

La politique des petits pas



Catalina FUENZALIDA
Véronique FRUGIER
Solène GROLEMUND
Jeanne SAUZEAT
Joachim SAVIN

Texte de remplissage (à gauche) : 20 lignes de caractères répétitifs.

Constats

Texte de remplissage (à droite) : 20 lignes de caractères répétitifs.

1 - Les problématiques de mobilité inclusive sont avant-tout des problématiques de précarité

Inclusion

La mobilité inclusive, peut être abordée sous différents angles. Or, la plupart du temps lorsqu'elle est invoquée, son objectif est de penser et proposer des solutions d'accessibilité aux transports : accessibilité physique ou financière pour les personnes à faibles revenus, sans emploi, travailleurs précaires, jeunes, personnes âgées, personnes à mobilité réduite).

A l'issue de notre étude, nous pensons que la mobilité inclusive :

1. doit apporter des solutions pour les populations les plus fragiles sur un territoire, car leur faible revenu diminue leur capacité de mobilité ou d'accès à des services, de l'emploi ou autres, et comme un **cercle vicieux**, cela contribue à les maintenir dans leur précarité.
2. doit être au **centre des politiques publiques** à l'échelle locale, régionale et nationale au regard des enjeux économiques, sociaux et environnementaux qu'elle représente.

Exclusion

L'exclusion est causée par divers éléments, premièrement, l'aspect financier, source d'isolement :

1. **L'accès limité à un véhicule individuel.** Ce moyen de déplacement reste aujourd'hui considéré comme essentiel par les habitants de zones rurales car ces territoires sont encore très peu desservis par transports collectifs et un manque d'infrastructures, contraintes géographiques. Cependant un véhicule personnel entraîne de nombreux coûts, à l'achat et à l'entretien qui est non accessible à l'ensemble de la population dans de bonnes conditions. De nombreuses personnes ont recours à des **stratégies d'évitement** en limitant le kilométrage hebdomadaire parcouru, en faisant l'impasse sur l'assurance ou le contrôle technique obligatoires par exemple.
2. La **localisation de l'habitat** située en zone isolée par défaut, pour des raisons de coûts, et non par choix, entraînant un isolement géographique et sociale
3. **L'accès à l'emploi** complexifié par des raisons de mobilité avec un usager sans solution de transport se retrouvant plongé dans un cercle non vertueux.

Deuxièmement, des causes **psychologiques** expliquent également **l'insularité** observée. De nombreux usagers rencontrent des difficultés d'ordre **cognitif, culturel** ou **psychologique** dans les déplacements. Cette dimension renvoie à la sensibilité, les appréhensions et les perceptions propres à chacun. A cela s'ajoute les difficultés de déplacement liées aux capacités physiques de l'usager pour les personnes en situation de **handicaps physiques** de tout ordre, réduisant directement la mobilité.

Le mot *mobilité* - latin *mobilitas*, est une propriété ou un caractère de ce qui est susceptible de mouvement quant à l'adjectif *inclusive* celui-ci se définit ainsi : "Qui intègre une personne ou un groupe en mettant fin à leur exclusion."

Définition Larousse

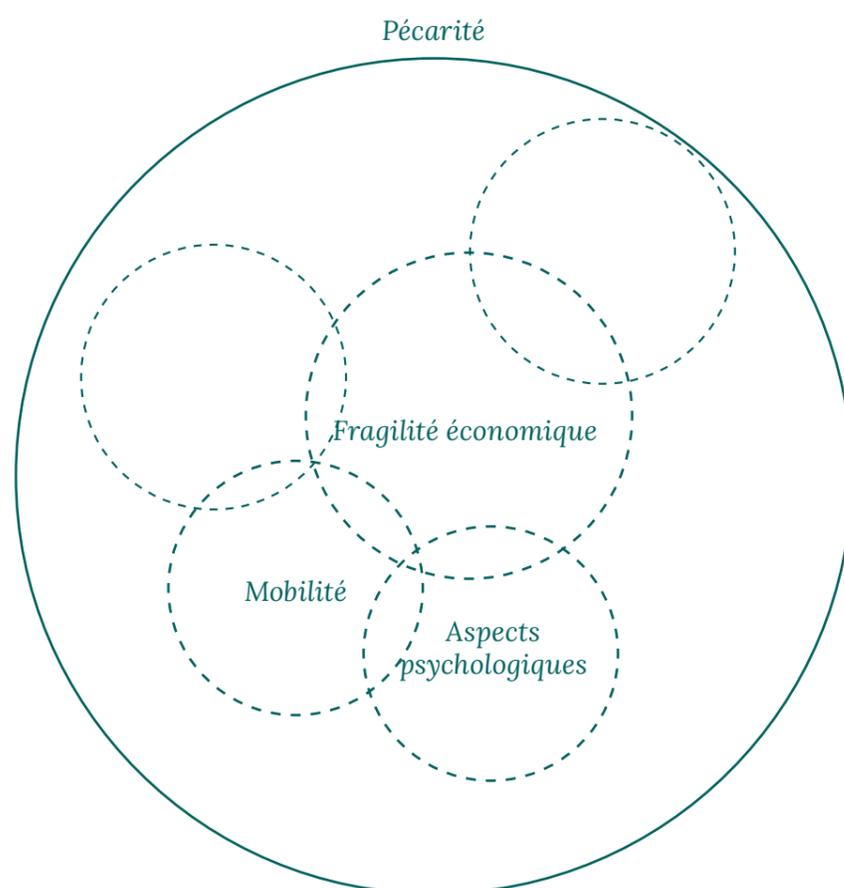
Eric Le Breton, définit la *mobilité inclusive* comme : " Une expression qui désigne les relations entre l'intégration sociale d'une personne et ses pratiques de mobilité quotidienne. (..) La précarité sociale engendrerait des mobilités limitées et limitantes. La mobilité inclusive pose le principe d'un cercle vicieux de l'enfermement de l'individu sur des territoires qui seraient toujours plus étroits, plus pauvres en ressources."

