

**CONCOURS INTERNE ET 3^{ème} CONCOURS
DE REDACTEUR TERRITORIAL**

SESSION 2017

ÉPREUVE DE RÉDACTION D'UNE NOTE

ÉPREUVE D'ADMISSIBILITÉ :

Rédaction d'une note à partir des éléments d'un dossier portant sur l'un des domaines suivants, au choix du candidat lors de son inscription :

- a) Les finances, les budgets et l'intervention économique des collectivités territoriales ;
- b) Le droit public en relation avec les missions des collectivités territoriales ;
- c) L'action sanitaire et sociale des collectivités territoriales ;
- d) Le droit civil en relation avec les missions des collectivités territoriales.

Durée : 3 heures
Coefficient : 1

DOMAINE : Action sanitaire et sociale des collectivités territoriales

À LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET :

- ♦ Vous ne devez faire apparaître aucun signe distinctif dans votre copie, ni votre nom ou un nom fictif, ni initiales, ni votre numéro de convocation, ni le nom de votre collectivité employeur, de la commune où vous résidez ou du lieu de la salle d'examen où vous composez, ni nom de collectivité fictif non indiqué dans le sujet, ni signature ou paraphe.
- ♦ Sauf consignes particulières figurant dans le sujet, vous devez impérativement utiliser une seule et même couleur non effaçable pour écrire et/ou souligner. Seule l'encre noire ou l'encre bleue est autorisée. L'utilisation de plus d'une couleur, d'une couleur non autorisée, d'un surligneur pourra être considérée comme un signe distinctif.
- ♦ Le non-respect des règles ci-dessus peut entraîner l'annulation de la copie par le jury.
- ♦ Les feuilles de brouillon ne seront en aucun cas prises en compte.

Ce sujet comprend 23 pages

**Il appartient au candidat de vérifier que le document comprend
le nombre de pages indiqué**

S'il est incomplet, en avertir le surveillant

Vous êtes rédacteur territorial, adjoint de la directrice du centre intercommunal d'action sociale de la communauté de communes Alpha (17 000 habitants), organisée autour d'une ville-centre de 12 000 habitants en milieu rural.

Les élus communautaires souhaiteraient développer l'offre de service du CIAS en termes d'outils et d'aide à la mobilité des personnes accueillies. Dans ce cadre, votre directrice vous demande de rédiger à son attention, exclusivement à l'aide des documents joints, une note sur la mobilité comme levier d'insertion sociale.

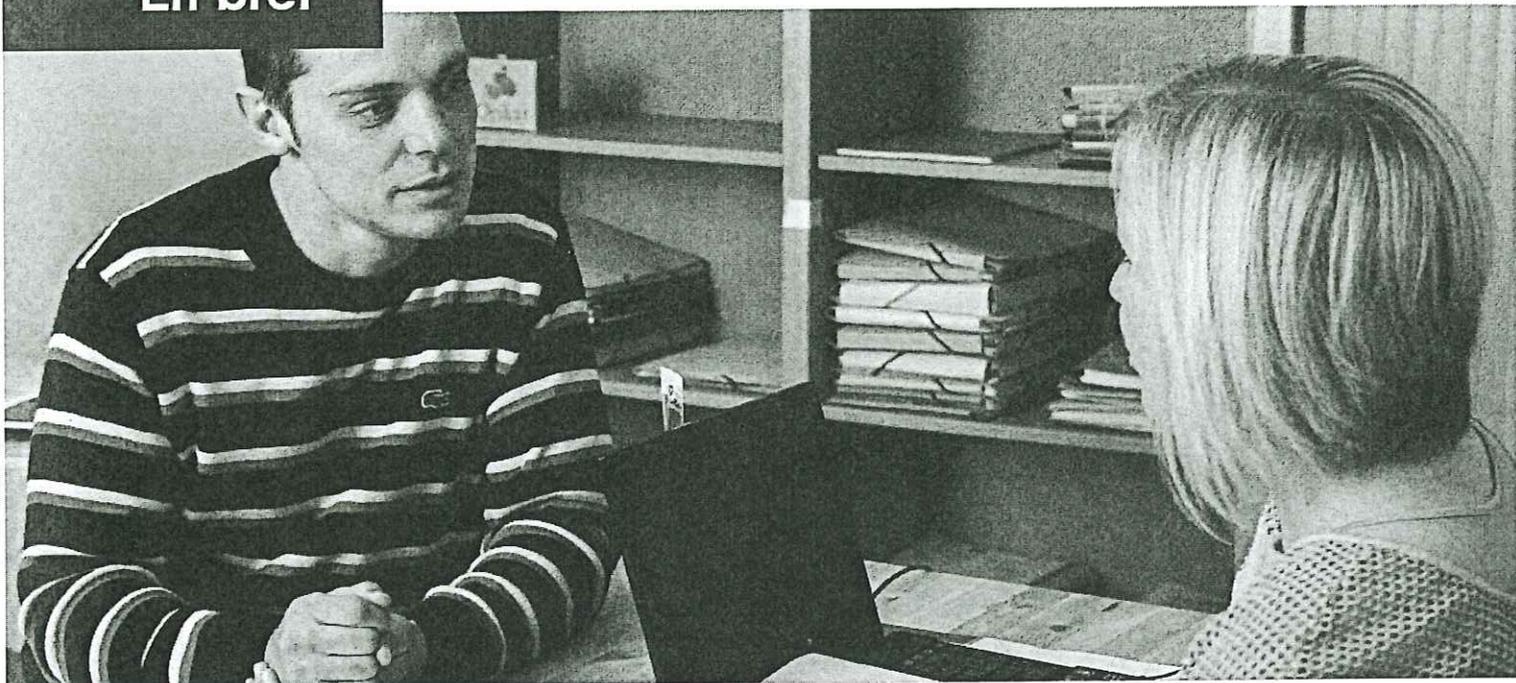
Liste des documents :

- Document 1 :** « Plateformes de mobilité : un levier pour faciliter l'accès à l'emploi et l'insertion sociale » - *En bref, n°16 - Commissariat général à l'égalité des territoires* - mars 2016 - 4 pages
- Document 2 :** « La mobilité, enjeu d'insertion sociale » - Pierre Duquesne - *L'Humanité* - 5 novembre 2015 - 1 page
- Document 3 :** « Etude-diagnostic sur l'adéquation offre/besoin de mobilité en faveur des publics en insertion » (extraits) - *CRESGE - Territoires, Habitat, Politiques sociales, Appel d'Ere !, Conseil général de Maine-et-Loire* - septembre 2014 - 3 pages
- Document 4 :** « Huit champs de recommandations » - Extrait de la synthèse du rapport « Mobilité inclusive : La mobilité accessible à tous - Mobilité, insertion et accès à l'emploi, Constats et perspectives » - *Cabinet Auxilia* - 2013 - 3 pages
- Document 5 :** « Avantages et coûts des tarifications sociales dans les transports collectifs » - *Le point sur, n°138 - Commissariat général au développement durable* - août 2012 - 2 pages
- Document 6 :** « Droit au transport et accessibilité pour tous : des impératifs difficiles à garantir » - Extrait du rapport « Mobilité inclusive : La mobilité accessible à tous - Mobilité, insertion et accès à l'emploi, Constats et perspectives » - *Cabinet Auxilia* - 2013 - 1 page
- Document 7 :** « Les restrictions de mobilité et leurs conséquences » - Extrait de « La fracture mobilité - Rapport statistique » - *Secours catholique, Caritas France* - 2014 - 4 pages
- Document 8 :** « Un taxi solidaire pour favoriser le lien social dans le Pas-de-Calais » - Caroline Guignot - *www.gazette-sante-social.fr* - 1^{er} avril 2016 - 2 pages
- Document 9 :** « Passer le permis de conduire » - *www.missionslocalesdubearn.com* - Consulté le 10 avril 2017 - 1 page

Documents reproduits avec l'autorisation du C.F.C.

Certains documents peuvent comporter des renvois à des notes ou à des documents non fournis car non indispensables à la compréhension du sujet.

En bref



PLATEFORMES DE MOBILITÉ : UN LEVIER POUR FACILITER L'ACCÈS À L'EMPLOI ET L'INSERTION SOCIALE

Dans les territoires excentrés des bassins de vie et d'emploi, les transports constituent un vecteur essentiel de l'accès à l'emploi, aux services et aux loisirs. Mais les quartiers prioritaires de la politique de la ville, les zones périurbaines, comme les zones rurales et de montagne, souffrent d'un déficit d'offres en la matière. C'est pourquoi le Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET) est chargé de veiller à la bonne mise en œuvre des politiques publiques visant à désenclaver ces territoires et à favoriser la mobilité de leurs habitants, telles que l'appui aux plateformes de mobilité (cf. Comité interministériel aux ruralités du 14 septembre 2015, pilier « cadre de vie et renouvellement urbain » des nouveaux contrats de ville). Celles-ci proposent aux personnes ayant des difficultés de déplacement un accompagnement individuel et des services pour qu'elles deviennent autonomes.

À LA RECHERCHE D'UNE OFFRE DE MOBILITÉ ADAPTÉE

Pour de nombreux ménages, la faiblesse de leur revenu associée à un lieu de résidence excentré génèrent des problèmes d'accès aux emplois et aux services. Dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV), le taux de motorisation des ménages est faible et si, en zone rurale, il est en augmentation, il demeure insuffisant pour répondre aux besoins étant donné la forte dépendance des ménages à l'automobile dans ces territoires. Quant aux transports publics, l'offre n'est pas toujours adaptée, en termes de niveau et de qualité de service¹.

Ces offres de transport répondent imparfaitement aux besoins spécifiques des habitants, particulièrement pour accéder aux emplois à horaires décalés, fragmentés ou localisés en zones mal desservies. En effet, une proportion toujours croissante des emplois à très faible niveau de qualification est délocalisée en périphérie et devient inaccessible par les transports en commun.

Mars 2016

#16

¹ Destinations limitées, temps de parcours plus long que la moyenne, délais d'attente importants, amplitude horaire restreinte, fréquence insuffisante le soir et le week-end, connectivité aux autres transports en commun limitée.

Afin de remédier à cette situation, il est nécessaire, en complément des transports collectifs, de développer des actions de soutien à la mobilité souples et individualisées. C'est le sens de l'annonce faite par le président de la République à l'occasion du Comité interministériel aux ruralités (CIR), tenu à Vesoul le 14 septembre 2015, visant à créer 100 plateformes de mobilité dans les bourgs-centres (mesure 8). Ces plateformes ont principalement vocation à proposer des solutions de déplacement aux publics fragilisés en tenant compte de leurs besoins spécifiques et des caractéristiques du territoire².

PLATEFORMES DE MOBILITÉ : DES STRUCTURES VARIÉES POUR UNE OFFRE GLOBALE DE DÉPLACEMENTS

Les plateformes de mobilité sont des structures proposant aux personnes ayant des difficultés de déplacements d'ordres physique, économique, cognitif ou culturel, des actions d'information et d'accompagnement individuel leur permettant de devenir autonomes. Ces structures sont couplées à une offre de services de transport, contribuant ainsi fortement à l'amélioration de la « motilité³ » des personnes et de leur « employabilité ».

