



Mobilité & ESS

dans les Hauts-de-France

février 2025

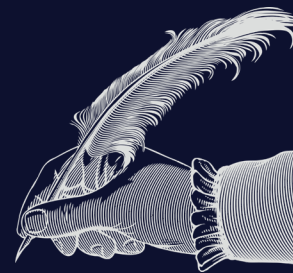
*Mise en récit d'acteurs
aux histoires singulières*



cress

Chambre Régionale
de l'Économie Sociale
et Solidaire
Hauts-de-France

À l'automne 2024, la CRESS Hauts-de-France a rencontré trois structures œuvrant dans le champ de la mobilité dans les Hauts-de-France.



Trois territoires dans des départements différents (Oise, Pas-de-Calais et Nord), pour trois structures aux histoires singulières mais dont le but est d'améliorer la mobilité des habitants. Il est ici question de mobilité douce via le vélo, de garage solidaire et de permis solidaire.

La mise en récits a été choisie pour retracer les trajectoires des structures, tout en (re)mobilisant les partenaires, bénévoles et salariés autour des valeurs qui ont fondé les associations.

Cet outil développé par le Centre Ressource du Développement Durable (CERDD) permet en effet de (re)créer du lien, des synergies entre les acteurs du territoire, de les faire travailler ensemble et de mieux se connaître.

Pour cela deux rencontres ont été organisées avec chaque structure interrogée en invitant un maximum de participants d'horizons différents : salariés et bénévoles de la structure, partenaires historiques et financiers, collectivités, autres associations, usagers... Le but est de susciter des échanges et des discours parfois contradictoires pour faire ressortir l'histoire de la structure dans son entièreté, avec des points de vue différents.

La première rencontre portait sur l'histoire de la mobilité sur le territoire afin de comprendre les enjeux et les raisons de la création de la structure sur cette thématique. La seconde rencontre retraçait l'évolution de la structure des débuts jusqu'aux perspectives d'avenir.

L'enjeu était de promouvoir les acteurs et initiatives de l'ESS sur la mobilité, en valorisant les bonnes pratiques des acteurs, sans pour autant minimiser ou passer sous silence les difficultés inhérentes à la mise en place de projets similaires.

Par ce livret reprenant l'histoire de ces trois structures, la CRESS souhaite sensibiliser les professionnels et citoyens aux enjeux liés à la mobilité.

Aux structures ensuite de faire perdurer les liens et de transmettre leurs histoires pour mieux envisager l'avenir...

Aux lecteurs de se saisir des expériences pour créer, pourquoi pas, de nouvelles structures sur leurs territoires...

Le petit sommaire

des grandes histoires singulières...

Les grands principes

pour comprendre ce que sont les structures
ESS de la mobilité dans les Hauts-de-France

page 4

Raconter

l'histoire de 3 structures de la mobilité :
l'AU5V, le Garage Solidaire & la Clef du Permis

page 6

Illustrer

ces mêmes histoires pour mieux
comprendre les chemins empruntés

page 22

Les grands principes

pour comprendre
ce que sont les
structures ESS de la
mobilité

Militer

La mobilité des personnes est un droit constitutionnel et pour cela elles doivent pouvoir bouger de la manière dont elles le souhaitent. Cependant il existe pléthore de freins, qu'ils soient économiques, sociaux ou structurels (adaptation des infrastructures au handicap, aux transports en commun, aux différentes mobilités comme par exemple la priorité aux automobiles plutôt qu'aux vélos). Les structures ESS défendent ce droit à la mobilité. Pour cela, il est nécessaire de porter un message fort visant à conscientiser les difficultés de chacun.e pour y parvenir.

“A quoi ça sert l'ESS ? Rien ne prouve son utilité” Ces remarques très fréquentes et hors sols, font partie du quotidien des porteurs locaux de solutions, conscients des problèmes du territoire. C'est donc un combat journalier et constant pour faire admettre l'évidence. C'est d'autant plus difficile quand les porteurs de solutions ne sont pas pris au sérieux à cause de leurs origines sociales...



L'écologie comme avenir

Innover et créer pour mieux bouger

La coopération, l'inclusion, les valeurs... définissent l'ESS. L'innovation aussi ! Depuis longtemps, le modèle économique est innovant, mais ce que l'on sait moins, c'est que l'ESS innove aussi dans la production ou les méthodes employées. Les structures n'hésitent pas à s'aventurer là où d'autres acteurs abandonnent, faute de rentabilité suffisante. Pour les structures ESS de la mobilité, ce n'est pas un frein, c'est même un défi !

Toujours progresser

Si historiquement, l'écologie n'est pas la valeur cardinale des structures de l'ESS (l'humain reste au centre), elle en est devenue une. La raison reste simple : les territoires subissent les aléas climatiques et les personnes les plus vulnérables en sont les premières victimes. C'est pourquoi chaque structure de la mobilité de l'ESS essaie d'aller toujours plus loin dans sa transition écologique. Et ce, en dépit des manques de moyens.

Le droit à l'écologie pour tous

Comme pour la mobilité, il n'est pas question pour les structures de l'ESS de laisser de côté des personnes pour ce qui est de l'écologie. Même si les moyens (financiers, matériels, humains) sont souvent limités, tout est fait pour permettre aux personnes de s'inscrire dans une démarche écologique pour leur mobilité : des actions de sensibilisation et des formations sont proposées.

Connaître le territoire

Reconnaitre le potentiel

Les structures de l'ESS savent reconnaître le potentiel de leur territoire et en tirer avantage. L'AU5V s'est appuyé sur les voies vertes pour la mobilité douce par exemple. Ils savent aussi valoriser les savoir-faire locaux.

La voiture avant tout

Le constat unanime des structures de l'ESS est que le territoire a été pensé pour la voiture, délaissant ainsi les transports en commun et les mobilités douces. Il existe donc un déficit d'infrastructure à combler.

Des citoyens ancrés et engagés

S'il y a bien une chose qui caractérise les structures de l'ESS, c'est qu'elles sont créées et administrées par des citoyens locaux, engagés et très au fait des besoins des territoires. Cette connaissance leur permet d'apporter les solutions les plus adaptées et cohérentes.

Coopérer

Une mission d'ordre public

Les acteurs de l'ESS portent par définition une mission d'intérêt public. Ce qui est intéressant à observer, c'est que le premier réflexe de ces acteurs est de vouloir en premier lieu co-construire les solutions qu'ils proposent avec les pouvoirs publics.

S'ouvrir à tous

Une fois les acteurs publics embarqués dans l'aventure, les structures de l'ESS se tournent vers tous types d'acteurs, allant des entreprises aux commerces. La volonté est de pouvoir travailler ensemble pour le territoire.


Se battre pour coopérer

Une chose est sûre, c'est que les acteurs de l'ESS ont du mal à légitimer leur combat auprès des autres acteurs du territoire. Ce qui ne les empêche pas d'inlassablement les solliciter jusqu'à ce qu'ils acceptent, et toujours au final avec satisfaction.





Raconter



Pendant plusieurs
semaines, Anne & Félix
sont partis à la rencontre
d'acteurs de l'ESS
oeuvrant dans le champ
de la mobilité dans les
Hauts-de-France.



L'AU5V

*Transformation d'une association de vélo tourisme vers une
association partenaire des collectivités*

L'AU5V est l'Association des Usagers du Vélo, des Voies Vertes et Véloroutes des Vallées de l'Oise.

Elle agit sur un large périmètre géographique avec un siège et sept antennes locales (dont deux antennes distinctes à Chantilly et Lamorlaye) situés dans le sud de l'Oise.

Ce vaste territoire très dense en population regroupe des réalités sociales et économiques variées, comme entre l'agglomération Creil Sud Oise (ACSO), qui présente des fragilités sociales et sanitaires versus les communautés de communes Senlis Sud-Oise et de l'Aire cantilienne d'un autre côté, dont les indicateurs sont plus favorables...

Historiquement, le département comptait des usines importantes qui bénéficiaient de la voie fluviale de l'Oise et du réseau ferré pour transporter les marchandises et le charbon.

Dans les années 1970, la voiture devient reine et les infrastructures sont entièrement revues et tournées vers l'usage de celle-ci. Exit les voies vertes où vélos et piétons pouvaient circuler (comme la piste cyclable qui existait entre Creil et Chantilly, détruite au profit de la quatre voies, ou les garages à vélos dans les usines et gares)... Même les chemins de halage sont repris ici et là par des entreprises qui se les approprient.

