



**MISSION
LOCALE**
Nord Atlantique



Cette étude a été co-financée par
l'Union Européenne dans le cadre du
Programme LEADER +

LA MOBILITE DES PUBLICS EN DEMARCHE D'INSERTION DANS LE NORD DE LA LOIRE-ATLANTIQUE

Étude de faisabilité d'un Pôle Mobilité

Juin 2004

Mission Locale Nord-Atlantique
16, rue des Vauzelles – 44110 CHÂTEAUBRIANT
Tel : 02 40 28 29 31 Fax : 02 40 28 38 87
E-mail : contact@missionlocale-nordatlantique.com

www.missionlocale-nordatlantique.com

LES MEMBRES DU GROUPE DIAGNOSTIC MOBILITÉ

Nolwenn BLANCHARD	Foyer de Jeunes Travailleurs de Châteaubriant
Bruno BOCQUIEN	Culture et Liberté
Christelle CAILLAULT	Conseil de Développement du Pays de Châteaubriant
Jean-Louis DORNIER	Mission Locale Nord-Atlantique
André DURAND	Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres – Service Emploi
Gilles GALLOT	Médiation-Emploi Châteaubriant
Delphine GAUDUCHON	Communauté de Communes de Nozay – Service Emploi
Céline GOULET	Point Information Jeunesse Châteaubriant
Sandrine HENRY	DDTEFP de Loire-Atlantique
Jean-Charles HERNOT	Projet Emploi Blain
Florence JOULAIN	Mission Locale Nord-Atlantique
Martine LESOUF	Communauté de Communes de la Région de Blain – Service Emploi
Valérie MARY	CCAS de Châteaubriant
Jean-Luc PERUCHON	ANCRE 44
Catherine SAADI	Conseil Général de Loire-Atlantique DGAS

PERSONNES RENCONTRÉES AU COURS DE L'ETUDE

M. Josselin ALIX	Chargé de mission LEADER + ADECO Pays du Bocage (61)	
Mlle Nolwenn BLANCHARD	Directrice	F.J.T. de Châteaubriant
M. Bernard BOIS	Directeur	A.I.R.E.
Mme Delphine BORDAGE	Directrice	ACPM
Mme Sylvie CHAZÉ	Secrétaire	S.I.T.C. de la région de Châteaubriant, Derval, Nozay
M. Frédéric DAMOUR		ORPAC
Mme DAUVE	Présidente	ESPOIR
M. DAVID	Président	Syndicat Départemental des Taxis Ambulances
M. Alain DELEURME	Formateur	Culture et Liberté
Mme Marcelle DURAND	Présidente	S.I.T.C. de la région de Châteaubriant, Derval, Nozay
M. FORGEREAU	Responsable de la location	LOCAMOB St-Sébastien-sur-Loire
Mme Catherine GABORIT	Directrice	PAIO du Pays d'Ancenis
M. Bernard GAUDIN	Agent d'Insertion	DGAS -CG 44
Mme Annie GOINEAU	Coordinatrice	CLIC du Pays de Châteaubriant
M. Laurent GUIHARD	Responsable	Observatoire Economique et social du Pays de Redon
Mme GUYON	Présidente	Association AIDE (Redon)
M. Jean-Charles HERNOT	Directeur	Projet Emploi
Mme Florence JOULAIN	Coordinatrice TRACE	Mission locale Nord-Atlantique
Mlle Sonia MOGIS	Chargée de Mission	SOS Déplacements (61)
M. Jean-Luc PERUCHON	Directeur	ANCRE
Mme Catherine SAADI	Responsable Circonscription n°7	DGAS CG 44

ENTRETIENS TELEPHONIQUES

M. Loïc JEUSEL	Responsable de la location	INSERETZ Pornic
-----------------------	----------------------------	-----------------

SOMMAIRE

INTRODUCTION	page 5
I/ ETAT DES LIEUX	page 7
• DONNEES DE CADRAGE	page 8
- Cartographie de cadrage	page 8
- Les caractéristiques démographiques	page 11
- Les activités économiques et leur localisation	page 16
- Les déplacements domicile – travail	page 19
- Les équipements et services des communes	page 23
• L'APPROCHE DE LA DEMANDE POTENTIELLE	page 26
- L'identification des publics peu mobiles	page 26
- Les publics en démarche d'insertion	page 29
- Les personnes âgées	page 40
• L'OFFRE DE TRANSPORT DANS LE NORD LOIRE-ATLANTIQUE :	
LA SITUATION ACTUELLE	page 42
- Les transports publics	page 42
- Les autres offres de transports	page 55
- Les autres moyens de se déplacer	page 57
- Les aides à la mobilité	page 59
II/ LES ENJEUX	page 62
• LA MOBILITÉ DES PUBLICS EN DÉMARCHE D'INSERTION : UNE PRIORITÉ	page 63
• LA MISE EN PLACE D'UNE OFFRE DE TRANSPORT COMPLÉMENTAIRE A L'EXISTANT	page 65
• LA NÉCESSITÉ DE TRAVAILLER SUR LES MENTALITÉS FACE AUX DÉPLACEMENTS	page 68
III/ LA FAISABILITE D'UN PÔLE MOBILITÉ	page 69
• LA CREATION D'UN PÔLE MOBILITE	page 70
- des conditions fondamentales à rechercher	page 70
- la formalisation d'un avant-projet pour le territoire	page 74
- le public concerné	page 78
- le territoire concerné	page 78
- le cadre structurel d'intervention	page 78
CONCLUSION	page 79
ANNEXES	page 81

INTRODUCTION

Le constat d'un problème de mobilité dans le nord Loire-Atlantique est récurrent depuis plusieurs années et a déjà fait l'objet de plusieurs études et enquêtes auprès de différents publics. D'autres territoires ruraux dans le département, tel le Pays d'Ancenis, ont également identifié ce problème et réalisé une étude sur l'opportunité de création d'un réseau d'aide à la mobilité, concrétisé par la mise à disposition d'un parc de cyclomoteurs.

L'inaptitude à la mobilité, qu'elle résulte d'une absence de moyens de transports individuels ou collectifs adaptés aux besoins, de la difficulté à pratiquer les moyens de transports ou l'espace, d'une réticence à s'éloigner de sa commune de résidence ou encore d'une méconnaissance des ressources offertes par le territoire pour s'y déplacer, se traduit par une appropriation de l'espace limitée et constitue un handicap majeur pour résoudre certains problèmes au quotidien, renforcé dans le cadre d'une démarche d'insertion sociale et professionnelle. En cela, accroître leur capacité à se déplacer apparaît comme un préalable nécessaire pour parvenir à trouver des solutions pour sortir de l'exclusion durablement.

Le territoire de la Mission Locale Nord-Atlantique n'échappe pas à ces constats d'ordre généraux et un certain nombre de professionnels de l'action sociale, de l'insertion et du développement local ont souhaité y réfléchir collectivement au sein d'un groupe Diagnostic Mobilité. Leurs réflexions ont abouti au lancement d'une étude visant à actualiser et densifier les éléments de diagnostic disponibles afin d'en tirer des pistes de travail pour structurer l'action publique et associative dans ce domaine.

Trois éléments sont particulièrement mis en avant dans le diagnostic :

- . les caractéristiques démographiques et socio-économiques du territoire ;
- . la demande potentielle en matière de déplacements des publics non-motorisés;
- . l'offre de transports actuelle du territoire.

Cette étape nécessaire s'inscrit cependant dans une démarche dont l'objectif est clairement d'aboutir à la faisabilité d'une structure de concertation, d'information et d'aide à la mobilité.

La troisième partie de cette étude, après l'identification d'enjeux, s'attachera donc à formaliser un projet susceptible d'offrir une réponse adaptée aux problèmes de déplacement sur ce territoire.

L'ETAT DES LIEUX

DONNEES DE CADRAGE

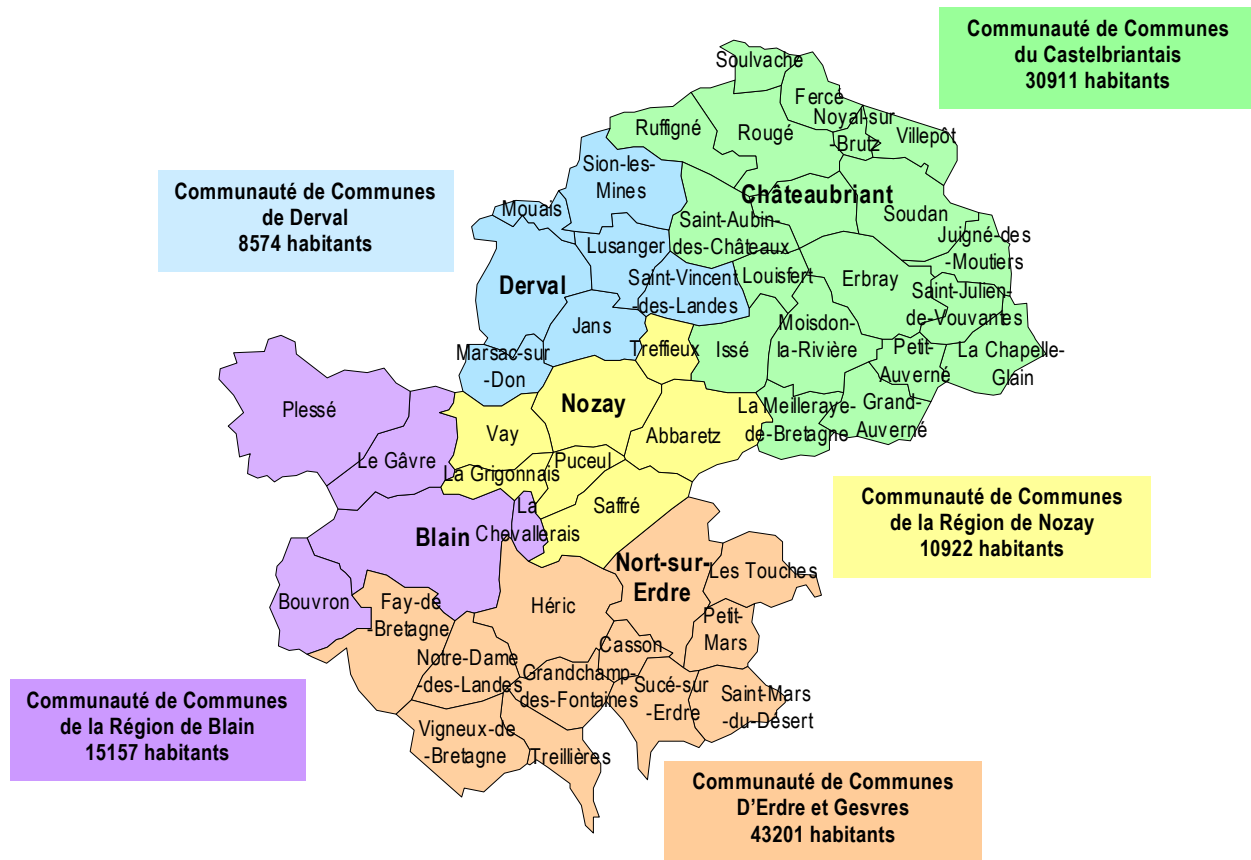
La situation de la zone d'étude dans le département de Loire-Atlantique



Le territoire d'étude correspond au territoire de la Mission Locale Nord-Atlantique et couvre une grande partie de l'arrondissement de Châteaubriant. Seules les caractéristiques des cantons de Guémené-Penfao et de Saint-Nicolas-de-Redon n'ont pas été étudiées.

A l'inverse, certaines communes de l'arrondissement de Nantes mais adhérentes à la Communauté de Communes d'Erdre-et-Gesvres (Vigneux-de-Bretagne, Treillières, Grandchamp-des-Fontaines et Sucé-sur-Erdre) entrent dans le périmètre de cette étude.

