements privés centrés sur l'innovation, l'essaimage des projets, et l'investissement

Pour rappel, une part non négligeable des financements que les structures ont classé dans la catégorie « autres » provient probablement d'acteurs privés. Hormis pour le programme TIMS, les montants précisés ici sont donc probablement sous-estimés.

Du côté du secteur privé, la principale source de financement est actuellement celle des **certificats d'économie d'énergie (CEE)** mobilisés via le programme TIMS, qui représentait en 2024 près de 5 millions d'euros de financements destinés aux acteurs de la mobilité inclusive à l'échelle nationale. Ce programme, piloté par CLER Solutions, soutient le développement de la mobilité durable et inclusive sur les territoires. Il vise à accompagner les territoires et les acteurs locaux dans la mise en place de solutions d'écomobilité accessibles aux personnes en situation de précarité mobilité.

Précédemment au programme TIMS, un tout premier programme CEE avait déjà été conclu directement par Wimoov, qui est parvenu à montrer que, au-delà de l'impact social de ses activités (accompagnement à la mobilité, plateformes de mobilité territoriales), ces dernières avaient également un impact environnemental. En l'occurrence, Wimoov a montré que l'accompagnement proposé aux bénéficiaires de son activité a conduit à une évolution moins énergivore de leurs pratiques de mobilité, se traduisant par des économies d'énergies substantielles correspondant à une tonne de CO2 par bénéficiaire et par an par rapport à une situation de référence sans accompagnement. Au-delà d'un financement important, les CEE jouent ainsi un rôle quant à l'évaluation de l'impact environnemental de l'activité des structures puisque c'est l'objet même de ce dispositif.

L'accès à un programme CEE, en dehors de ces deux exemples, reste très rare et réservé à des acteurs en capacité de gérer l'ingénierie nécessaire pour y accéder. Néanmoins, nous

estimons que la dimension redistributive de ces deux dispositifs a bénéficié au moins pendant 2 ans à environ 120 structures de terrain, soit un tiers de l'ensemble de l'écosystème.

Les **fondations** sont également des financeurs récurrents pour les acteurs de l'écosystème. Elles financent principalement les associations reconnues d'intérêt général. Les montants attribués s'établissent entre 5 000 et 30 000 € (données issues des entretiens avec différentes fondations), soit sous forme d'un financement unique, soit pour une durée de deux à trois ans.

Dans leur grande majorité, ces financements sont plutôt dédiés à favoriser l'émergence ou l'essaimage de projets innovants. Ils financent ainsi des projets qui ne doivent pas être trop avancés, mais qui présentent tout de même une certaine robustesse. Ces financements permettent donc de développer un projet, mais pas de pérenniser son modèle économique.

Ces financements sont également souvent plus faciles à obtenir pour des dépenses d'investissement que de fonctionnement (par exemple, pour acheter un véhicule à double commande pour une auto-école solidaire).

Plusieurs fondations proposent, en parallèle, du mécénat de compétences. Cela peut prendre, par exemple, la forme du développement d'un outil à titre gratuit pour la gestion d'un transport solidaire quand la compétence existe dans l'entreprise dont est originaire la fondation. Il arrive également que des fondations jouent un rôle de facilitateur entre deux structures qu'elle connaît.

Tout comme pour les financeurs publics, la mobilité solidaire est rarement la porte d'entrée des financements attribués par les fondations. Ces dernières sont issues d'entreprises travaillant dans des secteurs variés (assurance, énergie, transport, etc.) qui inscrivent le financement d'acteurs de la mobilité inclusive dans des axes stratégiques transversaux visant à améliorer le quotidien de certains publics cibles tels que les seniors ou les publics précaires. Les projets financés doivent donc répondre aux grandes orientations fixées par la fondation, renouvelées tous les 3 à 5 ans. Il peut ainsi être difficile de détecter les fondations privées qui pourraient financer des projets de mobilité inclusive, puisque cela n'est souvent pas présenté en tant que tel.

“La mobilité est un enjeu transverse chez nous mais pas un objectif en tant que tel, comme le numérique. Nous n'avons pas d'enveloppe spécifique pour la mobilité. Il faut vraiment que ce soit en lien avec les seniors.”

Un chargé de mission d'une fondation

Par ailleurs, cette dilution des financements privés transparaît également dans la pluralité des modes de financements. Certaines fondations privilégient la publication d'appels à projets, quand d'autres fonctionnent au fil de l'eau selon les sollicitations de la part des structures de terrain. Dans le deuxième cas, il peut être difficile de détecter ces financements potentiels.

En outre, la concurrence entre structures peut être importante pour l'obtention de ces financements. Ainsi, l'une des fondations fonctionnant avec un appel à projets annuel rapporte recevoir plus d'une centaine de candidatures pour quinze lauréats finaux, lorsqu'une seconde indique accepter 150 dossiers environ sur 1 650 reçus par an.