Eric Le Breton - "Deux décennies de mobilité inclusive" 2019

Les difficultés d'accéder aux zones urbaines provoquent une forme d'insularité définit en quatre points :

1. Le déroulement de la vie quotidienne sur les territoires proches, c'est-à-dire les lieux accessibles à pied. Cette zone géographique est donc fortement restreintes pour l'usager et étroitement liée aux caractéristiques de mobilité physique de celui-ci.
2. L'isolement relationnel des personnes,
3. La représentation et la qualification sociale des territoires, faisant référence aux perceptions des différents territoires.
4. La limitation, objective et subjective, des programmes d'activités aux territoires du proche.

Yves Jouffe - La mobilité des pauvres. Contraintes et tactiques, 2014.



2 - Les stratégies centrées sur les transports et les réseaux ne permettent pas de répondre aux besoins des usagers

Ce que nous allons dire peut sembler contre-intuitif mais l'inclusion de publics précaires ne peut se faire seulement au travers des solutions centrées sur la mise en place de réseaux ou de transports.

Exclusion et transport individuel

Que ce soit en banlieue et encore plus dans les campagnes, l'accès à un véhicule individuel (voiture, scooter, vélo...) ne garantit pas la sortie de la précarité et donc de l'exclusion. Pire, dans certains cas il contribue au **maintien de la précarité**.

Exclusion et transport collectif

Si l'accès au déplacement individuel ne permet pas à lui seul de sortir de la précarité, la mise en place de transports collectifs comme unique réponse ne le permet pas davantage. Les plus exclus ne les utilisent pas et leur implantation, par la restructuration immobilière qu'elle engendre, les **repoussent** encore plus loin.

Ainsi, pour les pauvres, « la voiture n'affranchit pas de l'insularité », c'est-à-dire de leur enfermement dans les « territoires du proche. Seul un tiers des ayants droit en profitent. Pourquoi ? Parce qu'il ne suffit pas de disposer d'un métro, d'un bus ou d'une mobylette pour s'en servir dès lors que se posent des problèmes de santé, de compréhension de la langue, »

Mais si on supprime la voiture et qu'il ne reste que les transports en commun, les inégalités d'accès explosent : sans voiture, le temps d'accès aux services est quatre fois plus élevé pour les habitants des quartiers pauvres que pour ceux des quartiers riches de l'agglomération lyonnaise.

Eric Le Breton - Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale. (2005)



Le développement des transports en commun pour desservir les quartiers prioritaires produisent également des effets de ségrégation socio-spatiale, notamment à cause de l'augmentation des prix du foncier, et des loyers, générés par l'arrivée d'axes lourds.

Jean Charles Castel - Accessibilité et attractivité des métropoles européennes.

Seul un tiers des ayants droit en profitent. Pourquoi ? Parce qu'il ne suffit pas de disposer d'un métro, d'un bus ou d'une mobylette pour s'en servir dès lors que se posent des problèmes de santé, de compréhension de la langue, de peur de sortir de chez soi, de honte d'aller dans des endroits où l'on sera repéré comme un pauvre.

Eric Le Breton - Entre exclusion et inclusion

3 - Les compétences nécessaires au déplacement et les stratégies mises en place par les usagers sont multiples

La question de la mobilité inclusive doit être abordée en la rapprochant de la problématique plus large de la précarité.

La précarité est multifactorielle

Elle comprend des dimensions culturelles, sociales, économiques

...

S'adapter ou contourner les problèmes

Malgré leurs difficultés les personnes fragiles développent des stratégies pour "faire avec" ou "faire face" (stratégie de coping : Lazarus et Folkman (1984) aux problèmes qu'ils rencontrent. Ces stratégies, d'adaptation ou de contournement, sont des choix conscients, qui dans ce contexte, représentent "le meilleur choix possible".