Les Communautés de Communes de la zone d'étude et leur population en 1999



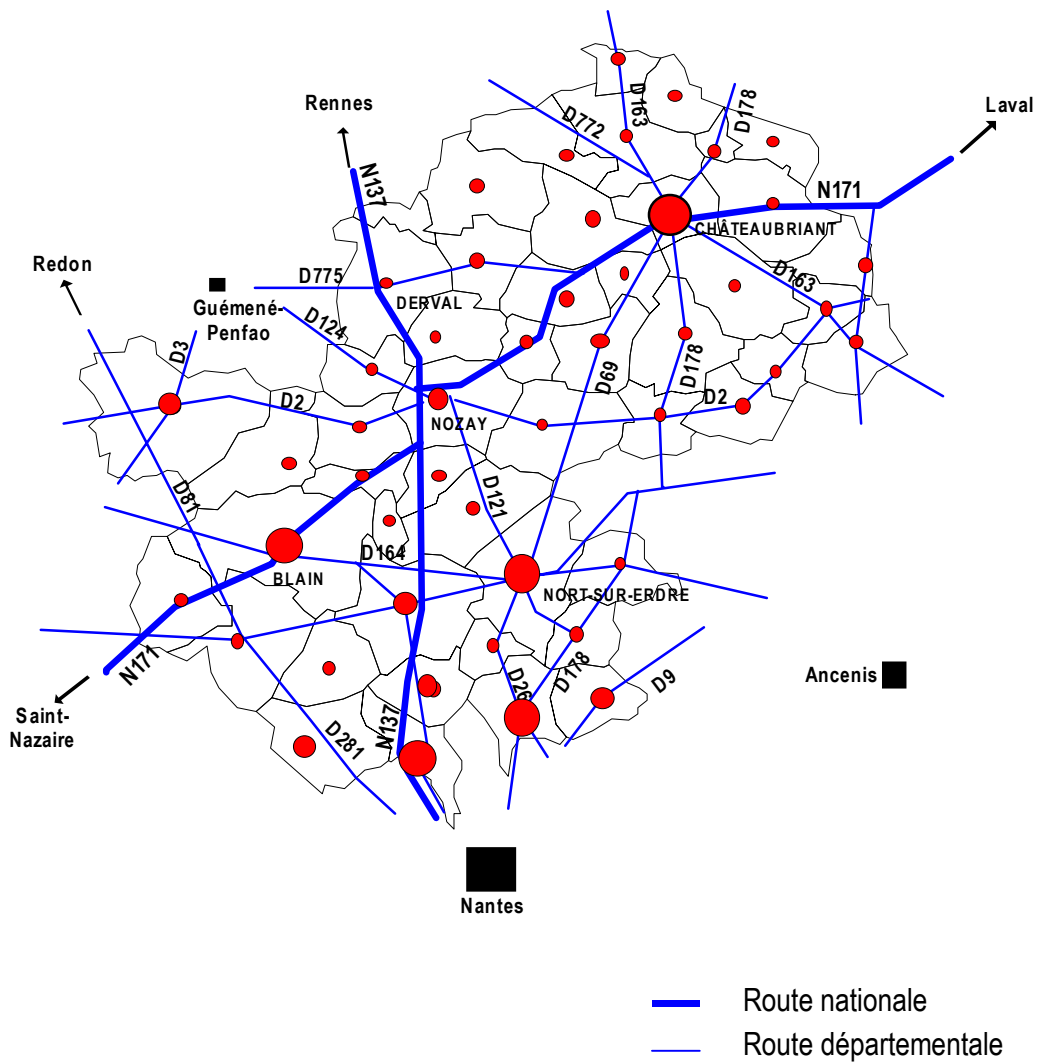
Source : INSEE RGP 1999
Données Population sans double compte

Le périmètre de la zone d'étude couvre 50 communes organisées en 5 Communautés de Communes :

- La Communauté de Communes du Castelbriantais ;
- la Communauté de Communes de Derval ;
- la Communauté de Communes de la Région de Nozay ;
- la Communauté de Communes de la Région de Blain ;
- la Communauté de Communes d'Erdre-et-Gesvres.

Les 3 premières structures sont également regroupées au sein du « Pays de Châteaubriant », reconnu lors de la Conférence Régionale d'Aménagement Du Territoire (CRADT) de janvier 2002.

Le réseau routier national et départemental de la zone d'étude



La zone d'étude est traversée par deux axes majeurs : la RN 137 qui relie Nantes à Rennes en 2x2 voies et la RN 171 qui assure la liaison entre Laval et Saint-Nazaire.

Ces deux grands itinéraires sont complétés par plusieurs réseaux de routes départementales disposés en « étoile » autour de Châteaubriant, Nozay, et Nort-sur-Erdre et dans une moindre mesure autour de Blain et Derval.

A l'exception de Nort-sur-Erdre, tous les pôles urbains du territoire sont accessibles par une route nationale.

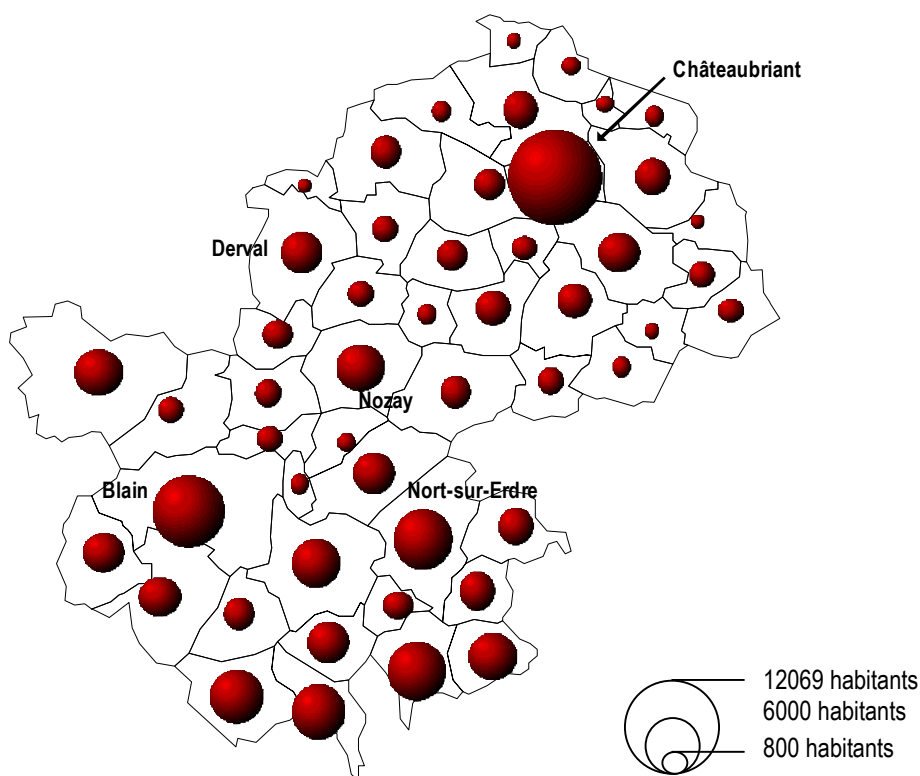
LES CARACTÉRISTIQUES DÉMOGRAPHIQUES

Le nombre d'habitants par zone (population sans doubles comptes, RGP 1999, INSEE et le nombre de communes

Arrondissement de Châteaubriant	102 392 habitants	53 communes
Zone d'étude	108 765 habitants	50 communes
Pays de Châteaubriant	50 407 habitants	33 communes
Communauté de communes du Castelbriantais	30 911 habitants	19 communes
Communauté de communes de la région de Nozay	10 922 habitants	7 communes
Communauté de communes de Derval	8 574 habitants	7 communes
Communauté de communes d'Erdre et Gesvres	43 201 habitants	12 communes
Communauté de communes de Blain	15 157 habitants	5 communes
Loire-Atlantique	1 134 266 habitants	221 communes

Source : INSEE – RGP 1999

Répartition de la population par commune en 1999



Source : INSEE RGP 1999

La carte précédente illustre la répartition de la population en 1999 sur la zone d'étude. Elle permet de faire apparaître les zones les plus peuplées et de distinguer les pôles urbains des communes rurales. La cartographie met clairement en évidence deux grandes zones :

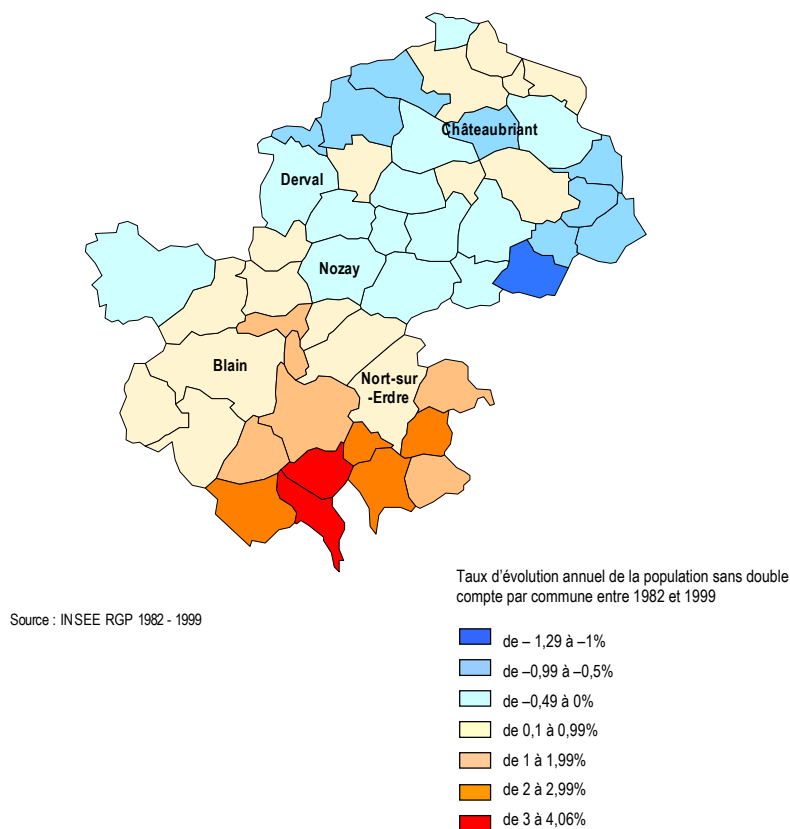
- les communes situées au nord d'une ligne Blain – Nort-sur-Erdre ;
- les communes situées au sud de cette ligne.

S'agissant des premières, on constate la prédominance de petites communes de moins de 1500 habitants avec néanmoins la présence de la ville de Châteaubriant, la plus peuplée de la zone d'étude avec 12069 habitants. Deux pôles secondaires peuvent être distingués avec Derval (2491 habitants) et Nozay (3155 habitants).

En ce qui concerne les communes du sud de la zone d'étude, la répartition de la population est sensiblement différente dans le sens où les deux villes principales de Blain (7733 habitants) et de Nort-sur-Erdre (5885 habitants) s'intègrent dans un réseau de communes de plus de 2000 habitants. Seuls Casson (1320 hab.), Notre-Dame-des-Landes (1649 hab.) et Les Touches (1950 hab.) n'atteignaient pas ce seuil en 1999.

Ces deux modalités différentes d'occupation de l'espace mettent en évidence l'influence de l'agglomération nantaise sur le sud de la zone d'étude et la ruralité marquée du nord de cette même zone (5 des communes les moins peuplées du Département appartiennent au Pays de Châteaubriant) . Les évolutions de la population entre 1982 et 1999 renforcent le sentiment d'une distinction nette entre ces deux zones.

Taux d'évolution de la population par commune entre 1982 et 1999



Cette carte des évolutions de la population entre 1982 et 1999 montre en effet un dynamisme démographique différencié :

- Le Pays de Châteaubriant connaît globalement une baisse de sa population passée de 52894 habitants en 1982 à 50407 habitants en 1999, soit une perte de près de 5% de sa population (sans double compte).

La déprise ne concerne cependant pas l'ensemble des communes. Ainsi, si les villes de Châteaubriant, Derval et Nozay ont vu leur population décroître sur cette période, certaines communes proches comme Lusanger pour Derval, Louisfert, Erbray, Rougé, Fercé, Noyal-sur-Brutz et Villepôt pour Châteaubriant, et Marsac-sur-Don, Vay, La Grigonnais, Saffré et Puceul pour Nozay ont connu à l'inverse une augmentation de leur nombre d'habitants.

Parallèlement, les communes situées au sud et au sud-est du Pays de Châteaubriant ainsi que les communes de Mouais, Sion-les-Mines, Ruffigné et Soulvache situées au nord ont également connu des baisses significatives de leur population.