Au global, les financements de fondations représentent une part très faible du financement des structures de mobilité inclusive (0,4%). Certaines structures tentent de consolider leur

modèle économique en amplifiant le poids de ce type de financements, encouragées en ce sens par certains acteurs publics. Le poids objectivé des financements privés de la mobilité inclusive, hors CEE, semble indiquer que cette piste est une impasse.

“Donner 10 à 15 000 €, c’est du saupoudrage, du colmatage. Ça donne un coup de pouce mais ça ne fait pas tout.”

Un chargé de mission d’une fondation

“Historiquement, on a reçu peu de fonds privés dans la structure. On a un gros projet d’aller en chercher, notamment au titre de la RSE des entreprises. On a, par exemple, sollicité une fondation qui nous avait financé pour de l’essaimage. On cherche à être dans une logique de partenariat plus qu’un financement one shot. Pour le moment c’est marginal mais on essaie de faire grandir ça.”

Un directeur d’une structure de mobilité inclusive

Le **Fonds d’Action Sociale pour le Travail Temporaire (FASTT)** propose un autre modèle de financement privé pour la mobilité inclusive. Le FASTT est une association ayant pour objectif l’amélioration des conditions de vie des salariés intérimaires. Créé en 1992, le fonds est financé par les entreprises de travail temporaire et est géré par les partenaires sociaux. Le FASTT opère différents services en lien avec le logement, la santé ou encore la mobilité.

Afin de permettre aux personnes intérimaires d’accéder à l’emploi, le FASTT facilite leur accès à des solutions de mobilité (location, réparation, aide au permis, etc.) en nouant des partenariats avec les structures de mobilité inclusive. A titre d’exemple, les partenaires du FASTT s’engagent à ne pas louer de véhicule à un intérimaire au-delà de 10 € par jour ainsi qu’à respecter certaines conditions de location, notamment sur la caution. En échange, le FASTT complète ce montant de 12 €, qu’il verse directement à la structure.

Actuellement, le FASTT compte plus de 200 structures partenaires.

ZOOM – L’importance des dons et legs

Les dons et legs représentent des volumes restreints de financement mais sont souvent centraux pour certaines activités de mobilité solidaire, comme les dons de voitures qui sont ensuite mises en location ou en vente, par exemple. Certains acteurs font même reposer leurs activités sur cette dynamique du don en s’appuyant sur la plateforme donnezvotrevoiture.org.

Pour rappel, près d’un tiers des structures de la mobilité inclusive indiquent recevoir des dons, dont le montant annuel moyen s’élève à 33 000 €, représentant ainsi 10 % d’un budget moyen, ce qui constitue une aide significative.

c) Des projections de financement à la baisse ?

La description qui précède de l’état des financements de la mobilité inclusive est une image à un instant T (année 2024) qui ne rend pas compte de leur caractère mouvant.

Sur les dix dernières années, les financements en faveur de la mobilité solidaire ont eu tendance à augmenter avec de nouvelles sources de financement conséquentes, comme le marché “MBI” de France Travail ou le programme TIMS qui ont permis à des acteurs du secteur de se structurer.

Toutefois, du point de vue des structures de mobilité inclusive, le climat actuel est à l’incertitude concernant la pérennité de leurs financements, de leurs montants comme de leurs modalités d’obtention. Ainsi, les acteurs de terrain estiment que 34 % des financeurs les ayant soutenus en 2024 vont diminuer, voire supprimer leur soutien en 2025. Cette incertitude pèse notamment sur certains financements dont les modalités pourraient être amenées à évoluer alors même qu’ils représentent aujourd’hui un poids crucial pour les acteurs. Il s’agit notamment :

- Du **marché “MBI”** de France Travail (7% des financements en 2024), qui s’arrête fin 2025 et dont les modalités de poursuite ne sont pas assurées ; une réflexion est en cours en lien avec les évolutions prévues dans la Loi Plein Emploi.
- Du **programme TIMS**, financé par les Certificats d’Économie d’Énergie (3% des financements en 2024), avec une réflexion en cours sur l’avenir des CEE, lesquels pourraient disparaître au profit d’autres modes de financement.
- Du **Fonds Social Européen** (13% des financements en 2024), qui s’inscrit actuellement dans la programmation 2021-2027, sans que les grandes orientations pour la prochaine programmation ne soient encore connues – ces dernières vont en effet être discutées à l’aune de potentielles nouvelles priorités pour l’Union Européenne.

Lorsqu’ils sont perçus par une structure, les financements liés à ces trois dispositifs représentent une part conséquente des budgets des structures (jusqu’à un tiers de leur budget). L’arrêt ou la diminution d’une de ces sources de financements pourrait donc être lourde de conséquence pour les acteurs de terrain de la mobilité inclusive.