L'incapacité de mobilité s'appréhende alors plutôt en termes de handicap, dont il est important de souligner le caractère toujours situé. Les **déficiences physiques, sensorielles ou cognitives** se font particulièrement sentir en situation de déplacement, comme en témoignent les difficultés quotidiennes des personnes confrontées à la perte d'autonomie, quel que soit leur âge. De nombreuses personnes éprouvent des difficultés majeures pour marcher, voir et entendre, dans certains cas maîtriser les effets d'une incontinence, ainsi que pour s'orienter, se souvenir de leur chemin, utiliser les automates et les nouvelles technologies des réseaux de transport et également pour lire une carte, acheter un titre de transport et même monter un escalier mécanique. Chacune de ces difficultés se surmonte par ce qu'on peut appeler une **compétence**, c'est-à-dire une capacité révélée dans l'action. Or ces capacités manquent parfois à une proportion importante de la population : l'enquête nationale Vie quotidienne et santé montre qu'un tiers des enquêtés a des difficultés (et un neuvième « beaucoup de difficultés ») pour accomplir au moins une des treize activités de base de la mobilité (Midy, 2009). De même, l'usage d'une voiture, d'un vélomoteur et même d'un vélo suppose une somme importante de savoir-faire. D'autres incapacités sont liées à des **exigences familiales** ou à des horaires de travail décalés, non compensés par une structure de garde d'enfant ou la mise à disposition d'un véhicule professionnel, ce qui rappelle le caractère socialement situé de toute compétence et de tout handicap. Enfin, certaines incapacités sont d'ordre **psychologique**

La **capacité à adopter une mobilité intense** et flexible infirme la faiblesse supposée des moyens de ces intérimaires aux maigres salaires. En particulier, leur capacité à se rendre seuls vers des lieux d'emploi qui changent constamment surprend d'autant plus que beaucoup sont des immigrés récents, parfois illettrés. Alors que certaines personnes qualifiées « d'insulaires » (Le Breton, 2005) sont effrayées à l'idée de se déplacer en zone inconnue, fût-elle à une dizaine de kilomètres du domicile, les intérimaires rencontrés dans l'enquête compensent leurs handicaps – en termes de connaissances géographiques, de langue ou de racisme – grâce à des compétences spécifiques.

Yves Jouffe - La mobilité des pauvres. Contraintes et tactiques, 2014.

4 - Il faut sortir de l'injonction à la mobilité et adopter une autre stratégie : la politique des petits pas

Le terme "mobilité inclusive" nous emmène directement vers le mouvement, le transport, or l'inclusion passe-t-elle impérativement par l'obligation de bouger ?

La mobilité est une construction sociale

Liée à la modernité, la mobilité est devenue une **injonction** qu'il est utile de remettre en question et notamment lorsqu'on évoque les publics les plus fragiles socialement, économiquement, physiquement.

Laisser le choix d'être mobile ou pas

Paradoxalement, il nous semble que réussir une politique de mobilité inclusive c'est permettre d'offrir à tous le choix d'être mobile ou non. Le but n'est pas de faire se déplacer des populations mais de leur offrir le **potentiel** de mener une vie décente, avec ou sans déplacement, selon son choix.

Dans un premier temps, on peut rappeler que la mobilité est une pratique spatiale qui s'est imposée comme **norme sociale** dans les sociétés contemporaines parce que les déplacements sont nécessaires pour accéder aux ressources dispersées sur le territoire. De plus, la mobilité est intimement liée à **l'intégration** socio-spatiale étant donné qu'elle permet d'accéder aux ressources intégratives, notamment l'emploi. En ce sens, la mobilité est aujourd'hui qualifiée d'inclusive et c'est pour cette raison que l'immobilité est associée à un risque important d'isolement spatial et relationnel. Pourtant, **mobilité et immobilité ne sont pas des opposées** dont les enjeux et répercussions seraient nécessairement contraires.

L'objectif des politiques devrait plutôt envisager donner aux individus ou collectifs défavorisés les moyens de maîtriser leur mobilité, y compris pour la **réduire si tel est leur souhait**. À ce titre, les compétences, tactiques, stratégies et projets des pauvres suggèrent des pistes d'action pour soutenir une capacité de mobilité aussi bien qu'une possibilité d'ancrage

Rébecca Dargirolle - Les exclus de la mobilité : de l'observation à la décision

Aujourd'hui, la limitation de la mobilité ne fait pas que marquer un renoncement à la ville. Elle valide aussi un choix de **l'ancrage** local comme projet valorisé, concurrent à ce qu'offre la mobilité intense. Le choix d'une mobilité restreinte peut constituer un acte de résistance à l'injonction sociale à la mobilité. Exemple : Les ouvriers qui refusent de suivre la migration de leur usine (Vignal, 2005).

Les capacités réduites de mobilité quotidienne et de résidence des ménages pauvres peuvent ainsi non seulement traduire une inégalité en termes de capacité de mobilité mais, aussi, révéler une différenciation des valeurs associées à l'ancrage et à la mobilité. Actuellement, les politiques qui visent améliorer les problèmes de mobilités tendent à imposer, sans envisager les vrais besoins des exclus, une mobilité effective vers le travail. Certes, elles ne promeuvent pas tant les déplacements en eux-mêmes que les capacités de mobilité, c'est-à-dire **l'accessibilité**, mais celle-ci finit par renforcer l'injonction à la mobilité et par exclure les moins mobiles (Jouffe, 2011).

Les objectifs des politiques glissent donc d'une exigence de mobilité à une mise en **capacité**. Toutefois, la valorisation de l'ancrage par une partie des ménages précaires opère un transfert plus important de ces objectifs de la capacité vers l'autonomie.

