

Contribution de l'association Mobilité Solidaire Centre-Val de Loire à
l'enquête publique relative au Plan de Mobilité 2026-2036 du Syndicat
des Mobilités de Touraine

Pour une politique métropolitaine de mobilité pleinement inclusive, solidaire et durable

L'association Mobilité Solidaire Centre-Val de Loire partage les objectifs généraux du Plan de Mobilité 2026-2036 du Syndicat des Mobilités de Touraine, notamment la réduction de la place de la voiture individuelle, le développement des transports collectifs et des mobilités actives, ainsi que l'affirmation d'un principe d'équité sociale et territoriale.

Le projet de PDM fixe une trajectoire ambitieuse visant, à l'horizon 2036, à ramener la part des déplacements effectués en voiture de 52 % à 40 %, à porter celle des transports collectifs de 11 % à 15 %, à doubler la pratique du vélo et à faire progresser la marche de 29 % à 32 %. Il prévoit également une réduction de 32 % des émissions de gaz à effet de serre et de 71 % des émissions de dioxyde d'azote. Ces orientations sont indispensables. Elles ne pourront toutefois atteindre pleinement leurs objectifs que si elles prennent en compte les habitants qui ne disposent pas, aujourd'hui, des moyens matériels, financiers, cognitifs ou sociaux leur permettant de choisir leur mobilité.

La transition des mobilités ne peut pas se limiter à proposer de nouvelles possibilités de déplacement à ceux qui sont déjà mobiles. Elle doit aussi garantir une solution effective aux personnes pour lesquelles un problème de mobilité entraîne aujourd'hui un refus d'emploi, une rupture de parcours de formation, un renoncement aux soins, une impossibilité d'accompagner leurs enfants ou un isolement durable.

C'est pourquoi notre association demande que la mobilité solidaire soit reconnue dans le PDM non comme une politique sociale périphérique, mais comme une composante à part entière du service public métropolitain de mobilité et de l'exercice, par le SMT, de sa compétence d'Autorité Organisatrice de la Mobilité.

1. La précarité mobilité constitue une urgence sociale et économique

La mobilité conditionne l'exercice effectif de nombreux droits : droit au travail, à la formation, aux soins, à l'éducation, aux services publics, à la vie sociale et à la citoyenneté. Une personne peut théoriquement disposer d'un emploi, d'une formation ou d'un rendez-vous médical, mais en être concrètement exclue si elle ne peut rejoindre le lieu concerné dans les horaires, les délais ou les conditions imposés.

Le Baromètre des mobilités du quotidien 2026, réalisé par Ipsos BVA pour Wimoov auprès de 13 400 personnes, estime à 31 % la part des adultes en situation de précarité mobilité. Cela représente environ 17 millions de Français, contre 15 millions lors de l'édition 2024.

Cette proportion atteint 76 % parmi les personnes vivant sous le seuil de pauvreté, 52 % parmi les demandeurs d'emploi, 42 % parmi les habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville et 56 % parmi les personnes en situation d'illectronisme. La précarité mobilité ne constitue donc pas une difficulté marginale : elle touche prioritairement les publics auxquels les politiques publiques d'insertion, d'emploi et de cohésion sociale sont destinées.

La mobilité quotidienne représente également une charge financière considérable. Les Français dépensent en moyenne 225 euros par mois pour leurs déplacements quotidiens, hors achat du véhicule. Pour les personnes vivant sous le seuil de pauvreté, cette dépense représente environ un quart du budget disponible. Le Baromètre 2026 indique également que 15 % des Français ont réduit leurs dépenses alimentaires et 12 % leurs dépenses de santé afin de pouvoir continuer à financer leurs déplacements.

La dépendance automobile demeure particulièrement forte pour l'accès à l'emploi. Près des trois quarts des actifs utilisant une voiture se déclarent dépendants de celle-ci pour leur activité professionnelle. En cas de panne, 63 % des automobilistes interrogés estimeraient difficile ou impossible de remplacer leur voiture par un autre mode de transport, tandis que près d'un automobiliste sur deux rencontrerait des difficultés pour maintenir son activité professionnelle.