“L’arrêt net de gros financements type CEE ou le marché France Travail peut être ultra violent pour une structure, même très solide.”

Un directeur d’une structure de mobilité inclusive

Au-delà de ces grands programmes spécifiques, il est à craindre un repli des collectivités territoriales non AOM sur leurs compétences obligatoires, dont ne fait pas partie la mobilité inclusive, dans un contexte budgétaire tendu. Les Départements, premiers financeurs des structures de mobilité inclusive en 2024, sont particulièrement concernés, alors que 39% des acteurs bénéficiant d’un soutien financier d’un Département estiment que ce soutien va diminuer en 2025. Quant aux AOM, elles subissent les mêmes contraintes budgétaires que les autres institutions publiques et seront amenées à faire des choix difficiles.

“La mobilité inclusive, ça reste une compétence facultative pour les Conseils départementaux. En cas de coupes budgétaires, ils se replieront sur leurs compétences obligatoires.”

Un technicien d’un Département

Les financements de certaines fondations peuvent également être revus à la baisse dans un contexte économique tendu, puisque leurs ressources dépendent de l'activité de leur entreprise de rattachement.

d) Des financements innovants mais peu développés à date

Plusieurs financements innovants encore peu développés ont été identifiés dans le cadre de cette étude et sont détaillés ci-dessous. A ce stade, ils ne concernent qu'une dizaine d'acteurs de la mobilité inclusive en France.

L'intégration de la mobilité inclusive ou solidaire dans les délégations de service public de réseaux de transports en commun

Actuellement, peu de marchés publics pour la gestion des réseaux de transports des territoires présentent des demandes concernant l'offre de mobilité inclusive, mais quelques cas ont été recensés. Trois intercommunalités des Hauts-de-France et du Grand Est ont notamment fait le choix d'intégrer des services de mobilité inclusive dans leur délégation de service public (DSP) pour la gestion du réseau de transports en commun. Dans deux cas, le cahier des charges intégrait une demande concernant un service de conseil en mobilité inclusive. Dans le troisième, c'est l'entreprise répondante qui a proposé de dédier un budget à la mobilité inclusive du fait des caractéristiques du territoire.

“Globalement il est assez difficile pour notre entreprise de trouver sa place pour proposer des actions de mobilité inclusive. En effet, ce type de service n'est souvent pas demandé dans les cahiers des charges des appels d'offres. De plus, les collègues dans les réseaux considèrent que ce n'est pas à l'opérateur de transport de porter des actions de mobilité inclusive, mais plutôt aux acteurs des politiques sociales. Dans ce cadre, nous n'avons pas d'obligation à développer ce genre d'actions. Il est difficile pour nous de proposer activement ce type d'offre dans nos réponses. Il faudrait en fait que la collectivité l'intègre dès le début, dans sa construction forfaitaire, ce qui est compliqué à faire pour les collectivités aujourd'hui.”

Une chargée de mission d'un opérateur de transport

Dans ce cadre, les entreprises qui opèrent des réseaux de transport en commun ont choisi de faire appel à des acteurs spécialisés dans la mobilité inclusive, d'envergure nationale ou locale, pour couvrir cette partie du service. Cette collaboration fait l'objet d'une sous-traitance auprès d'un ou plusieurs acteur(s) présent(s) localement. Elle peut par exemple passer par un appel d'offres pluriannuel réalisé par l'opérateur du réseau de transport et à destination des opérateurs de la mobilité inclusive. Cette sous-traitance peut notamment comprendre une part fixe de budget permettant de financer les salaires des postes nécessaires aux objectifs visés.

Cette intégration aux DSP permet de créer une source stable de financement pour ces activités pour la durée du contrat, et donc une stabilité des services qui en découlent.

Le cas des services hébergés par des structures externes (privées ou publiques)

Deux exemples de services hébergés par des structures externes afin de permettre une stabilisation de leurs financements, ont été identifiés.

Dans le premier cas, qui s'inscrit dans le cadre d'une intégration de la mobilité inclusive dans la DSP d'une collectivité des Hauts-de-France, la structure portant l'activité de mobilité inclusive a été hébergée lors de sa création par l'entreprise opérant le réseau de transports du territoire. Afin d'accompagner la création d'une plateforme de mobilité, l'entreprise a proposé un CDD d'un an à la personne montant le projet alors qu'elle avait du mal à trouver des financements pour son amorçage. Elle a intégré ce financement ainsi que d'autres actions de mobilité inclusive dans le cadre de sa réponse à l'appel d'offres pour la DSP du réseau. Aujourd'hui, la structure est autonome et a noué un partenariat fort avec cette entreprise sur son territoire dans le cadre de la gestion du réseau.

“On a un partenariat très fort avec l'opérateur du réseau de transport et l'AOM. On échange en COPIL et lors de points réguliers. Notre structure ne serait pas arrivée aussi loin sans cette symbiose.”