Les trafics autoroutier (développement de l'A16 et l'A1 dans l'Oise) et ferré se développent et permettent la circulation des voyageurs et des marchandises.

Aujourd'hui, la mobilité représente 44 % des émissions de gaz à effet de serre sur le territoire, ce qui est plus élevé qu'au niveau national¹, et à peine 1 % des salariés se rendent à vélo au travail². Mais cela est aussi dû à l'éloignement plus important qu'avant entre le domicile et le lieu de travail.

Ce n'est finalement que récemment, à force de plaidoyers de la part des associations défendant l'usage du vélo et de la loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) en 2019, que des aménagements reviennent à la vie, ou sont construits pour sécuriser le déplacement des mobilités douces.

L'AU5V obtient de la ville de Senlis que la voie ferrée abandonnée destinée à être transformée en parking devienne une voie verte. **Et c'est de ce combat qu'est née l'AU5V...**

Car l'AU5V est créée en 2004 par des parents qui souhaitent que leurs enfants puissent aller au collège à vélo en toute sécurité. La légende dit



également que ces parents travaillant à Air France (pilote, chef de cabine...) avaient peut-être besoin de compenser leurs émissions de gaz à effet de serre...

En défrichant une partie de cette voie ferrée et en démontrant le potentiel des aménagements utiles pour les mobilités douces, ces parents engagés ont ouvert une brèche...

En 2004, peu d'aménagements existent pour les vélos. Dans un territoire où les rues sont étroites et les voitures imposantes, où le trafic est dense, où les habitants partent travailler la semaine en voiture (parfois jusqu'à Paris), le besoin de nature peut se faire important.

Le point de départ de l'AU5V est ainsi en premier lieu le développement du vélo à vocation touristique.

À la fois pour se ressourcer le week-end, profiter de balades en famille et pour faire découvrir le département autrement aux touristes. Ainsi, l'AU5V travaille en collaboration avec le département de l'Oise dès 2006 pour réaliser une carte des véloroutes (Trans'Oise) et avec le Parc naturel régional (PNR) de l'Oise - Pays de France dès 2007.

Un collectif se crée en 2007 (CAPVVO : Collectif Associatif de Promotion des Voies Vertes dans l'Oise) regroupant des usagers de mobilité douce sous toutes ses formes : cyclistes, randonneurs, rollers, cavaliers, trottinettes, personnes à mobilité réduite...

¹ En 2011, le Plan Climat Énergie piloté par le Parc naturel régional a identifié les déplacements comme le premier poste d'émissions de gaz à effet de serre avec 44 % des émissions. <https://www.parc-oise-paysdefrance.fr/wp-content/uploads/2019/11/intranet%20docs/Synthese%20Profil%20energie%20climat.pdf>

² Source : Insee, enquête annuelle de recensement 2015.

Le département commence à aménager des voies vertes et la première fête des voies vertes voit le jour en 2007. Cette manifestation attire de nombreux passionnés (700 à 900 personnes par événement) et permet à l'AU5V d'être plus visible et de gagner des adhésions.

À l'époque, le maire de Senlis est plutôt hostile aux vélos et les aménagements cyclables du bassin Creillois laissent à désirer, entre les voies mal pensées et celles qui ne mènent nulle part... Il n'y a pas de réflexion lors des travaux de voirie pour inclure réellement les vélos.

2011: Année de toutes les évolutions !

En 2011, un important projet est mis en place par l'AU5V : l'observatoire des mobilités actives. Il permet de mesurer la cyclabilité des grandes villes de l'Oise, reposant sur le bénévolat des adhérents et demandant un important travail de repérage sur le terrain. Les informations (nombre de kilomètres de pistes cyclables, nombre de parkings à vélos...) sont utiles aux actions de plaidoyer.

À l'époque élu à Nogent-sur-Oise, Jean-Baptiste se souvient avoir reçu la demande de l'AU5V en 2011 pour établir un diagnostic sur la commune. Ce qu'il considérait jusqu'à présent comme une association de vélo loisir prenait une autre dimension avec cette notion d'aménagement pour un usage quotidien du vélo.

Cette même année 2011, un membre de l'association propose de monter un atelier d'auto-réparation pour les vélos sur Creil : ABC vélo. Aidés de bénévoles de l'AU5V, les cyclistes peuvent venir réparer et apprendre à réparer leur vélo en payant uniquement les pièces détachées. Le besoin est d'autant plus important qu'il n'y a plus de réparateur vélo à Creil...

Deux demi-journées de permanence par semaine sont instaurées, dans un box à voiture sans eau ni électricité. L'AU5V rejoint dès le début le réseau national des ateliers d'auto réparation de vélo l'Heureux Cyclage.

Mais ce n'est pas tout !

2011 est aussi l'année de l'embauche d'une première salariée (mutualisée avec l'AF3V³) et d'un premier dispositif local d'accompagnement (DLA). Et puis c'est cette même année que la ville de Senlis met gracieusement à disposition un local pour l'association (avant les membres se réunissaient dans le salon du président), le maire et les élus étant davantage sensibles à la cause cycliste...

Il se passe beaucoup de choses en 2011, vous étiez prévenus...

Au fur et à mesure, le nombre d'adhérents de l'AU5V croît et **les antennes se développent** en conséquence pour répondre aux besoins des adhérents des différentes villes : en 2009 à Creil, en 2010 à Compiègne et Pont-Sainte-Maxence, en 2011 à Clermont, en 2014 à Lamorlaye...

³ Encore un acronyme : Association française pour le développement des véloroutes et voies vertes - dont l'AU5V devient la délégation départementale puis régionale.



Attention toutefois à ne pas se perdre avec un territoire toujours plus grand...

Les collectivités font de plus en plus appel à l'AU5V pour les aider à développer les pistes cyclables.

En 2012, l'association travaille avec le Parc naturel régional (PNR) de l'Oise Pays de France pour créer l'itinéraire de la boucle touristique Senlis – Chantilly.

En développant ses activités et ses missions, ***l'AU5V grandit et même si elle peut compter sur ses bénévoles, il devient de plus en plus nécessaire d'embaucher des salariés.***

Ainsi, après l'embauche en 2011 de la première salariée, des services civiques, des apprentis et des alternants se succèdent et en 2021, deux emplois de mécaniciens sont pérennisés pour le service vélo dans l'agglomération de Creil. En 2024, un chargé de mission plaidoyer est embauché grâce à des financements ADEME. Ces emplois salariés permettent de ne plus avoir à se poser la question des disponibilités des bénévoles pour effectuer des permanences. Une charge mentale en moins...

Et puis avec l'accroissement des activités de l'association, il se dit également que le président, actuellement bénévole, deviendra bientôt directeur de l'AU5V...

Les dispositifs locaux d'accompagnement (DLA) en 2020 et 2024 ont permis à chaque fois de se poser des questions sur le développement de l'association et sur la création de postes salariés.

La vie n'est pas un long fleuve tranquille...

Il arrive que des communes soient déjà partisans des mobilités douces, que d'autres y soient hostiles ou encore que certaines changent de point de vue sur le vélo grâce aux discussions...

En 2016, pour pointer les manquements de la ville de Margny-lès-Compiègne en termes d'installations pour les cyclistes, l'AU5V l'inscrit au concours du clou rouillé organisé par la FUB (Fédération française des usagers et usagers de la bicyclette). Pour contrebalancer cette candidature et ne pas rester que sur une participation négative, l'AU5V inscrit Pont Sainte-Maxence au concours du guidon d'or.

Les deux candidatures sont appuyées par les données de l'observatoire de la mobilité porté par l'AU5V. À la surprise générale, Pont Sainte-Maxence reçoit le prix du guidon d'or de la FUB mettant ainsi en lumière les actions de l'AU5V. Les retombées dans la presse sont importantes.



Mais la cristallisation des tensions avec les villes ou agglomérations se fait notamment autour des doubles sens cyclables. D'abord en 2017 avec Margny-lès-Compiègne, puis en 2021 face à Compiègne et en 2022 à Creil. L'AU5V a dû parfois faire des recours gracieux auprès des tribunaux pour qu'une discussion s'engage avec les mairies. Heureusement, l'association n'est pas seule dans ce combat et certains membres des agglomérations concernées la soutiennent en interne.

Les tensions se lèvent ainsi en travaillant ensemble et en expérimentant. Aujourd'hui l'AU5V est considérée comme un acteur essentiel sur la thématique de la mobilité et est présente dans différentes réunions et instances.