L'objectif des politiques devrait plutôt envisager donner aux individus ou collectifs défavorisés les moyens de **maîtriser** leur mobilité (y compris de la réduire s'ils le veulent). À ce titre, les compétences, tactiques, stratégies et projets des pauvres suggèrent des pistes d'action pour soutenir une capacité de mobilité aussi bien qu'une possibilité d'ancrage.

Yves Jouffe - La mobilité des pauvres, Contraintes et tactiques



La politique des petits pas

La mobilité inclusive est un « wicked problem »

La mobilité inclusive peut être considérée comme un problème pernicieux (Wicked problem, Rittel et Weber 1973). La mobilité inclusive est un problème systémique, elle est l'interconnexion de problèmes de différentes natures (sociaux, économiques, culturels). Cette interconnexion induit qu'il n'existe pas de **solution unique**. Contrairement à un problème mathématique, la solution n'est pas vraie ou fausse, elle sera plutôt un compromis qui satisfait les parties prenantes. Cette problématique n'a pas vraiment de fin, on n'arrête lorsque les ressources de résolution sont épuisées : manque de temps, d'argent, de patience, de motivation, etc. De plus, la formulation même du problème Mobilité inclusive est déjà un problème. Son interprétation est subjective en fonction de l'acteur qui souhaite.

Elle peut traiter de l'inclusion sociale, financière, géographique, numérique... Comme nous avons vu précédemment, la mobilité est le dernier maillon des problématiques d'inclusion. La mobilité non inclusive est en fait symptôme de précarité sociale.

La résolution d'un problème pernicieux n'est pas celle d'un problème classique. Elle nécessite de mettre en place une **stratégie** de résolution **globale** et à **long terme**.



“Une classe de problèmes de systèmes sociaux mal formulés, où l'information est confuse, où il y a beaucoup de clients et de décideurs avec des valeurs contradictoires, et où les ramifications de l'ensemble du système sont complètement confuses”

Horst Rittel et Melvin Webber

En 1973, Rittel et Webber formulent la notion de problèmes pernicieux. Ils définissent ces problèmes comme une classe de problèmes de systèmes sociaux mal formulés où l'information est confuse, avec beaucoup de clients et de décideurs aux valeurs contradictoires et où les ramifications de l'ensemble du système sont complètement confuses. Dix caractéristiques déterminent un problème pernicieux:

1. Il n'existe pas de formulation définitive d'un problème pernicieux.
2. Les problèmes pernicieux sont multi-causaux, multiscalaires et interconnectés.
3. Ils comprennent de multiples parties prenantes avec des agendas conflictuels.
4. Les problèmes pernicieux dépassent les frontières organisationnelles et disciplinaires.
5. Chaque problème pernicieux peut être considéré comme le symptôme d'un autre problème.
6. Chaque solution se ramifie dans tout le système.
7. Les solutions ne sont pas vraies ou fausses, mais meilleures ou pires.
8. L'évaluation de la solution peut être longue.
9. Les problèmes pernicieux ne sont jamais complètement résolus.
10. Chaque problème pernicieux est unique.

La politique des petits pas

Faire converger plusieurs petits pas

Les causes de l'exclusion sont multifactorielles il faut donc mener des actions sur plusieurs champs en même temps : social, culturel, accessibilité, financier...

Aller lentement mais sûrement

Régler les questions en lien avec la mobilité inclusive ne peut se faire que par paliers successifs et sur du long terme.

Nous pensons que lorsqu'on développe sur un territoire de proximité les services incontournables (physiques et numériques), les habitants de ce territoire développeront au fil du temps leurs **compétences** propres. Ce développement de leurs compétences leur permettra ensuite de choisir leur mobilité.