- Les communes des Communautés de Communes de la Région de Blain et d'Erdre et Gesvres, à l'exception de Plessé au nord-ouest de la zone ont toutes vu leur nombre d'habitants augmenter. Les communes de l'extrême sud, Vigneux-de-Bretagne, Treillières, Grandchamp-des-Fontaines, Sucé-sur-Erdre, Casson et Petit-Mars, les plus proches de l'agglomération nantaise connaissent même des taux de croissance importants de plus de 2% annuels. On peut également noter un « effet 4 voies » avec un développement significatif des communes de Héric, La Chevallerais et La Grigonnais proches de la RN 137 reliant Nantes à Rennes.

Les villes de Blain et de Nort-sur-Erdre ont connu, quant à elle, une croissance limitée de moins de 1% par an depuis 1982.

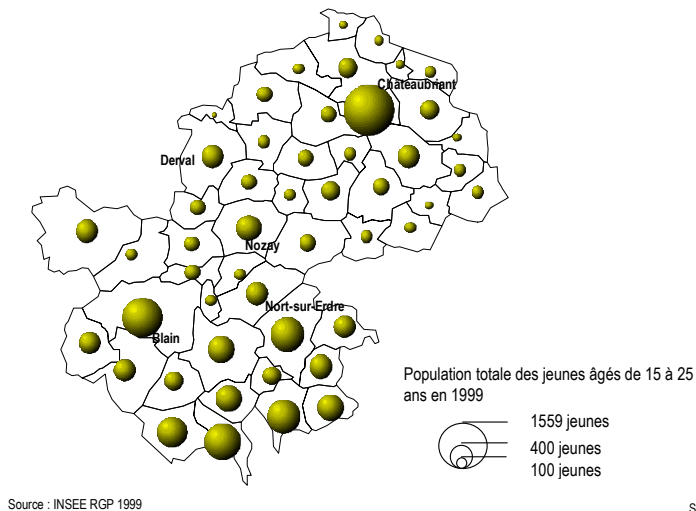
Si l'on s'attache à la structure démographique, elle tend à confirmer cette impression de différenciation entre ces deux zones. En effet, le Pays de Châteaubriant et la Communauté de Communes de la Région de Blain voient leur population vieillir nettement plus rapidement que celle de la Communauté de Communes d'Erdre-et-Gesvres.

La part représentée par les jeunes de 15 à 25 ans est sensiblement équivalente sur l'ensemble du territoire (autour de 12-13% de la population totale) et inférieure à la moyenne départementale (15%). C'est essentiellement le nombre des personnes âgées qui fonde cette différenciation territoriale. Ainsi, la représentation des plus de 60 ans est nettement plus faible au sein de la population d'Erdre et Gesvres (15%) que dans le reste du territoire (24 – 25 %). Au niveau du département de Loire-Atlantique, cette proportion est de 20%. Le caractère attractif de cette zone, située à la périphérie de l'agglomération nantaise, pour la population

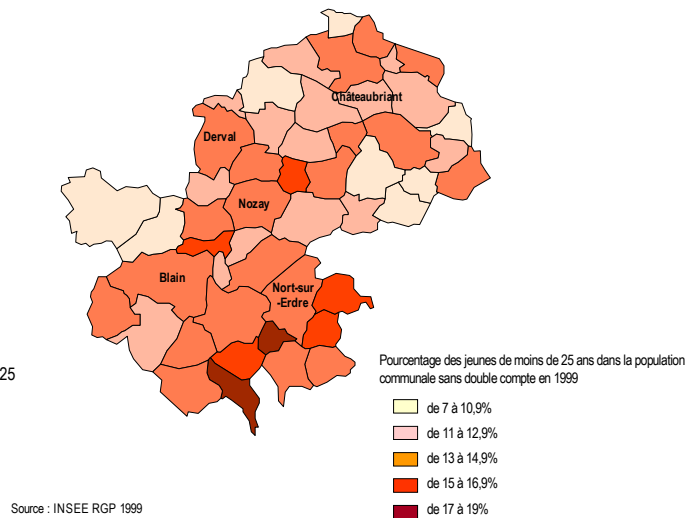
d'âge intermédiaire et active contribue très probablement à réduire la part à la fois des jeunes et des personnes âgées dans sa structure démographique.

Au delà de ce constat d'ordre général, on peut également distinguer des zones qui cumulent une faible part de jeunes et une forte part de personnes âgées. Elles correspondent à des zones très « rurales » (Plessé, le Gâvre au nord de Blain, la commune de Soulvache et certaines communes des cantons de Moisdon-la-Rivière et de Saint-Julien-de-Vouvantes) où peuvent se faire sentir des difficultés sociales notamment liées à un isolement important.

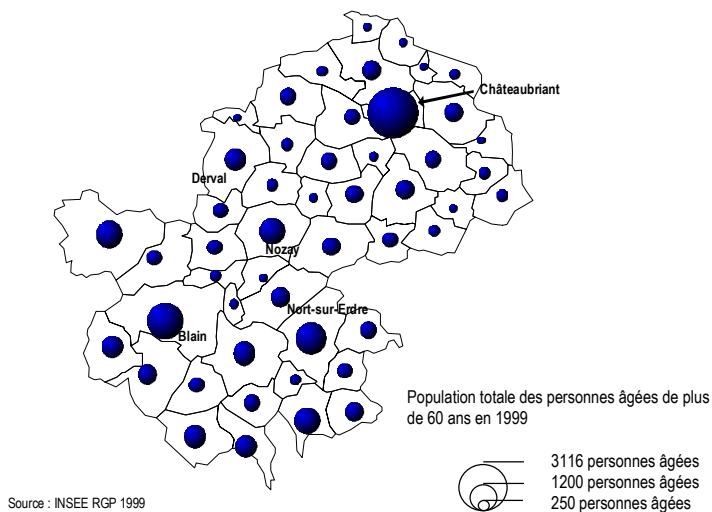
Nombre des moins de 25 ans en 1999



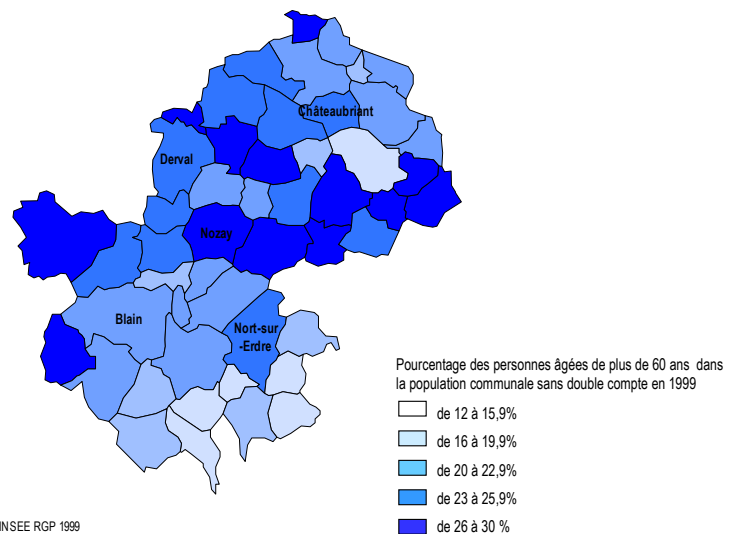
Part des moins de 25 ans dans la population communale en 1999



Nombre des plus de 60 ans en 1999



Part des plus de 60 ans dans la population communale en 1999

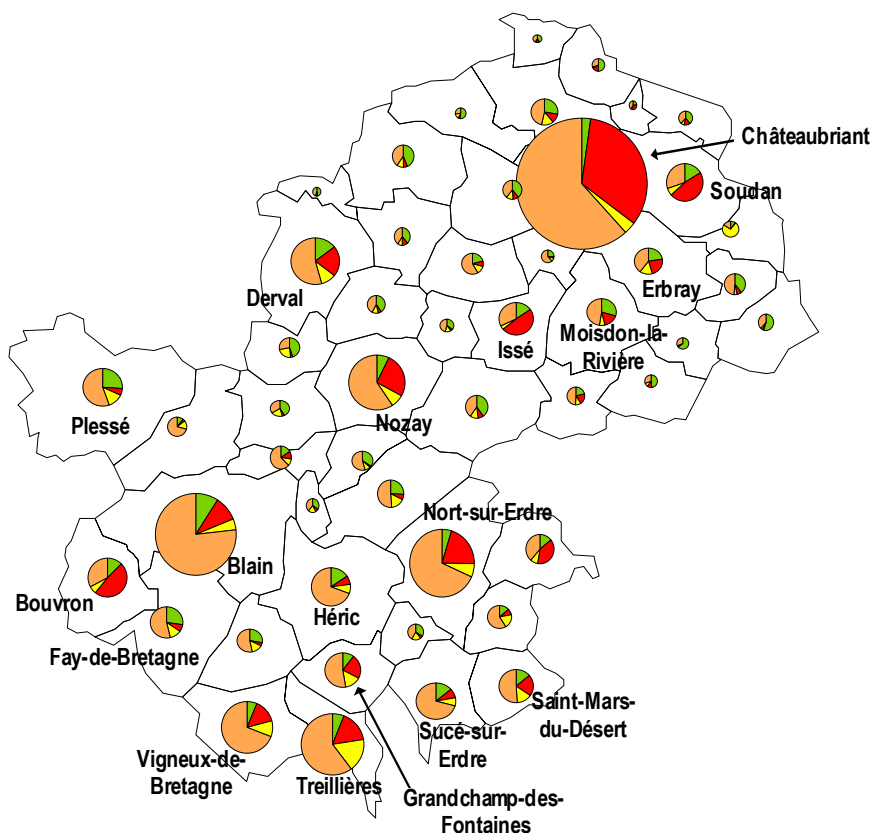


Le phénomène principal, à l'œuvre ces 30 dernières années, explicatif de ces situations communales différenciées est celui de la périurbanisation. Sous l'effet combiné de l'augmentation des coûts d'accession à la propriété et de nuisances diverses dans les zones urbaines, de l'amélioration en terme de confort et de sécurité du réseau routier et de la motorisation accrue des ménages, leur implantation dans des communes rurales proches des agglomérations et accessibles s'est développée. Le constat vaut pour la périphérie nantaise avec les taux de croissance annuelle constatés mais vaut également dans une moindre mesure pour les villes de Blain, Nort-sur-Erdre, Derval, Nozay et Châteaubriant dont une part importante des actifs travaillant dans ces communes n'y vivent pas mais ont tendance à s'installer dans les communes périphériques.

Cette stratégie particulière d'implantation suppose bien évidemment la possession d'un véhicule personnel ou a minima l'accès à des moyens de transports collectifs performants pour se déplacer entre son lieu d'habitation et son lieu de travail.

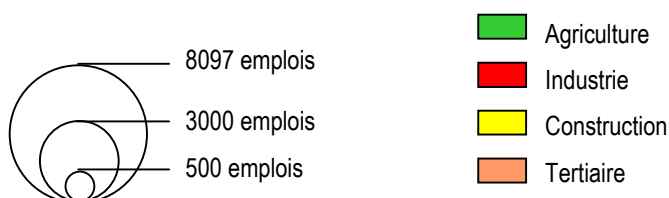
LES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES ET LEUR LOCALISATION

Nombre d'emplois par commune et répartition selon le secteur d'activité en 1999



Nombre total d'emplois par commune en 1999

Répartition par secteur d'activité en pourcentage en 1999



Source : INSEE RGP 1999

En matière d'activité économique et d'emploi, la zone d'étude est également soumise à une différenciation entre la situation du Pays de Châteaubriant et celle des Communautés de communes de la Région de Blain et d'Erdre-et-Gesvres. Cette distinction se fait au niveau de la polarisation des emplois qui reste cohérente avec les répartitions de population mais également au niveau des secteurs d'activités les plus représentés comme le montre le tableau suivant.

Répartition de l'emploi par zone en 1999

	Pays de Châteaubriant	CC de la Région de Blain	CC d'Erdre-et- Gevres	TOTAL
Agriculture	14%	13%	12%	13%
Industrie	24%	15%	17%	21%
Construction	8%	6%	12%	9%
Tertiaire	55%	66%	67%	60%
TOTAL	100%	100%	100%	100%

Source : INSEE – RGP 1999

Le Pays de Châteaubriant apparaît à ce titre comme particulièrement marqué par les activités industrielles qui représentent 21% de l'ensemble des emplois. Plusieurs communes dépassent largement ce seuil et fournissent le plus grand nombre d'emplois dans l'industrie :

- Soudan : 49% ;
- Issé : 48%
- Châteaubriant : 29% ;
- Noyal-sur-Brutz : 29%
- Nozay : 28%.