Les besoins des habitants sont appréhendés dans leur globalité, en intégrant l'ensemble de la chaîne de déplacements, pour organiser de manière optimale les différents modes de transport et services à la mobilité ainsi que les actions d'accompagnement : information, diagnostic mobilité, formation à la mobilité, auto-école sociale, vélo-école, prêt de véhicules, location à bas prix, garage solidaire, transport micro-collectif, auto-partage... (voir encadré)

Les plateformes peuvent soit mettre en place elles-mêmes ces services, soit coordonner plusieurs acteurs de la mobilité intervenant sur un même territoire, soit opter pour un fonctionnement mixte. Elles peuvent également se constituer sous la forme de société coopérative d'intérêt collectif (Scic). Il n'existe pas à ce jour de statut juridique particulier, ni de réglementation spécifique à cette activité.

Le portage des plateformes de mobilité peut être exercé par :

- des associations seules ou en collectif qui appartiennent le plus souvent au champ de l'économie sociale et solidaire (ESS) ;
- des services des collectivités territoriales et de leurs groupements (départements, agglomérations, communes, autorités organisatrices de la mobilité⁴, centres communaux d'action sociale...);
- des structures du service public de l'emploi et de l'insertion telles que les agences de Pôle emploi, les maisons de l'emploi, les plans locaux pour l'insertion et l'emploi, les missions locales ;
- des structures de l'insertion par l'activité économique (IAE) telles que les associations intermédiaires, les régies de quartier, les entreprises d'insertion ;
- des structures sociales.

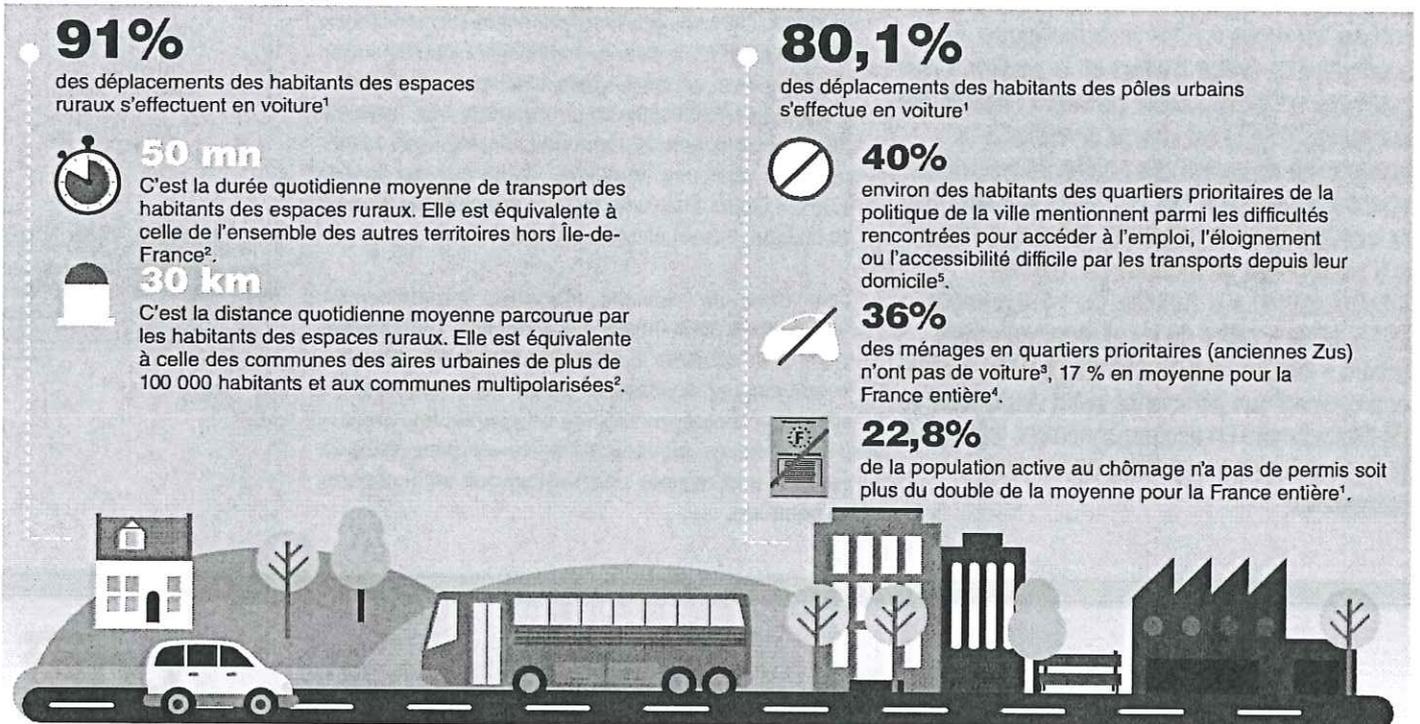
Les actions proposées, les territoires couverts et les publics accueillis (personnes en recherche d'emploi, en retour à l'emploi, en insertion, personnes âgées...) dépendent largement du mode de pilotage retenu et des sources de financement mobilisées.

Sources des données de l'infographie : 1. Enquête nationale transports et déplacements de 2008 ; 2. SOeS, Insee, Inrets, Enquête nationale transports et déplacements de 2008 ; 3. Enquête Panel politique de la ville - PPV 2012 ; 4. Insee 2014 ; 5. Enquête Panel politique de la ville - PPV 2011.

² Instruction du Premier ministre n°5835/SG du 15 janvier 2016 relative au soutien à l'investissement public local.

³ La motilité peut être définie comme la manière dont un individu ou un groupe fait sien le champ des possibles en matière de mobilité et en fait usage pour développer des projets.

⁴ La notion d'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) a été officialisée dans le cadre de la réforme territoriale (loi relative à « la modernisation de l'action publique territoriale et l'affirmation des métropoles » - Maptam - du 27 janvier 2014 et loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République - NOTRe). Les AOM disposent de compétences étendues dans les domaines des usages partagés de l'automobile (autopartage, covoiturage), les modes doux et la logistique urbaine.



D'UNE ÉMERGENCE AU SEIN DES QUARTIERS...

Les plateformes de mobilité ont été créées par le monde associatif au cours des années 2000 pour répondre aux besoins des personnes rencontrant des difficultés de déplacement et ne trouvant pas de solution dans l'offre de transport public existante. L'appel à projets « des quartiers vers l'emploi : une nouvelle mobilité », lancé par le ministère de la Ville et le ministère des Transports, a financé pendant trois ans la mise en place d'une vingtaine de plateformes dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville. Il a permis d'engager une réelle dynamique pour l'émergence et le développement de ces nouvelles structures dont le nombre s'est fortement accru depuis quelques années.

Dans le cadre de la réforme de la politique de la ville, le soutien au développement des services à la mobilité au bénéfice des habitants des quartiers prioritaires a été réaffirmé par les ministres en charge de la ville et des transports⁵. Il est demandé, en particulier aux autorités organisatrices de la mobilité, dans le cadre des contrats de ville, de renforcer leurs actions dans ce domaine :

- en apportant un soutien et une expertise, en tant que professionnels du transport, aux structures associatives qui les mettent en œuvre ;
- en assurant la prise en charge opérationnelle et financière de ces services, en tout ou partie ;
- en intégrant ces services dans l'ensemble de leur offre de mobilité et de transport.

UNE PERSONNE EN INSERTION SUR DEUX A DÉJÀ REFUSÉ UN EMPLOI OU UNE FORMATION POUR DES RAISONS DE MOBILITÉ.

En outre, les projets de soutien à la mobilité sont subventionnés par le ministère de la Ville dans le cadre des contrats de ville (à hauteur de 2,9 millions d'euros en 2014).

... À UNE EXTENSION AUX ZONES RURALES

En zone rurale, les premières plateformes se sont implantées au cours des cinq dernières années à l'initiative de collectivités territoriales et d'opérateurs tels que Pôle emploi. Ces premières expériences apparaissent prometteuses tant en termes de nouvelles solutions de mobilité (covoiturage, auto-stop organisé, minibus combinant transport au bourg-centre et livraison de commandes, etc.) que d'accompagnement personnalisé des bénéficiaires (60 % des personnes accompagnées par les plateformes rurales décrochent un emploi). D'où la volonté du Gouvernement d'appuyer le développement de ces plateformes.

⁵ Instruction CGET/DGITM du 6 mars 2015 relative à la mobilisation et à l'adaptation des politiques de transport et de mobilité en faveur des habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville.

Voir également le guide méthodologique pour l'élaboration du contrat de ville : le référentiel thématique « cadre de vie et renouvellement urbain » et les fiches de bonnes pratiques. Consultable sur : <http://www.ville.gouv.fr/?elaborer-son-contrat-de-ville#top>

UN PANEL DE SERVICES POUR UNE PRISE EN CHARGE GLOBALE DES DÉPLACEMENTS

Le diagnostic mobilité vise à évaluer les compétences de mobilité de la personne afin de lui proposer la mise en place d'un parcours de mobilité pour la rendre autonome.

L'information sur les possibilités de déplacements recense l'ensemble des ressources de mobilité disponibles sur un territoire.

L'apprentissage de la mobilité vise à lever les freins cognitifs des personnes pour les rendre autonomes.

La formation au permis de conduire vise l'apprentissage du code de la route, la familiarisation à la conduite (simulateur) et la formation au permis à un moindre coût (auto-école sociale).

Le prêt de véhicules est une mise à disposition, avec accompagnement des bénéficiaires, d'un moyen de transports (voitures, vélos, scooters, etc.).

Le micro-crédit permet, par exemple, l'achat d'un véhicule.

Le garage solidaire permet de réparer ou d'entretenir son véhicule, à coûts réduits, avec l'appui de professionnels de la mécanique.

Le transport à la demande (TAD) est un service collectif public offert à la place, déterminé en partie par la demande des usagers et dont les règles générales de tarification sont préétablies.

Le transport micro-collectif, ou service de transport privé des associations, peut adopter des principes de fonctionnement proches de ceux des TAD.

Le covoiturage peut être solidaire lorsque des conducteurs proposent à des personnes en insertion professionnelle un déplacement à titre gracieux.

L'auto-partage est la mise en commun de véhicules utilisables successivement, moyennant un paiement, par plusieurs utilisateurs abonnés ou habilités par la structure gestionnaire des véhicules.

La plateforme de mobilité peut accompagner les entreprises et leurs salariés dans l'élaboration de solutions de déplacement alternatives à la voiture individuelle dans le cadre des **plans de déplacements entre-prises ou interentreprises (PDE/PDIE)**.

LES PLATEFORMES DE MOBILITÉ DE SAINT-AVOLD (57) ET DE CRÉTEIL (94)

À Saint-Avold, une jeune femme sans permis de conduire et élevant seule son enfant occupe un emploi temporaire dans un atelier solidaire. Une voiture lui donnerait pourtant plus de flexibilité pour obtenir un emploi durable, et de temps pour son enfant. Limitée financièrement et stressée par ce type d'examen, elle s'est tournée vers la plateforme. La conseillère l'a orientée vers un organisme de micro-crédit partenaire et une auto-école solidaire, et accompagnée pendant l'apprentissage.