« Même un voyage de mille kilomètres commence par un premier pas. » Lao-Tseu

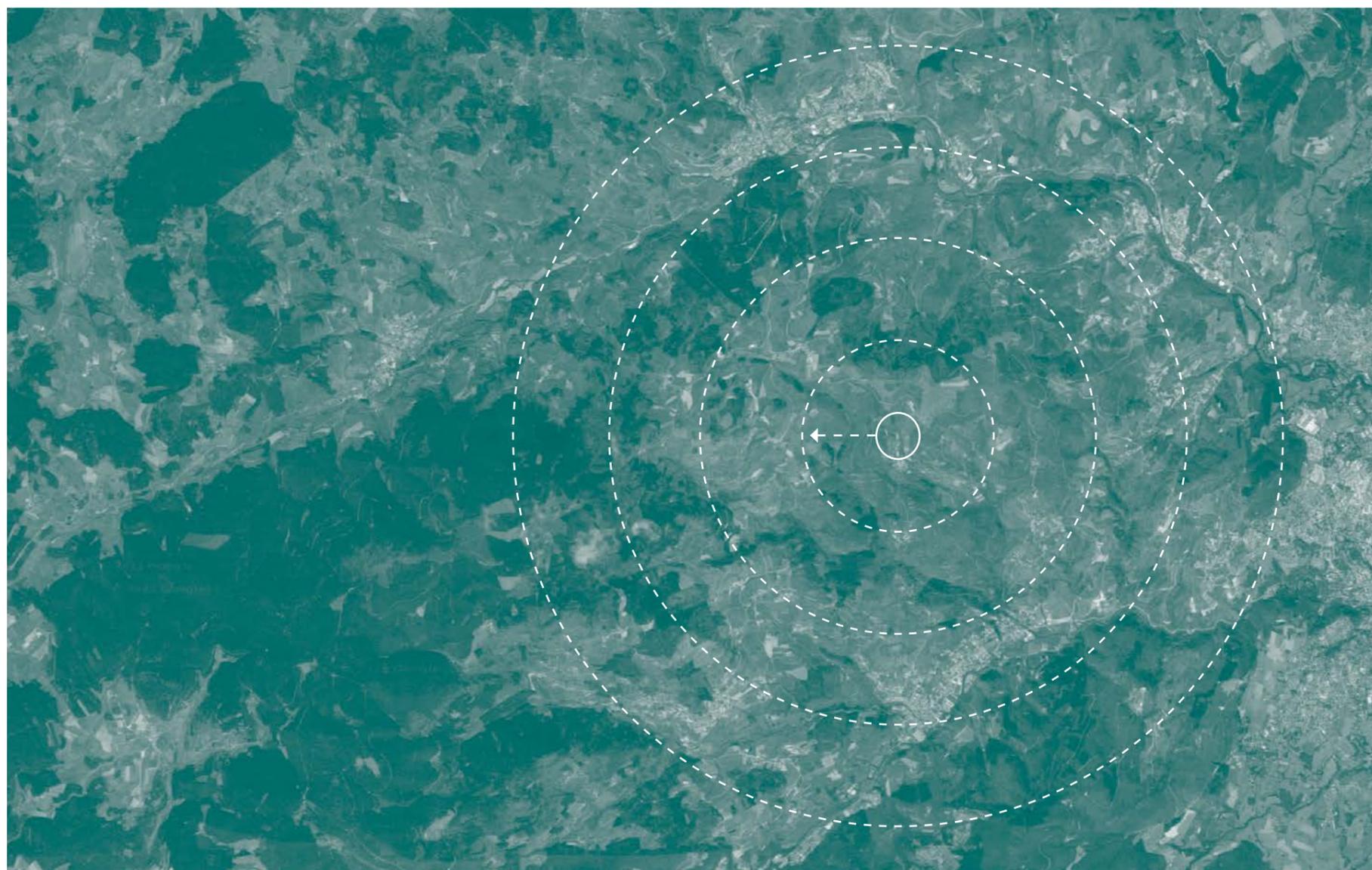


La politique des petits pas

Montée en compétence des publics

L'objectif de la politique des petits pas est de permettre par de petites actions locales successives dans plusieurs domaines (emploi, services, formation, solutions de transport) d'autonomiser les habitants d'un territoire. Le but est, qu'à terme, ils soient libres de choisir quand et comment ils souhaitent, ou non, se déplacer. La mobilité n'est alors **plus une contrainte mais un choix**.

Pour atteindre cet objectif, il faut travailler sur un périmètre **restreint** (zone de confort des personnes), afin de leur permettre de développer sereinement et facilement certaines compétences, propres à donner aux personnes suffisamment de confiance en elles pour aller ensuite explorer une zone géographique de **plus en plus large**.