Les emplois agricoles sont également légèrement plus représentés que l'ensemble (14%), notamment dans les communes rurales du nord et de l'est du Pays (Ruffigné, Fercé, La Chapelle-Blain et Petit-Auverné).

On notera également la part des activités tertiaires inférieure de 5 points à la moyenne de la zone d'étude et de 17 points par rapport à la moyenne départementale (72%). Les communes de Louisfert, Châteaubriant, Saint-Vincent-des-Landes et La Grignonais connaissent cependant une part d'emplois de services supérieurs à la moyenne de la zone d'étude, se rapprochant de la structure de l'activité des communes du sud du territoire.

Les Communautés de communes de Blain et d'Erdre-et-Gevres connaissent une économie plus tertiarisée avec une part d'emplois de services de respectivement 66% et 67%. Plusieurs communes montrent en la matière un dynamisme particulièrement élevé :

- Sucé-sur-Erdre : 83% ;
- Vigneux-de-Bretagne : 80% ;
- Blain : 77% ;
- Héric : 75% ;
- Nort-sur-Erdre : 72%.

Si les activités industrielles sont moins présentes sur ces territoires (entre 15 et 17% des emplois), les communes de Bouvron (49%) et des Touches (37%) fournissent un grand nombre d'emplois dans ce secteur.

S'agissant de l'activité agricole, elle est d'une manière générale moins présente que dans le Pays de Châteaubriant mais reste dans certaines communes l'activité principale (Casson, Notre-Dame-des-Landes et La Chevallerai).

Les principaux pôles d'activité du territoire et leur poids en terme d'emploi en 1999

Commune	Nombre d'emplois offerts	Part du total des emplois offerts sur la zone d'étude
Châteaubriant	8097 emplois	26,1%
Blain	3140 emplois	10,1%
Nort-sur-Erdre	1921 emplois	6,2%
Treillières	1606 emplois	5,2%
Nozay	1555 emplois	5%
Derval	1212 emplois	4%
Vigneux-de-Bretagne	1089 emplois	3,5%
TOTAL DES EMPLOIS OFFERTS	30993 emplois	100%

Source : INSEE – RGP 1999

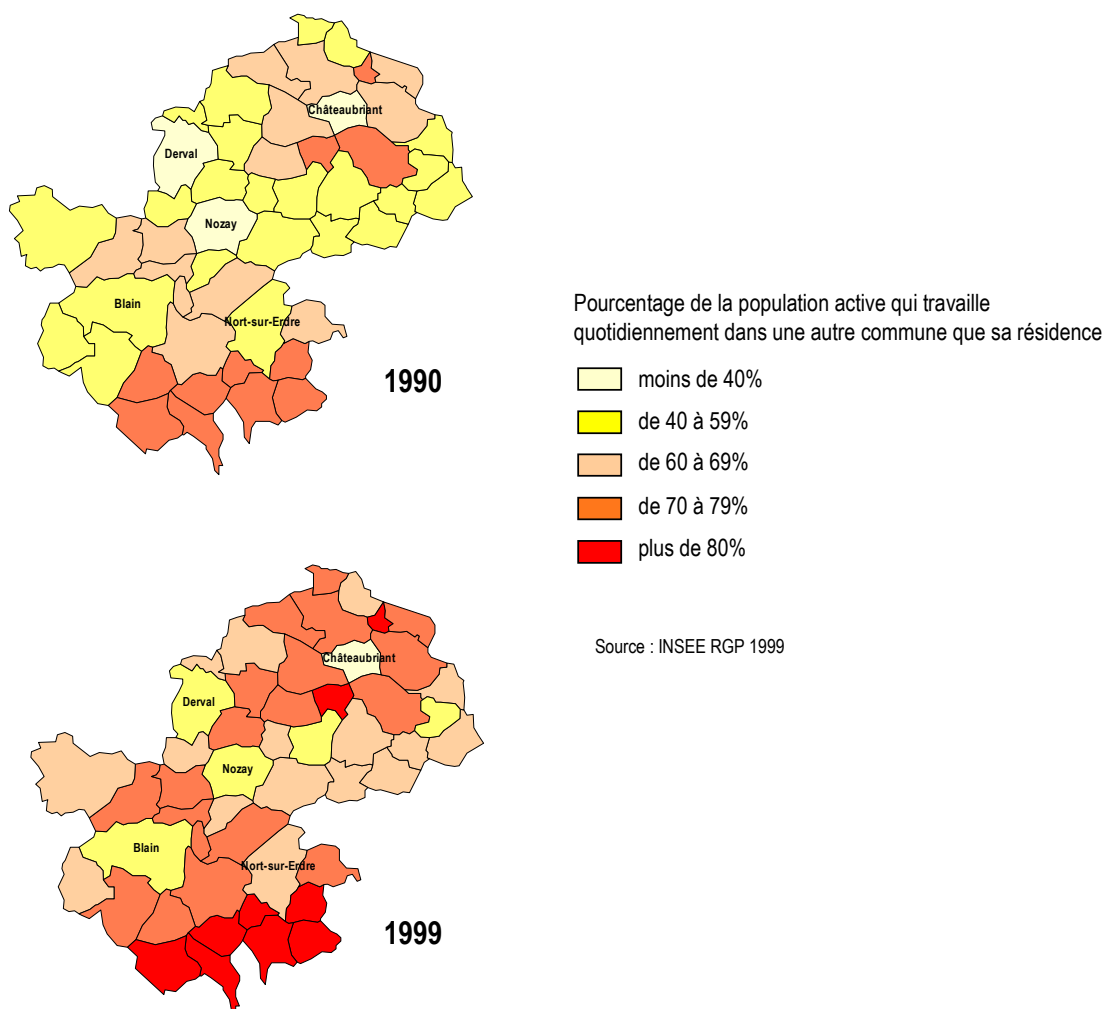
S'agissant de la polarisation des activités, la ville de Châteaubriant apparaît comme le principal pôle d'activité du territoire, représentant 26% du total de ses emplois. A l'échelle du Pays de Châteaubriant, le poids économique de Châteaubriant et de sa périphérie (communes de Soudan, Erbray et Louisfert) s'élève à 53% de l'ensemble des emplois du périmètre (17504 emplois au total).

Les villes de Blain, Nort-sur-Erdre et Treillières offrent également un nombre important d'emplois tandis que Nozay et Derval peuvent être considérés comme des pôles d'activité secondaires offrant respectivement 1555 et 1212 emplois en 1999.

L'attractivité de ces différents pôles d'activité sur les communes environnantes peut être mesurée à travers le nombre d'actifs migrants quotidiennement de leur commune de résidence vers leur commune d'emploi. D'une manière générale, il existe une corrélation entre le poids économique de la ville-centre et l'étendue de son aire d'attraction.

LES DEPLACEMENTS DOMICILE - TRAVAIL

Part des actifs migrants quotidiennement en 1990 et en 1999



La part des actifs migrants quotidiennement par zone en 1990 et en 1999

	1990	1999
CC du Castelbriantais	46%	56%
CC de Derval	48%	62%
CC de la Région de Nozay	54%	68%
CC de la Région de Blain	49%	60%
CC d'Erdre-et-Gesvres	69%	80%
TOTAL ZONE D'ETUDE	56%	68%

Source : INSEE – RGP 1990 et 1999

Au niveau national, en 1999, trois actifs sur cinq travaillaient hors de leur commune de résidence. Les déplacements « domicile-travail » ne cessent de se multiplier et de s'allonger. Les trajets se font à présent vers des communes situées en moyenne à 15,1 kilomètres de la commune de résidence.

La zone d'étude est également soumise à cette tendance. Ainsi, une majorité d'actifs travaillent hors de leur commune de résidence et le phénomène tend à s'amplifier avec le temps. Entre 1990 et 1999, la part des actifs migrants a augmenté de 12 points passant de 56% à 68% en moyenne sur l'ensemble du territoire.

Là encore, des différences notables se font sentir selon la zone concernée. Ainsi, les actifs du Pays de Châteaubriant et de la Communauté de Communes de Blain apparaissent moins mobiles que ceux de la Communautés de communes d'Erdre-et-Gesvres. Plusieurs facteurs peuvent expliquer cette situation :

- d'une part, la présence de villes-centres, comme Châteaubriant, Blain, Nozay et Derval dont les pourcentages d'actifs migrants sont relativement faibles puisque les actifs de ces communes y trouvent également un emploi, a tendance à faire baisser la moyenne de la zone concernée :
- d'autre part, la proximité de l'agglomération nantaise, où certaines communes comme Carquefou, Orvault, Saint-Herblain et Nantes offrent toutes plus de 8000 emplois, attire fortement les actifs des communes périphériques de la Communauté de communes d'Erdre-et-Gesvres.

Les types de moyens de transport utilisés dans les déplacements domicile – travail sur la zone d'étude et comparaison avec le département et la Région en 1999

	Zone d'étude		Loire-Atlantique	Pays de la Loire
	nombre	Part sur le total		
Pas de transport	4725	10,7 %	5,6 %	7,6 %
Marche à pied	1849	4,2 %	4,8 %	6 %
Un seul mode de transports	36169	81,7 %	83,3 %	81,2 %
Deux-roues	1653	3,7 %	4,6 %	5,1 %
Voiture particulière	33955	76,7 %	72,6 %	72,1 %
Transports en commun	561	1,3 %	6,1 %	4 %
Plusieurs modes de transports	1510	3,4 %	6,3 %	5,3 %

Source : INSEE – RGP 1999

Tableau détaillé par Communauté de communes

	Pays de Châteaubriant			CC de la région de Blain	CC d'Erdre et Gesvres
	CC du Castelbriantais	CC de la région de Nozay	CC de Derval		
Pas de transport	12,1 %	15,8 %	18,7 %	12,1 %	6,8 %
Marche à pied	7 %	3,8 %	4,1 %	5,3 %	2,2 %
Un seul mode de transports	77,7 %	77,2 %	74,2 %	79,6 %	87,2 %
Deux-roues	4,8 %	4,1 %	4 %	4,2 %	2,8 %
Voiture particulière	72 %	71,3 %	67,5 %	74 %	83,4 %
Transports en commun	0,9 %	1,8 %	2,7 %	1,3 %	1,1 %
Plusieurs modes de transports	3,2 %	3,2 %	3,1 %	3,1 %	3,8 %

Source : INSEE – RGP 1999

Les informations livrées par ces tableaux renseignent sur la part très importante de l'automobile comme moyen de déplacement privilégié dans les déplacements domicile – travail sur la zone d'étude. En moyenne, près de 78% des actifs utilisent la voiture particulière, nettement au-dessus des moyennes départementales et régionales (72,6% et 72,1%).

L'analyse détaillée par commune de l'utilisation de l'automobile montre que c'est dans les zones périurbaines, dont une part importante de la population active se déplace quotidiennement vers un pôle d'emploi, qu'elle est le moyen de transport principal. Le pourcentage particulièrement élevé constaté dans la Communauté de communes d'Erdre-et-Gesvres (83,4%) en est le meilleur exemple. Au regard de la carte précédente, c'est effectivement dans les communes de ce territoire que la part des actifs migrants quotidiennement est la plus importante.

Dans les communes les plus peuplées (Châteaubriant, Nort-sur-Erdre, Blain, Nozay et Derval), l'utilisation d'un deux-roues est plus fréquente (en moyenne 6% d'utilisateurs pour ces communes contre 3,7% pour l'ensemble) que dans les autres communes. Cette différence tend à montrer le caractère local de l'utilisation d'un deux-roues qui convient parfaitement pour se déplacer sur de faibles distances en zone urbaine, lorsque l'emploi est situé à proximité du lieu de vie mais qui devient nettement plus contraignant lorsqu'il faut se déplacer d'une commune à l'autre.

L'utilisation exclusive des transports en commun est marginale (en moyenne 1,3%, nettement inférieure aux moyennes départementales (6,1%) et régionales (4%)). Paradoxalement, les pourcentages les plus importants se trouvent dans des communes rurales peu desservies par les réseaux de transports en commun (Soulvache 7,2%, Treffieux 6,8%, Sion-les-Mines 6,5%). L'explication de cette situation vient de l'organisation du ramassage de ses salariés par l'entreprise Citroën de Chartres-de-Bretagne (35).