Une directrice de structure de mobilité inclusive

Dans le second cas, un Département a fait le choix d'internaliser une plateforme de mobilité pour son territoire après la fermeture pour des raisons économiques de plusieurs structures de mobilité inclusive locales. Ces structures étaient précédemment soutenues financièrement par cette collectivité. Depuis cette intégration, la collectivité repense sa politique de mobilité inclusive dans son ensemble avec une nouvelle compétence en interne. En internalisant ce service, le Département en a fait un service public à part entière et a permis de maintenir une offre sur son territoire.

“Il y a le confort de ne plus se poser la question de la sécurité économique de la structure. On n'a pas les mêmes préoccupations sur les appels à projets que les autres plateformes de mobilité.”

Une technicienne d'un Département

Les contrats à impact

Créés en 2016, les contrats à impact visent à financer l'émergence de projets sociaux et environnementaux innovants. Pour cela, un financeur privé ou public préfinance le projet et assume le risque de son éventuel échec. Si le projet atteint les objectifs préalablement fixés, et évalués par une structure indépendante, alors l'Etat rembourse l'investisseur initial. Ces contrats ont été conçus pour compléter les financements traditionnels et faciliter le développement de nouvelles activités innovantes en “dérissant” l'innovation sociale. En 2020, plusieurs appels à projets avaient été lancés pour permettre d'accéder à ces contrats, mais sont désormais clos.

Le recours aux contrats à impact reste encore très confidentiel. Fin 2021, seulement une douzaine de projets (toutes thématiques confondues) avaient été financés via ce dispositif pour un peu moins de 20 millions d'euros¹³. Cet usage restreint peut s'expliquer par des démarches longues et complexes que ce soit pour les structures bénéficiaires comme pour les financeurs initiaux, bien que l'outil soit très intéressant.

Parmi la dizaine d'acteurs de la mobilité inclusive interrogée dans le cadre des entretiens, seul un acteur a indiqué avoir déjà été financé par un contrat à impact.

¹³ [développement des contrats à impact en France | vie-publique.fr](https://www.vie-publique.fr/developpement-des-contrats-a-impact-en-france)

Autres financements innovants potentiels

Les titres associatifs permettent un financement en quasi-fonds propres pour les associations. Cependant, les montants sollicités dans ce cadre sont souvent substantiels (au-delà de 500 000 €), et ces instruments restent très rarement utilisés dans le secteur de la mobilité inclusive.

Les levées de fonds, via des fonds d'investissement à impact ou des financements citoyens (par exemple, à travers les fonds d'investissements coopératifs), représentent également des outils intéressants. Cependant, leur utilisation par les acteurs de la mobilité inclusive reste très marginale, principalement en raison de la rentabilité attendue pour accéder à ce type de financement.

Bien que peu exploités à ce jour, ces dispositifs de financement représentent des options potentiellement à envisager.

III. Des obstacles structurels à la stabilisation des modèles économiques des acteurs de la mobilité inclusive

De la recherche de financements à leur pérennisation, naviguer dans l'écosystème des financeurs peut s'avérer complexe à plus d'un titre. La principale problématique identifiée par les structures est la durée des financements, jugée trop courte (43% des structures considèrent qu'il s'agit de leur plus grande problématique). Elle est suivie par des problématiques de fonctionnement en silo, de temps de montage des dossiers par rapport aux montants de financements correspondants et de temps de reporting. Afin d'être plus autonome vis-à-vis des financements extérieurs, certaines structures tentent de stabiliser leur modèle économique en diversifiant leurs activités ou encore en augmentant les tarifs de certaines prestations. Dans ce contexte, l'ensemble des acteurs, financeurs comme structures de terrain, appellent de leurs vœux une meilleure gouvernance des financements de la mobilité inclusive. De premières tentatives de coordination commencent à émerger.

a) Une recherche de financements longue et énergivore nécessitant une montée en compétences en matière d'ingénierie financière

La recherche de financements est souvent une activité continue au sein des structures de mobilité inclusive, qui doivent :

- Identifier les sources de financement possibles : appel à projets, partenariat, subvention, marché public ou privé, etc., qui sont publiées au fil de l'eau
- Candidater aux financements identifiés en répondant aux différents critères des financeurs ou convaincre des partenaires potentiels
- Une fois le financement obtenu, réaliser un reporting régulier pour rendre compte du bon usage de l'argent versé.

La recherche de financement et le reporting associé s'avèrent ainsi des tâches épuisantes pour les acteurs de terrain qui y dédient, pour rappel, environ 14% de leurs ressources humaines. Cette recherche nécessite également que ces acteurs soient dotés de compétences solides en ingénierie financière.

“J’ai 55 conventions donc 55 bilans différents à faire. Il faudrait un seul bilan avec une somme pour plusieurs choses à faire.”