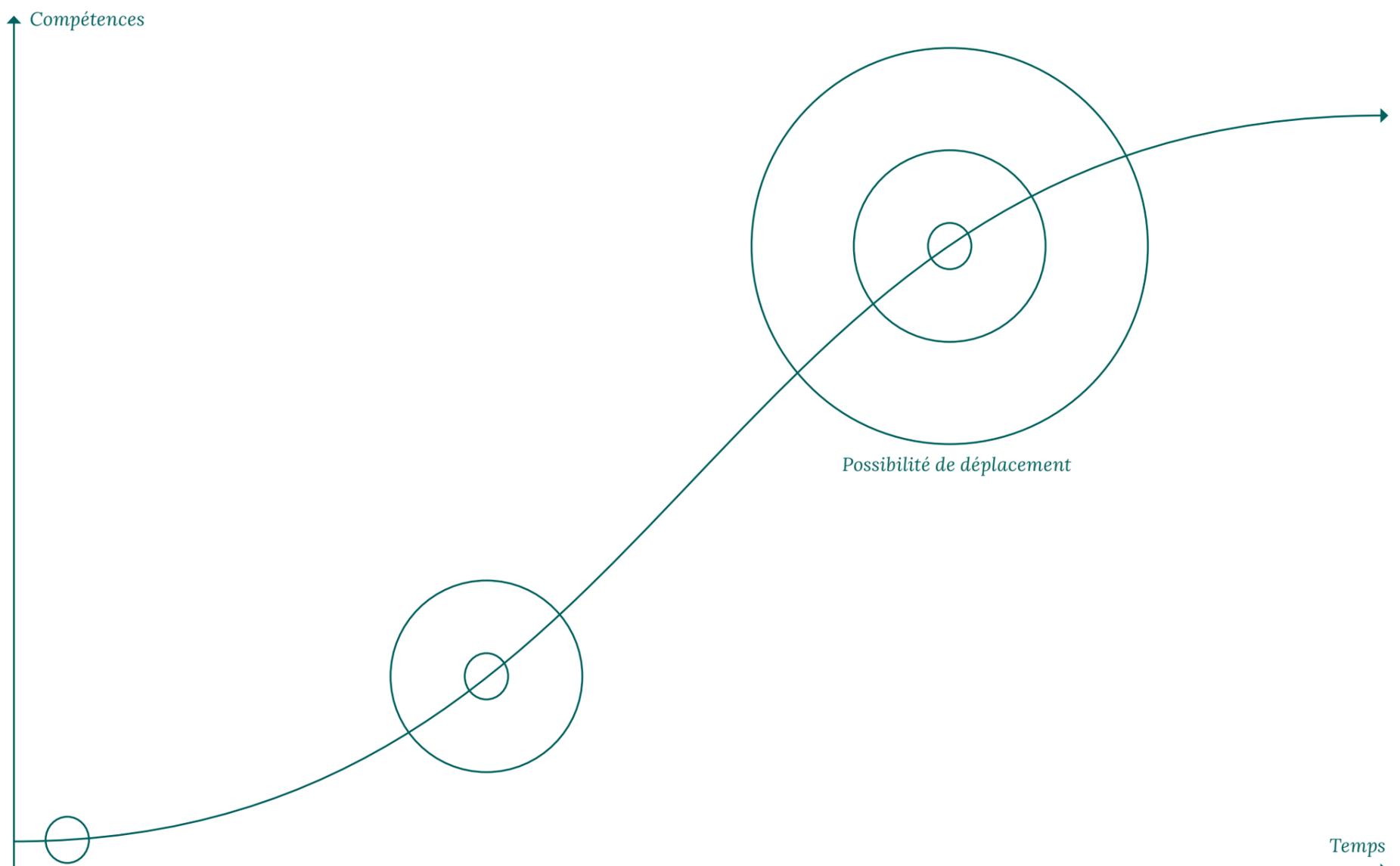


La politique des petits pas

Montée en compétence des publics

Le schéma suivant illustre cette action. Le centre de la figure étant le quartier ou la zone rurale représentant la zone de confort des personnes au cœur de laquelle ils vont expérimenter leurs capacités pour à terme bouger vers des cercles plus éloignés s'ils le souhaitent.

C'est en permettant d'être à l'aise dans un **périmètre restreint** qu'il est ensuite possible d'explorer une zone plus large. Le but est de permettre à l'utilisateur d'avoir le choix : "je me déplace si je le souhaite".



La politique des petits pas

A l'échelle du territoire

La construction d'un **écosystème local** peut se faire selon la méthode des «petits pas». Il s'agit de construire un environnement adapté et inclusif par «le bas», en développant plusieurs facteurs (économie, transport, emplois, services) sur un secteur géographique limité, puis de plus en plus large, jusqu'à atteindre le niveau territorial suréquipé. Cette méthode s'oppose à une construction par «le haut» qui peine à trouver des solutions génériques, celles-ci ne pouvant être que locales pour répondre aux besoins et spécificités du territoire.

	Initiation	Construction	Expérimentation	Connexion	Expertise
Argent	Economie locale faible	Impulsion d'initiatives entraide, covoiturage pour déplacements nécessaires.	Recherche de financements publics et privés	Investissement du secteur privé sur le territoire en complément des aides/subventions Etat	Différentes sources de financement : publics/privés
Habitants	Points d'intérêts et nécessaires sont loins y compris emplois.	Impulser initiatives entraide, covoiturage pour déplacements nécessaires.	Élaboration et expérimentation plateforme/appli/aire : covoiturage et autres.	Possibilité de se déplacer vers services ou emplois grâce à solidarité collective a permis d'avoir accès à terme à solution individuelle : en transports co ou perso.	Capacité à se déplacer et possibilité de ne pas avoir à le faire
Force publique	Lutte pour maintenir de l'activité et des services locaux : commerces, transports, écoles, etc. Attraction de nouveaux habitants.	Maison France services. Maison de santé, AOM : transfert compétences transport de la Région vers communauté de communes : orga micro-mobilité.	Formation outil numérique. Réponse multicanaux : numérique, téléphonique, physique. Syndicat mixte transport : mutualisation entre plusieurs territoires	Simplification de la bureaucratie et le rapport usagers/services. Innovation en revoyant les besoins. Mutualiser les moyens. Sortir des schémas habituels	Maintien des ressources et appel à l'échelle régionale, départementale ou locale pour la structuration et coordination des différents programmes sur le territoire
Entreprises	Emplois peu présents sur le territoire. Faibles initiatives locales d'entrepreneuriat	Valorisation de l'entrepreneuriat local, et des compétences du territoire : produits, compétences humaines, Délimitation des besoins pour créer de l'emploi : services à la personne, transports, etc.	Création de tiers lieux : co-working Fab lab Pépinières d'entreprises Installation d'activités ultra qualifiées/spécialisées	Créer un véritable écosystème local (transports, commerces, écoles, compétences) favorisant l'installation de nouvelles entreprises	Impliquées dans le maillage territorial, attraction des entreprises
Transports	Faible offre de transport collectif. Transport individuel privilégié	Incitation de partenariats au développement d'une offre de transports	Transports à la demande Transports d'utilité sociale Transports pour actifs financés par entreprise	TAD, TUS, Transports entreprise, Covoit + développement solutions de transports collectifs	Multiplicité des offres de transports. Connexion interrégionales