La part des actifs n'utilisant aucun moyen de transport pour se rendre à leur travail est à mettre en relation avec la part des actifs non-salariés. La corrélation entre ces deux pourcentages est en effet importante, le lieu d'habitation et le lieu de travail étant dans la majorité des cas indistincts, notamment pour les actifs agricoles.

La mise en relation de ces tableaux et de la carte précédente montre que :

- d'une part, le besoin de déplacement des actifs est de plus en plus important puisque l'emploi a tendance à se concentrer dans des pôles d'activité tandis que la répartition des actifs sur le territoire est de plus en plus diffuse dans les communes périphériques ;
- d'autre part, que le vecteur essentiel de la relation entre le lieu de vie et le lieu de travail est l'automobile.

LES ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DES COMMUNES

La source statistique utilisée pour réaliser cet état des lieux des équipements et services des communes de la zone d'étude est l'Inventaire communal établi par l'INSEE en 1998. L'objectif de ce paragraphe n'est pas de montrer de manière exhaustive la structure des équipements communaux mais plutôt d'évaluer les déplacements potentiels entre les communes les moins équipées et celles qui peuvent être qualifiées de pôle d'attraction.

D'une manière générale, pour l'ensemble des équipements et services présents dans les communes (structure commerciale, équipement médical, services bancaires et postaux, équipements scolaires et services à la personne) une distinction doit être apportée entre équipements et services de base et équipements spécialisés.

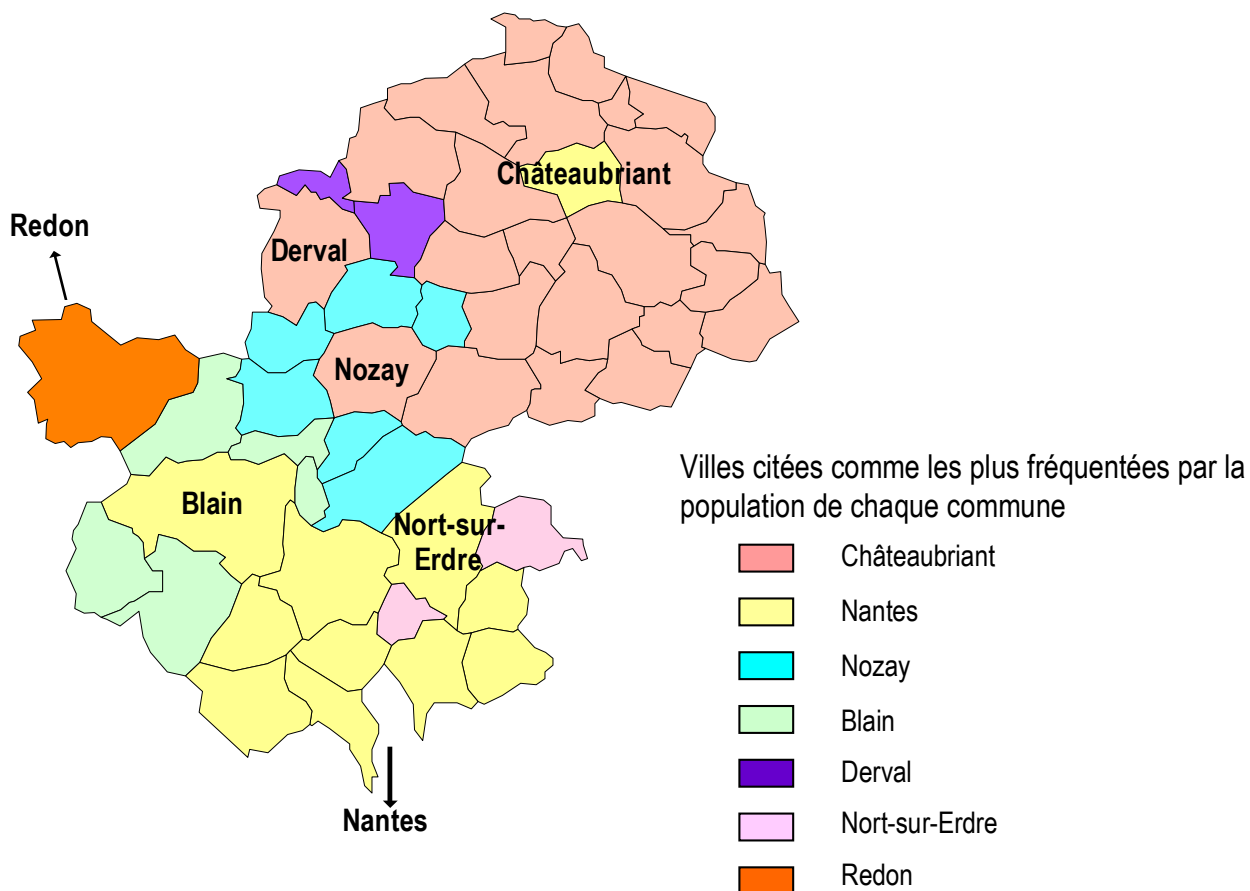
A l'exception des communes les moins peuplées (Mouais, Jans, Ruffigné, Soulvache, Petit-Auverné et Juigné-des-Moutiers) l'ensemble des communes disposent des commerces alimentaires et des équipements et services scolaires, médicaux, sociaux et financiers de base. Il est à noter que globalement le niveau de services apporté dans les communes des Communautés de communes de Blain et d'Erdre-et-Gesvres apparaît plus diversifié et en nombre plus important.

S'agissant des fonctions plus spécialisées, elles permettent de hiérarchiser l'influence des communes entre elles et montrent que les villes de Châteaubriant, Blain, Nort-sur-Erdre, Nozay et Derval sont les pôles les plus attractifs. Avec des différences cependant puisque Châteaubriant, sous-préfecture, concentre l'essentiel des fonctions spécialisées de la zone d'étude. Les villes de Blain, Nort-sur-Erdre, Nozay et Derval qui offrent un éventail plus restreint notamment au niveau des fonctions administratives et médicales (pas d'hôpital) se positionnent comme des pôles d'attraction secondaire.

L'influence de l'agglomération nantaise sur les communes du sud de la zone d'étude est également importante, principalement au niveau des équipements de santé de niveau supérieur, de l'enseignement supérieur, de certaines activités commerciales spécialisées, des activités culturelles et de l'accès à certaines formations professionnelles.

La carte suivante permet de caractériser les différents pôles de services et d'équipements du territoire et de mettre en évidence leur aire d'influence. Sur la base de la déclaration par les personnes interrogées des communes qu'elles fréquentent en priorité, 7 villes se distinguent. Nantes et Châteaubriant apparaissent cependant comme les plus attractives, citées respectivement à 11 et à 23 reprises.

Polarisation de la zone d'étude



Source : INSEE Inventaire Communal 1998

En terme de déplacements potentiels, cette carte permet d'illustrer les relations qui existent entre la ville-centre et son aire d'attraction privilégiée dans le cadre d'une mobilité non-contrainte. D'une manière générale, à l'exception de l'extrême sud de la zone d'étude dont les communes sont fortement attirées par l'agglomération nantaise, les déplacements se font essentiellement entre la ville-centre et les communes périphériques dont le nombre varie en fonction de la capacité d'attraction du pôle urbain et des habitudes de déplacements des habitants.

En matière de structures à caractère social, d'aide à l'insertion professionnelle et de formation continue, les principaux centres sont Châteaubriant, Blain, Nozay et Nort-sur Erdre. En matière d'action sociale, les circonscriptions n°6 et n°7 du Conseil Général ont leurs bureaux situés à Châteaubriant et Blain. La Mission Locale Nord-Atlantique, dont le siège social est à Châteaubriant, a des antennes réparties sur le territoire à Nozay, Blain, Nort-sur-Erdre et Grandchamp-des-Fontaines.

Pour l'accueil des demandeurs d'emploi, seule la ville de Châteaubriant dispose d'une ANPE, puisque les agences de référence pour le sud de la zone d'étude sont situées dans l'agglomération nantaise (Nantes-Erdre et Carquefou). Les demandeurs d'emplois peuvent cependant consulter les offres au sein des services Emploi intercommunaux de Nozay, Blain et Nort-sur-Erdre.

Le territoire héberge également un certain nombre d'associations intermédiaires et entreprises d'insertion :

- à Châteaubriant avec l'Association des Chômeurs du Pays de la Mée (ACPM) ;
- à Nozay avec l'association ESPOIR ;
- à Nort-sur-Erdre avec l'Association Nortaise des Chômeurs en Recherche d'Emploi (ANCRE) ;
- à Blain avec Projet Emploi, l'Association des Travailleurs à la Recherche d'un Emploi (ATRE) et l'Association d'Insertion et de Réinsertion par l'Emploi (AIRE).

En matière de structures de formation, les principales sont :

- le Centre de Formation au Machinisme Agricole de Nozay ;
- le CFP Saint-Joseph de Châteaubriant ;
- le CFP Presqu'île de Pontchâteau avec des formations organisées à Blain ;
- le CIFOR à Nort-sur-Erdre ;
- Culture et Liberté à Châteaubriant ;
- Le GRETA du Castelbriantais.

L'APPROCHE DE LA DEMANDE POTENTIELLE

L'IDENTIFICATION DES PUBLICS PEU MOBILES

Dans une zone rurale comme l'arrondissement de Châteaubriant, les déplacements sont une préoccupation constante pour beaucoup de démarche de la vie quotidienne (achats, démarches administratives, santé, travail et loisirs). Pour assurer ces activités, 88% des ménages disposent d'une voiture leur permettant d'être mobiles. Cette statistique met en évidence qu'une frange non négligeable de la population (12%) se retrouve dépendante d'un autre mode de transport que la voiture particulière pour se déplacer. Or, l'offre du territoire en matière de desserte locale n'est pas satisfaisante (voir chapitre sur l'offre de transports).

Taux d'équipement en voitures des ménages en pourcentage en 1999 par Communauté de communes et comparaison avec le Département et la Région

Territoire	Pas de voiture	1 voiture	2 voitures
Communauté de communes du Castelbriantais	14,6%	48,1%	37,3%
Communauté de communes de Derval	16,7%	45,7%	37,5%
Communauté de communes de la région de Nozay	14,1%	46,8%	39,2%
Communauté de communes de Blain	13,4%	47,4%	39,2%
Communauté de communes d'Erdre et Gesvres	7,9%	35,9%	56,2%
ENSEMBLE	12,1%	43,2%	44,8%
Loire-Atlantique	17,3%	48,8%	33,9%
Pays de la Loire	16,1%	48,6%	35,2%

Source : INSEE – RGP 1999

Des distinctions très nettes se font cependant sentir au niveau des différents territoires composant la zone d'étude. Les ménages de la Communauté de communes d'Erdre-et-Gesvres apparaissent en matière d'équipement automobile particulièrement bien dotés puisque moins de 8% d'entre eux ne disposent pas d'un véhicule et que la « norme » est

plutôt de 2 automobiles par ménage (supérieure de plus de 10 points par rapport à la moyenne de la zone d'étude et de plus de 22 points avec le département).

A contrario, les ménages de la Communauté de communes de Derval sont les moins bien lotis en terme d'équipement automobile puisque près de 17% d'entre eux n'ont pas de véhicule.

La comparaison avec les statistiques départementales et régionales en la matière montrent tout de même une réalité plutôt positive pour la zone d'étude dans laquelle la proportion de ménages n'ayant pas de voiture est inférieure respectivement de plus de 5 points et de 4 points (12,1% contre 17,3% et 16,1%). Cela étant dit, ces chiffres doivent être interprétés avec précaution car l'influence des principales agglomérations départementales et régionales dans lesquelles la proportion de ménages sans véhicules est plus élevée tend à en augmenter la part globale.

En tout état de cause, différents types de publics sont particulièrement sensibles à cette absence d'alternative à la voiture particulière.

- des personnes socialement fragilisées (Demandeurs d'emploi de longue durée, bénéficiaires du RMI, jeunes sortis prématurément du système scolaire) ;
- des personnes âgées ;
- des personnes handicapées.