La plateforme initiée par l'agglomération de Plaine centrale se situe à Créteil, dans le quartier de l'Echat. Allocataire du RSA et en emploi à temps très partiel (hôtellerie), un homme est orienté vers la plateforme. Le conseiller met à sa disposition un scooter en vue d'élargir son amplitude horaire et accéder aux horaires décalés. Il augmente ainsi ses revenus et se délisse des aides sociales. Alors en logement précaire, il parvient à signer un contrat de bail et emménage avec sa femme.

Pour ce faire, les préfets de région sont chargés de sélectionner les projets de plateformes pouvant bénéficier du soutien financier de l'État. En raison de la nouveauté du dispositif en zone rurale, le CGET et la Direction générale des infrastructures, du transport et de la mer (DGITM) recommandent le lancement d'appels à projets spécifiques dans chaque région. Les critères d'éligibilité suivants pourraient être retenus :

- un projet soutenu conjointement par une collectivité locale ou un EPCI à fiscalité propre. Au-delà, la présence d'un opérateur d'accompagnement à l'emploi, voire d'un opérateur du champ social, constitue un avantage pour accélérer le développement de la plateforme en direction d'autres publics que les demandeurs d'emplois (personnes âgées) ;
- un territoire cible correspondant à des zones rurales (bourgs-centres et villes de moins de 50 000 habitants), la plateforme s'inscrivant dans un projet de territoire dans le cadre du renforcement des bourgs-centres. L'intégration à un plan de mobilité rurale, établi ou en cours d'élaboration⁶, sera appréciée. Dans les zones de montagne, en raison de l'enclavement de certaines communes, les plateformes de mobilité pourront utilement prévoir des antennes locales ;
- un projet pouvant être lancé rapidement afin d'engager les crédits de l'État en 2016.

Ces plateformes seront financées dans le cadre des 300 millions d'euros du fonds de soutien à l'investissement public local, accompagnant le développement des bourgs-centres et les villes de moins de 50 000 habitants. L'aide pourra être modulée, selon les caractéristiques du projet et du territoire, de 80 000 et 100 000 euros par plateforme.

Enfin, le suivi du développement de ces plateformes sera assuré, au niveau national, par le CGET et la DGITM, en associant au besoin d'autres ministères (travail et affaires sociales, etc.), services de l'État ou acteurs nationaux impliqués dans le domaine. Ce suivi a pour objectif de capitaliser les bonnes pratiques, d'aider à la professionnalisation des animateurs des plateformes, à la mise en place de formations initiales universitaires, etc.

LES FACTEURS DE RÉUSSITE D'UNE PLATEFORME DE MOBILITÉ

La conception et la mise en œuvre d'une plateforme de mobilité demande :

- un important travail de constitution et d'animation du partenariat socioprofessionnel et institutionnel local. Ce temps est d'autant plus long que le projet est complexe et propose de nombreuses actions de mobilité ;
- une phase de diagnostic approfondi permettant d'identifier les publics prioritaires, les besoins de mobilité des populations, les freins aux déplacements notamment pour l'accès à l'emploi, ainsi qu'un état des lieux de l'offre de transport local ;
- la constitution d'une offre de services à la mobilité adaptée aux besoins des publics prioritaires et à la diversité des situations territoriales ;
- une implantation de la structure au plus près des habitants concernés pour en faciliter l'accès et le recrutement de conseillers en mobilité compétents en relations humaines ;
- une gouvernance qui s'inscrit dans les politiques publiques locales ;
- une adaptation continue en phase pré-opérationnelle (mise en cohérence du projet, choix des prestataires, recrutement de personnels...) et en phase opérationnelle (évolution du projet et du contenu des actions) afin que la structure ajuste ses réponses aux besoins en fonction de priorités définies collégialement avec ses partenaires.

La pérennisation d'une plateforme de mobilité requiert :

- une sensibilisation constante des prescripteurs : les bénéficiaires sont identifiés par des prescripteurs travaillant dans le domaine du social, de l'emploi et de l'insertion par l'activité économique. Leur participation financière, leur adhésion et compréhension des objectifs de la plateforme permettent une meilleure corrélation entre leurs demandes, celles des entreprises, celles des bénéficiaires et les offres disponibles ;
- la mobilisation de partenaires privés (entreprises, établissements bancaires, etc.) ;
- une information et une communication auprès du public et des professionnels sur les actions proposées par la plateforme ;
- la formation et la professionnalisation des personnels des structures porteuses ;
- une intervention de la structure porteuse à une échelle territoriale pertinente pour mobiliser différents financements et disposer d'une crédibilité auprès des financeurs (par exemple bassin d'emploi, bassin(s) de vie).

⁶ Prévu par la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

En savoir plus

L'association **Wimoov** développe des plateformes de mobilité pour les publics en situation de fragilité (personnes en insertion sociale et professionnelle, seniors, salariés...). En 2016, Wimoov porte 25 plateformes de mobilité qui accompagnent 10 000 personnes par an. <http://www.wimoov.org>

La **Fédération des associations de la route pour l'éducation (Fare)** regroupe les structures associatives de la mobilité. Le programme Mouv'UP de Fare accompagne et soutient les territoires dans les initiatives visant la constitution d'une plateforme solidaire d'aide à la mobilité. <http://www.federation-fare.fr>

Le **Laboratoire de la mobilité inclusive** associe les grands acteurs de la mobilité - privés, publics, et représentants de la société civile - afin d'analyser les difficultés rencontrées par les publics les plus fragiles et de proposer des solutions. <http://www.mobiliteinclusive.com>

En couverture : Entretien avec une conseillère en mobilité à la plateforme Wimoov de Valenciennes (59) © Wimoov
Infographie p.2 : CGET CC by Freepik

Auteurs : Deniz Boy et Michelle Brosseau (CGET)

Une publication du Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET)

Directrice de publication : Marie-Caroline Bonnet-Galzy

Abonnez-vous à la collection **En Bref** sur :
www.cget.gouv.fr/jemabonne

Retrouvez la collection
En Bref
www.cget.gouv.fr

Suivez-nous
@CGET_gouv
f /CGETgouv



cget

ISSN 2492-5012

« La mobilité, enjeu d'insertion sociale »

Pierre Duquesne

L'Humanité - Jeudi 5 novembre 2015

Aujourd'hui, la mobilité est un élément incontournable pour vivre en société.

À un mois des régionales, le Secours catholique appelle à mettre le droit à la mobilité des plus précaires au cœur des politiques de transport.

La mobilité est devenue un sujet prioritaire dans les antennes du Secours catholique, au même titre que la distribution de vêtements ou de colis alimentaires. Les demandes d'aides, pour l'achat de carburant, l'obtention d'un permis de conduire, ou pour effectuer un déplacement, se multiplient, explique le rapport annuel de l'association, publié aujourd'hui. « Une jeune mère, enceinte, est venue frapper aux portes de l'association dans le Quercy, où elle s'était installée avec son conjoint parce que les loyers y sont bien moins chers. Son mari travaille, mais le couple n'avait plus les moyens de payer l'essence de la voiture », raconte Laurent Seux, directeur de l'action France-Europe au Secours catholique. Des exemples de ce type, il peut en citer des dizaines. « À Niort, une femme vivant à 15 km de la ville nous a sollicité quand elle est tombée en panne de voiture : elle ne pouvait plus assurer son travail dans une maison de retraite. » Il y a aussi cet homme en formation pour devenir enquêteur marketing qui n'avait pas accès à un crédit auto... Pour s'en sortir, il a pu compter sur un garage solidaire du Secours catholique, initiative qui se développe partout en France.

« Aujourd'hui, la mobilité n'est pas un luxe, c'est un élément incontournable pour vivre en société. Et pas seulement pour accéder à l'emploi, explique Laurent Seux. L'absence de mobilité est d'abord un obstacle à l'intégration sociale. » Voilà la conclusion du rapport du Secours catholique, qui a réalisé une enquête sur le sujet auprès de ses bénéficiaires. L'isolement et le manque de vie sociale sont les premières réponses de ces derniers quand on les interroge sur les conséquences des restrictions de déplacement, devant les difficultés d'accès à l'emploi, le manque de loisirs ou les problèmes de santé.

La voiture, un gouffre financier

Pour 8 précaires sur 10, l'absence de mobilité s'explique d'abord par des raisons financières. La voiture, cruciale pour faire des courses moins chères, se loger à peu de frais ou travailler, pèse lourd dans le budget des plus pauvres. Elle représente au minimum 295 euros par mois. Décrocher le permis de conduire est un luxe, pour lequel il faut déboursier en moyenne 1 600 euros. Jusqu'à 3 000 pour ceux qui ratent l'examen du premier coup. Le permis à 1 euro n'est qu'un microcrédit que les plus précaires doivent rembourser en bout de course, rappelle le Secours catholique. S'ils plébiscitent les transports en commun, 62,4 % des personnes en situation de précarité de moins de 60 ans ne bénéficient d'aucune réduction pour le bus ou le train. Le covoiturage, la location ou l'autopartage sont peu utilisés par ce public (moins d'un tiers d'entre eux). « Cette solution économique est surtout en vogue chez les jeunes urbains, à l'aise avec Internet », explique Laurent Seux. Quand on les interroge sur les mesures à prendre, les plus précaires mettent en avant un renforcement des transports en commun (fréquence, dessertes...), la mise en place de bons de transport ou d'aide pour le permis ou l'achat de leur véhicule. À un mois des élections régionales, l'association demande de mettre le droit à la mobilité des plus précaires au cœur des schémas régionaux de transport. « Il faut aussi développer des solutions nouvelles de mobilité dans les territoires », ajoute le responsable du Secours catholique. Qui cite notamment les transports collectifs de petite taille (entre 4 et 20 passagers), sans itinéraire fixe ni horaire précis, qui peuvent s'adapter plus finement aux besoins des plus précaires.

L'OFFRE DE MOBILITÉ, DU DROIT COMMUN AUX SERVICES ADAPTES À DIFFÉRENTS PUBLICS

UNE OFFRE DE DROIT COMMUN QUI PROPOSE DES INITIATIVES INTÉRESSANTES ET PEUT ENCORE S'AMÉLIORER (TER, BUS, TRANSPORTS A LA DEMANDE/TAD...)

L'offre de Transport en commun est nettement plus développée dans les 3 agglomérations avec les services développés par les délégataires ou régie des intercommunalités (Irigo pour Angers Loire Métropole, AggloBus pour l'Agglomération de Saumur et Cholet Bus pour Transport Public du Choletais). L'organisation de l'offre départementale en étoile vers la ville centre renforce cette tendance.



Les territoires ruraux du Baugeois, du Segréen et pour partie du Saumurois sont relativement mal couverts. La plupart des lignes sont limitées en horaire classique de journée et ne permettent pas les déplacements domicile-travail en horaires postés.

La desserte des zones d'activités est relevée comme notablement insuffisante par bon nombre d'acteurs et des usager-es. Précisons toutefois que des fréquences ne sont pas toujours connues des usager-es et des acteurs, des services complets peuvent aussi être inconnus (les tronçons de Lignes en Déclenchement à la Demande).

Pour autant les initiatives TAD (Transport à la Demande), départementale, Angevine, Beaufortaise et Saumuroise, viennent depuis peu compléter et faciliter l'accès à l'offre de bus. Cette offre apparaît pour la grande majorité des acteurs et la quasi-unanimité des usager-es rencontrés-es, particulièrement pertinente. Pour le TAD AnjouBus, la prise en compte de la carte Solidarité est réellement perçue comme un plus, la souplesse en termes d'horaires également et l'accueil téléphonique déclaré de qualité.