L'AU5V continue d'œuvrer pour se faire connaître auprès des différentes communautés de communes du territoire. Elle a réalisé un livret de plaidoyer à cette fin. Tout est histoire de dialogue et de persévérance.

Des échecs ? Pas vraiment... plutôt des freins ou des insatisfactions...

Parce qu'il ne faut pas croire (ou faire croire) que la vie d'une association n'est faite que de succès, voici un petit florilège des frustrations de l'AU5V :

- Pendant le Covid, les antennes travaillent sur des propositions d'aménagements tactiques afin d'éviter aux usagers de prendre les transports en commun et de mettre en avant le vélo. Malheureusement, aucune piste ne sera déployée.
- L'aménagement du Pont de Creil est une arlésienne et un échec récurrent... De multiples propositions ont été faites par l'AU5V mais aucune n'a été réalisée pour le moment.
- La difficulté de faire équiper les gares SNCF de goulottes à vélo dans les escaliers est récurrente.
- Les relations avec le département de l'Oise stagnent concernant la Trans'Oise. Le département n'est plus moteur et freine même depuis deux ans, laissant désormais faire les intercommunalités.

Le développement d'une relation importante avec l'Agglomération Creil Sud Oise

En 2013, l'AU5V participe déjà avec la CA Creilloise (qui deviendra ACSO en 2017) au chemin de circulation douce. Par la suite, l'AU5V trouve plusieurs interlocuteurs impliqués dans l'Agglomération de Creil Sud Oise (ACSO) et l'agglomération attribue à l'association la gestion du service vélo sur la communauté d'agglomération. Une belle reconnaissance du travail apporté par l'association.

Ainsi, en quelques années, l'AU5V change de statut auprès de l'ACSO :

1. D'abord association militante,
2. elle devient partenaire de l'agglomération à travers les fêtes du vélo, l'organisation des balades, le marquage des vélos, elle participe au plan de circulation,
3. pour endosser enfin un rôle de gestionnaire de services en devenant sous-traitant pour la gestion du service de location vélo sur la ville de Creil et son agglomération. Ce service permet de mieux inclure les nouvelles communes (davantage rurales) intégrées à l'agglomération en 2017.

La ville de Creil met un local à disposition de l'AU5V proche de la gare. La station fournit alors des services de location de vélos et de réparation.

Parallèlement, des tensions apparaissent avec la ville de Senlis, siège historique de l'association. Le centre d'activité de l'association s'étant déporté de Senlis vers Creil, il est alors logique pour l'AU5V de rejoindre les locaux proposés par la ville de Creil.

Effet à rebours du Covid...

En 2020, le Covid freine l'activité au niveau mondial et restreint les déplacements, quels qu'ils soient. À la sortie du confinement, les cyclistes sont plus nombreux (+20 %) et un « coup de pouce vélo » est attribué aux habitants pour la réparation de leurs vélos. À l'ouverture de l'atelier, une foule importante fait déjà la queue...

Deux reportages sur la télévision régionale mettent encore plus en lumière l'activité des ateliers de réparation de l'AU5V.

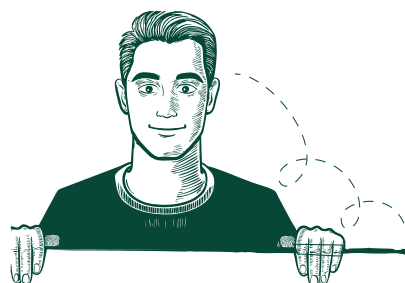
Mais comment vient-on à adhérer à l'AU5V et à s'investir dans cette cause ?

Globalement, les adhérents sont de trois types :

- les militants ;
- les usagers des ateliers réparation ;
- les stagiaires des vélo-écoles qui apprennent le vélo (enfants et adultes).

L'adhérent classique est un cycliste qui découvre l'AU5V grâce aux services d'ateliers de réparation, de location de vélo électrique ou de vélo-école mais qui ne connaît pas les actions de plaidoyer de l'association concernant les aménagements cyclables.

La relation est peut-être trop de nature prestataire / client et pas assez impliquante en tant qu'adhérent à une association militante. Certains membres pensent que payer une cotisation est suffisant et ne pensent pas à s'investir eux-mêmes dans les actions de l'association.



Ainsi, par exemple, les adhérents connaissent-ils le rôle de l'AU5V en gare de Clermont de l'Oise ?

En 2019, la ville de Clermont et ses usagers cyclistes sont dans une impasse : le parking vélo promis en gare SNCF n'est toujours pas ouvert. En cause, une histoire de convention et de lourdeur hiérarchique au sein de la SNCF et du prestataire... L'AU5V organise alors la manifestation « Ouvrez la cage aux vélos ». Cette manifestation en gare de Clermont de l'Oise a permis de débloquer la situation grâce à la présence des médias (France 3), de banderole, de distribution de flyers, d'empilage de vélos... En fin de matinée, la SNCF appelle l'AU5V et dit comprendre les revendications. Deux mois après, tout est réglé. La ville remercie alors l'AU5V pour son action.

Et c'est justement tout l'enjeu de la mise en récits : remettre en avant les valeurs, l'historique, les missions et les enjeux de l'association pour que chacun s'en empare, connaisse mieux l'AU5V, se projette avec elle et s'investisse dans les années à venir.

Les adhérents doivent comprendre chaque mission de l'AU5V pour se sentir fiers d'y participer et être davantage actifs.

Parallèlement, l'AU5V compte aujourd'hui environ 70 bénévoles de profils différents avec des missions concrètes au sein de l'association (mécaniciens, aides administratives, plaidoyer, accompagnants pour les balades à vélo, tenue des stands lors d'événements, aide aux travaux...).

Chaque bénévole définit ses missions selon ses compétences et ses envies.

Et l'écologie dans tout ça ?

Si l'AU5V n'a pas été créée dans un but premier de gestion du bilan carbone (quoique la compensation des pilotes d'A380 n'est peut-être pas qu'une légende finalement...), elle s'est occupée de plus en plus de cet aspect écologique.

Nombre d'adhérents font partie d'autres associations tournées vers la nature (parc national, sauvetage d'animaux sauvages...) et l'envie de moins polluer devient plus présente dans les discours.

L'association se revendique par ailleurs de l'économie sociale et solidaire et est fière de participer au réemploi et recyclage des vélos usagés. Son rôle de sensibilisation à l'écomobilité et à l'intermodalité se fait de plus en plus prégnant dans ses différentes actions, ce qu'elle souhaite encore développer.

Toutefois les militants soulèvent que se dire « écologiste » quand on contacte des élus locaux peut être un handicap. Cet aspect n'est donc pas forcément mis en avant lors des rencontres, ou alors abordé sous forme de « bonus » à l'action mobilité inclusive...

Quelles perspectives pour l'AU5V ? Quelles envies ?

Des projets, des envies, l'AU5V n'en manque pas !

Et tout va commencer par une révolution ! Le changement de nom et de logo. Il s'agit de trouver un nom plus parlant qu'un acronyme. La décision est mûrement réfléchie et avait fait l'objet d'un projet

tutoré d'étudiants. D'ici la fin d'année 2024 la décision sera validée et les modifications seront effectives en 2025.

Puis les projets vont être surtout tournés vers des développements :

- accroître l'activité des vélos écoles ;
- déployer le projet « dernier kilomètre avant l'école » dans les aménagements cyclables pour que les enfants puissent se rendre sur leur lieu d'études en vélo... ;
- développer encore davantage les ateliers réparation ;
- ouvrir la Maison du vélo en gare de Chantilly avec une gestion intercommunale ;
- toujours mettre en avant l'intermodalité (exemple train + vélo) pour les déplacements professionnels, avec un usage facilité du vélo en gare ;
- mettre en place « le dernier kilomètre de livraison » dans l'ACSO avec une logistique de livraison en vélo (distribution, collecte de déchets d'alimentation, de conignes...) dans le cadre d'un Pôle territorial de coopération économique (PTCE) ;
- continuer de sensibiliser à l'écomobilité ;
- continuer le déploiement des voies vertes et la réflexion sur la Trans'Oise ;
- développer les actions et trouver un modèle économique stable avec le Tiers lieu de Creil ;
- essaimer sur des zones blanches de l'Oise et de l'Aisne ;
- conquérir de nouveaux cœurs d'adhérents et bénévoles investis...

Les actions de plaidoyer vont continuer leur rôle central dans l'association pour permettre d'atteindre ces objectifs.