Un directeur d’une structure de mobilité inclusive

“C’est bien d’avoir plein de financeurs car on est plus résilient mais c’est compliqué de faire tous les bilans.”

Un directeur d’une structure de mobilité inclusive

“C’est la galère car on a plein de subventions. Il y a autant de projets politiques que de subventions. Chacun va cibler un public en particulier, un périmètre géographique, etc.”

Un directeur d’une structure de mobilité inclusive

“Aucun financement n’est pérenne. On doit aller chercher de nouveaux financements tous les ans. La répartition par type de financements bouge d’une année à l’autre.”

Une chargée de mission d’un réseau d’acteurs de la mobilité inclusive

Dans ce contexte, certains acteurs renoncent à des financements potentiels, si le temps passé pour rédiger le dossier et faire le reporting associé à la ligne de financement est jugé trop important par rapport au montant du financement sollicité.

“J’ai 106 lignes de subventions, dont 36 sont inférieures à 5 000 € et pour lesquelles le temps de reporting et le coût de gestion est trop important”

Un directeur d’une structure de mobilité inclusive

ZOOM – Souplesse et adaptation des acteurs de la mobilité solidaire pour pérenniser leurs ressources

La plupart des acteurs de la mobilité inclusive rencontrés dans le cadre de cette étude témoignent d’une incertitude presque structurelle de leurs financements, qui dépendent des grandes orientations des financeurs publics comme privés. Le récit de la construction et du développement des activités de l’une de ces structures illustre cette incertitude et la nécessaire adaptation permanente des acteurs de la mobilité inclusive.

Cette structure a été créée au début des années 2000 avec un service de transport solidaire à destination des travailleurs et personnes en insertion. La structure a ensuite pris la forme d’un atelier chantier d’insertion et a développé une activité de location de véhicules après avoir récupéré l’ancienne flotte de son CIAS. Elle a par la suite créé une auto-école sociale dans les années 2010 suite au Plan Espoir Banlieue. Les financements ont duré deux ans puis la structure a dû chercher de nouveaux financements pour ses activités. L’auto-école fonctionne aujourd’hui principalement grâce à une convention passée avec le Département pour les bénéficiaires du RSA. L’association a ensuite développé des activités de garage

solidaire et de conseil en mobilité. Pour compenser des pertes de subventions publiques récentes, elle a développé une activité d'entretien de vélos en libre-service pour des clients privés. Après plus de 20 ans d'existence, l'objectif pour cette structure est de trouver de la stabilité économique pour la pérennité de ses activités.

“Notre objectif pour 2025 c'est de stabiliser nos activités. Mais on craint des coupures de robinet du côté de la Région et du Département. C'est difficile de se projeter sur le moyen terme, à 5 ans, en se disant qu'on va essayer d'améliorer le service.”

Le directeur de cette structure

Cet exemple illustre le manque de pérennité dans les financements proposés, qui implique un renouvellement constant des activités des acteurs, leur pérennité reposant sur leur capacité d'adaptation face à l'instabilité des financements.

b) Des tensions de trésorerie récurrentes

Un grand nombre de structures de la mobilité inclusive connaît des situations de tension récurrente de trésorerie. Ces tensions s'expliquent souvent par le délai important entre l'accord pour un financement et son versement effectif. C'est par exemple le cas pour les fonds européens, versés avec plusieurs mois de délai après l'accord. Cela rend nécessaire pour les structures de s'appuyer sur une trésorerie solide.

Quand les délais sont trop longs, certaines structures ont recours à des crédits de courte durée comme le dispositif Dailly. Cependant, ces crédits entraînent des coûts pour les structures qui doivent payer les taux d'intérêts associés (autour de 4%).

“Mes salariés sont au SMIC, c'est du travail précaire. Au lieu de donner des primes ou augmenter les salaires, il y a les intérêts à la banque à rembourser...”

Un directeur d'une structure de mobilité inclusive

c) Une volonté partagée d'amélioration de la gouvernance des financeurs

Les acteurs de la mobilité solidaire et certains financeurs appellent de leurs vœux une meilleure coordination entre les financeurs de la mobilité inclusive. En effet, une partie des difficultés rencontrées par le secteur résultent de la dispersion des enveloppes de financement et d'un manque de cohérence d'ensemble en lien avec un fonctionnement souvent en silo des financeurs (décrit notamment dans la partie II.a. pour les financeurs publics). Ce constat est d'autant plus vrai que, alors que les financements de la mobilité inclusive provenaient historiquement plutôt du champ de l'insertion, on observe actuellement une diversification des sources de financements potentielles. Par exemple, une partie au moins des structures de la mobilité inclusive sont légitimes pour répondre à certains appels à projets provenant du champ de l'environnement, en croissance ces dernières années.