Cette affirmation est appuyée par la structure par âge des ménages et la répartition des bénéficiaires du RMI sur le territoire.

Structure par âge des ménages par Communauté de communes en 1999

	Moins de 20 ans	De 20 à 59 ans	Plus de 60 ans
CC du Castelbriantais	0,2%	60,8%	39%
CC de Derval	0,2%	57%	43%
CC de la Région de Nozay	0,1%	61,7%	38,2%
CC de la Région de Blain	0,1%	61,9%	38%
CC D'Erdre-et-Gesvres	0,1%	72,5%	27,4%
TOTAL	0,14%	62,8%	37,1%

Source : INSEE – RGP 1999

Part des bénéficiaires du RMI au 30/11/2003 par rapport à la population totale en 1999 par Communauté de communes

	Part des Bénéficiaires du RMI
CC du Castelbriantais	1,3%
CC de Derval	1,5%
CC de la Région de Nozay	1,4%
CC de la Région de Blain	1%
CC d'Erdre-et-Gesvres	0.6%
TOTAL ZONE D'ETUDE	1,2%

Source : DDASS 44 – RMI – INSEE – RGP 1999

Au regard de ces deux indicateurs, on observe que la Communauté de communes de Derval accueille à la fois une population âgée importante et une part de bénéficiaires du RMI supérieure à la moyenne du territoire. C'est également sur ce territoire que la proportion des ménages sans automobile est la plus importante. La question n'est pas tant de mettre l'accent sur la situation socio-économique de la région de Derval que de montrer que les publics les plus susceptibles de rencontrer des difficultés pour se déplacer sont effectivement plutôt les personnes âgées et plutôt les publics en démarche d'insertion.

Le cas des personnes handicapées est quelque peu différent dans le sens où, si leur difficulté à se déplacer est avérée et aisément compréhensible au regard de leur handicap physique ou mental, elle relève d'une compétence et de moyens particuliers à mettre en œuvre pour apporter des solutions de déplacement adaptées et sécurisées. A ce titre, et à ce stade de la réflexion, il est apparu au Groupe Diagnostic Mobilité que la situation des personnes handicapées face aux déplacements sortait de son cadre de recherche.

LES PUBLICS EN DEMARCHE D'INSERTION

Deux catégories de personnes entrent particulièrement dans cette dénomination :

- les bénéficiaires du RMI ;
- les jeunes de 16 à 25 ans sortis du système scolaire sans formation ;

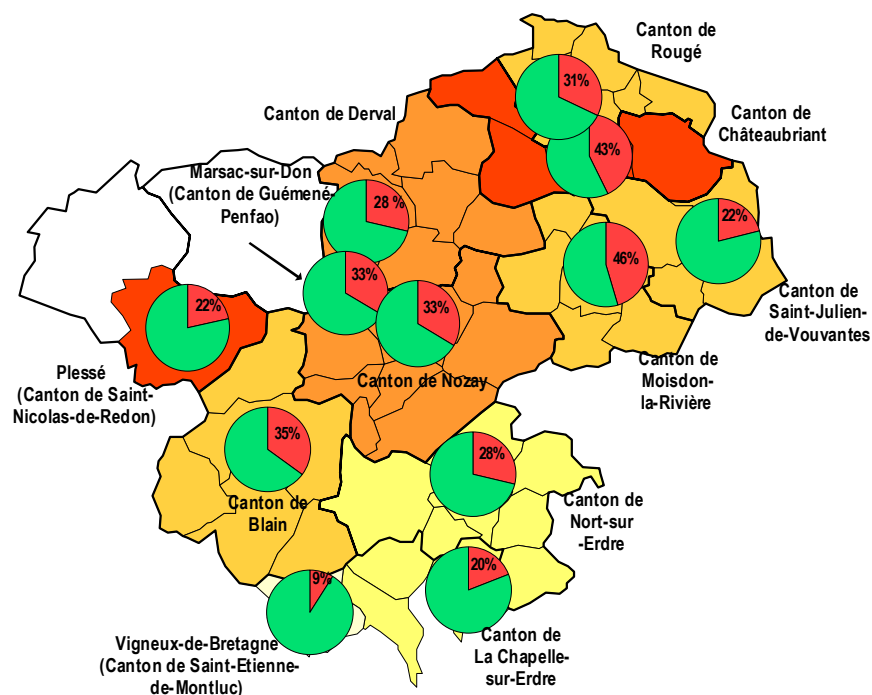
A partir des statistiques disponibles pour chacun de ces publics et des résultats d'une enquête auprès des stagiaires en cours de formation entre janvier et mars 2004, il est possible d'approcher le nombre de personnes potentiellement freinées dans leurs déplacements, de caractériser la nature de leurs difficultés et d'identifier les zones du territoire où ces personnes se concentrent.

. Les bénéficiaires du RMI

En novembre 2003, le territoire d'étude comptait 1300 bénéficiaires du RMI soit 1,2% de la population sans double compte du recensement de 1999. Leur répartition n'est pas uniforme sur le territoire. Ainsi, les bénéficiaires sont proportionnellement plus nombreux dans les communes du Pays de Châteaubriant qui héberge 57% du total des bénéficiaires alors que sa population ne représente que 46% de la population totale de la zone. A contrario, les bénéficiaires du RMI de la Communauté de communes d'Erdre-et-Gesvres représentent 27% de l'ensemble des bénéficiaires tandis que sa population compte pour 40% de la population totale. La Communauté de communes de Blain se place quant à elle dans un rapport quasiment équivalent (16% des bénéficiaires du RMI et 14% de la population totale).

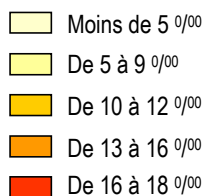
Dans le Pays de Châteaubriant, le Diagnostic Emploi-Formation-Insertion réalisé annuellement donne un certain nombre d'informations complémentaires, notamment au niveau de la répartition des bénéficiaires du RMI sur le territoire. Les statistiques réalisées en janvier 2002 font apparaître des proportions importantes (entre 2 et 2,5% de la population communale totale de 1999) essentiellement à Châteaubriant, la proximité d'emplois potentiels, le parc de logement social relativement important et la présence de services publics (administration, hôpital) lui conférant une attractivité compréhensible pour les bénéficiaires de minimas sociaux. En dehors de Châteaubriant et à l'exception de certaines communes des marges du Pays (Lusanger, Soulvache, Villepôt et La Chapelle-Blain), les bénéficiaires du RMI se localisent principalement autour de Nozay et Derval (Lusanger, Jans, Marsac-sur-Don, Vay, Nozay et Saffré).

Part des allocataires du RMI et non possession du permis de conduire par canton en 2003



Part des allocataires du RMI au 30/11/2003 par rapport à la population sans doubles comptes pour 1000 habitants en 1999

Pourcentage des titulaires et des non-titulaires du permis de conduire parmi les allocataires du RMI contractants au 30/11/2003



Titulaires du permis de conduire

Non titulaires du permis de conduire

Source : DDASS 44 –Logiciel RMI
INSEE RGP 1999

D'une manière générale, les allocataires sont plutôt des personnes seules (81%) et 20% ont à leur charge des enfants. La solitude est notable dans les communes du sud de la zone d'étude où 86% des allocataires sont seuls contre 74% dans le Pays de Châteaubriant, où la vie en couple est plus fréquente.

En ce qui concerne l'âge des bénéficiaires, près de 60% ont moins de 45 ans. Ils apparaissent cependant plus jeunes dans les communes du sud dans lesquelles 43% ont moins de 35 ans contre 35% dans le Pays de Châteaubriant. A l'inverse, ce territoire accueille relativement plus de bénéficiaires âgés, 40% ont plus de 45 ans contre 35% dans les Communautés de communes d'Erdre-et-Gesvres et de Blain.

En ce qui concerne leurs caractéristiques par rapport à la mobilité, et notamment la possession du permis de conduire, il apparaît que 32% des bénéficiaires du RMI contractants ne le possèdent pas. Le tableau de la page suivante montre cependant des différences notables entre les différents cantons du territoire. Ainsi, c'est dans le Pays de Châteaubriant que cette part est la plus élevée avec en moyenne 37% de bénéficiaires qui ne possèdent pas le permis de conduire, ce chiffre diminuant à mesure qu'on se rapproche de l'agglomération nantaise (31% dans la Communauté de communes de Blain et 25% dans la Communauté de communes d'Erdre-et-Gesvres). Certains cantons comme celui de Châteaubriant et de Moisdon-la-Rivière atteignent des proportions qui dépassent 40% (respectivement 43% et 46%).

Nombre de bénéficiaires du RMI et permis de conduire par Communauté de communes au 30/11/2003

TERRITOIRE	NOMBRE DE BÉNÉFICIAIRES DU RMI	NOMBRE DE CONTRACTANTS	% DE CONTRACTANTS SANS PERMIS DE CONDUIRE
Canton de Châteaubriant	281	251	43%
Canton de Rougé	51	48	31%
Canton de Saint-Julien-de-Vtes	45	41	23%
Canton de Moisdon-la-Rivière	75	61	46%
Canton de Nozay	161	140	33%
Canton de Derval	107	94	28%
Commune de Marsac-sur-Don	19	18	33%
TOTAL PAYS DE CHÂTEAUBRIANT	739	653	37%

Canton de Blain	152	115	35%
Commune de Plessé	60	55	22%
TOTAL CC DE BLAIN	212	170	31%

Canton de Nort-sur-Erdre	146	130	28%
Canton de la Chapelle-sur-Erdre	188	158	20%
Commune de Vigneux-de-Bgne	115	11	9%
TOTAL CC D'ERDRE-ET-GESVRES	349	299	23%

TOTAL ZONE D'ETUDE	1300	1122	32%
---------------------------	-------------	-------------	------------

Source : DDASS 44 – Logiciel RMI

La situation financière des bénéficiaires du RMI n'est sans doute pas sans conséquence sur cette part importante de personnes sans permis de conduire, de même, elle représente une contrainte importante pour l'achat ou l'entretien d'un véhicule pour ceux qui ont passé l'examen avec succès. A ce titre, l'analyse des motifs de déclenchement des Aides Individuelles à l'Insertion est éclairant. Ainsi, depuis 2001, les aides versées pour les réparations de véhicules sont en constante augmentation, laissant imaginer un parc automobile de plus en plus vétuste, générant de plus en plus de besoin de réparation.

. Les jeunes en démarche d'insertion (sortis du système scolaire)

La population jeune, d'une manière générale, est très dépendante de l'offre de transports publics ou de son entourage familial et/ou amical pour ses déplacements. Cette situation est particulièrement ressentie avant l'âge de 18 ans (ils n'ont pas encore le permis de conduire et ne disposent pas forcément d'un deux-roues). Il faut cependant distinguer 2 catégories de jeunes :

- les scolaires ;
- les jeunes en démarche d'insertion (sortis du système scolaire).

S'agissant de la population scolaire, les besoins en déplacement sont réduits à la sphère privée puisque les transports scolaires sont organisés pour que l'ensemble des élèves puisse se rendre aisément et quotidiennement dans leurs établissements. Des difficultés peuvent apparaître pendant les périodes de stages intégrées au cursus scolaire. Ces périodes sont cependant connues suffisamment à l'avance et sur un temps généralement court (1 à 2 semaines) pour pouvoir trouver des solutions de déplacements. Par ailleurs, bien souvent, ces contraintes sont intégrées dans la stratégie de prospection des structures d'accueil (proximité géographique, lieu de travail d'un des parents...).

Les problèmes de déplacements se posent de manière différente pour les jeunes qui fréquentent la Mission Locale Nord-Atlantique. Sortis du système scolaire pour la majorité d'entre eux, ils ne disposent plus des tarifs appliqués à ce public dans les transports publics. Pour certains, dans une situation de précarisation et d'incertitude par rapport à leur avenir professionnel, les besoins en déplacement ne se limitent pas à la sphère strictement privée (achats divers, loisirs...) mais concernent également leurs démarches pour accéder à l'emploi et à la formation professionnelle.

En l'absence d'un véhicule personnel, situation vécue par 18% des jeunes qui ont fréquenté la Mission locale en 2002 (soit 330 personnes), il est très difficile de pouvoir se déplacer sur l'ensemble du territoire d'étude quotidiennement, sur l'ensemble de l'année et en respectant des contraintes horaires.