Le souhait ultime est de redonner au vélo une place plus importante dans la mobilité, notamment pour les petits déplacements du quotidien, avec une voirie partagée par tous, quel que soit le mode de transport, dans une cohabitation apaisée.





Le Garage Solidaire du Bassin Minier

De l'éducation populaire dans les houillères !



Christophe Morel et Soufiane Bentout travaillent à la mairie de Sallaumines dans le Pas-de-Calais lorsqu'ils se rencontrent et décident en 2014, à la fin de leur CDD, de se consacrer à la jeunesse de leur ville.

Originaires du territoire, ils sont déjà très investis localement auprès des jeunes et dans leurs activités. Ils créent alors l'association « L'avenir pour tous ».

Ils souhaitent avant tout combattre l'image qui est donnée aux jeunes (« délinquants », « inactifs » et « désintéressés ») et à la ville (péjorativement nommée « le petit Roubaix du 62 »). L'objectif est de redonner de la légitimité aux jeunes. Ils axent leur action auprès des 18-30 ans pour plusieurs raisons : ces jeunes sont très peu concernés par les politiques jeunesse (davantage tournées vers l'enfance), ont des problèmes d'accès aux ressources (emplois, RSA notamment), sont vulnérables face aux addictions... Quand certains disent « on ne peut pas faire grand-chose avec ces jeunes-là », Christophe et Soufiane relèvent le défi de montrer que c'est faux.

« L'avenir pour tous » commence donc par mobiliser 390 jeunes rencontrés dans la ville de Sallaumines en sillonnant les quartiers, ce qui attire l'attention de la mairie qui propose un pilotage conventionnel avec les services municipaux. Par volonté de rester libres dans leurs pratiques et de montrer que les jeunes peuvent être autonomes et responsables, Christophe et Soufiane déclinent la proposition. Ils vont organiser leurs activités en plein air, dans les city stade par exemple, et des aides à l'emploi avec des ateliers CV et lettre de motivations, réalisés dans la 206 de Christophe.

Au bout de quelques mois, ces nombreuses activités et leurs réussites vont leur permettre d'accéder à un local mis à disposition par la commune de Sallaumines. Ce local va leur offrir une meilleure capacité d'accueil des jeunes, la possibilité de proposer d'autres activités (notamment améliorer l'information pour accéder à la formation) et un lieu identifiable pour se réunir.

Christophe et Soufiane perçoivent rapidement que le principal frein d'accès à l'emploi pour ces jeunes, est la mobilité...

Le Bassin minier : un territoire et une culture unique

Le Bassin minier est touché par des difficultés sociales et économiques. De facto, ces difficultés impactent les jeunes dans leur mobilité : capacités à financer un permis, à acheter une voiture, à réparer le véhicule... ce qui entretient un cercle vicieux de précarité,

notamment si les parents ne peuvent pas apporter un soutien.

Géographiquement, le Bassin minier est un archipel de villes entourées de campagnes. C'est un territoire qui combine l'urbanisation et la ruralité autour des anciennes villes minières comme Auchel, Lens, Liévin, Hénin-Beaumont, Valenciennes... Cette archipellisation est le résultat de la construction de la vie économique et sociale autour des mines. Notamment lors de la création des Houillères de 1946 à 1993. L'objectif était simple : permettre aux ouvriers, aux mineurs et à leurs familles d'habiter et de consommer au même endroit. La vie sociale et culturelle s'y développe aussi, avec le tissu associatif et les liens de solidarités. Il n'était donc pas nécessaire de se déplacer d'une ville à l'autre, fussent-elles voisines. Cet ancrage fort dans le quartier crée une « immobilité psychique », c'est-à-dire une incapacité à envisager de quitter son quartier ou sa ville.

Mais aujourd'hui, la plupart des emplois sont situés à l'extérieur de la ville dans des zones commerciales, administratives et industrielles. La voiture est souvent utilisée pour s'y rendre, surtout quand les horaires de travail sont atypiques (horaires de nuit notamment), et qu'il n'y a pas de transports en commun.

Cette archipellisation contraint les habitants d'aujourd'hui à se tourner vers la voiture pour se déplacer. Même si des efforts sont faits depuis quelques années sur les transports en commun (réseau de bus) et les voies cyclables, ils ne permettent pas encore de se déplacer facilement sur le territoire. De plus, se tourner vers les mobilités douces ne fait pas partie des habitudes.

C'est face à toutes ces problématiques que Christophe et Soufiane ont décidé de développer des actions portant spécifiquement sur des solutions de mobilités pour les jeunes.

Le Garage solidaire : une solution pour un combat à légitimer

Ce n'est donc que quelques mois après la création de la première association (L'avenir pour tous) que Christophe et Soufiane vont s'enquérir des questions de mobilités des jeunes et s'y investir totalement. Ils vont dans un premier temps travailler autour des aides de financement pour les jeunes et participer au permis citoyen mis en place par le département du Pas-de-Calais permettant aux jeunes de financer leur permis en échange d'heures de bénévolat. Près de 50 jeunes vont ainsi financer leur permis sur une année.

Un soir, Soufiane tombe sur un reportage d'Arte qui parle d'un garage solidaire sur Denain, territoire qui

compte des similitudes avec Sallaumines. Après une rencontre avec ce garage, ils se rendent compte de l'utilité d'une telle structure à Sallaumines. En effet, le contexte économique fait que beaucoup n'ont pas accès à un véhicule, mais aussi que ceux possédant un véhicule n'ont pas forcément les moyens de l'entretenir correctement. La « mécanique sauvage » sévit dans les quartiers, créant parfois des « cercueils roulants ».

Fin 2014, le projet du garage solidaire est dans les têtes de Soufiane et Christophe. Leurs réflexions vont les amener à choisir une structuration en ACI (atelier chantier d'insertion) pour que le garage puisse permettre aux jeunes de se former et d'entrer dans un processus d'insertion par l'activité économique, tout en conservant les valeurs de solidarité, de partage et d'éducation populaire qui leur sont chères.

Cependant ils vont se confronter à un souci : ils ne connaissent pas le monde de l'insertion ni celui de la mécanique auto. Ce qui leur pose un vrai problème de légitimité.

Pour répondre à cela, ils vont d'abord chercher des soutiens locaux. Ils vont contacter une multitude d'acteurs tels que Pôle Emploi, les CCAS, les Missions locales... et nombre d'entre eux sont intéressés par un garage solidaire qui pourrait répondre aux enjeux du territoire. Ils obtiennent également le soutien de plusieurs techniciens de l'agglomération. Un comité de pilotage regroupant l'ensemble des partenaires est mis en place.

Ils vont aussi chercher des compétences en mécanique automobile par le biais du label Euralens, un forum local d'acteurs qui incube et accompagne les porteurs de projets du territoire.

En même temps de légitimer le projet auprès des différents acteurs locaux, il faut maintenant trouver les financements et créer la structure en ACI.

Les premiers à les soutenir financièrement sont la Fondation de France qui leur permet d'avoir de l'outillage, suivi de la communauté d'agglomération de Lens Liévin (CALL) et de Pas-de-Calais Actif avec un FIDESS à la clé. Une fois qu'un financeur se lance, les autres suivent.

Pour finir, ils obtiennent l'agrément auprès de la DREETS (à l'époque Dirrecte) leur permettant de créer un ACI et d'ouvrir trois postes en insertion.

Tout cela aura duré 3 ans en tout et pour tout, un combat quotidien pour légitimer leur projet, eux qui sont aussi des jeunes issus du Bassin minier, autodidactes sur toutes les démarches.

En 2016, une nouvelle association est créée pour porter ce projet de garage : « Initiative solidaire ».

En 2017, le Garage Solidaire peut enfin ouvrir ses portes. Soufiane Bentout devient ainsi le directeur de la structure tandis que Christophe Morel, occupé dans d'autres activités, continue à y être bénévole.

De 2017 à 2023 : un garage qui évolue et un peu plus...

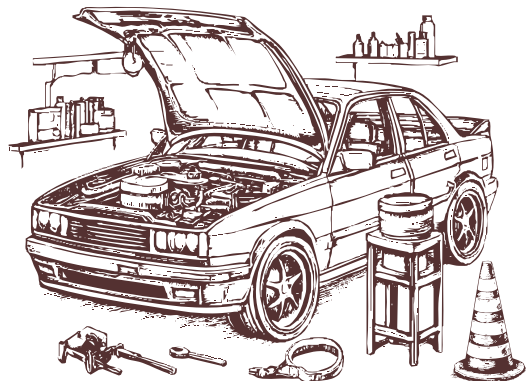
L'objectif d'un garage solidaire est de permettre à des personnes en précarité économique d'avoir accès aux services d'un garage : réparations, entretiens, locations... Et dans le cas d'Initiative Solidaire, un objectif supplémentaire est de réinsérer des personnes éloignées de l'emploi en les formant aux métiers de la mécanique automobile.