Le TAD départemental reste toutefois limité à quelques bassins et parfois uniquement en rabattement vers une gare SNCF (pour les 4 derniers bassins mis en fonctionnement en septembre 2013). Les 4 premiers bassins mis en fonctionnement en 2011 proposent une desserte des pôles de centralité et les rabattements vers les lignes du réseau Anjoubus. La majorité des habitants rencontrés ne connaissent pas ce type de service.

Sur le territoire d'Angers Loire Métropole, la desserte des zones d'emploi est facilitée par une intermodalité « bus-zoues » organisée au travers de consignes individuelles et sécurisées les « VELOBOX ». 28 stations sont implantées à proximité d'arrêts de bus proches des pôles d'activités et des zones industrielles.



Cette offre est limitée à l'agglomération d'Angers alors que le problème des « premiers ou derniers kilomètres » est souvent posé sur le territoire, concernant l'offre de TC, avec une récurrence pour le Baugeois, le Segréen et une partie du Saumurois.

Les politiques tarifaires sociales sont bien perçues lorsqu'elles sont connues des usagers (Carte Solidarité/CC, tarif réduit AggloBus/Saumurois, carte A'Tout/ALM, carte Acti TER).

De bonnes pratiques existent, exemple : la Mission Locale d'Angers fournit à ses nouveaux inscrits une attestation reconnue par Irigo (délégitaire d'ALM) en attente de la carte Pôle Emploi ; Les Maisons Départementales de la Solidarité (service de proximité) sont un des lieux où la carte Solidarité (AnjouBus) peut être réalisée.

La connaissance des cartes à tarif réduit reste moyenne. Il n'existe pas de politique tarifaire sociale sur le réseau CholetBus de la Communauté



d'Agglomération de Cholet. Par ailleurs plusieurs structures d'insertion par l'activité économique n'appliquent pas la Prime transport » (prise en charge obligatoire par l'employeur quel qu'il soit de 50% du coût de l'abonnement en transports en commun, pour les déplacements domicile-travail de leur salarié-es).

UNE OFFRE DE SERVICES « SOLIDAIRES », COMPLÉMENTAIRE MAIS QUI CONNAIT DES LIMITES

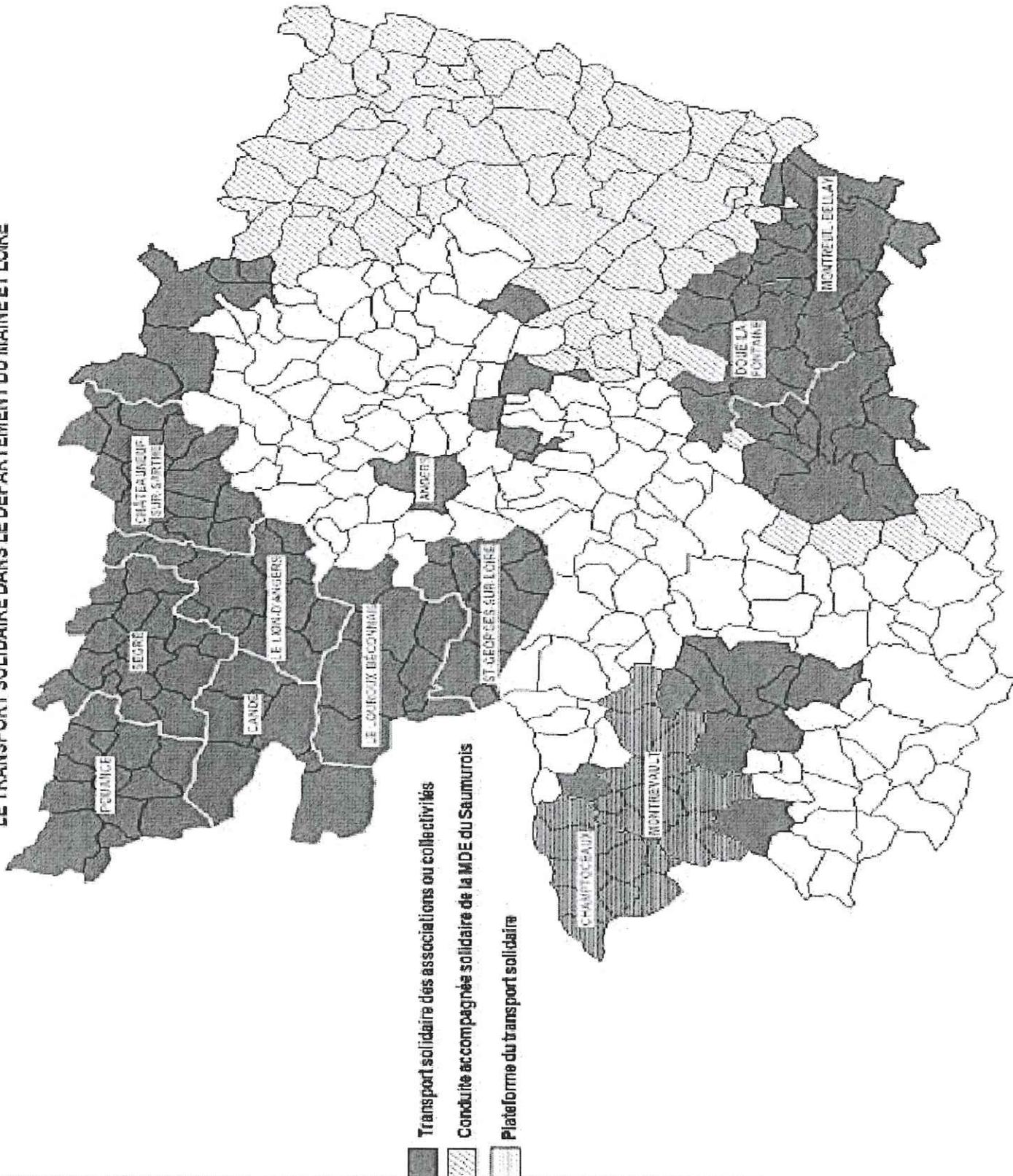
Les Transports solidaires du département, sont basés sur un réseau de conducteurs-trices bénévoles constitués en association ou sous l'égide d'un CCAS, d'une commune ou d'une communauté de communes. Ils proposent la prise en charge des déplacements de personnes moyennant une indemnité généralement kilométrique (parfois au forfait). Particulièrement développés en Maine et Loire. Conçus souvent initialement pour les personnes âgées, ils rencontrent plusieurs limites dans le cadre d'une utilisation par les personnes en insertion.



Le coût du service paraît pour beaucoup rédhibitoire. L'utilisation pluri hebdomadaire dans le cas d'un accès à l'emploi ou à la formation semble très difficile car le réseau repose sur la disponibilité de bénévoles. L'organisation et l'accès à ces services est très hétérogène et assez peu lisible.

La plateforme des Mauges (Mobi-Mauges Solidarité) : portée par un collectif d'acteurs et gérée par le centre social Rives de Loire à Drain est en activité depuis le 1er avril 2014, pour les cantons de Champtoceaux et Montrevault. Elle permet par une plateforme avec un seul numéro d'appel, l'accès aux différents réseaux de transport solidaire du territoire dans des conditions identiques. Elle propose un tarif social pour les personnes en insertion et développe un accompagnement-orientation à distance pour une meilleure utilisation des services de transports-mobilité existants.

LE TRANSPORT SOLIDAIRE DANS LE DEPARTEMENT DU MAINE ET LOIRE



Le co-voiturage se développe particulièrement ces dernières années dans un contexte de crise mais aussi d'attention accrue à la question environnementale, il n'est plus le « système D réservé aux jeunes ». Le covoiturage affinitaire et la conduite par un tiers sont des pratiques assez développées parmi les usagers-enseignants, quelques-uns utilisaient également le covoiturage organisé via des plateformes.

L'incitation au covoiturage par le Département (plateforme covoiturage 49 et schéma de développement des aires) et par d'autres acteurs (Pays des Mauges, dans une proportion moindre Pays Segréen) est un véritable point d'appui. En termes de « bonnes pratiques », l'application covoiturage pour le site du Cormier, développée par CholetBus nous semble intéressante.

DOCUMENT 4



(...)

HUIT CHAMPS DE RECOMMANDATIONS

LES RECOMMANDATIONS ISSUES DE L'ÉTAT DES LIEUX S'ADRESSENT À TOUS LES ACTEURS DIRECTEMENT OU INDIRECTEMENT IMPLIQUÉS DANS LE CHAMP « SOCIAL » DE LA MOBILITÉ : ÉLUS, SERVICE PUBLIC DE L'EMPLOI, INTERMÉDIAIRES DE L'EMPLOI, TERRITOIRES, AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT, EMPLOYEURS, ASSOCIATIONS... ELLES CONVERGENT DANS UN OBJECTIF DE RENFORCER LA DIMENSION SOCIALE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE EN REPOSITIONNANT VOITURE ET AUTOMOBILITÉ DANS UN SCHÉMA GLOBAL DE MOBILITÉ PLUS ÉQUILIBRÉ.

1

RENFORCER L'APPRENTISSAGE ET L'AUTONOMIE EN MOBILITÉ

L'autonomie en mobilité est le gage d'une meilleure insertion socioprofessionnelle, mais les acteurs concernés, notamment publics, peinent à la prendre en considération au même titre qu'une formation au permis de conduire ou une aide matérielle en mobilité.

Apprendre la mobilité dès le plus jeune âge dans le cadre du système scolaire, au-delà de la formation théorique au permis AM, constituerait un socle essentiel aux générations futures : usage de modes alternatifs de déplacement (transports en commun, vélo), capacité à se repérer sur un territoire et sur un plan, à organiser un déplacement et à créer un itinéraire, à calculer des distances et des temps de trajet, à utiliser les NTIC...

En complément, définir un socle commun de diagnostic des freins et capacités de mobilité permettrait de mieux appréhender les difficultés non matérielles des personnes en empêchement de mobilité et qui échappent au système scolaire, et d'optimiser leur orientation vers une ou plusieurs réponse(s) adaptée(s).

Enfin, pour ces mêmes personnes, il conviendrait de financer des formations transversales à la mobilité avec une partie des moyens engagés actuellement dans l'aide au permis, afin de développer ce champ pédagogique tout en renforçant l'efficacité des dispositifs d'aide au permis par une sélection plus rigoureuse de leurs bénéficiaires.

2

SIMPLIFIER L'AIDE PUBLIQUE À LA MOBILITÉ POUR L'ACCÈS OU LE RETOUR À L'EMPLOI

Les aides à la mobilité actuelles sont nombreuses et variées, mais peu coordonnées. Elles sont dites « de droit commun » mais ne sont accessibles en réalité qu'à une partie des publics potentiels. Elles sont enfin largement destinées à financer l'accès à l'automobilité.

Simplifier l'accès à la tarification sociale dans les transports en commun, dont l'accès peut se révéler complexe, est une priorité. Ce mode de déplacement constitue en effet la principale alternative à la voiture individuelle.