Des acteurs peuvent ainsi par exemple se retrouver à répondre à deux appels à projets issus de deux entités différentes mais qui financent les mêmes activités pour les mêmes publics, doublant ainsi le temps passé sur la gestion des financements, que ce soit pour la demande de financement ou pour le reporting auprès des financeurs.

Par ailleurs, les financements sont souvent très ciblés, avec des périmètres d'éligibilité stricts – par exemple réservés à des publics tels que les bénéficiaires du RSA, les jeunes, les seniors, etc., ou une combinaison spécifique de ces critères – ce qui complique la tâche des structures qui doivent impérativement « rentrer dans les cases » de chaque financeur pour pouvoir en bénéficier. Cette segmentation peut d'ailleurs également désorienter les bénéficiaires eux-mêmes, qui ont parfois du mal à comprendre l'architecture globale des aides disponibles.

“Les bilans sont très chronophages. Ça pourrait être intéressant de réfléchir à des bilans annuels communs qui regroupent plusieurs financeurs. Mais c'est compliqué car chacun veut son créneau individuel, et regarde plus ou moins certaines facettes du projet.”

Un directeur d'une structure de mobilité inclusive

“Il faut créer une instance pour discuter de ces sujets. Ca permettrait de sortir d'une dynamique dans laquelle tout le monde se renvoie la balle”.

Une chargée de mission d'un Département

En outre, une partie des financeurs disent ne pas avoir connaissance de l'ensemble des autres financeurs de l'écosystème. Une coordination entre eux favoriserait leur interconnaissance pour permettre d'orienter plus facilement l'appui aux structures.

Dans ce cadre, certains financeurs tentent de faire évoluer leurs pratiques et de les améliorer en se coordonnant davantage. Cela aboutit, dans certains cas, à la publication d'appels à projets communs qui simplifient les démarches pour les structures tout en leur ouvrant la possibilité d'accéder à plusieurs sources de financement. Ces appels à projets uniques présentent également des avantages pour les financeurs, qui peuvent se coordonner pour l'instruction des dossiers. Cela peut faciliter la contribution de nouveaux financeurs en réduisant les “coûts d'entrée” (développement d'un appel à projets propre, ciblage, diffusion et instruction des dossiers) dans un nouveau domaine.

La mobilité inclusive se situe ainsi à la croisée de différents enjeux et touche une palette variée de compétences allant du social à la mobilité, en passant par l'aménagement, l'insertion ou encore la santé. Elle pourrait à ce titre être rattachée aussi bien au Ministère de l'Aménagement du territoire et de la décentralisation, qu'à celui de la Transition écologique, de la Biodiversité, de la Forêt, de la Mer et de la Pêche, ou encore à celui du Travail, de la Santé, des Solidarités et des Familles.

Afin de clarifier son ancrage et de lui fournir un pilotage stratégique, il semble nécessaire de créer une instance nationale dédiée de coopération, à même de traiter les problématiques liées au financement de la mobilité inclusive et de permettre un passage à l'échelle du secteur pour répondre aux besoins de mobilité des Français, en lien avec les attendus de la Loi d'orientation des mobilités : compétence mobilité solidaire, Plans d'Actions Communs en faveur de la Mobilité Solidaire (PAMS) notamment.

d) Des tentatives de stabilisation des modèles économiques au détriment des publics précaires ?

L'ensemble de ces problématiques expliquent que les acteurs se tournent vers d'autres modes de financement, parfois éloignés de leur cœur de métier au sein de la mobilité inclusive. A titre d'exemple, plusieurs acteurs interrogés essaient de développer de nouvelles activités payantes comme la formation ou l'accompagnement de la mobilité durable (atelier de réparation vélo, plan de mobilité employeur, etc.), souvent à destination des entreprises ou des particuliers.

L'Avise identifie ainsi une tendance à l'hybridation des modèles économiques des acteurs qui recherchent des financements plus pérennes, souvent des revenus issus directement de leurs activités. A ce titre, 23% des structures interrogées dans le cadre de l'enquête et finançant une partie de leurs activités par la contribution des bénéficiaires estiment que le montant de cette source de financement va augmenter en 2025.

ZOOM – Le cas de l'autonomisation financière d'un garage solidaire

L'une des structures interrogées dans le cadre de cette enquête nous a confié que son modèle économique cherchait à éviter la dépendance aux subventions publiques. Dans ce cadre, ce garage solidaire a fait le choix de baser son modèle sur trois principaux axes :

- Le don de voiture : la structure ne refuse aucun don et s'est dotée d'une dépanneuse afin d'être en capacité de tous les récupérer. Par ailleurs, la structure est reconnue d'intérêt général, ce qui lui permet d'encourager financièrement les dons. La structure a ainsi récupéré 250 voitures en 2024.
- Le bénévolat : le nombre de bénévoles représente plus de la moitié de l'effectif global.
- La contribution des bénéficiaires : la revente de voiture réparée permet de soutenir d'autres activités déficitaires comme la réparation solidaire. La structure se réserve la possibilité d'augmenter ses prix pour accéder à plus de stabilité.