Les bénéficiaires sont recommandés par Pôle Emploi, la CAF, les CCAS ou la mission locale qui créent des fiches de liaison permettant de justifier de leur précarité. Le but étant notamment de ne pas entrer en concurrence avec des garages privés lucratifs. Le Garage solidaire a d'ailleurs effectué un travail pédagogique sur ce point en allant à la rencontre des garagistes du secteur pour montrer qu'eux aussi pouvaient avoir un intérêt dans la présence d'un tel garage (formation de garagistes, retour à l'emploi permettant l'afflux d'une nouvelle clientèle...).

Les personnes en insertion sont issues du territoire, et sont parfois les réparateurs non déclarés qui officient sur le Bassin minier. Le Garage solidaire leur propose alors de se former et ainsi d'en faire une activité légitime et réglementée avec retour à l'emploi.

Des débuts chaotiques face à une activité très vite surchargée

Pour débiter l'aventure, ils louent un local à un particulier sur la ville de Lens et recrutent Patrice, le



premier contrat du garage sur la formation et Djamel, un ami d'enfance devenu mécanicien, en tant que chef d'atelier. Malgré le travail préalablement effectué, les débuts du Garage solidaire sont chaotiques. Néophytes en la matière, Soufiane et Christophe n'ont pas anticipé le travail administratif et la gestion de la structure. Comme le dit Christophe : « Au début c'était le bordel ».

Surtout qu'en plus, ils croulent sous les demandes qui vont les forcer à changer de lieu pour un endroit plus grand au bout de... 6 mois d'activité. Néanmoins, ils arrivent, petit à petit, à s'organiser.

Et cela commence par un déménagement pour des locaux plus grands et aussi en obtenant 7 ETP (équivalent temps plein) en insertion en 2020, et en embauchant Sabine en tant que conseillère d'insertion professionnelle.

Aller toujours plus loin sur la mobilité

L'arrivée de Sabine va apporter de la rigueur. Elle va instaurer des processus de gestion et de suivi des activités du garage, soutenir la direction dans l'organisation générale et relancer la communication avec un site internet et une page Facebook.

Toujours pour répondre à des besoins, ils se tournent vers les aides à domicile qui utilisent leurs véhicules personnels pour travailler, en leur proposant un diagnostic gratuit.

Enfin, depuis 2021, le garage aborde la question de l'éco mobilité et particulièrement la place du vélo sur le Bassin minier. Il crée une gamme de services :

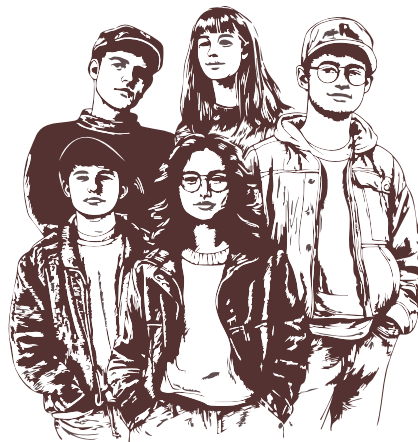
- location de vélo et de flottes de vélos ;
- intervention sur la sécurité routière à vélo dans les écoles ;
- atelier de réparation sur Liévin ;
- organisation d'activités pour les jeunes autour du vélo sur le territoire comme par exemple des excursions à Olhain.

Le but est toujours d'amener plus d'autonomie aux personnes.

Se battre pour les autres, valeur motrice du fonctionnement du Garage

S'il y a bien une chose que Christophe revendique, c'est le côté militant de la structure.

Ils vont ainsi organiser des ateliers en direction des salariés en insertion. Tous les trois mois, des animateurs viennent au garage pour sensibiliser les



salariés sur des thèmes variés comme l'addiction, la violence, le bien être, la gestion d'un budget... Ils vont aussi accompagner des salariés en insertion pour qu'ils puissent se former sur le numérique ou trouver un appartement. Ils acceptent tous les profils, même ceux qui sont considérés comme "irrécupérables", quitte à prendre plus de temps.

Pour cela, ils vont créer toujours plus de partenariats avec les structures de suivis : AFPA, BNP, GRETA, AUDACE, France Travail, Missions locales, bailleurs sociaux, structures médico-sociales et pénitentiaires...

Il s'agit ici du carburant qui fait fonctionner le moteur du Garage solidaire : aller plus loin que de l'accompagnement et de la réinsertion, suivre les valeurs de l'éducation populaire et rendre les personnes toujours plus autonomes. Ce choix s'explique avant tout par le parcours des personnes qui ont porté le projet à l'origine, elles-mêmes étant issues de ces quartiers du Bassin minier. Les personnes qui y travaillent, que ce soit dans l'encadrement ou la gestion, sont aussi choisies pour leur parcours de vie et leur empathie face à ces situations de vie. Ils le reconnaissent eux-mêmes : « nous ne nous sommes ouverts que récemment aux autres, notamment dans le conseil d'administration, car entre nous on se fait confiance ».

2023 : Plus d'écologie et de nouveaux projets

En 2023, Sabine quitte ses fonctions et Christophe, après avoir milité bénévolement pendant 7 ans, prend la relève en tant que conseiller en insertion professionnelle (CIP). Comme il le dit lui-même, Sabine lui a facilité la vie en organisant le garage dans sa gestion. À tel point que les ETP accordés ont encore augmenté et sont passés à 11 ETP en insertion. C'est à partir de cette période que le garage va aussi s'intéresser de plus en plus aux alternatives non polluantes de la mobilité et se lancer dans des projets

toujours plus ambitieux. Pour cela, ils vont s'appuyer sur une notoriété acquise au fil des années :

- Ils réparent et entretiennent les KarBike ("voiture" qui marche au coup de pédales) de la ville de Loos-en-Gohelle en partenariat avec l'ADEME.
- Ils utilisent des pièces automobiles qui devraient être des déchets comme matériaux de bases pour des objets de décorations ou de meubles.
- Ils testent le Reebike qui permettrait un meilleur accès aux vélos électriques.
- Ils transforment des véhicules pour les rendre compatibles à l'éthanol.

Les perspectives du Garage solidaire

L'année 2025 sera une année charnière pour Initiative Solidaire. Plusieurs projets sont en cours comme le 205 trophy, une course de voitures amateurs qui a pour finalité d'apporter du matériel aux associations humanitaires en Afrique du nord.

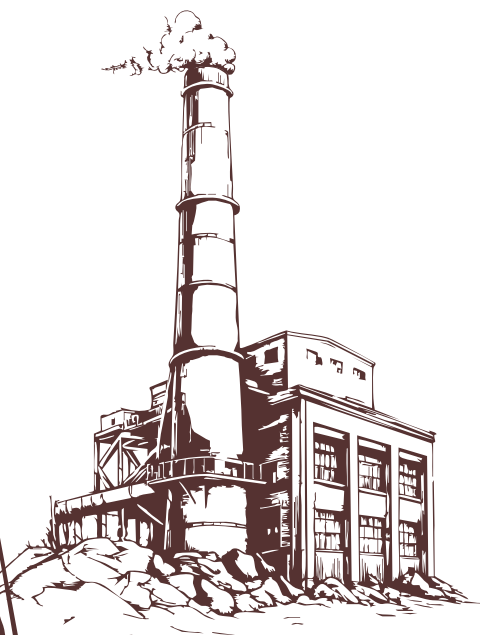
L'éco mobilité va prendre de l'ampleur grâce à un budget obtenu.