Cette mesure passe par le développement des systèmes de tarification solidaires fonctionnant selon les termes de la loi, c'est-à-dire accessibles en fonction du niveau de ressources, et par un renforcement de la communication des Autorités Organisatrices de Transport sur ces modalités. Elle serait renforcée par la création de partenariats entre réseaux de transport et référent sociaux et de l'accompagnement à l'emploi, auxquelles les AOT pourraient déléguer

une partie du processus de distribution de titres sociaux. Nous suggérons également de fusionner en un fonds d'aide unique les aides à la mobilité individuelles, actuellement sous-utilisées car trop complexes.

Provenant de crédits similaires aux ressources jusqu'à présent mobilisées aux plans national et local, ce fonds serait mis à la disposition des référents sociaux et de l'accompagnement à l'emploi et utilisé en fonction des résultats du diagnostic des freins et des capacités de mobilité présentés dans le champ n°1.

Enfin, il est essentiel de réorienter l'aide à la mobilité durable ciblant les actifs et les urbains vers l'accès social à la mobilité : financer un vélo, un abonnement de transports publics pendant la première année de reprise d'un emploi, une formation à une mobilité autonome, un abonnement à un système d'autopartage...

3

ADOPTER UNE APPROCHE PLUS TERRITORIALISÉE DU TRAITEMENT DES BESOINS

La prise en charge des questions de mobilité est avant tout une compétence locale ou territoriale. De nombreux acteurs sont impliqués, mais ils se connaissent encore assez mal et manquent de coordination.

Nous suggérons à ce titre la création de collectifs locaux ou territoriaux dédiés à la mobilité, qui regrouperaient Service Public de l'Emploi, collectivités locales et territoriales, intermédiaires de l'emploi et de l'action sociale, employeurs, associations, opérateurs de mobilité et opérateurs sociaux de mobilité.

Ces collectifs s'organiseraient à une échelle territoriale permettant une prise en compte de la réalité des besoins et pratiques de mobilité entre bassins de vie, bassin d'emploi, grands équipements, etc.

Ils auraient pour objectifs de partager un diagnostic territorial des enjeux de mobilité pour l'insertion et l'emploi, de définir un objectif convergent et d'identifier des moyens financiers et techniques à mettre en commun, dont le fonds d'aide unique présenté dans le champ n°2.

4

MIEUX IMPLIQUER PRESCRIPTEURS, EMPLOYEURS ET TERRITOIRES PAR L'INCITATION

Nous suggérons que soient modifiés les objectifs des professionnels de l'accompagnement à l'emploi en matière de diagnostic des freins à l'emploi, en intégrant des critères de mobilité durable. Des formations spécifiques devront y être associées.

Il serait utile d'inciter les employeurs à ne pas rendre le permis implicitement obligatoire pour les métiers non mobiles.

Une échelle de mobilité pourrait être associée aux répertoires des métiers, afin de ne pas orienter des demandeurs d'emploi vers des perspectives trop fragiles.

Un système incitatif s'appuyant sur le versement transport pourrait également encourager les employeurs à s'implan-

ter plus près des bassins d'habitations et des réseaux de transports publics. Ce système pourrait s'inspirer du principe appliqué aux ZUS, ZFU et ZRR.

Il apparaît également nécessaire que les Autorités Organisatrices de Transport effectuent une lecture thématique de leurs réseaux de transport et de mobilité, orientée vers l'accès à l'emploi, avec une participation consultative des employeurs à l'évaluation des besoins, ces derniers pouvant contribuer à l'effort en modulant leur organisation horaire.

Enfin, nous encourageons les territoires à mieux mailler le traitement des besoins en mobilité, en appui sur différents partenaires locaux et la création de points relais mobilité.

5

METTRE LES NOUVEAUX SERVICES À LA MOBILITÉ AU SERVICE DES PRÉCAIRES

En milieu urbain, l'utilisation des nouveaux services à la mobilité par les précaires suppose un accompagnement à leur pratique par des formations et mises en situation adaptées.

En milieu périurbain et rural, il est nécessaire d'innover pour réduire la dépendance à la voiture : solutions de transports en commun plus souples, tarification (sociale) combinée inter-territoires, dispositifs de voiture en partage (covoiturage, autopartage), développement du vélo...

En complément, nous suggérons de proposer un accès moins onéreux des précaires à la voiture individuelle, au moins à titre temporaire, pour les déplacements qui resteront incompressibles avec ce mode de transport.

Des solutions ponctuelles (par exemple pendant la période d'essai de reprise d'un travail...) pourraient être envisagées à destination des publics en difficultés pour faciliter l'utilisation nouvelle d'un véhicule et réduire ainsi les problèmes de mobilité.

Notre recommandation porte sur les points suivants :

- une exonération partielle ou totale de la taxe sur les carburants pour les opérateurs sociaux de mobilité
- un accès facilité à des véhicules moins consommateurs de carburants
- des conseils sur l'écoconduite

- un accompagnement pour bénéficier des meilleurs tarifs d'assurances
- des conseils pour bénéficier de tarifs de maintenance aux meilleurs coûts

6

RECONNAÎTRE LE MÉTIER DES OPÉRATEURS SOCIAUX DE MOBILITÉ ET RENFORCER LEURS MOYENS D'ACTION

Les opérateurs sociaux de mobilité, principaux vecteurs de l'innovation en matière d'aide à la mobilité depuis 20 ans, restent fragilisés par un manque de reconnaissance de leur métier, l'absence de dispositions juridiques ou réglementaires et des financements morcelés et aléatoires.

commande publique pouvant évoluer en intégrant un volet social aux délégations de services publics de transport et mobilité durable.

Nous recommandons de définir et de créer, sur critères, un label national du type « opérateur social de mobilité », auquel sera adjoint un label de « plateforme sociale de mobilité ». En complément, une meilleure implication de ces opérateurs dans les dispositifs institutionnels territoriaux du transport et de la mobilité est nécessaire, la

Cette évolution serait confortée par une professionnalisation renforcée des acteurs sociaux de la mobilité, à moyens constants mais mieux coordonnés dans le cadre des dispositifs de collectifs locaux proposés dans le champ n°3. La création de diplômes spécifiques viendrait soutenir l'ensemble : gestionnaire de plateforme sociale de mobilité, conseiller en mobilité (sociale), etc.

7

VALORISER, PAR L'ÉVALUATION, L'IMPACT DE LA MOBILITÉ DANS UN PARCOURS D'INSERTION

L'aide à la mobilité est rarement ou mal évaluée. Il semble difficile de parvenir à un consensus concernant la nature des informations à évaluer, l'absence de dénominateurs communs et d'outils partagés rendant difficile la mise en place d'une évaluation globale des dispositifs.

distinguer d'une part l'évaluation de l'impact des aides à la mobilité sur l'accès à l'emploi ou le maintien dans l'emploi et d'autre part l'évaluation de l'impact des aides à la mobilité sur les capacités et l'autonomie en mobilité.

Définir un socle commun d'évaluation de l'action sociale en mobilité est ainsi indispensable. En appui sur le socle commun de diagnostic des freins et capacités de mobilité présenté dans le champ n°1, il pourrait permettre de

Nous suggérons également le conditionnement de toute dépense publique en matière d'aide sociale à la mobilité à une évaluation régulière, par exemple à 6, 12 et 18 mois, c'est-à-dire à l'inscription dans les pratiques et dans les moyens engagés d'un « parcours » mobilité.

8

CONTRIBUER À LA CRÉATION D'UN ESPACE DE RÉFLEXION ET DE PROPOSITION

Favoriser l'émergence d'un « think tank », espace de dialogue et force de proposition réunissant acteurs publics, privés et société civile sur le sujet de la mobilité inclusive.

Les objectifs de cette initiative seraient de :

- favoriser un dialogue entre acteurs, valoriser leur expérience et leurs complémentarités
- viser une meilleure compréhension du sujet de l'accès à la mobilité, analyser les barrières et combiner les savoir-faire en vue de promouvoir des solutions accessibles.

Avantages et coûts des tarifications sociales dans les transports collectifs

urbains et régionaux (hors Ile de France)

Les mesures de tarification sociale des transports collectifs appliquées en France visent des publics distincts selon les réseaux concernés, urbains ou interurbains. Elles concernent principalement les personnes aux revenus modestes ainsi que les familles et les personnes âgées. Globalement, sur les réseaux de transports collectifs urbains et de trains express régionaux, hors Ile de France, sur lesquels a porté l'étude, la tarification sociale atteint bien ses objectifs en bénéficiant aux publics auxquels elle est destinée et en facilitant l'accès aux transports des publics les plus défavorisés. L'estimation monétarisée de ses avantages fait ressortir un montant largement supérieur aux coûts, avec notamment un bénéfice important lié à la réduction de l'exclusion sociale.

En réduisant le coût du transport pour les personnes ayant des revenus modestes, le plus souvent sans emploi, la tarification sociale des transports collectifs a pour objectif d'accroître leur mobilité et d'atténuer le frein à l'emploi que constituent les difficultés d'accès au transport. Plus largement, elle participe à limiter les phénomènes d'exclusion en permettant un accès au plus grand nombre d'emplois potentiels, de liens sociaux, de loisirs, et de culture.

Différentes définitions de la tarification sociale

Une tarification sociale est appliquée dans l'ensemble des transports collectifs de voyageurs terrestres, mais sa définition n'est pas la même suivant le type de réseau. Ainsi, pour les transports urbains, la tarification sociale établie par le Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART) et l'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP), se réfère à la législation (code des transports et loi relative au revenu de solidarité active), tout en étant segmentée par catégories d'usagers. Sur l'interurbain, la SNCF définit huit catégories de bénéficiaires d'une tarification sociale qui s'applique aussi bien sur le réseau Grandes Lignes que celui des Trains Express Régionaux (TER), le Transilien faisant l'objet d'une politique sociale propre au Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF).

Ainsi, au moins trois définitions d'une tarification sociale coexistent :

- celle du code des transports, qui s'applique aux transports urbains ;
- celle retenue par le GART et l'UTP pour le transport public urbain ;
- celles de la SNCF pour le transport interurbain.

Dans les transports collectifs urbains

L'article L 1113-1 du code des transports (issu de la loi de Solidarité Renouvellement Urbain de 2000) prévoit que, dans l'aire de compétence des autorités organisatrices de transports urbains, les personnes dont les ressources sont égales ou inférieures au plafond fixé en application de l'article L. 861-1 du code de la sécurité sociale (retenu pour l'attribution de la couverture maladie universelle complémentaire), bénéficient sur leur titres de transport d'une réduction tarifaire d'au moins 50 % et jusqu'à la gratuité.

En application de cette définition, la tarification sociale est, pour le GART et l'UTP, « l'ensemble des réductions offertes aux personnes ayant des revenus modestes, dont l'obtention nécessite la justification d'un certain niveau de revenu ». En pratique, elle concerne diverses catégories de bénéficiaires : les

demandeurs d'emplois et précaires financiers, les personnes âgées et les personnes en situation de handicap, et touche ainsi une population plus large que celle visée par le code des transports.

Dans les transports ferroviaires interurbains

Pour les transports ferroviaires, des tarifs sociaux ont été créés à partir de 1921 à la demande de l'Etat (tarifs pour les familles nombreuses, le billet de congé payé, les abonnements de travail, les abonnements pour les élèves, étudiants, apprentis ...). A la suite de la décentralisation des TER, les Régions ont introduit la catégorie des demandeurs d'emplois. Ces tarifs constituent une obligation de service public pour la SNCF qui reçoit une compensation financière de l'Etat et des Régions pour le service rendu.