Ainsi, pour la majorité des activités de ce garage, des subventions ont été nécessaires pour son amorçage sur les trois premières années, mais le garage fonctionne aujourd'hui de façon plus autonome. Cette stratégie n'est pas sans incidence sur le service final. La structure a pu ainsi se voir reprocher des prix trop élevés pour la vente de ses véhicules, qui concurrencerait d'autres acteurs du marché traditionnel de la seconde main.

Dans tous les cas, le déploiement de nouvelles activités demande une ingénierie interne importante et une relative stabilité afin d'amorcer ces projets.

D'autres pistes de diversification sont étudiées par les acteurs, comme le Crédit Impôt Recherche (CIR) ou les titres associatifs. Cependant, cette diversification demande également une ingénierie financière importante.



IV. Recommandations

1. Mobiliser 300 millions d'euros supplémentaires pour accompagner 600 000 bénéficiaires chaque année

Au regard des enjeux de précarité mobilité désormais largement connus et reconnus, et dans la perspective de “passer à l'échelle”, nous proposons de mobiliser chaque année **300 millions d'euros supplémentaires** pour répondre aux besoins de **600 000 personnes en situation de précarité mobilité** (contre 200 000 effectivement accompagnées aujourd'hui). Cette nette augmentation du volume de personnes accompagnées permettrait en quelques années de faire diminuer durablement la précarité mobilité.

Ce financement de 300 millions d'euros doit **s'ajouter aux financements** à hauteur de 150 millions d'euros déjà mobilisés chaque année, et assurés notamment par une contribution importante des collectivités territoriales, qui doivent continuer à jouer un rôle central dans le financement des acteurs de la mobilité inclusive. Il s'agit donc de **garantir la pérennité des financements existants et d'engager un effort additionnel pour réduire durablement la précarité mobilité**.

Nous proposons que le financement additionnel soit réparti de la manière suivante :

50 millions d'euros financés par les recettes générées par l'activité des acteurs de la mobilité inclusive et/ou des financements complémentaires à l'initiative des collectivités territoriales.

Puis, la structure ci-dessous permet de répondre au besoin des 250 millions d'euros restants, avec un **taux d'effort compris entre 1 et 2%** pour chaque source de financement :

- **50 millions d'euros** annuels supplémentaires en provenance du versement mobilité (soit moins de 1% du montant annuel du versement mobilité). Le versement mobilité doit en effet servir à financer les dépenses d'investissement et de fonctionnement liées aux compétences des AOM en matière de mobilité, parmi lesquelles figure, depuis la loi LOM, la mobilité solidaire¹⁴.
- **50 millions d'euros** annuels supplémentaires en provenance des amendes liées à la sécurité routière (soit 2% du montant de ces amendes). Ces amendes servent notamment à financer des projets liés à la sécurité routière. Or, les acteurs de la mobilité inclusive, par leurs actions de prévention et de formation (permis de conduire, prévention de la mobilité des seniors, etc.), contribuent directement à améliorer la sécurité routière, ce qui justifie ce financement.
- **50 millions d'euros** annuels supplémentaires en provenance des CEE, avec la création d'un programme spécifique “mobilité inclusive” (soit 2% du montant estimé des CEE en 2024). Il a en effet été démontré, dans le cadre d'un programme CEE, que

¹⁴ Article L1231-1-1 du Code des transports : « I.-Sur son ressort territorial, chacune des autorités organisatrices de la mobilité mentionnées au I de l'article L. 1231-1, ainsi que la région lorsqu'elle intervient dans ce ressort en application du II du même article L. 1231-1, est compétente pour [...] 6° Organiser des services de mobilité solidaire, contribuer au développement de tels services ou verser des aides individuelles à la mobilité, afin d'améliorer l'accès à la mobilité des personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale et des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite. II.-Les autorités mentionnées [...] peuvent également : 1° 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'accompagnement de personnes précaires en matière de mobilité inclusive permet une évolution de leurs pratiques de mobilité se traduisant par des économies d'énergie substantielles.

- **50 millions d'euros** annuels supplémentaires en provenance des entreprises dans le cadre de leur politique RSE, des fondations et des fonds de dotation (soit moins de 1% du montant total dépensé annuellement par ces structures et dans le cadre des politiques RSE portées par des entreprises).
- **50 millions d'euros** annuels supplémentaires en provenance du Fonds Social Européen et du Fonds européen de développement régional, à inclure dans la prochaine programmation du FSE et du FEDER (soit 2% de l'enveloppe globale FEDER et FSE de la période 2021 - 2027).