L'obtention du permis de conduire, que 39% des jeunes fréquentant la MLNA ne possédaient pas en 2002, apparaît, en zone rurale, comme un préalable indispensable à toute démarche d'accès à l'emploi et à la formation professionnelle, condition *sine qua non* pour acquérir son autonomie par rapport à la structure familiale.

Nombre de jeunes possédant un permis de conduire, un moyen de transport et aire de mobilité maximale en 2003

PERMIS DE CONDUIRE	NOMBRE DE JEUNES	%
Pas de permis	759	39,3%
Permis B	1143	59,2%
Permis Moto	6	0,3%
Permis Poids lourds – de 26 T et + de 26 T	18	0.9%
Autre	4	0.2%
TOTAL	1930	100%

MOYEN DE TRANSPORT	NOMBRE DE JEUNES	%
Pas de moyen de transport	387	20%
Vélo	62	3%
Cyclomoteur	275	14%
Automobile	1082	57%
Transports en commun	98	5%
TOTAL	1904	100%

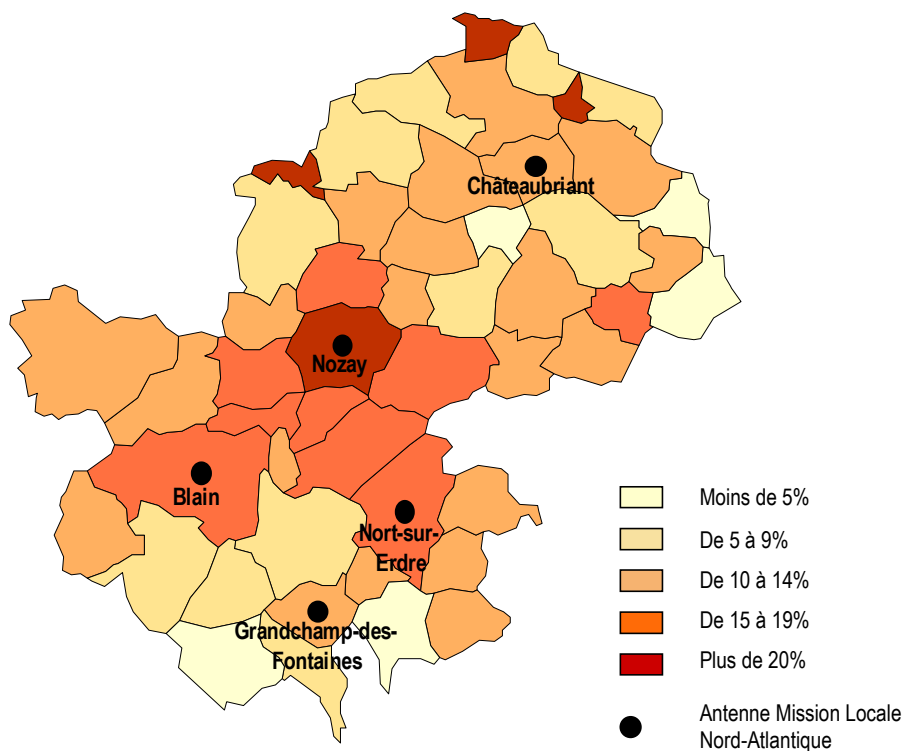
AIRE DE MOBILITE MAXIMALE	NOMBRE DE JEUNES	%
Non renseigné	135	7%
Quartier / arrondissement	166	9%
Ville	133	7%
Canton	253	13%
Département	818	43%
Départements limitrophes	218	11%
Pas de limite	184	10%
TOTAL	1907	100%

Source : Mission Locale Nord-Atlantique – statistiques de fréquentation 2003

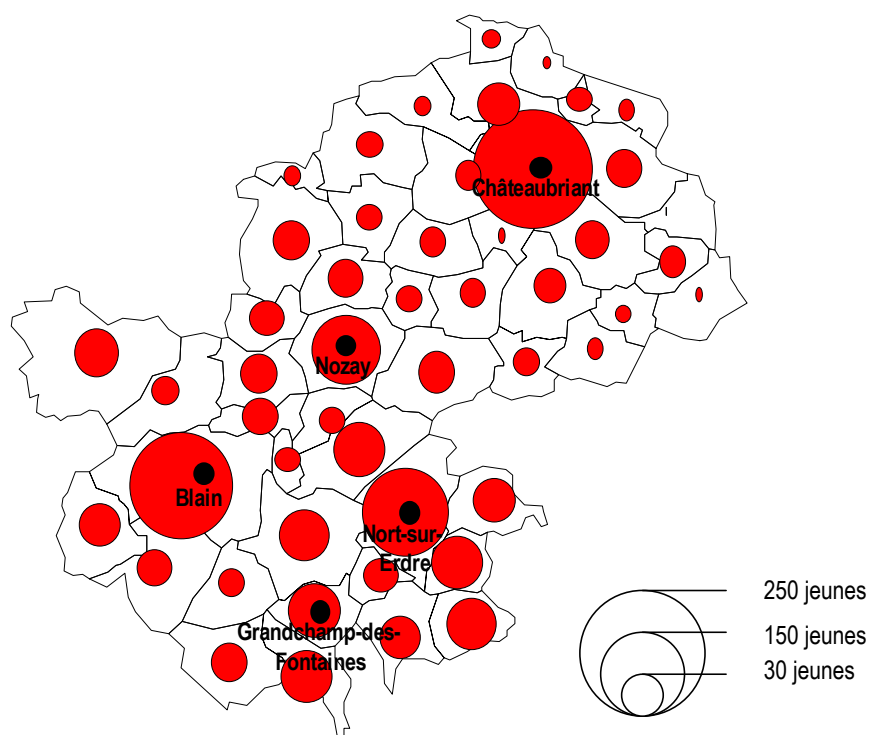
L'accueil des jeunes est assuré au sein du siège social de la Mission Locale à Châteaubriant et dans les quatre autres antennes du territoire, Nozay, Blain, Nort-sur-Erdre et Grandchamp-des-Fontaines. En valeur absolue, l'origine géographique des jeunes est relativement cohérente avec la répartition globale de la population sur le territoire. Rapporté au nombre de jeunes par commune, la carte fait apparaître une relative concentration des jeunes en démarche d'insertion dans la zone centrale du territoire, entre Nozay, Blain et Nort-sur-Erdre.

La commune de Nozay et trois communes rurales du Pays de Châteaubriant (Mouais, Soulvache et Noyal-sur-Brutz) montrent les concentrations maximales.

Part des jeunes de 17 à 25 ans ayant fréquenté la Mission Locale en 2003 par rapport à l'ensemble des jeunes de 15 à 25 ans par commune en 1999



Nombre de jeunes de 17 à 25 ans ayant fréquenté la Mission Locale par commune en 2003



Source : Mission Locale Nord-Atlantique – INSEE – RGP 1999

Une étude menée en 2000 par Mlle Claudia TURMEAU sur le territoire de la Mission locale Nord-Atlantique, intitulée « mobilité des jeunes en milieu rural : quels sont les freins ? » met en évidence un certain nombre de constats et identifie les principales causes d'immobilité des jeunes à partir des résultats d'une enquête :

- les freins financiers (pour 73,5 % des femmes et 33,5% des hommes) ;
- la peur de l'inconnu (66,5% des femmes et 46,5% des hommes) ;

S'agissant des freins financiers, il est incontestable que la capacité à se déplacer est très dépendante des moyens financiers qu'on peut y consacrer. Le passage du permis de conduire, l'achat, l'assurance et l'entretien d'un véhicule, l'achat de titres de transports sont autant de dépenses qui ne peuvent pas être assumées par tous les jeunes sans soutien de leur famille ou des pouvoirs publics.

En ce qui concerne la peur de l'inconnu, on peut la rapprocher d'une difficulté psychologique à envisager un déplacement dans un lieu dont la pratique n'a pas déjà été expérimentée. C'est le cas des zones urbaines comme l'agglomération nantaise où l'environnement est perçu de manière négative (insécurité, pollution...) en tout cas différemment de leur environnement habituel. Par ailleurs, un certain nombre de jeunes fixent des limites dans leur capacité de rayonnement géographique et ne souhaitent visiblement pas se déplacer trop loin de chez eux (pas plus de 30 kilomètres de leur lieu de vie).

Pour certains jeunes, on peut ajouter des difficultés cognitives qui ne leurs permettent pas de se présenter à l'examen du Code de la route avec des chances objectives de réussite, faute de posséder les acquis de compréhension et de mise en pratique des enseignements.

En tout état de cause, les conseillers de la Mission locale constatent qu'un nombre non négligeable de jeunes en démarche d'insertion sociale et professionnelle se voient contraints de renoncer à des emplois ou des formations à cause d'une incapacité à se déplacer.

. Les résultats de l'enquête menée auprès des stagiaires en formation

Afin de compléter cette base statistique et d'en confronter les résultats avec une mise en situation concrète, nous avons bâti un questionnaire transmis à différentes structures de formation du territoire, à l'intention des personnes actuellement en stage. Cinq structures ont été sollicitées (Culture et Liberté, l'Atelier de Pédagogie Personnalisée du GRETA, Le Centre de Formation au Machinisme Agricole, le CIFOR et le CFP Presqu'île) à la fois sur des critères de localisation du lieu de stage (Châteaubriant, Blain et Nozay) et sur des critères d'objectifs de la formation dans le parcours d'insertion (formation de redynamisation-resocialisation, formation de remise à niveau, formation de soudeurs-monteurs).

Ainsi, 113 stagiaires ont été interrogés sur leur situation personnelle, sur la possession du permis de conduire et d'un véhicule, sur la fréquence de leurs déplacements en dehors de leur commune de résidence, sur les moyens de transport utilisés pour venir au stage et sur le sentiment de rencontrer ou non des difficultés pour se déplacer.

Les principaux critères font apparaître les résultats suivants :

Sexe :	67% de femmes (76 personnes)
	33% d'hommes (37 personnes) ;
Âge :	49% de 16 à 25 ans (55 personnes)
	21% de 26 à 35 ans (24 personnes)
	19% de 36 à 45 ans (21 personnes)
	12 % de plus de 45 ans (13 personnes)
Situation :	17% de Bénéficiaires du RMI (19 personnes)
	39% d'allocataires ASSEDIC (44 personnes)
	7% en contrats aidés (8 personnes)
	37% autres (44 personnes) dont
	49% en activité (CDI, CDD, Interim, contrat de qualification...)
	26% CNASEA
	12% sans revenus
	10% Allocation Adulte Handicapé
Permis de conduire :	
	73% ont le permis de conduire (82 personnes)
	27% ne possèdent pas le permis de conduire (31 personnes)
Véhicule :	80% possèdent un véhicule (90 personnes) dont :
	88% une automobile (80 personnes)
	1% une moto (1 personne)
	8% un cyclomoteur (7 personnes)
	3% un vélo (3 personnes)
	20% ne possèdent pas de véhicule

Fréquence des déplacements hors commune de résidence :

- 16% les jugent rares (18 personnes)
- 27% les jugent peu fréquents (30 personnes)
- 28% les jugent fréquents (31 personnes)
- 29% les jugent très fréquents (32 personnes)

Moyen de déplacement vers le stage :

- 60% ont utilisé leur automobile (76 personnes)
- 18% ont fait appel au co-voiturage (23 personnes) – Il est à noter que dans certains cas le co-voiturage s'est organisé au sein de la formation
- 13% se sont déplacés à pied (17 personnes)
- 3% ont utilisé un cyclomoteur (4 personnes)
- Les autres stagiaires se sont déplacés en taxi, en bus, en moto ou en stop pour une personne à chaque fois.

Problèmes de déplacements :

- 74% ne considèrent pas rencontrer de problèmes pour se déplacer (84 personnes)
- 26% rencontrent des difficultés pour se déplacer (29 personnes)

En moyenne, la distance à parcourir entre le lieu de résidence et le lieu de stage est de 12 kilomètres, sachant que la distance maximale parcourue est de 43 kilomètres tandis qu'un certain nombre de stagiaires se déplacent peu, la formation se déroulant dans leur commune.