Cette réalité concerne aussi les habitants des espaces périurbains et ruraux situés autour du cœur métropolitain. Les habitants de ces zones parcouraient, en 2019, parcouraient 33 % de distance quotidienne de plus que la moyenne nationale et leurs déplacements représentaient 48 % des émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements du quotidien. 21% du budget des ménages ruraux ou périurbains était consacré aux transports en 2017 et seuls 19 % des habitants des communes rurales ou périurbaines estimaient pouvoir véritablement choisir leur mode de déplacement.

Ces données démontrent que la liberté de choisir sa mobilité est très inégalement répartie. Une injonction générale au report modal ne peut donc suffire. Les personnes qui disposent de plusieurs solutions peuvent être accompagnées vers les transports collectifs, le vélo, la marche ou le covoiturage. Les personnes qui ne disposent d'aucune solution ont d'abord besoin qu'une solution accessible soit créée.

2. Un enjeu majeur pour la Métropole de Tours

La précarité mobilité doit être replacée dans le contexte social et économique de Tours Métropole Val de Loire.

Selon les données publiées par l'Insee en août 2026, la Métropole comptait 301 339 habitants en 2023. Son taux de pauvreté atteignait 18,3 %, soit près d'une personne sur cinq appartenant à un ménage fiscal sous le seuil de pauvreté. Le taux de chômage au sens du recensement s'établissait à 12,7 % parmi les actifs de 15 à 64 ans et à 22 % parmi les jeunes de 15 à 24 ans. Dans le même temps, 58,8 % des actifs occupés travaillaient dans une commune différente de leur commune de résidence.

La Métropole constitue par ailleurs un pôle économique important, avec 160 430 emplois recensés en 2023 pour 124 415 actifs occupés résidant sur le territoire. Elle attire donc

chaque jour des travailleurs venant de communes périphériques, parfois mal desservies ou confrontés à des horaires incompatibles avec les réseaux réguliers de transports collectifs.

Dans ce contexte, l'absence de mobilité produit un double effet économique.

D'une part, elle fragilise les habitants. Elle empêche l'accès à certaines offres d'emploi, complique le maintien dans l'emploi, allonge les périodes de chômage et augmente le risque de rupture des contrats de courte durée, des missions d'intérim ou des formations. Les emplois les moins qualifiés sont souvent ceux qui offrent le moins de possibilités de télétravail et qui imposent le plus fréquemment des horaires matinaux, tardifs, fractionnés ou variables. Le Baromètre des Mobilités 2026 souligne ainsi que 82 % des ouvriers déclarent que le télétravail n'est pas possible dans leur emploi.

D'autre part, l'absence de mobilité pénalise les employeurs. Des postes demeurent vacants ou connaissent une rotation élevée non parce que les compétences manquent, mais parce que les candidats ne peuvent rejoindre durablement leur lieu de travail. L'accès à la mobilité devient alors une politique de développement économique : il sécurise les recrutements, favorise la fidélisation des salariés, élargit les bassins de recrutement et améliore le fonctionnement des zones d'activité.

Faciliter la mobilité des personnes vulnérables réduit ainsi les freins à l'emploi, soutient l'activité économique et renforce l'attractivité du territoire. La mobilité solidaire ne doit pas être considérée comme une dépense sociale supplémentaire, mais comme un investissement territorial qui améliore l'accès effectif aux services de mobilité, à l'emploi et à la formation.

3. La mobilité solidaire complète le réseau de transport public

Les solutions de mobilité solidaire n'ont pas vocation à se substituer au réseau Fil Bleu, au tramway, au vélo, à la marche ou au covoiturage. Elles interviennent lorsque ces solutions ne peuvent, seules, répondre à la situation d'une personne.

Le premier rôle des acteurs de la mobilité solidaire est précisément d'analyser les besoins, les capacités et les contraintes de chaque bénéficiaire afin de l'orienter vers la solution la plus adaptée. Les transports collectifs, les mobilités actives et les solutions partagées doivent être privilégiés chaque fois qu'ils sont accessibles et compatibles avec la situation de la personne. Un véhicule individuel, thermique ou électrique, n'intervient qu'en complément lorsque les horaires, la localisation du lieu de travail, l'état de santé, la situation familiale, l'absence de permis ou les contraintes professionnelles rendent les autres solutions insuffisantes.

Cette articulation permet d'éviter deux écueils.