De nombreux avantages pour les bénéficiaires ...

La tarification sociale visant les personnes aux revenus modestes correspond à leur besoin de mobilité et est constitutive de leur droit aux transports.

En effet, plus les revenus sont faibles et plus le recours à d'autres modes de transport que la voiture particulière est nécessaire. La proportion des ménages ne disposant d'aucun véhicule particulier est très fortement corrélée au revenu par unité de consommation : elle passe progressivement de 45 % et 35 % pour les ménages modestes des premier et deuxième déciles de revenus à 8 % pour les ménages aisés du dernier décile.

La tarification sociale apporte donc une aide à ceux qui ont peu ou pas les moyens de se déplacer pour des raisons financières (encadré 1). Elle concerne 14 % des voyages dans les transports collectifs urbains (TCU) de province (encadré 2).

Dans les transports interurbains, les catégories de la tarification sociale de la SNCF, historiquement tournée vers les travailleurs et leur famille, répondent aussi à d'autres objectifs : participation de l'Etat aux déplacements domicile-travail, équité horizontale (c'est-à-dire entre ménages sans enfant et avec enfants).

... et pour la collectivité

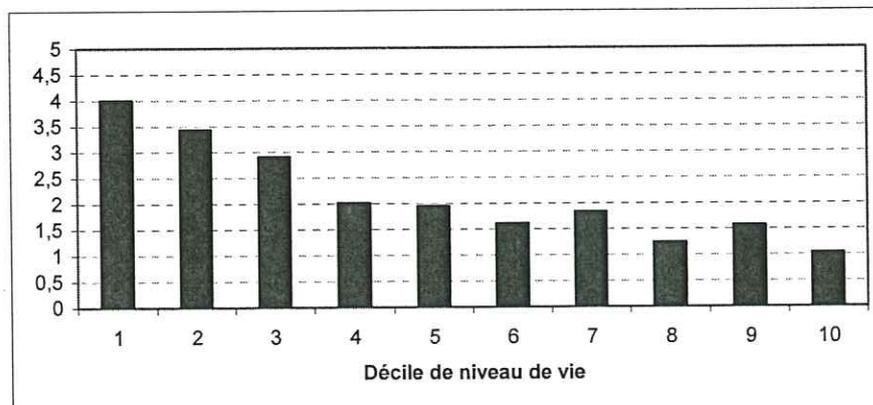
Les avantages des transports collectifs ont été soulignés à maintes reprises, notamment lors du Grenelle de l'environnement, en matière de décongestion, d'efficacité énergétique, de moindres émissions de CO2 (voir référence [1]), de sécurité, de dépollution et de bruit, de démultiplication de l'accessibilité d'aménités de toute sorte (notamment emplois, formation, santé, loisirs).

D'un point de vue général, l'amélioration des déplacements dans une agglomération, ou à une échelle plus large, tend à favoriser le dynamisme économique. L'accès aux transports collectifs pour le plus grand nombre permet une plus grande densité des services publics et privés, ce qui tend à en diminuer les coûts unitaires.

Encadré 1 : les cartes de gratuité bénéficient davantage aux publics modestes

L'analyse de la détention d'une carte de gratuité permet de vérifier que la tarification sociale bénéficie particulièrement aux publics aux revenus modestes qu'elle vise, par approximation, les données détaillées n'étant pas disponibles pour les cartes de réduction. En effet, les personnes les plus modestes ont plus souvent une carte de gratuité que celles ayant des revenus plus élevés (4 %, des individus du premier décile de niveau de vie en ont une, soit 200 000 personnes, contre 1 % dans le dernier décile, 60 000 personnes, figure 1).

Figure 1 : Part des personnes possédant une carte de gratuité pour les transports, selon le niveau de vie (pourcentage en ordonnée)



Source : Enquête nationale transports et déplacements 2008 [2]

Extrait du rapport Mobilité inclusive

Mobilité, insertion et accès à l'emploi - Constats et perspectives - 2013 Cabinet Auxilia

Droit au transport et accessibilité pour tous : des impératifs difficiles à garantir

En France, les politiques de transports et de déplacements doivent désormais répondre à trois impératifs légaux :

- Le droit au transport pour tous (Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs : LOTI) qui reconnaît l'importance de la mobilité spatiale dans la vie quotidienne
- La mobilité durable (Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie : LAURE et Grenelle de l'Environnement : Loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement) visant à développer les comportements alternatifs à la mobilité individuelle motorisée
- Et l'accessibilité généralisée de tous à la ville (Loi sur l'égalité des chances n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées) pour faciliter les chaînes de déplacements individuelles.

Cependant, la pratique montre que rien ne garantit la conciliation de ces différents enjeux, et qu'il est encore difficile pour les autorités en charge de ces politiques d'embrasser toutes les conditions et tous les besoins de la mobilité quotidienne.

Les principes d'une mobilité durable sont ainsi historiquement fondés sur des enjeux écologiques, et plus récemment économiques.

En revanche, les questions sociales (difficultés d'accès aux transports, moindre mobilité des populations pauvres, disparités d'accès à la mobilité selon des critères spatiaux, sociodémographiques, de genre ou ethnoculturels) apparaissent généralement comme des « *impensés* » des politiques de transports et déplacements.

En conséquence ou de façon incidente, un champ entier de politiques publiques s'est développé, portant en partie sur la mobilité. Les réponses apportées sont cependant fortement orientées vers l'automobilité des personnes en insertion sociale et professionnelle, en contradiction partielle avec les principes des lois présentées ci-dessus.

DOCUMENT 7

4. LES RESTRICTIONS DE MOBILITÉ ET LEURS CONSÉQUENCES

À toutes les étapes précédentes, nous avons vu apparaître des contraintes sur la mobilité que nous rappelons ici :

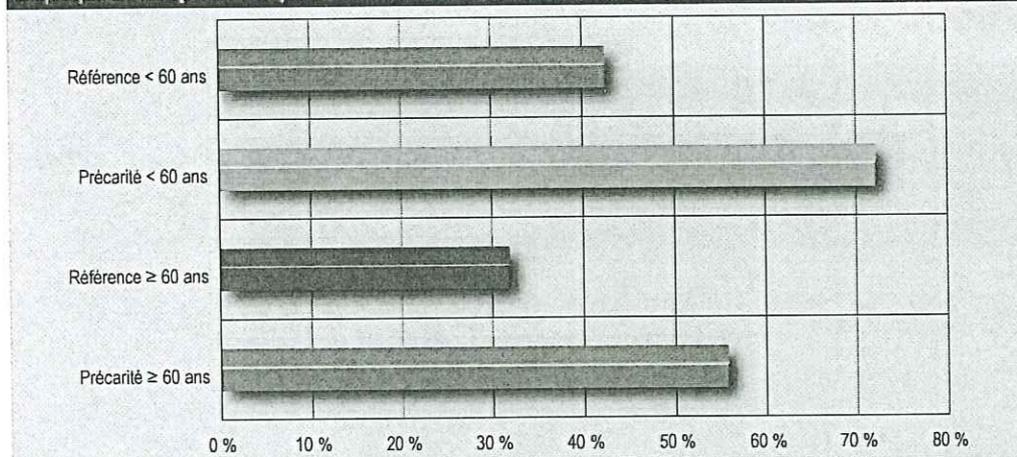
- ▶ Habiter un lieu isolé ;
- ▶ Ne pas avoir de voiture ;
- ▶ Ne pas pouvoir emprunter une voiture ;
- ▶ Ne pas pouvoir recourir au covoiturage ;
- ▶ Devoir économiser sur le budget voiture ;
- ▶ Ne pas avoir le permis ;
- ▶ Ne pas disposer d'internet pour organiser ses déplacements ;
- ▶ Ne pas avoir d'autre solution que les transports en commun ou la marche à pied.

Toutes ces contraintes ont une solution financière et pèsent donc plus lourd sur les personnes en situation de précarité. Des solutions non financières existent pourtant et tendent à se développer, elles nécessitent souvent un accès à internet ou, si elles sont locales, une information claire destinée aux usagers.

4.1 LES PERSONNES EN SITUATION DE PRÉCARITÉ SONT PLUS CONTRAINTES DE LIMITER LEURS DÉPLACEMENTS

À la question « Vous sentez-vous contraint de limiter vos déplacements ? », un peu plus de la moitié des personnes interrogées dans le cadre de notre enquête répondent oui, mais les différences entre sous-populations sont importantes : les personnes en situation de précarité sont beaucoup plus contraintes que les personnes de référence et les moins de 60 ans plus encore que les plus âgés.

Graphique 22. Proportion de personnes contraintes de limiter leurs déplacements



Source : Secours Catholique, enquête Mobilité 2015.

Lecture : 42,5 % des personnes de référence de moins de 60 ans sont contraintes de limiter leurs déplacements.

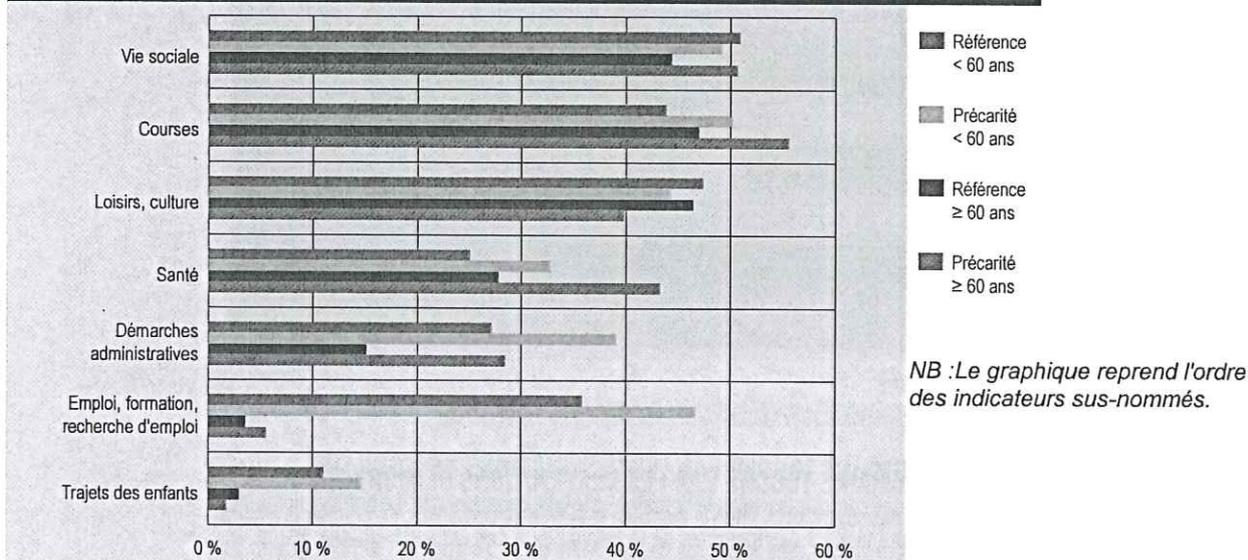
4.2 LA VIE SOCIALE, PREMIER DOMAINE TOUCHÉ PAR LES RESTRICTIONS DE MOBILITÉ

- ▶ Le graphique 23 montre la fréquence des contraintes selon le domaine et le type de personnes. Le premier domaine de contrainte est la vie sociale : rendre visite à des membres de la famille ou à des amis est difficile quand ils habitent loin. Toutes les catégories sont touchées dans ce domaine, les personnes de référence les plus âgées un peu moins que les autres.
- ▶ Presque aussi souvent mentionnées, les restrictions pour faire les courses : le développement de centres commerciaux pratiquant des prix attractifs en périphérie des villes et la disparition des petits commerces de proximité modifient les habitudes dans ce domaine. Beaucoup de centres commerciaux ne sont accessibles qu'en voiture.
- ▶ Les restrictions dans le domaine des loisirs et de la culture sont fréquentes mais elles touchent plus les personnes de référence que les personnes en situation de précarité. Beaucoup de loisirs et de sorties culturelles ont un coût et, dans un budget très serré, le poste loisirs a tendance à disparaître, comme on l'a vu dans la première partie de ce rapport, lors du rapprochement des budgets des personnes accueillies avec les budgets de référence de l'ONPES : « Les enfants n'ont pas de loisirs car c'est trop cher et les transports en commun sont trop chers tant pour

eux que pour moi. » Les restrictions sur les loisirs ne sont pas uniquement liées aux déplacements, mais tiennent aussi au coût des loisirs eux-mêmes : les personnes en situation de précarité les signalent donc relativement peu dans l'enquête, comme si cela faisait moins partie de leur vie. Pour les personnes de référence, il peut s'agir de sorties du week-end ou du soir où les transports en commun circulent peu ou pas du tout.