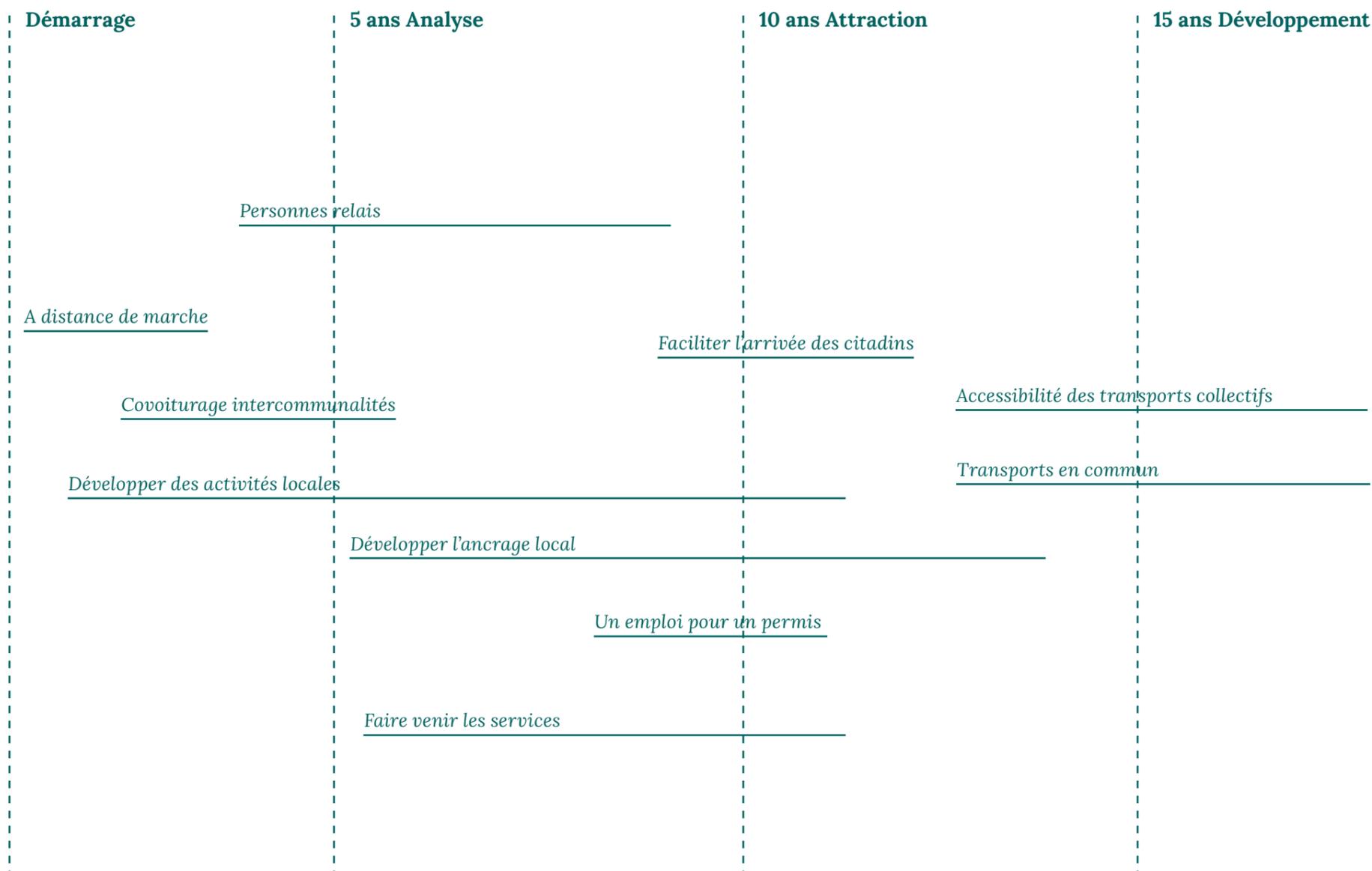
La politique des petits pas

Stratégie de Kisio

Kisio propose aujourd'hui 4 offres : Solutions Digitales, Études & Conseil, Services à la Mobilité et Formation. Dans une stratégie de petits pas, en adéquation avec ses valeurs, Kisio peut mener diverses actions en sollicitant ses **compétences métiers** auprès des acteurs de mobilité, et exploiter davantage ses offres. Par exemple, Kisio peut renforcer son offre de formation en acculturant ses clients actuels sur la **globalité des problématiques** d'inclusion.

D'autre part, à l'aide du développement de ces projets, Kisio pourra ainsi **élargir son champ d'action** et travailler avec de nouveaux acteurs de l'inclusion, publics et privés, au delà du domaine de transport tels que Pôle emploi, les collectivités territoriales ainsi que certaines entreprises privées des territoires. Ils pourront intervenir à différentes échelles et sortir du cadre seul de la mobilité et devenir un acteur d'amélioration globale de la vie de citoyens .