Le premier serait de considérer que toute personne orientée vers un conseil en mobilité pourra nécessairement utiliser le vélo ou le transport collectif. Un diagnostic peut identifier la meilleure solution disponible, mais il ne crée pas un véhicule, un permis de conduire, une ligne de transport, un service aux horaires décalés ou les moyens financiers nécessaires à une réparation.

Le second serait de répondre à chaque difficulté par la mise à disposition durable d'une voiture. La location solidaire doit rester temporaire et s'inscrire dans un parcours d'autonomie. Elle permet de protéger immédiatement l'emploi, la formation ou la vie familiale tout en recherchant une solution pérenne : obtention du permis, achat d'un véhicule à tarif solidaire, réparation, covoiturage, rapprochement vers une ligne de transport ou évolution progressive des pratiques.

La mobilité solidaire est donc l'interface entre l'accompagnement et la solution concrète. Elle renforce l'efficacité des transports publics, permet à de nouveaux habitants d'en devenir utilisateurs et apporte une réponse résiduelle mais indispensable lorsque le réseau classique ne peut couvrir l'ensemble des situations.

4. Une expertise et des résultats déjà présents sur le territoire

L'association Mobilité Solidaire Centre-Val de Loire intervient à travers un ensemble cohérent de services :

- accompagnement individuel ou collectif à la mobilité ;
- location solidaire de voitures, scooters, vélos à assistance électrique et trottinettes ;
- mise à disposition de véhicules électriques et de voitures sans permis ;
- auto-école solidaire ;
- vente de véhicules d'occasion issus de dons, remis en état et garantis ;
- réparation, entretien, dépannage et remorquage à tarif solidaire ;
- ateliers d'écomobilité, d'écoconduite, d'entretien et de sécurité.

Ces services ne sont pas juxtaposés. Ils constituent un parcours de mobilité : comprendre la situation, définir une solution, fournir si nécessaire un moyen de déplacement temporaire, former la personne, sécuriser son véhicule et l'accompagner vers une autonomie durable.

En 2025, l'association a aidé plus de 1 200 familles à résoudre une difficulté de mobilité à l'échelle régionale. Son bilan territorial fait état de près de 730 bénéficiaires accompagnés par ses quatre services d'aide à la mobilité et de près de 200 personnes accompagnées vers des solutions de mobilité durable. Parmi elles, 396 habitaient Tours Métropole.

Location solidaire

Le service a accompagné 342 bénéficiaires en 2025, dont 167 habitants de Tours Métropole, auxquels s'ajoutent 47 personnes vivant en zone rurale mais venant travailler sur le territoire métropolitain. À l'échelle de l'association, 23 402 journées de location ont été réalisées, hors dispositif FASTT (Fonds d'Action Sociale du Travail Temporaire), au bénéfice de 345 personnes. Elles se répartissent notamment entre 10 691 journées de location de voitures dont des véhicules électriques et sans permis, 10 676 journées de scooters, 1 480 journées de vélos à assistance électrique et 555 journées de trottinettes.

Auto-école solidaire

L'auto-école accompagne des bénéficiaires du RSA, des habitants des quartiers prioritaires et d'autres personnes fragilisées au moyen d'une pédagogie adaptée et d'un suivi personnalisé. En 2025, elle a accueilli 29 à 30 bénéficiaires, tous issus de Tours Métropole, dispensé 824 heures de conduite et d'évaluation et permis l'obtention de huit permis, avec un taux de réussite présenté de 67 %.

Garage solidaire Solidarauto 37

Le garage solidaire a accompagné 342 bénéficiaires en 2025, dont 200 habitants de Tours Métropole. Le quotient familial moyen de ces bénéficiaires était de 418 euros. Au cours de l'année, le garage a reçu 281 véhicules en don, vendu 61 véhicules remis en état et garantis à des bénéficiaires, et réalisé 263 interventions de réparation à tarif solidaire selon le rapport de gestion. Le prix moyen des véhicules vendus aux bénéficiaires était de 2 701 euros et le prix moyen d'une réparation solidaire de 191 euros.