- ▶ Seuls les moins de 60 ans évoquent de façon significative les restrictions de mobilité dans le domaine de l'emploi ou de la recherche d'emploi, les personnes en situation de précarité sont là encore plus souvent contraintes que les personnes de référence. Au paragraphe 5.1, nous étudierons plus précisément la mobilité liée à l'emploi.
- ▶ Les démarches administratives sont un domaine de forte contrainte pour les personnes en situation de précarité : certains étrangers ont à se rendre en préfecture, d'autres doivent faire des démarches pour obtenir des aides ou aller à la Sécurité sociale... Beaucoup de démarches peuvent se faire par internet, encore faut-il y avoir accès. On peut aussi, en théorie, utiliser le téléphone, mais les répondeurs automatiques qui trient les demandes sont bien souvent difficilement compréhensibles, voire affolants. Beaucoup préfèrent se déplacer et avoir affaire à un interlocuteur avec qui ils peuvent s'expliquer.
- ▶ Dans le domaine de la santé, les personnes en situation de précarité les plus âgées sont particulièrement contraintes. La généralisation du tiers payant peut permettre à ces personnes de consulter plus près de chez elles, mais pour se rendre à l'hôpital, c'est plus difficile. Dans certains cas, elles peuvent utiliser des VSL, mais pas toujours. D'autre part, « *c'est difficile d'avoir plusieurs rendez-vous le même jour lorsqu'il y a plusieurs examens à pratiquer.* » Problèmes de santé et coût des transports se cumulent : « *En attente de la CMU. En attendant, ticket plein tarif, c'est trop cher donc à la place des transports, je marche beaucoup, mais le médecin m'a conseillé d'arrêter les activités physiques (problèmes de santé).* »
- ▶ Les trajets des enfants sont évoqués surtout par les moins de 60 ans, les autres n'ayant la plupart du temps pas d'enfant au foyer. Ce n'est pas un domaine de contrainte fort, peut-être parce qu'il existe parfois des solutions locales de transport scolaire ou d'entraide entre parents, mais plus probablement parce qu'il est impossible de réduire ces déplacements : « *Les trajets sont compliqués, de plus j'habite loin de l'école. Trop de changements de transports, ce qui fatigue.* »

Graphique 23. Domaines de contrainte relatifs à la mobilité



Source : Secours Catholique, enquête Mobilité 2015.

Lecture : 50,9 % des personnes de référence de moins de 60 ans sont contraintes de limiter leurs déplacements relatifs à la vie sociale.

4.3 LA PREMIÈRE RAISON DE LIMITER LES DÉPLACEMENTS EST D'ORDRE FINANCIER

Les raisons des contraintes sont regroupées dans le tableau 40. Plusieurs raisons peuvent exister simultanément et le nombre moyen de raisons évoquées qui figure à la fin du tableau est encore un indicateur de contrainte : les moins contraints sont les personnes de référence de 60 ans et plus, les plus contraints sont les personnes en situation de précarité âgées de moins de 60 ans. Plusieurs thèmes déjà évoqués dans les motifs de déplacement et les domaines de contrainte reviennent dans cette question.

- ▶ La première contrainte pour presque toutes les personnes interrogées est d'ordre financier et les personnes en situation de précarité qui ont moins de 60 ans sont de loin les plus contraintes pour cette raison : coût de la voiture, de l'essence, des transports en commun, se heurtent surtout, mais pas seulement, à l'insuffisance des ressources. Beaucoup de personnes de référence signalent, en effet, que bien qu'ayant des ressources confortables, elles soutiennent leurs enfants : « *J'ai une bonne retraite mais j'aide beaucoup (trop !) ma fille qui a quatre enfants à payer un gros crédit (du temps où elle avait un commerce), son assurance voiture, etc. Comme veuf, je suis assommé d'impôts. Avec ce qui reste je dois faire attention !* »
- ▶ Les problèmes d'organisation des déplacements et l'inadéquation des transports en commun par rapport aux besoins font l'objet de nombreuses explicitations : desserte rare ou inexistante, pas de bus le soir ou le week-end, correspondances compliquées et difficiles, pas de liaisons de banlieue à banlieue, trop de changements, horaires qui ne correspondent pas (travail et crèche, travail et administrations, etc.), pas toujours fiables en cas de retards, grèves ou intempéries, beaucoup de temps perdu à attendre, information insuffisante, mais aussi accès difficile pour une personne avec une poussette ou handicapée.
- ▶ Tous les types de population mentionnent à égalité l'éloignement géographique : l'éclatement des familles est une première forme de cet éloignement (« *mes enfants vivent à 850 km et je ne les rencontre qu'une fois par an* »), surtout quand la famille habite dans un département d'outre-mer ou dans le pays d'origine. Lorsque les familles se séparent, le conjoint qui n'a pas la garde des enfants peut être éloigné et avoir du mal à les rejoindre. On retrouve sous une autre forme la vie sociale, évoquée comme premier domaine de contrainte. Mais l'éloignement, lorsqu'il est explicité, est aussi celui de l'hébergement par rapport aux administrations et employeurs (personnes logées par le 115), des commerces et services, ou des transports en commun les plus proches.
- ▶ Les « problèmes médicaux » sont évoqués et explicités par un tiers des personnes en situation de précarité âgées de 60 ans et plus : difficultés à marcher, fatigue, problèmes cardiaques, arthrose, béquilles ou déambulateur qui rendent les transports en commun difficilement accessibles, etc. L'éloignement des hôpitaux, des spécialistes ou même des généralistes est souvent mentionné. Parmi ces personnes, on compte beaucoup de personnes invalides ou en mauvaise santé qui ont besoin de se déplacer pour cette raison, mais doivent limiter leurs déplacements pour cette même raison lorsqu'elles ne peuvent disposer d'une voiture ou d'un taxi médical, dans une sorte de cercle vicieux.
- ▶ Les limites réglementaires sont l'absence de titre de séjour pour les étrangers, l'invalidité du permis ou l'absence d'assurance pour la voiture : c'est une raison peu évoquée par les personnes interrogées, mais qu'on ne peut laisser totalement de côté.

Tableau 40. Raisons des contraintes de déplacement

	Référence < 60 ans	Précarité < 60 ans	Référence ≥ 60 ans	Précarité ≥ 60 ans
Faibles ressources, coût des déplacements	58,8 %	79,3 %	38,0 %	58,5 %
Problème d'organisation, d'horaires, d'inadaptation des transports en commun	40,5 %	44,0 %	39,6 %	47,3 %
Éloignement géographique	41,9 %	37,6 %	40,3 %	40,8 %
Problème médical	15,1 %	18,6 %	21,1 %	34,1 %
Divers	11,7 %	6,6 %	15,0 %	11,3 %
Limites réglementaires	2,7 %	9,9 %	0,3 %	1,9 %
Nombre moyen de raisons	1,7	2,0	1,5	1,9

Source : Secours Catholique, enquête Mobilité 2015.
Nota : plusieurs réponses sont possibles.
Lecture : 58,8 % des personnes de référence de moins de 60 ans sont contraintes de limiter leurs déplacements du fait de l'insuffisance de leurs ressources ou du coût des différents modes de transport.

4.4 PREMIÈRE CONSÉQUENCE DES LIMITATIONS DE DÉPLACEMENTS : L'ISOLEMENT

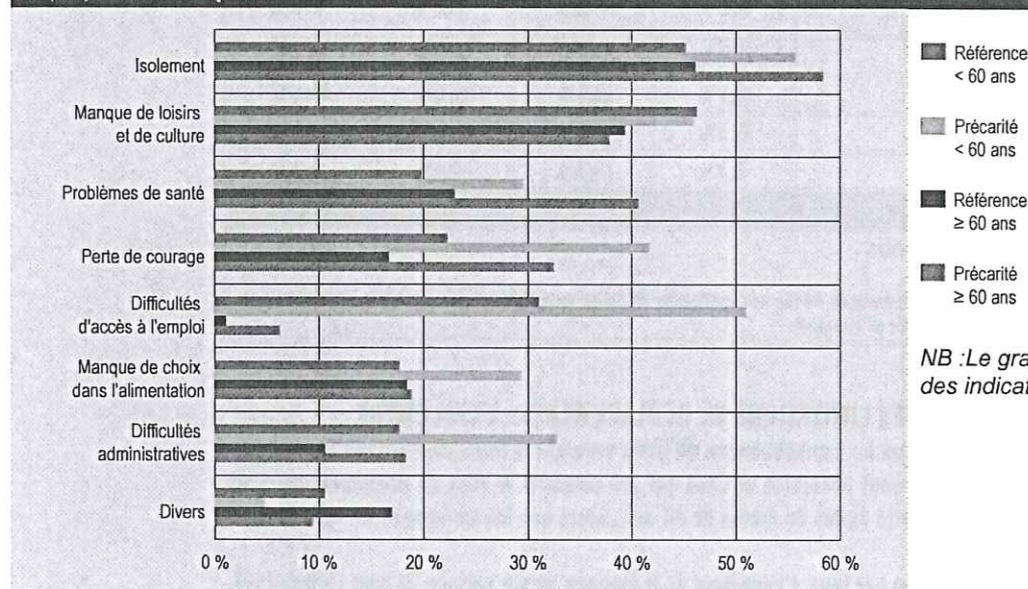
Les personnes interrogées ont indiqué les conséquences qu'elles voyaient à leurs restrictions de mobilité (graphique 24). Plusieurs réponses sont possibles et ceux qui ont identifié le plus de conséquences sont les personnes en situation de précarité âgées de moins de 60 ans, alors que les personnes de référence de 60 ans et plus en voient moins.

