SYNTHÈSE
DE L'ÉTUDE

ÉTUDE RÉALISÉE PAR
LE CABINET **AUXILIA**

NOVEMBRE 2025

# Quel *financement* pour la mobilité inclusive ?

LABORATOIRE
DE LA MOBILITÉ
INCLUSIVE

Sous l'égide de **FACE**

# Édito

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.

**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

# 1 État des lieux EN CHIFFRES DES ACTEURS DE LA MOBILITÉ INCLUSIVE

**Cette étude s'appuie sur une méthodologie originale combinant deux approches complémentaires : une démarche bottom-up, centrée sur l'analyse des modèles économiques des acteurs de terrain afin de caractériser la typologie « moyenne » ou « dominante » de leurs modes de financement et d'en estimer le volume financier global, et une démarche top-down, centrée sur l'écosystème des financeurs, visant à caractériser leurs modes de financement et à en estimer le volume financier global.**

**Les deux approches « bottom up » et « top down » ont été croisées de façon à affiner les estimations quantitatives.**

PLUS DE
**350**
**ACTEURS**
DE LA MOBILITÉ INCLUSIVE
EN FRANCE

## QUI SONT **LES ACTEURS** DE LA MOBILITÉ INCLUSIVE ?

Les acteurs privés de terrain, issus de l'économie sociale et solidaire, sont la principale cible de l'étude. Ils ont pour mission d'accompagner les personnes vulnérables d'un point de vue social et économique, dans leur mobilité, vers les services essentiels de la vie quotidienne ou vers l'emploi. Ces acteurs sont ceux qui « font » la mobilité inclusive.

On distingue trois types d'acteurs : de très petites structures souvent dépendantes du bénévolat, des structures de taille intermédiaire proposant une diversité de services, et des structures de taille importante disposant d'une forte ingénierie financière.

## QUELLES SONT **LES PRINCIPALES ACTIVITÉS** OPÉRÉES PAR LES ACTEURS DE L'ÉCOSYSTÈME ?

**LE CONSEIL**
EN MOBILITÉ INCLUSIVE PAR
**70 %**
DES ACTEURS

**LA LOCATION DE VÉHICULES**
(VÉLOS, VOITURES...) OPÉRÉE PAR
**51 %**
DES ACTEURS DE LA MOBILITÉ INCLUSIVE

**LA FORMATION AU CODE/À L'ASR**
(ATTESTATION DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE) PAR
**34 %**
DES ACTEURS DE LA MOBILITÉ INCLUSIVE

## QUEL EST **LE COÛT DE FONCTIONNEMENT** DES STRUCTURES ?

**LES CHARGES SALARIALES**
REPRÉSENTENT EN MOYENNE
**60 %**

**AUTRES ACHATS ET CHARGES EXTERNES**
REPRÉSENTENT ENVIRON
**20 %**

**LES DOTATIONS**
AUX AMORTISSEMENTS ET AUX PROVISIONS REPRÉSENTENT EN MOYENNE
**5 À 10 %**

## QUELLE PLACE POUR **LE BÉNÉVOLAT** ?

EN MOYENNE,

**50 %**

DES STRUCTURES ONT RECOURS AU BÉNÉVOLAT

Le recours au bénévolat représente un produit non financier **significatif**.

## QUEL TEMPS PASSÉ **À CHERCHER DES FINANCEMENTS** ?

Au sein de cette masse salariale, les moyens humains nécessaires à la recherche de financements représentent un poids non négligeable pour les structures, puisqu'**en moyenne 14 % de leurs ETP (Equivalent Temps Plein)**, tous types de structures confondues, sont dédiés à la recherche de financement.

# QUEL **STATUT JURIDIQUE** DES ACTEURS ?

PLUS DE

**9**

**ACTEURS SUR 10**

SONT DES ASSOCIATIONS LOI 1901

Le statut d'associations loi 1901, largement dominant, traduit l'ancrage du secteur dans l'économie sociale et solidaire et facilite l'accès à des financements publics ou privés.

**23 %**

DE STRUCTURES D'INSERTION PAR L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE (IAE)

Ces structures accompagnent des salariés en insertion dans leur montée en compétences et leur intégration sur le marché du travail.