Accompagnement à la mobilité

En 2025, l'association a organisé 40 ateliers collectifs, dont 24 sur Tours Métropole, et sensibilisé 333 personnes, dont 194 habitants de la Métropole. Elle a également accompagné individuellement 192 bénéficiaires, dont 100 habitants de Tours Métropole. Parmi les personnes sorties de parcours, 16 % avaient déjà adopté de nouvelles pratiques de déplacement.

Ces résultats démontrent que les solutions solidaires répondent à une demande existante, mesurable et très majoritairement liée au territoire métropolitain. Ils montrent également que le conseil en mobilité et la fourniture de solutions ne doivent pas être séparés : l'accompagnement oriente vers la solution durable la plus adaptée, tandis que les services matériels permettent à la personne de devenir immédiatement mobile.

5. Renforcer les actions 27 à 29 du PDM

Mobilité Solidaire Centre-Val de Loire soutient les orientations des actions 27 à 29, mais estime que leur rédaction doit être renforcée afin de transformer une ambition générale en engagement opérationnel.

Action 27 : proposer et développer un accompagnement adapté aux différents publics

L'action 27 prévoit des accompagnements spécifiques à destination des entreprises, des établissements publics, des scolaires, des jeunes et d'autres catégories de population. Elle reconnaît l'importance du conseil, de la pédagogie et de la formation des acteurs. [

Nous demandons que cette action mentionne explicitement :

- le diagnostic individuel de mobilité pour les personnes en situation de vulnérabilité ;
- l'accompagnement des demandeurs d'emploi, salariés précaires, travailleurs aux horaires atypiques, jeunes en insertion, familles monoparentales et nouveaux arrivants ;
- l'orientation prioritaire vers les transports collectifs et les mobilités actives lorsque ces solutions sont adaptées ;

- l'accès conjoint à une solution matérielle lorsque la seule information ne permet pas de résoudre le problème ;
- la mobilisation des acteurs de la mobilité solidaire pour conduire ces accompagnements ;
- l'évaluation des résultats en matière de maintien dans l'emploi, d'accès à la formation, de mobilité effective et de report modal.

Action 28 : créer une Maison de la Mobilité et développer les outils d'accompagnement

Le projet de Maison de la Mobilité constitue une avancée importante. Le PDM prévoit un lieu d'accueil et de conseil, une présence hors les murs, un accompagnement au numérique, des actions de sensibilisation et la possibilité de confier certaines missions aux associations locales.

Pour être véritablement accessible aux publics précaires, la Maison de la Mobilité ne doit toutefois pas devenir uniquement une vitrine de l'offre existante. Elle doit constituer une porte d'entrée vers des solutions immédiatement mobilisables.

Nous proposons qu'elle puisse :

1. accueillir des permanences de conseil individuel assurées avec les associations de mobilité solidaire ;
2. devenir un lieu de dépôt et de récupération des voitures, véhicules sans permis, scooters, vélos à assistance électrique ou trottinettes proposés en location solidaire ;
3. héberger des formations au code de la route organisées par l'auto-école solidaire, avec une pédagogie adaptée aux jeunes en difficulté, demandeurs d'emploi, personnes maîtrisant imparfaitement le français ou rencontrant des difficultés d'apprentissage ;
4. informer les habitants sur le don de véhicules aux garages solidaires et organiser, le cas échéant, la prise de contact avec les donateurs ;
5. orienter les personnes vers les services de réparation, de vente de véhicules, de location et de formation disponibles sur le territoire ;

Le PDM envisage par ailleurs la création d'une Maison de la mobilité virtuelle. Nous demandons que celle-ci ne conduise pas à créer une nouvelle base de données locale imposant aux associations de ressaisir et de maintenir les mêmes informations sur plusieurs plateformes. DORA constitue déjà un service public numérique permettant de référencer une offre une seule fois, de l'orienter vers plusieurs sites partenaires et de faciliter la prescription. Plus de 23 000 structures y sont déjà référencées. Le SMT devrait privilégier l'interopérabilité avec ce référentiel public et ses données ouvertes plutôt que la multiplication d'annuaires concurrents.

Action 29 : permettre un accès à la mobilité pour toutes et tous

L'action 29 qualifie la mobilité solidaire de levier incontournable, prévoit l'animation d'un réseau d'acteurs et propose de « poursuivre le soutien » apporté aux structures de mobilité solidaire en matière de présence et de financement. Elle cite plusieurs services de Mobilité

Solidaire 37 : auto-école solidaire, location de véhicules, garage solidaire et ateliers d'accompagnement. Elle prévoit également de multiplier les garages solidaires automobiles et vélo.