Les différents projets s'inscrivent dans une stratégie **long terme**, sur 15 ans, avec pour but un meilleur maillage du territoire grâce à la redynamisation des territoires appréhendée via diverses projets.



Phases	Nom du projet	Description	Objectif	Acteurs	Compétences à développer	Solutions digitales	Etudes Conseil	Service Mobilité	Formation
Analyse	A distance de marche	Cartographier les quartiers (possible à faire à pied) Connaître tous les services disponibles	Maîtriser et connaître son territoire, autonomie	Commerçants Municipalité		●			●
	Covoiturage intercommunalités	Créer un réseau entre les différents habitants des communes voisines pour circuler	Incrémenter la mobilité et création du lien social	Population Municipalités		●		●	
	Aide aux parents	Encourager les jeunes parents à s'installer dans les territoires étudiés	Dynamiser le territoire	Élus locaux	Communication		●	●	
	Un emploi pour un permis	Aide à l'accès à l'emploi pour financer un permis	Attractivité du territoire, inclusion	Pôle emploi Entreprise Municipalité	Coordinateur	●	●		●
	Faire venir les services	Ramener les services aux personnes en inversant les rapports de mobilité	Mobilité choisie	Commerçants Administration		●	●	●	
	Personnes relais	Déterminer et former les acteurs de l'inclusion sur le territoire	Proximité, mobilité choisie, confiance	Gens de confiance		●			●
	Ancrage local	Développer les initiatives locales Revaloriser les territoires	Autonomie, maîtrise, dynamisme, mobilité choisie	Loisirs Entreprises Élus locaux Population	Coordinateur	●	●	●	●
	Communication territoriale	Branding du territoire	Attirer les urbains	Municipalité					
	Faciliter l'arrivée des citadins	Disponibilité et management des réseaux de transport	Soutenir la population à venir en zone rurale	Réseau de transport Population locale		●			●
	Accessibilité aux transports collectifs	Proposer différentes solutions pour faciliter l'accès aux transports et aider aux gens à le maîtriser	Redynamiser le territoire, améliorer la qualité de vie, autonomie	Population locale		●	●	●	●
Transports en commun	Mettre en place un nouveau réseau de transports en commun adaptés aux nouveaux besoins du territoire		Département Région				●		
Maillage									
Attraction									



Un emploi pour un permis

Inverser le processus

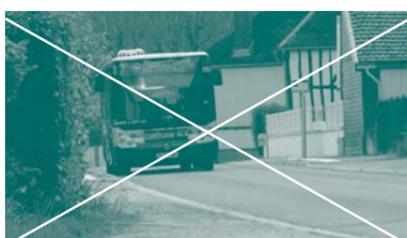
Passer de « financer un permis pour un emploi » à « un emploi pour financer un permis », avec l'engagement de véhiculer la personne vers son travail en attendant qu'elle ait son permis de conduire.



Un emploi pour un permis



1. En recherche active d'emploi depuis plus de 6 mois, Valentin a enfin décroché un rendez-vous pour un entretien d'embauche.



2. Valentin vit en zone rurale, sans solution de transport collectif et sans permis de conduire, il ne peut se rendre à cet entretien.



3. Grâce à l'intervention de Kisio l'un des acteurs suivants propose à Valentin de prendre en charge ce premier trajet :



4. Suite à l'entretien, Valentin a obtenu l'emploi.

- Pôle Emploi/Mission locale
- L'entreprise
- Sa commune



Le temps que Valentin passe son permis, le trajet domicile-travail pourra être coordonné par :

- Pôle emploi/Mission locale
- Son entreprise
- Sa commune

Selon les modalités suivantes :

- Covoiturage
- Tournée navette

Grâce au partenariats suivants :

- Auto-école : cours + transport domicile/travail
- Véhicule et chauffeur de l'entreprise : tournée ramassage
- Volontariat au sein de l'entreprise compensé par employeur



5. Dès l'obtention de son permis, Valentin pourra bénéficier de diverses aides pour acquérir un véhicule.



6. Il pourra alors à son tour se porter volontaire pour transporter de jeunes collègues sans solution de transport.

Kisio

Sur le projet "Un emploi pour un permis", différentes compétences Kisio dédiées à la mobilité peuvent être mobilisées

Les solutions digitales avec d'une part la mise en relation des parties prenantes via les outils digitaux tels que les applications mobiles ou plateformes collaboratives. Des solutions low-tech peuvent être imaginées avec la transmission d'informations par SMS ou appel téléphonique..

D'autre part, une solution de suivi et de mise à jour des données utilisateur peut être implémentée afin de faciliter la communication entre les différentes parties, gagner en efficacité et assurer le bon fonctionnement quotidien.

La formation avec la montée en compétences sur la mise en place et la structuration d'un nouveau réseau de transport personnalisé, s'appuyant sur les outils digitaux développés.

Les services à la mobilité grâce à un accompagnement personnalisé répondant à un besoin à court terme.