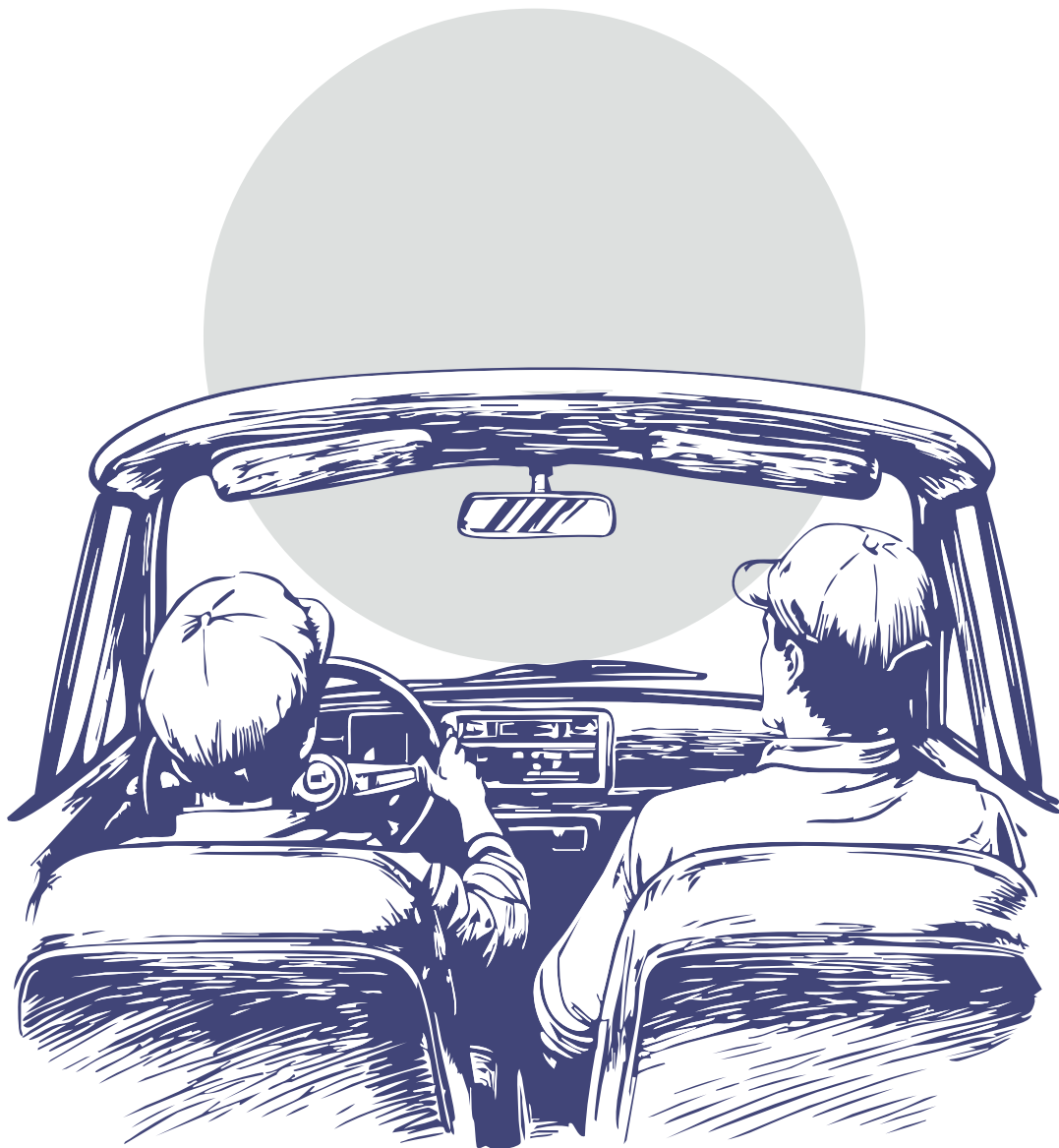
Surtout, le Garage solidaire va déménager, encore une fois, à Wingles. Pour des locaux plus vastes et mieux agencés pour un garage. L'occasion aussi pour remettre de l'ordre dans les dossiers, selon Christophe.

L'année 2025 sera aussi une année pour pérenniser encore plus les finances du garage, tout en transformant l'ACI en entreprise d'insertion, ce choix répondant à une conjoncture actuelle peu favorable aux ACI. La volonté est de faire du Garage solidaire une structure indépendante, dans ses choix, ses projets et ses finances.

L'objectif d'autonomie s'inscrit dans l'essence même du garage depuis sa création. Que ce soit pour les personnes en insertion du territoire, mais aussi pour les bénéficiaires et le retour à l'emploi et enfin pour la structure elle-même. Mais tout ceci ne doit pas se faire au détriment de la valeur cardinale qui a motivé tout le projet, à savoir la solidarité. Christophe s'en inquiète des fois, la professionnalisation a du bon pour fournir des services mieux adaptés, mais elle peut entraîner la mise au second plan du principal au bénéfice du modèle économique.

Le parcours d'Initiative Solidaire est représenté comme un combat permanent. De la 206 dans laquelle ils aidaient les jeunes à faire leurs tâches administratives à la reconnaissance d'Initiative Solidaire aujourd'hui acquise, il reste cependant un combat permanent à mener : prouver que les jeunes du Bassin minier en ont sous le capot.





La Clef du permis

Une coopération à tous les niveaux



La ville de Valenciennes et ses alentours sont situés au bout du Bassin minier et en partagent les séquelles. Un temps industrialisé par l'activité minière, l'arrêt de celle-ci a entraîné des difficultés économiques et sociales sur le territoire.

Cependant, une réindustrialisation, amorcée dans les années 1990 avec l'arrivée de Toyota et PSA, a généré un renouveau d'activité et par conséquent une forte demande de main-d'œuvre. La situation reste malgré tout fragile sur les plans social et économique.

De plus, la mobilité devient un problème central pour accéder à l'emploi : les entreprises, qui fournissaient auparavant des transports en commun pour venir travailler, ont décidé d'abandonner ce service laissant aujourd'hui les salariés seuls responsables de leurs déplacements. Malgré la volonté de la Communauté d'agglomération Valenciennes Métropole (CAVM) de résoudre les problèmes de mobilité par différents aménagements de transports en commun, le manque de mobilité reste un frein majeur au recrutement. Des trajets d'une heure en transport en commun vers les zones d'emploi sont fréquents alors qu'il suffirait de 15 minutes en voiture. Ceci rend l'accès au travail difficile, surtout pour les habitants dépourvus de permis de conduire, souvent exigé par les entreprises. En zone rurale, le problème est amplifié par l'absence de transport en commun, rendant le permis de conduire indispensable.

La mobilité et l'accès à l'emploi sont intimement liés dans cette région. La résolution de ces problèmes nécessite une collaboration étroite entre les acteurs locaux pour améliorer les perspectives d'emploi et l'insertion professionnelle des habitants.

C'est sur ce constat que se crée la Clef du permis en 2011, sous l'impulsion de Martine Lemaire.

La renaissance d'un projet déjà initié sur le territoire

Martine Lemaire, alors monitrice d'auto-école, était tout d'abord salariée de Val Insertion - une association qui visait déjà à faciliter l'accès du permis aux personnes les plus vulnérables du territoire. Cependant, l'aventure tourne court, le manque de financement et de stabilité au projet ne permettant pas de garantir une activité pérenne.

C'est à partir de cette expérience que Martine va créer en 2011 une association autour du permis avec des anciens de Val Insertion qu'ils nommeront « La Clef du permis ». Basé sur une convention avec des partenaires, le projet évolue rapidement. Martine renforce l'équipe et son expertise avec l'embauche de

Stéphane, un ancien salarié de Val Insertion, et Émilie, sa belle-fille, en tant que secrétaire de direction. En un an, une association voit le jour.

Dès le début, et fort de l'expérience de Martine et de son réseau, la Clef du permis développe un grand nombre de partenariats : département du Nord, collectivités avec la CAVM, Pôle emploi, missions locales...

La Clef du permis est très vite intégrée à l'écosystème local et même si au premier abord, les autres auto-écoles émettent quelques réticences, elles comprennent vite que La Clef du permis ne se positionne pas comme une concurrente. Notamment concernant le public cible qui porte sur les personnes les plus vulnérables économiquement et socialement.

Apprendre à conduire et bien plus

Les personnes qui peuvent bénéficier des services de la Clef du permis sont dirigées vers l'association via des prescriptions effectuées par le département et les partenaires locaux de l'emploi et de la formation. L'obtention du permis est souvent la dernière marche avant le retour à l'emploi.

Pour accompagner au mieux le candidat, un dossier de financement est déposé et lorsque celui-ci est obtenu, le candidat intègre un groupe. Ce groupe va suivre des cours de codes, en l'étudiant en profondeur et en suivant des formations autour de la sécurité routière. Le rythme imposé aux bénéficiaires est de 35 heures par semaine pendant un mois. Ceci permet également aux candidats de retrouver un rythme de travail.

Cependant, il arrive parfois que les efforts ne suffisent pas pour obtenir le code et le permis. Des solutions sont alors recherchées pour éviter au bénéficiaire d'avoir à financer lui-même le permis.