Cette reconnaissance est positive, mais la formulation « poursuivre le soutien » apparaît insuffisante au regard des besoins constatés et des ambitions du PDM.

D'après les données communiquées par notre association, les financements provenant du SMT et de la politique de la ville de Tours Métropole représentent seulement environ 5 % du budget de Mobilité Solidaire Centre-Val de Loire, alors que la majorité des bénéficiaires de ses services en Indre-et-Loire sont des habitants de la Métropole. Cette situation crée un décalage entre la compétence de l'AOM, les besoins constatés et la contribution financière accordée aux solutions qui permettent concrètement de rendre mobiles les publics les plus vulnérables.

Nous demandons donc de remplacer l'objectif consistant à « poursuivre le soutien » par l'engagement suivant :

Augmenter significativement et progressivement, sur la durée du PDM, les moyens humains et financiers consacrés aux acteurs de la mobilité solidaire, dans le cadre de conventions pluriannuelles assorties d'objectifs de service, d'indicateurs de résultats et d'une gouvernance partagée avec les associations et les prescripteurs sociaux.

6. Déployer une flotte de 50 véhicules électriques et sans permis

La perte temporaire d'un moyen de transport ne doit jamais conduire à la perte d'un emploi, à l'abandon d'une formation ou à l'impossibilité d'accompagner ses enfants à l'école.

Nous proposons la constitution progressive, à l'échelle du SMT, d'une flotte dédiée d'au moins 50 véhicules électriques et véhicules sans permis. Cette flotte devra être destinée prioritairement aux personnes pour lesquelles :

- les transports collectifs ne desservent pas le lieu ou les horaires concernés ;
- le vélo n'est pas adapté à la distance, à l'état de santé, à la situation familiale ou aux contraintes professionnelles ;
- l'absence de permis empêche l'utilisation d'un véhicule classique ;
- une panne, une réparation ou une rupture de solution menace directement l'emploi, la formation ou l'autonomie familiale.

Les véhicules pourraient être attribués pour une durée initiale de deux mois, renouvelable deux fois, soit une durée maximale de six mois. Chaque location devrait être accompagnée d'un diagnostic et d'un suivi visant à préparer une solution durable.

La Maison de la Mobilité et ses relais territoriaux pourraient servir de points de retrait et de restitution, tandis que les associations assureraient l'évaluation des besoins, la contractualisation, l'entretien, la réparation, la livraison éventuelle et l'accompagnement des bénéficiaires.

7. Faire du don de véhicules un levier social et environnemental

Le don de véhicules aux garages solidaires répond simultanément à un enjeu social, économique et environnemental.

De nombreux véhicules anciens, immobilisés ou insuffisamment entretenus restent stockés sur des parkings, dans des cours ou dans des jardins. Selon leur état, ils peuvent être remis en circulation après réparation, servir de source de pièces de réemploi ou être orientés vers une filière agréée de recyclage. La promotion du don facilite ainsi leur prise en charge et évite qu'ils ne deviennent des épaves susceptibles de dégrader les sols et l'environnement.

Lorsqu'un véhicule peut être remis en état, il est contrôlé, réparé et vendu avec une garantie à une personne orientée par un acteur social. Cette démarche permet à des ménages modestes d'accéder à un véhicule généralement plus fiable, mieux suivi et potentiellement moins polluant que celui qu'ils auraient pu acheter directement entre particuliers sans accompagnement ni garantie.

Nous demandons que la Maison de la Mobilité :

- informe systématiquement sur la possibilité de donner un véhicule à un garage solidaire ;
- mette à disposition les coordonnées et les modalités de don ;
- relaie régulièrement des campagnes métropolitaines d'appel au don ;
- sensibilise les entreprises, collectivités et gestionnaires de flottes ;
- organise le lien avec les acteurs chargés de la collecte, du réemploi, de la réparation et du recyclage ;
- valorise les bénéfices sociaux et environnementaux du don.