2

# Le poids économique
## DE LA MOBILITÉ INCLUSIVE EN FRANCE

**Quel est le poids économique du secteur de la mobilité inclusive en France ? Quel est le budget annuel d'un acteur du secteur ? Combien de personnes bénéficient chaque année d'un accompagnement ? Des chiffres-clés pour une photographie essentielle de la mobilité inclusive en France.**

**150 MILLIONS D'EUROS**
C'EST LE POIDS ÉCONOMIQUE ESTIMÉ DU SECTEUR DE LA MOBILITÉ INCLUSIVE EN FRANCE

En France, le secteur de la mobilité inclusive représente un poids économique estimé à près de **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.

### 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 km de routes départementales, de 4 à 5 mois de fonctionnement des lignes de transport public d'une métropole française d'1 million d'habitants ou encore de l'investissement nécessaire pour construire 4 à 5 km d'une ligne de tramway.

**200 000**
PERSONNES ACCOMPAGNÉES

En 2024, **environ 200 000 Français ont bénéficié 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.

Face à cette photographie, le « passage à l'échelle » ne pourra se faire que par paliers : **l'objectif reste l'accompagnement des personnes les plus vulnérables (5 à 7 millions)**, celles qui cumulent des difficultés économiques, psychosociales ou physiques et requièrent un parcours de mobilité structuré et et personnalisé (estimation issue du Baromètre des mobilités du quotidien de Wimoov 2024).

# 3 QUI SONT *les financeurs* DE LA MOBILITÉ INCLUSIVE ?

**Les sources de financement des acteurs de la mobilité inclusive forment un écosystème complexe et diversifié. Les financements publics en constituent le socle, complétés par les recettes générées par l'activité, et des apports privés. La pérennité de ces ressources demeure incertaine dans le temps long.**

## LES DIFFÉRENTS **TYPES** DE FINANCEMENT

### Financements publics
**106 M€**

**Le secteur public**, avec près de 71 % du total des financements des acteurs en 2024, **est le principal financeur du secteur de la mobilité inclusive**. Il intervient via des subventions, des appels à projets ou des marchés publics.

### Recettes générées par l'activité
**27 M€**

Les recettes générées par l'activité incluent **les contributions financières des bénéficiaires et des prestations de services** proposées à des entreprises, collectivités ou particuliers, **avec 27 millions d'euros**. La part de 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 Île-de-France).