À l'inverse, ceux ayant obtenu le permis plus rapidement que prévu cotisent à une banque d'heures permettant aux participants éprouvant plus de difficultés d'avoir des heures supplémentaires de cours. Malgré tout, l'association réussit à rester dans les moyennes nationales en ce qui concerne le temps d'obtention du permis.

Des valeurs attachantes

En 2016, le décès de Martine Lemaire va entraîner une réorganisation : Émilie devient directrice de la Clef du permis. L'objectif est de continuer le travail déjà effectué jusqu'ici et de consolider ce qui est acquis. L'association va ainsi se développer pour atteindre aujourd'hui 18 salariés.

Au-delà de la croissance de l'association, c'est la volonté de préserver des valeurs et d'être acteur d'un territoire qui motive les actions de la Clef du permis. Depuis sa création, tous les partenaires sont restés et soutiennent toujours activement la Clef du permis. C'est ce dont peut témoigner par exemple Séverine, représentante du département dont le partenariat avec la Clef du permis a commencé il y a 8 ans. Cette réussite partenariale tient à la transparence entre les partenaires. En effet, la Clef du permis n'hésite pas à faire remonter les difficultés, à notifier ses observations et à intégrer les partenaires aux activités, jusqu'à les inviter parfois lors des sorties pédagogiques.

Cet attachement est aussi présent au sein de l'équipe de la Clef du permis. Émilie elle-même, en est une preuve. Après avoir déménagé en 2022, elle prévoyait de laisser la main pour pouvoir se concentrer sur sa vie dans le sud de la France. Cependant, elle n'a pu se résoudre à quitter la Clef du permis et continue à remplir son rôle de directrice, n'hésitant pas à faire le trajet en train chaque semaine.

Il a existé malgré tout des dysfonctionnements qui ont mené notamment Stéphane, un des fondateurs de l'association, à quitter la Clef du permis à cause de

désaccords un peu avant le Covid. La Clef du permis recrute ensuite Gérard en 2022 en tant que moniteur et éducateur, qui s'intègre rapidement.

Passer un cap et se développer plus largement

Le projet, initialement centré sur le permis voiture, s'est enrichi. La Clef du permis obtient un agrément scooter et étend son rayon d'action à l'Avesnois et au Cambrésis en 2024.

La Clef du permis devient aussi membre du Pôle territorial de Coopération Économique (PTCE) Auton'hommes du Hainaut Cambrésis et réalise une étude sur le covoiturage dans le Valenciennois.

Elle est aussi partie prenante de l'intégration d'un conseiller mobilité pour les territoires de la Communauté d'agglomération Valenciennes métropole (CAVM) et de la Communauté d'agglomération de la Porte du Hainaut (CAPH).


L'association décide par ailleurs d'élargir ses actions vers les bénéficiaires en organisant des voyages pédagogiques, des événements de team building qui témoignent d'une dynamique positive et d'une adaptation constante. Malgré des restructurations départementales et des défis liés au financement, l'association a su maintenir son cap, grâce à une gestion rigoureuse et à l'attention portée à l'utilisation des ressources.

L'avenir s'oriente vers l'électrification des véhicules, la formation à l'éco-conduite et une collaboration avec les établissements scolaires pour intégrer le permis au cursus. Des initiatives de covoiturage et des tests avec Stellantis sur les solutions de mobilité alternatives complètent cette vision prospective.





Illustrer



Retrouvez les histoires
de l'AU5V, du Garage
Solidaire et de la Clef du
Permis en image...

Association des Usagers du Vélo, des Voies Vertes et Véloroutes des Vallées de l'Oise

2004

Création de l'AU5V par des parents pour sécuriser le trajet domicile collège des enfants.

Débroussaillage par les parents du début de la voie ferrée abandonnée pour montrer le potentiel en voie verte.

Première victoire ! Les parents obtiennent gain de cause.



2007

Première fête des voies vertes.



2020

Covid. Explosion des demandes à l'atelier vélo à la sortie du confinement.



LES SITES ET ANTENNES

Agglomération
Creil Sud Oise

Compiègne

Pont-Sainte-Maxence

Clermont

Lamorlaye

Senlis à Vélo

Aire Cantilienne

Sud Oise hors antennes

2021

Déménagement dans des locaux mis à disposition par la ville de Creil.





LE TERRITOIRE

Sud de l'Oise
Proche de Paris
Touristique et industriel
Voiture reine
Exit les voies vertes
dans les années 1970

2019

Manifestation
« Ouvrez la cage aux vélos »
en gare de Clermont
pour avoir un parking
à vélo promis de longue date.
Victoire.

2024

20 ans de l'AU5V.



DES DÉFIS À RELEVÉ

- Bousculer parfois les villes pour faire avancer les choses.
- Aménagement du Pont de Creil pour les vélos : aucune solution pour le moment.
- Lutte avec la SNCF pour les goulottes à vélo dans les escaliers des gares...
- Faire connaître aux adhérents l'ensemble des actions de l'AU5V et les inciter à davantage se mobiliser sur les différents aspects.

2011 L'année de toutes les évolutions

Création de l'observatoire des mobilités.

- Création du premier atelier d'autoréparation pour les vélos à Creil (ABC Vélo).
- Embauche de la première salariée (mutualisée avec AF3V).
- Premier local mis à disposition par la ville de Senlis.

UNE ASSOCIATION QUI ÉVOLUE AVEC LE TEMPS

1

Actions pour développer le **vélo tourisme**.

2

Actions de **plaidoyer** militante pour développer les pistes cyclables pour le vélo au quotidien.

3

Développement des **ateliers réparations**, animations dans les **écoles**, cours d'apprentissage du vélo. Sensibilisation à l'écomobilité et à l'intermodalité.

4

Partenaire des **agglomérations** dans les aménagements de route et de voies cyclables.

5

Gestionnaire de services : sous-traitant pour la gestion du service de location vélo sur la ville de Creil et son agglomération.

ESSHDF
Une économie d'avance
www.esshdf.org

CRESS
Chambre Régionale de l'Economie Sociale et Solidaire Hauts-de-France

Soutenu par

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté Égalité Fraternité

ADEME
LE DÉPARTEMENT DES HAUTS-DE-FRANCE



Garage Solidaire
Du Bassin Minier

Le Garage Solidaire du Bassin Minier

De l'éducation populaire dans les Houillères

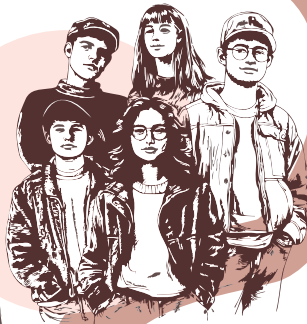
Christophe et Soufiane
se rencontrent à Sallaumines.

2014

Christophe et Soufiane créent l'association
« L'Avenir pour tous » pour aider les jeunes
de Sallaumines dans toutes leurs démarches.
Tout commence dans une voiture
ou dans des city stades...

Fin 2014

L'idée germe de monter un garage solidaire
pour aider à la mobilité des jeunes.
Le combat commence !



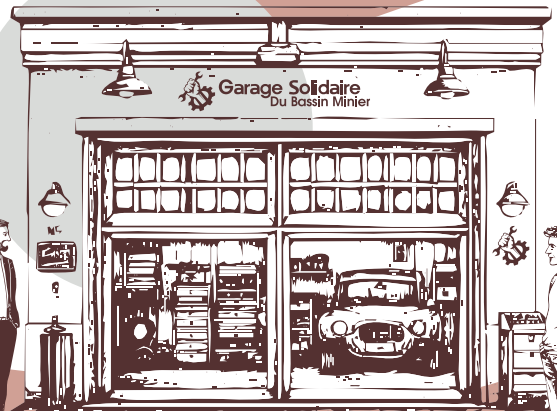
**6 mois après
la création**

Premier déménagement
pour un local plus grand



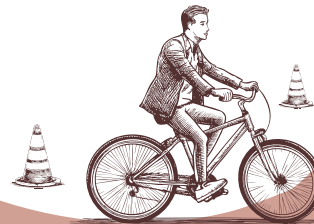
2014-2017

3 ans pour légitimer le projet de garage solidaire,
trouver les soutiens nécessaires et gagner en compétences
mécanique automobile (label Euralens).