- ▶ Première conséquence, mentionnée par tous, l'isolement et le manque de vie sociale. Si tous l'identifient, les personnes en situation de précarité le font nettement plus que les autres, particulièrement les plus

âgées. Nous avons vu précédemment que les personnes en situation de précarité mentionnent moins de déplacements concernant la vie sociale que les personnes de référence : c'est en fait la conséquence des limitations de déplacement pour des raisons d'abord financières, ce n'est pas un choix, l'isolement n'est pas désiré, mais subi.

- ▶ Le manque de loisirs et de culture est davantage évoqué par les moins de 60 ans, qu'ils soient ou non en situation de précarité, que par les plus âgés et il peut s'agir pour certains d'un problème de temps : le temps de transport s'ajoute au temps de travail ou de recherche d'emploi et il ne reste pas beaucoup de disponibilité pour des loisirs. C'est aussi un problème financier, comme on l'a vu plus haut : le coût du cinéma, par exemple, ajouté au coût du transport peut représenter un budget trop important.
- ▶ Les difficultés rencontrées pour aller consulter et les limitations de déplacement que s'imposent les personnes peuvent aggraver leurs problèmes. Les personnes en situation de précarité âgées de 60 ans et plus sont, de loin, les plus nombreuses à mentionner les problèmes de santé comme conséquence de restrictions de mobilité.
- ▶ Le découragement atteint plus fortement les personnes en situation de précarité, il est sans doute en grande partie provoqué par la fatigue : les personnes en situation de précarité âgées de moins de 60 ans se déplacent beaucoup à pied et utilisent les transports en commun même si ces derniers sont éloignés. Cette dépense d'énergie est fatigante et décourageante : *« Les trajets sont compliqués, de plus j'habite loin de l'école. Trop de changements de transports, ce qui fatigue. »*
- ▶ Les difficultés d'accès à l'emploi ne concernent que les personnes de moins de 60 ans, et celles qui sont en situation de précarité les subissent beaucoup plus que les personnes de référence. Les restrictions de déplacement peuvent avoir des conséquences définitives : *« Je pense qu'il faut mettre des transports en commun à S., faire réouvrir la gare. Et penser aux jeunes qui veulent faire des études en dehors de S. mais qui ne peuvent pas car leurs parents soit n'ont pas beaucoup de ressources pour leur payer le taxi et autres pour les emmener à l'école, soit travaillent en déplacement et du coup ne peuvent pas les emmener. Moi j'ai dû abandonner un projet professionnel car mon père étant routier ne pouvait pas m'emmener à C. pour mes études. »*
- ▶ Le manque de choix dans l'alimentation est encore une conséquence de déplacements difficiles : nous avons déjà évoqué le développement des grandes surfaces accessibles surtout en voiture et la disparition progressive des commerces de proximité qui peuvent limiter les choix alimentaires pour les personnes ayant du mal à se déplacer.
- ▶ Les difficultés administratives concernent principalement les personnes de moins de 60 ans, et surtout celles qui sont en situation de précarité : il peut être pénalisant de ne pouvoir que difficilement aller faire des démarches dans les différentes administrations.

Graphique 24. Conséquences des restrictions de mobilité



NB : Le graphique reprend l'ordre des indicateurs sus-nommés.

Source : Secours Catholique, enquête Mobilité 2015.

Un taxi solidaire pour favoriser le lien social dans le Pas-de-Calais

Caroline Guignot

www.gazette-sante-social.fr - 01/04/2016

Un service de taxi solidaire a été mis en place par le foyer de jeunes et d'éducation populaire de Pas-en-Artois. Ce service permet de résoudre les problèmes de mobilité des personnes âgées ou de celles en recherche d'emploi.

Pour résoudre les problèmes de mobilité des personnes âgées ou en recherche d'emploi, le foyer de jeunes et d'éducation populaire (FJEP) de Pas-en-Artois (Pas-de-Calais), association socioculturelle à vocation sociale, a mis en place un service de taxi solidaire.

En effet, sur la communauté de communes des 2 Sources (1), située au cœur d'un triangle Arras-Amiens-Abbeville, les transports en commun sont peu nombreux et les zones d'attractivités urbaines – médecins spécialistes, administrations, centres commerciaux – éloignées. C'est ce qui a poussé le FJEP à se saisir de la problématique dès 2005.

Construction en deux temps du service de taxi solidaire

Son président, Michel Finke, raconte sa construction, en deux temps : « nous avons d'abord créé ce service pour résoudre les besoins quotidiens des personnes âgées n'ayant ni moyen de locomotion ni transports en commun accessibles, dans un contexte de vieillissement de la population ». Les personnes âgées du territoire non imposables peuvent depuis bénéficier du taxi solidaire après adhésion à l'association. Le coût du transport (1 euro du kilomètre) est pris en charge à 80 % par la communauté de communes. Le cantonnement des trajets au seul territoire de la communauté de communes et à des niveaux de revenu minimaux permet de ne pas entrer en concurrence directe avec les transporteurs privés.

La deuxième étape a eu lieu en 2010 : « la mobilité apparaissait comme un réel frein à l'insertion professionnelle des bénéficiaires du RSA. Nous avons donc voulu étendre le taxi à ces démarches ». Eux sont orientés vers le taxi solidaire par leur référent CAF, MSA... ou par celui du FJEP, habilité par le département à assurer le suivi RSA pour leurs démarches d'insertion professionnelle. Anaïs L'Héraud, animatrice du foyer explique : « ils peuvent ainsi honorer un rendez-vous Pôle Emploi, un entretien d'embauche. Le service est gratuit cette fois, entièrement pris en charge par le conseil départemental. Nous engageons systématiquement une discussion avec le département lorsqu'il s'agit de besoins au long cours, comme une formation, ou une embauche ». Les questions pratiques ou budgétaires sont tranchées au cours du comité de pilotage trimestriel qui comprend le département, la communauté de communes, la CAF et le FJEP.

Pérennité du service de taxi solidaire

La montée en charge du taxi a été progressive et a atteint aujourd'hui sa vitesse de croisière, avec près de 25 000 kilomètres parcourus en 2015, dont 15 000 pour les personnes âgées. Il est aujourd'hui pérenne, « grâce à un véritable engagement de nos partenaires », insiste Michel Finke, qui énumère les financeurs : la communauté de communes au démarrage puis le fonds social européen et le conseil départemental, qui financent le temps d'administration et d'animation dédié par les salariés du FJEP, ainsi que les deux chauffeurs à mi-temps (un CDD, un CUI). Les deux véhicules – un cinq places, un huit places – ont été achetés grâce au Crédit Agricole, la CAF et la Fondation française des bâtiments de France.

La pérennité du service repose aussi sur sa bonne visibilité : collectivités, administrations, services sociaux... ont aujourd'hui une bonne connaissance et reconnaissance de l'apport du taxi pour les personnes cibles sur le territoire.

**« Au-delà du transport, il y a un volet humain dans ce service » -
Anaïs L'Héraud, animatrice du FJEP**

« L'enquête de satisfaction menée auprès des personnes âgées il y a quelques mois montre leur satisfaction vis-à-vis du taxi. Au-delà du simple transport, il y a un vrai volet humain dans ce service. Des liens s'établissent avec les chauffeurs, qui accompagnent, aident à marcher, à porter... Ils sont un soutien et une écoute parfois précieuse pour des personnes isolées qui retrouvent ainsi une autonomie. Au près des bénéficiaires du RSA, le taxi solidaire permet de reprendre pied en aidant à la réinsertion mais aussi par le simple fait de coordonner le rendez-vous et la réservation du taxi, la ponctualité, l'anticipation d'une annulation... Le maintien du transport pendant le premier mois suivant une embauche leur permet aussi de trouver avec leur référent un relais de mobilité qui leur sera adapté : aide au permis de conduire, achat d'un véhicule... Sans le taxi solidaire, certaines personnes auraient difficilement repris la vie professionnelle qu'elles mènent aujourd'hui. »

Note (01)

50 communes, 13 300 habitants -

Chiffres Clés

- 105 utilisateurs en 2015, 24 700 kilomètres effectués.
- 2 chauffeurs mi-temps, 0,15 équivalent-temps plein (ETP) secrétariat, 0,15 ETP animatrice.
- Budget : 15 000 euros/an.

Passer le permis de conduire

www.lesmissionslocalesdubearn.com

Consulté le 10/04/2017

Besoin du permis de conduire pour trouver un emploi, poursuivre tes études, être mobile, indépendant ? Même si les moyens financiers te manquent, de nombreuses aides existent pour obtenir le précieux papier rose. [...]

Les aides au déplacement

En faisant appel à une auto-école, tu devras prévoir un *budget minimum de 1000 à 1500 €* avec un forfait de 20 heures de conduite (minimum obligatoire), des cours de code en nombre illimité, une ou plusieurs présentations à l'examen théorique (le code) et une présentation à l'examen pratique (la conduite). Prévoir en moyenne 30 heures de conduite entre 30 et 40 €.

Toutefois, des aides existent. Ton conseiller Mission Locale est en mesure de t'orienter vers un soutien financier dont tu peux éventuellement bénéficier.

La Mission Locale peut proposer des aides au financement du permis de conduire pour des jeunes entre 18 et 25 ans, ne disposant pas de ressources suffisantes :

Ces aides peuvent être attribuées sous conditions. Adresse-toi à la Mission Locale la plus proche de ton domicile.

Ton conseiller pourra aussi te renseigner sur d'autres types d'aides versés, par exemple, par Pôle Emploi ou par le conseil général (le PIF qui concerne les bénéficiaires du RSA) ou des Plans locaux pour l'insertion et l'emploi de Mourenx et du Bassin de Lacq (personnes de plus de 26 ans résidant sur le territoire de la Communauté de communes de Lacq en situation de recherche d'emploi)

Les personnes reconnues en situation de handicap peuvent bénéficier d'une aide spécifique de formation au permis de conduire de l'AGEFIPH.

Les demandeurs d'emploi inscrits, âgés de plus de 18 ans, *non titulaire du permis de conduire* et pour lesquels cela représente un frein à une future reprise d'emploi, pourront bénéficier d'une aide au permis de Pôle Emploi.

Le permis à 1 €

Le permis à 1 « euro par jour » est entré en vigueur le 3 octobre 2005 pour la catégorie B et le 3 octobre 2006 pour la catégorie A (motocyclette de plus de 125 cm³). Le permis de la sous-catégorie A1 (motocyclette légère) n'est pas concerné par l'opération. Cette mesure a été mise en place par l'Etat pour favoriser l'insertion professionnelle des jeunes qui ont besoin du permis pour décrocher un contrat de travail.

Son objectif est de permettre aux jeunes de passer un permis (code et/ou conduite) financé par emprunt sans intérêt (l'Etat les paie), ni frais de dossier auprès d'un établissement financier. Autre avantage : étaler le coût de leur formation à la conduite sur plusieurs mois à travers un système de prêt à taux zéro (remboursement de un euro par jour sur la durée qui correspond au montant exact de la formation).

Cette aide s'adresse à tout jeune de 16 ans au moins et de 25 ans révolus, à la date de signature du contrat concerné (sous réserve que l'établissement financier accepte le dossier du candidat). L'aide se présente sous forme d'un prêt à taux zéro souscrit auprès d'un établissement de crédit permettant au bénéficiaire de payer cette formation.

Ton conseiller Mission Locale t'informera sur les conditions d'obtention de cette aide.