Cette orientation consoliderait une économie circulaire locale créatrice d'activité, soutiendrait l'accès à la mobilité des ménages modestes et améliorerait la gestion de véhicules arrivant en fin d'usage.

8. Introduire une clause de mobilité solidaire dans les marchés publics de transport

Pour que la mobilité solidaire soit pleinement intégrée à la politique métropolitaine, elle doit apparaître dans les outils contractuels et pas uniquement dans les dispositifs de subvention.

Nous proposons l'introduction d'une clause « mobilité solidaire » dans les marchés publics, concessions et futures délégations de service public portant sur la mobilité et les transports.

Cette clause pourrait prévoir, selon l'objet et le cadre juridique du contrat :

- l'obligation pour l'opérateur de coopérer avec les associations locales de mobilité solidaire ;
- l'organisation d'un parcours coordonné d'orientation entre le réseau public et les solutions solidaires ;
- la présence des associations dans les lieux d'information et de conseil ;

- le financement ou la mise à disposition de moyens dédiés aux publics vulnérables ;
- la participation de l'opérateur à des actions de formation, d'appropriation du réseau et de lutte contre l'illectronisme ;
- l'intégration des solutions solidaires aux outils d'information voyageurs ;
- la transmission de données permettant d'évaluer l'accès effectif des publics fragiles aux services ;
- des objectifs quantitatifs et qualitatifs concernant les habitants accompagnés, les solutions mises à disposition et les parcours sécurisés.

À terme, certaines prestations pourraient être intégrées directement à la prochaine délégation de service public, confiées aux associations compétentes ou organisées dans le cadre de partenariats formalisés avec l'opérateur principal.

Conclusion et demandes d'évolution du PDM

Mobilité Solidaire Centre-Val de Loire demande que le Plan de Mobilité 2026-2036 soit amendé afin de :

1. reconnaître la mobilité solidaire comme une composante à part entière du service public métropolitain de mobilité ;
2. articuler systématiquement, dans les actions 27 à 29, le conseil et l'accompagnement avec l'accès à des solutions concrètes : location, auto-école solidaire, réparation et vente de véhicules à tarif solidaire ;
3. remplacer la simple « poursuite du soutien » aux acteurs par une augmentation significative et pluriannuelle des moyens humains et financiers accordés par le SMT ;
4. développer une flotte solidaire d'au moins 50 véhicules électriques et sans permis loués par périodes de deux mois renouvelables deux fois ;
5. faire de la Maison de la Mobilité un lieu d'accueil des permanences associatives, de dépôt et de récupération des véhicules en location solidaire et de formation au code de la route ;
6. confier à la Maison de la Mobilité une mission de promotion du don de véhicules aux garages solidaires ;
7. privilégier l'interopérabilité avec les services publics numériques existants, notamment DORA, plutôt que la création de nouveaux outils de référencement redondants ;
8. introduire une clause de mobilité solidaire dans les marchés publics et contrats de transport ;
9. associer durablement les acteurs de la mobilité solidaire à la gouvernance, au suivi et à l'évaluation du PDM.

Garantir la mobilité pour tous ne signifie pas proposer la même solution à chaque habitant. Cela signifie permettre à chacun d'accéder à une solution adaptée, y compris lorsqu'aucune offre classique ne répond à sa situation.

La réussite du Plan de Mobilité de Touraine dépendra donc autant des infrastructures et des réseaux déployés que de sa capacité à ne laisser personne immobile. C'est à cette condition que la transition écologique pourra être socialement juste, économiquement efficace et réellement accessible à tous.

Sources

1. Plan de Mobilité du Syndicat des Mobilités de Touraine 2026-2036, notamment diagnostic, stratégie et actions 27, 28 et 29.
2. Baromètre des Mobilités du Quotidien 2026, Wimoov et Ipsos BVA, enquête réalisée auprès de 13 400 personnes du 3 au 20 février 2026.
3. Territoires ruraux : en panne de mobilité, Secours Catholique-Caritas France et partenaires, avril 2024.
4. Rapport de gestion 2025 de Mobilité Solidaire Centre-Val de Loire.
5. Bilan 2025 des actions d'aide à la mobilité de Mobilité Solidaire Centre-Val de Loire.
6. Insee, dossier complet de Tours Métropole Val de Loire, données 2023 publiées le 27 août 2026.