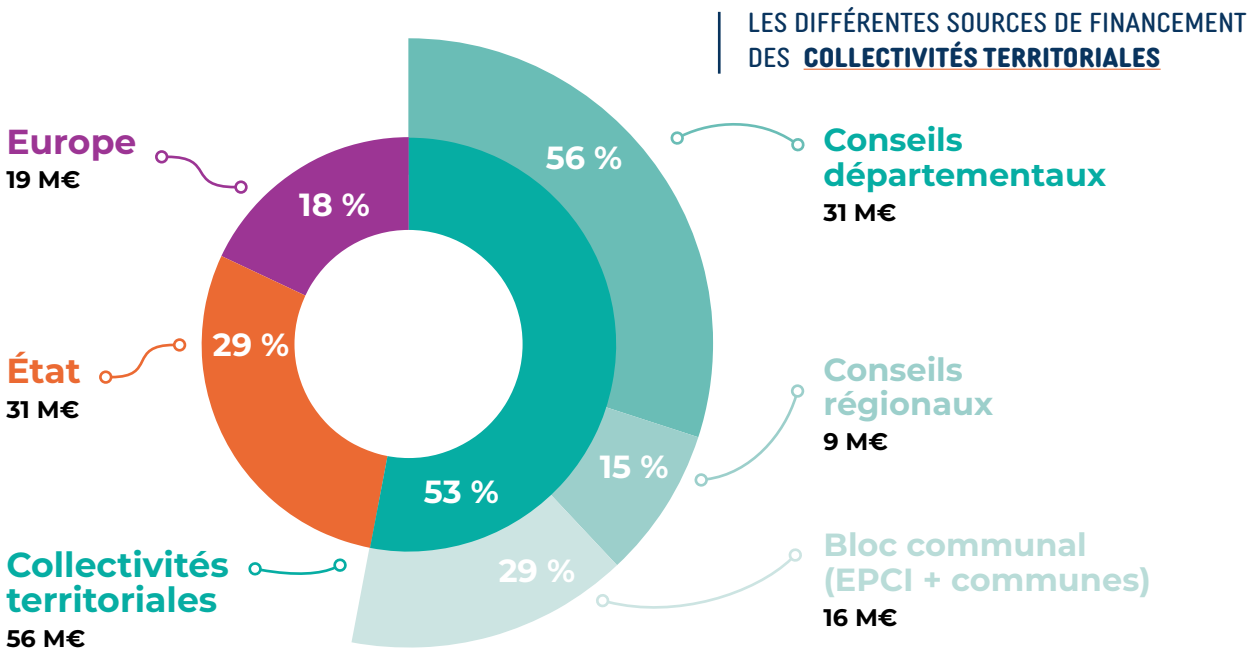
### Financements privés
**6 M€**

Le poids global des **financements privés** issus des fondations, du mécénat ou encore du programme TIMS (financé par les CEE), est relativement **faible** (4 %), mais joue un rôle clé dans les phases d'amorçage des projets ou pour le financement de dépenses d'investissement.

### Autres
**11 M€**

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.

## LES DIFFÉRENTES SOURCES DE **FINANCEMENTS PUBLICS**




Les **fonds européens,** majoritairement issus du **Fonds Social Européen (FSE),** financent environ **13 %** des budgets des acteurs de la mobilité inclusive (soit 18% des financements publics). Ces financements concernent un nombre restreint d'acteurs du fait de la complexité des démarches nécessaires pour les obtenir.

**L'État** soutient la mobilité inclusive à hauteur de **31 millions d'euros**, à travers différents dispositifs : les aides aux postes pour les structures d'insertion, les financements de France Travail, ou des programmes nationaux et appels à projets (Pacte des solidarités porté par la DIPLP). Ces financements représentent environ 7 millions d'euros en 2024.

Les **Conseils départementaux** sont les premiers financeurs de la mobilité inclusive, avec une implication toutefois variable selon les territoires, et 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.**

Les **régions** contribuent au financement global des structures de mobilité inclusive à hauteur de **9 millions d'euros.** Les montants moyens alloués par les Régions aux structures, à hauteur de **24 000 €**, sont trois fois moins importants que ceux des Départements, et varient beaucoup d'une Région à l'autre.

Le **bloc communal** (Établissements Publics de Coopération Intercommunal et communes) finance la mobilité inclusive via le soutien des projets locaux, à hauteur de **16 millions d'euros.** Cette implication est très variable selon les territoires avec des montants moyens relativement faibles, entre **16 000 €** pour une commune et un peu moins de **25 000 €** pour un EPCI.

### LES DONS

EN MOYENNE,
**27 %**
DES STRUCTURES DÉCLARENT RECEVOIR DES DONS EN NATURE EN PROVENANCE DE PARTICULIERS, D'ENTREPRISES, OU DE COLLECTIVITÉS.

4

# Recommandations

## 1. MOBILISER 300 MILLIONS D'EUROS SUPPLÉMENTAIRES POUR ACCOMPAGNER 600 000 BÉNÉFICIAIRES CHAQUE ANNÉE

Dans la perspective de "passer à l'échelle" dans le champ de la mobilité inclusive, 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 toucher une large population fragile et de faire diminuer durablement la précarité mobilité.

**Ce financement de 300 millions d'euros doit s'ajouter aux financements de 150 millions d'euros déjà mobilisés chaque année**, 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 solidaire.

- **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 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

Intégrer systématiquement les questions de mobilité inclusive dans les cahiers des charges des délégations de service public (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 du secteur de mobilité.

## 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 écrit dans le rapport actuel, une ingénierie financière et administrative est indispensable aux acteurs de terrain afin de maintenir et développer leurs activités et d'adresser les besoins.

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

Le Laboratoire de la Mobilité inclusive (LMI) est une fondation[1].

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**