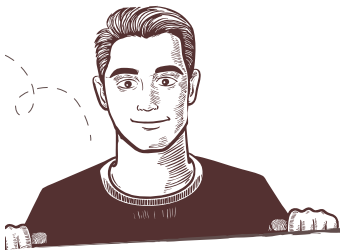
2020

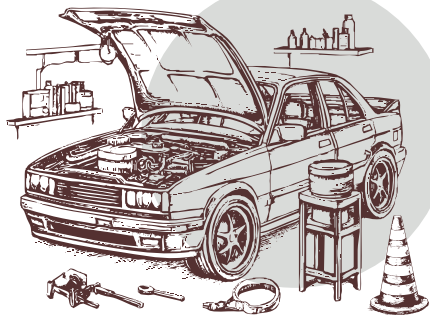
7 ETP en insertion.
1 salariée conseillère
d'insertion professionnelle.



C'est quoi un garage solidaire ?

L'objectif d'un garage solidaire
est de permettre à des personnes
en précarité économique d'avoir accès
aux services d'un garage : réparations,
entretiens, locations...





Objectifs :

- Combattre l'image donnée aux jeunes (« délinquants » « désintéressés »).
- Former les jeunes, en gardant les valeurs de solidarité.
- Faciliter la mobilité pour l'emploi.

2017

Ouverture du Garage solidaire grâce à la création de l'association « Initiative solidaire »

Format Atelier Chantier d'Insertion

Les débuts sont chaotiques avec une activité surchargée.

Au début, c'était le bordel

2021

Développement des actions autour de l'éco mobilité et du vélo :

Location de vélo et de flottes de vélos ;

Intervention sur la sécurité routière à vélo dans les écoles ;

Atelier de réparation sur Liévin ;

Organisation d'activités pour les jeunes autour du vélo sur le territoire comme par exemple des excursions à Olhain.



2023

Plus d'écologie et de nouveaux projets

11 ETP en insertion

Aide à l'innovation :

- Réparation et entretien des KarBike de Loos-en-Gohelle (« voiture » qui marche au coup de pédales) en partenariat avec l'ADEME ;
- Utilisation des déchets de pièces automobiles pour la création d'objets de décorations ou de meubles ;
- Test du Reebike (vélo électrique) ;
- Modification des véhicules pour les rendre compatibles à l'éthanol...

DES DÉFIS À RELEVER

- Nouveau déménagement dans des locaux plus vastes.
- Garder son autonomie en conservant les valeurs de solidarité.
- Continuer à prouver que les jeunes du Bassin minier en ont sous le capot !

LE TERRITOIRE

Le Bassin minier

Un archipel de villes entourées de campagne : la voiture est indispensable faute d'une offre de transports alternatifs ou en commun suffisante.

Un territoire avec des difficultés socio-économiques.

Peu de moyens financiers pour entretenir les véhicules.



Soutenu par



La Clef du
Permis

EN ROUTE VERS L'EMPLOI

La Clef du Permis

LE TERRITOIRE

La ville de Valenciennes et ses alentours situés à l'Est du Bassin minier.

Un passé d'activité minière, puis des difficultés économiques et sociales avec l'arrêt des mines.

Mobilité et accès à l'emploi intimement liés dans cette région.

Un lien fort avec les partenaires

Depuis sa création, l'ensemble des partenaires soutiennent activement la Clef du permis. Cette réussite partenariale tient à la transparence mise en place : faire remonter les difficultés, notifier ses observations, intégrer les partenaires aux activités.

2016

Une réorganisation forcée.

Le décès de Martine entraîne la prise de direction par Emilie. L'objectif est de continuer le travail engagé, préserver les valeurs et consolider les acquis.

2024

Passer un cap et se développer plus largement

L'association se développe et atteint 18 salariés.

Le projet s'enrichit :
La Clef du permis obtient un agrément scooter,
Elle étend son rayon d'action à l'Avesnois et au Cambrésis,
Elle organise des voyages pédagogiques et des événements de team building.

L'association devient membre du Pôle territorial de Coopération Économique (PTCE) Auton'hommes du Hainaut Cambrésis et est partie prenante de l'intégration d'un conseiller mobilité pour les territoires CAVM et CAPH.



2011

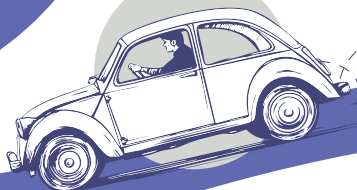
Avec des anciens de Val Insertion, Martine crée La Clef du permis pour aider les personnes en difficulté financière.

Le permis est souvent la dernière marche pour accéder à un travail.

Développer des partenariats et se faire connaître.

Dès le début, des partenariats se créent avec le département du Nord, les collectivités, Pôle emploi, les missions locales...

La Clef du permis se présente aux autres auto-écoles, réticentes au premier abord.



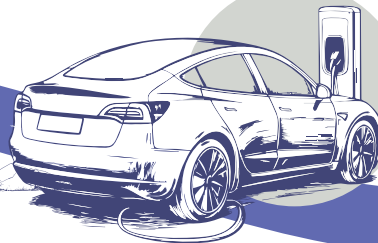
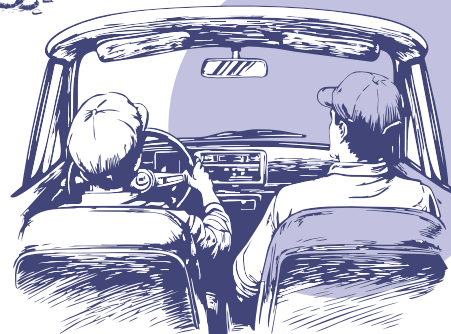
Apprendre à conduire et bien plus

Les objectifs de la Clef du permis sont variés :

Rendre le permis accessible aux personnes en difficultés (sur prescription du département et des partenaires locaux).

Accompagner les personnes éloignées de l'emploi.

Leur redonner un rythme de travail : 35h par semaine pendant un mois pour obtenir le permis.



DES DÉFIS À RELEVER

L'avenir s'oriente vers :

- L'électrification des véhicules,
- La formation à l'éco-conduite,
- Des collaborations avec les établissements scolaires pour intégrer le permis au cursus,
- Des initiatives de covoiturage,
- Des tests avec Stellantis sur les solutions de mobilité alternatives.



L'ESS

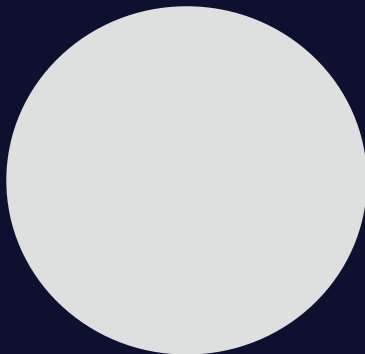
une économie qui rassemble

Dans les Hauts-de-France, plus de 14 000 associations, coopératives, mutuelles, fondations et sociétés commerciales de l'ESS construisent une économie où l'argent est un moyen et pas un but à atteindre.

Une économie fondée sur la liberté, l'égalité, la solidarité, la responsabilité et la démocratie. Ce sont les organisations de l'Économie Sociale et Solidaire (ESS).

Présente au quotidien dans tous les secteurs d'activité (santé, banque, commerces, loisirs, enseignement, culture, industrie ou agriculture), l'ESS est souvent trop discrète.

Pourtant depuis 150 ans, elle produit, maille les territoires, innove, accompagne. Elle prend soin de ses salariés, de l'environnement, de l'avenir. Dans un monde fragile, divisé et en tensions, où l'urgence écologique et la fracture sociale découragent et paralysent, c'est une économie solide, rassembleuse, enthousiasmante et porteuse d'avenir.



La CRESS

Hauts-de-France

observatrice des transitions

La CRESS Hauts-de-France (Chambre Régionale de l'Économie Sociale et Solidaire) rassemble les associations, les coopératives, les mutuelles, les fondations et les sociétés commerciales de l'ESS. Sa mission est d'impulser des coopérations, une intelligence commune et porter haut la parole de l'ESS dans les Hauts-de-France. Elle permet aussi aux acteurs publics d'appréhender les enjeux de l'ESS, afin de mieux les intégrer dans leur stratégie de développement local. Enfin, la CRESS Hauts-de-France soutient le tissu économique et social en favorisant la création de richesse par le développement des activités et des emplois durables non délocalisables.

Ont été les moteurs de ce projet à la CRESS :

Félix Delsert
*Chargé de mission Busin'ESS
Transition écologique*
07 87 32 37 32
felix.delsert@cresshdf.org



Anne Lefèvre
*Chargée de mission
à l'Observatoire*
07 88 56 53 34
anne.lefevre@cresshdf.org



www.cresshdf.org

livret réalisé avec le soutien de