2. Intégrer la mobilité inclusive aux DSP des réseaux de transport, en s'appuyant sur les acteurs locaux de la mobilité inclusive

D'après une étude de l'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) portant sur la "Concurrence dans le transport urbain" (2022-2023), la majorité des réseaux de transport urbains français (77%) font l'objet d'une gestion déléguée faisant appel à un acteur extérieur pour l'exploitation dudit réseau. Dans ce cadre, la Délégation de Service Public (DSP) est la forme privilégiée (92%) par les collectivités. Ces chiffres ne concernent que les réseaux urbains et n'incluent pas le transport interurbain qui concerne des liaisons extra-EPCI¹⁵. Néanmoins, ces réseaux interurbains font également souvent l'objet d'une gestion déléguée. Afin que les territoires ruraux soient bien pris en compte, il sera de fait nécessaire que l'intégration de la mobilité inclusive aux DSP des réseaux de transport concerne également les DSP régionales, en cohérence avec les Plans d'Action en faveur de la Mobilité Solidaire (PAMS).

Les DSP des réseaux de transport incluent très souvent des actions en matière de tarification sociale et/ou solidaire ou encore la gestion de services de transport à la demande. Toutefois, dans la majorité des cas, les DSP ne traitent pas des questions de mobilité inclusive de façon approfondie et restent dans une perspective de gestion du *mass transit*.

Intégrer systématiquement ces questions dans les cahiers des charges des appels d'offres de ces DSP, permettrait non seulement de répondre aux besoins d'orientation et d'outillage de premier niveau vers les solutions existantes, mais aussi de financer de façon plus pérenne les structures du secteur de la mobilité inclusive. Pour cela, il sera nécessaire que ces dernières s'organisent pour nouer des partenariats avec les opérateurs principaux de ces réseaux de transport, et valorisent par la même occasion leurs compétences, afin d'éviter que les opérateurs de transport classiques s'approprient simplement cette mission, sans compétences particulières et sans valoriser ni mobiliser les acteurs spécialisés.

¹⁵ Etablissement Public de Coopération Intercommunale

3. Soutenir la montée en compétence en matière d'ingénierie financière des porteurs de projets de mobilité inclusive

Dans le contexte de morcellement des financements décrit dans le présent rapport, une ingénierie financière et administrative est indispensable aux acteurs de terrain afin de maintenir leurs activités et d'adresser les besoins.

Pour les petites et moyennes structures, un renforcement des compétences serait utile afin qu'elles puissent accéder à des financements diversifiés et innovants et en maîtriser la gestion.

Pour cela, un accompagnement renforcé en ingénierie financière doit être mis en place, favorisant le développement de compétences en montage de dossiers complexes, diversification des sources de financements et réponse aux appels à projets nationaux ou européens.

Les fédérations des acteurs de la mobilité inclusive, du secteur caritatif et de l'économie sociale et solidaire ont un rôle clé à jouer dans cette démarche. En œuvrant de pair sur le sujet, elles seraient à même de développer une formation de référence, intégrant les enjeux liés aux différents types de structures et à la transversalité de la mobilité solidaire. Cette montée en compétence favoriserait la poursuite de la professionnalisation du secteur, qui bénéficierait à la fois aux bénéficiaires accompagnés et aux financeurs.





À PROPOS DU **LABORATOIRE DE LA MOBILITÉ INCLUSIVE**

Le Laboratoire de la Mobilité inclusive (LMI) est une fondation¹.

Depuis sa création en 2013, le LMI soutient, en tant que **think tank**, le développement d'une mobilité pour tous et agit pour favoriser une mobilité plus inclusive.

Il compte 14 membres issus des sphères publiques, privées et de la société civile

(ADEME, Agil'ess, Croix-Rouge française, École de conduite Française [ECF], FACE, FASTT, Fondation MACIF, Fondation TotalEnergies, Malakoff, Humanis, Mob'in, France travail, Secours catholique, Transdev).

Le laboratoire se positionne comme un centre de ressources et d'expertises et comme un partenaire institutionnel.

Il a pour missions de :

- **participer** à fédérer l'ensemble des acteurs de la mobilité inclusive dans une démarche de coopération,
- **produire** des études et des analyses, participer au développement de la connaissance, explorer de nouveaux domaines de recherche,
- **éveiller** les consciences aux problématiques sociales et environnementales,
- **influencer** les décideurs politiques et économiques pour une meilleure prise en considération des inégalités devant la mobilité en prenant en compte la spécificité et la réalité de chaque territoire.

¹. Le Laboratoire de la Mobilité inclusive (LMI) est une fondation abritée par la fondation FACE.

CONTACT

Francis DEMOZ. Délégué général
f.demoz@mobiliteinclusive.com

www.mobiliteinclusive.com



**LABORATOIRE
DE LA MOBILITÉ
INCLUSIVE**

 Sous l'égide de FACE