Le sexe, l'âge et la situation des stagiaires n'apparaissent pas comme des éléments déterminant pour caractériser le profil type du stagiaire peu mobile. La diversité des situations personnelles rencontrées n'autorise que difficilement des classifications normatives. Cela étant dit, les jeunes femmes apparaissent tout de même légèrement plus fragiles que les autres par rapport à la possession du permis de conduire, d'un véhicule et à la fréquence de leurs déplacements en dehors de leur commune de résidence.

Par contre, les résultats mettent en évidence une très forte corrélation entre l'objectif de la formation et par conséquent le niveau initial du stagiaire en terme de compétences et d'employabilité et la capacité à se déplacer. Ainsi, c'est au sein de l'Atelier de remise à niveau du CIFOR où la proportion de détenteurs d'un permis de conduire et d'un véhicule est la plus faible, respectivement 35% et 30%, pour une moyenne, toutes formation confondues, de 73% et 80%. Ces stagiaires sont également ceux qui considèrent leur situation face aux déplacements comme la plus problématique pour 40% d'entre eux contre 26% en moyenne. Par voie de conséquence, leurs déplacements en dehors de leur commune de résidence

sont jugés plutôt peu fréquents (78% dont 56% les jugent rares, moins de une fois par semaine).

A l'inverse, les stagiaires de la formation soudeurs-monteurs au Centre de Formation au Machinisme Agricole de Nozay présentent des caractéristiques favorables aux déplacements, sachant tout de même les critères de sélection des stagiaires intègrent la possession du permis de conduire et d'un véhicule.

D'une manière générale, les éléments mis en avant pour expliquer les difficultés de déplacement se rapportent à un manque de moyens financiers qui ne permettent pas d'acquérir ou d'entretenir un véhicule. La non-possession du permis de conduire, parfois en lien avec le manque de moyens financiers, apparaît aussi très pénalisant tandis que l'inadaptation des transports en commun est fréquemment invoquée. Dans ces cas là, le recours au co-voiturage amical et/ou familial est la solution mobilisée en priorité et souvent exclusivement. Ainsi, quand les connaissances ne sont pas disponibles, le déplacement est généralement décalé ou non assuré.

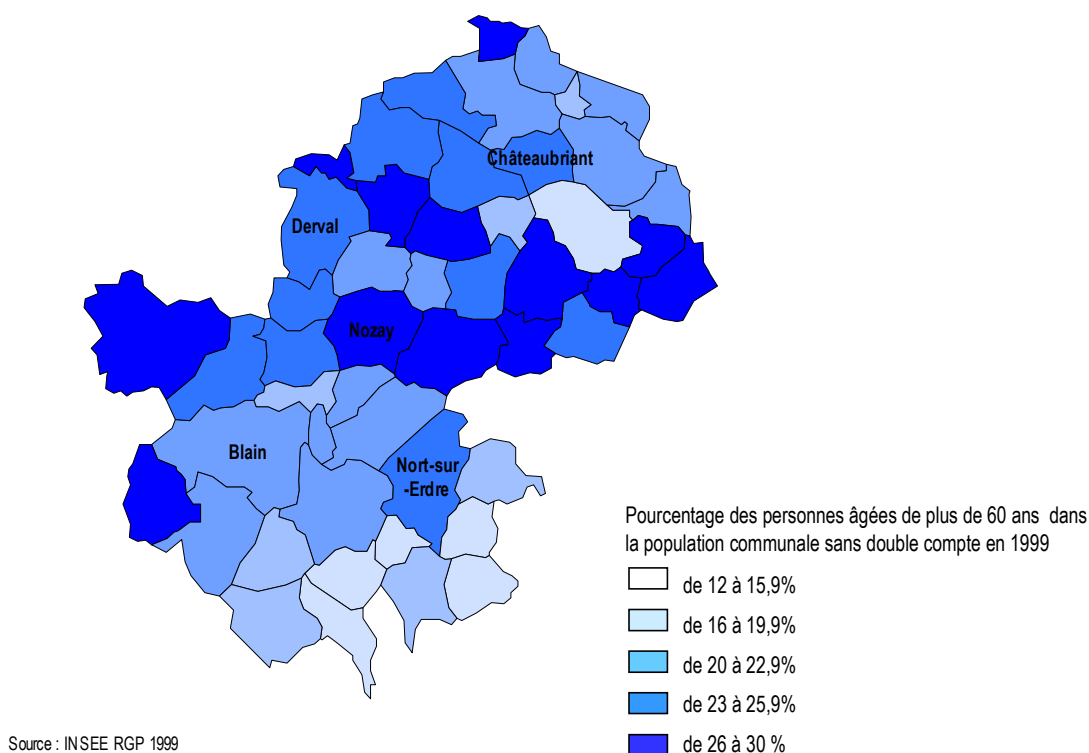
Au regard de ces constats, plusieurs éléments apparaissent fondamentaux à prendre en compte dans la réflexion pour formaliser un projet susceptible d'aider concrètement les personnes les moins mobiles à se déplacer :

- Le système mis en place devra être peu coûteux pour les utilisateurs pour qui les contraintes financières sont importantes et qui considèrent souvent la dépense engendrée par les déplacements comme superflue.
- Il devra être également peu contraignant dans sa mobilisation et souple dans son utilisation afin de le rendre attractif auprès des publics en démarche d'insertion et lui permettre une réactivité par rapport à des situations d'urgence.
- Il devra enfin prévoir un accompagnement de la personne pour lui permettre d'acquérir progressivement une autonomie dans la décision, la planification et la réalisation de ses déplacements.

LES PERSONNES ÂGÉES

La situation des personnes âgées par rapport à la mobilité est très contrastée. Toutes les personnes âgées de plus de 60 ans ne rencontrent pas de difficultés pour se déplacer : tout dépend de leur degré d'autonomie lié essentiellement à la possession ou non du permis de conduire, à leur isolement social et/ou géographique et à des critères liés à leur état de santé. En règle générale, plus la population est âgée, moins elle est motorisée. Elle n'exprime pour autant pas nécessairement de gros besoins en déplacements, bien souvent en continuité avec son mode de vie passé.

Part des plus de 60 ans dans la population communale en 1999



Une étude réalisée en 2001 par les services sociaux du Conseil Général de Loire-Atlantique sur le canton de Nozay s'est attachée à identifier les difficultés principales des personnes âgées par rapport aux déplacements et les moyens mis en œuvre pour les dépasser.

S'agissant des moyens de déplacements, l'absence de véhicule personnel et particulièrement d'automobile apparaît l'élément le plus contraignant puisque seuls 28% des ménages dont au moins un membre déclare rencontrer des difficultés à se déplacer

possèdent une voiture (40% des ménages âgés interrogés possèdent un véhicule). Les personnes seules, en zone rurale, sont celles qui disposent le moins d'un véhicule. Les femmes seules n'ayant jamais passé le permis de conduire se retrouvent majoritairement dans cette situation.

Les solutions alternatives à la voiture, transports en commun, services d'aides ménagères et accompagnement amical ou familial sont appréciées de manière contrastée. Ainsi, le réseau de car est estimé ne correspondant pas aux besoins dans 90% des cas, notamment à cause d'un éloignement de l'arrêt par rapport au domicile et du niveau de desserte et de destinations insuffisant.

Des critiques ont également été formulées vis à vis du dispositif l'Abeille témoignant probablement d'un déficit d'information par rapport aux conditions d'utilisation du service qui apparaît bien adapté à la situation des personnes âgées, notamment en terme de confort, d'accompagnement et de prise en charge au domicile.

En définitive, ce sont les services d'aide ménagère auxquels les personnes âgées font le plus souvent appel pour se déplacer (60% pour les hommes et 54% pour les femmes) même si les amis et la famille sont également régulièrement sollicités. Ces résultats traduisent un besoin d'accompagnement nécessaire de la personne âgée dans ses déplacements.

S'agissant plus particulièrement des motifs de déplacement, les achats de la vie courante, les consultations médicales et les démarches administratives sont le plus fréquemment cités.

D'une manière générale, les besoins des personnes âgées concernant leurs déplacements apparaissent plutôt non quotidiens, ponctuels, et peuvent être planifiés suffisamment à l'avance pour trouver des solutions auprès des réseaux cités précédemment. Sur la base de ce constat, le public âgé n'est pas apparu comme celui dont les problèmes de mobilité sont les moins solubles, notamment au regard des solutions déjà existantes. En conséquence, le choix de se concentrer sur la situation des publics en démarche d'insertion dont les besoins sont différents s'impose.

L'OFFRE DE TRANSPORTS DANS LE NORD LOIRE-ATLANTIQUE : LA SITUATION ACTUELLE

LES TRANSPORTS PUBLICS

Le Chemin de fer :

Une seule ligne de chemin de fer en activité dessert la zone d'étude : Il s'agit de la ligne Châteaubriant-Rennes. Elle assure trois allers entre Châteaubriant et Rennes et quatre entre Rennes et Châteaubriant par jour ouvrable de base (jour de semaine, hors période de vacances scolaires). Seule la ville de Châteaubriant est desservie.

Il est à noter que la remise en service de la ligne de Chemin de fer Châteaubriant-Nantes est depuis peu à l'étude.

L' autocar :

. Les services interurbains réguliers

Quatorze lignes de service régulier sont assurées dans la zone d'étude. Elles dépendent de plusieurs autorités organisatrices qui sont :

- La Région des Pays de la Loire pour la ligne Angers-Candé-Châteaubriant qui est une ligne SNCF mise sur route.
- Les départements d'Ille-et-Vilaine et de Loire-Atlantique pour la ligne 10 Nantes – Rennes sur la RN 137. Il s'agit d'une ancienne ligne SNCF passée sur route et intégrée au réseau Atlantic'. Elle dessert les communes de Derval, Jans, Marsac-sur-Don, Nozay, Puceul, Saffré, La Grigonnais, La Chevallerais, Héric, Grandchamp-des-Fontaines et Treillières.
- Le département de Loire-Atlantique pour les lignes du Réseau Atlantic':
 - 2 : Nantes – Grandchamps-des-Fontaines : Elle dessert Grandchamp-des-Fontaines, Casson et Sucé-sur-Erdre.
 - 20 : La Roche-Bernard – Savenay –Nantes : Elle ne concerne que la commune de Vigneux-de-Bretagne sur la zone d'étude.
 - 41 : Nantes – Nort-sur-Erdre – Châteaubriant (ligne SNCF Nantes – Châteaubriant mise

sur route). Elle concerne les communes de Châteaubriant, Louisfert, Saint-Vincent-des-Landes, Treffieux, Issé, Abbaretz, Saffré, Nort-sur-Erdre, Casson et Sucé-sur-Erdre.

44 : *Saint-Nazaire – Savenay – Châteaubriant* : Cette ligne dessert Châteaubriant, Louisfert, Saint-Vincent-des-Landes, Treffieux, Nozay, Blain et Bouvron.

60 : *Nantes – Saint-Mars-la-Jaille* : Cette ligne ne dessert que la commune de Saint-Mars-du-Désert.

71 : *Guémené-Penfao – Blain – Nantes* : Elle concerne Plessé, Le Gâvre, Blain, Bouvron, Fay-de-Bretagne, Notre-Dame-des-Landes et Vigneux-de-Bretagne.

75 : *Guémené-Penfao – Châteaubriant* : Elle dessert Derval, Lusanger et Châteaubriant.

- Les départements de Loire-Atlantique et de Mayenne pour la ligne :

40 : *Nantes – Châteaubriant – Laval* : Elle dessert les communes de Soudan, Châteaubriant, Moisdon-la-Rivière, La Meilleraye-de-Bretagne, Les Touches, Nort-sur-Erdre, Petit-Mars et Saint-Mars-du-Désert.

- Le département d'Ille-et-Vilaine pour les lignes :

42 : *Châteaubriant – Bain-de-Bretagne* : Elle dessert la commune de Rougé et de Châteaubriant uniquement pendant les périodes scolaires.

45 : *Châteaubriant – Vitré* : Cette ligne dessert les communes de Châteaubriant, Noyal-sur-Brutz et Soulvache uniquement pendant les périodes scolaires.

- Le département de Maine-et-Loire pour les lignes :

1 : *Angers – Segré – Châteaubriant* : Elle dessert les communes de Soudan et de Châteaubriant.

60b : *Chazé-Henry – Pouancé – Châteaubriant* : Seule la commune de Châteaubriant est concernée uniquement pendant les périodes scolaires.

Les caractéristiques de l'offre des services de transports collectifs interurbains réguliers :

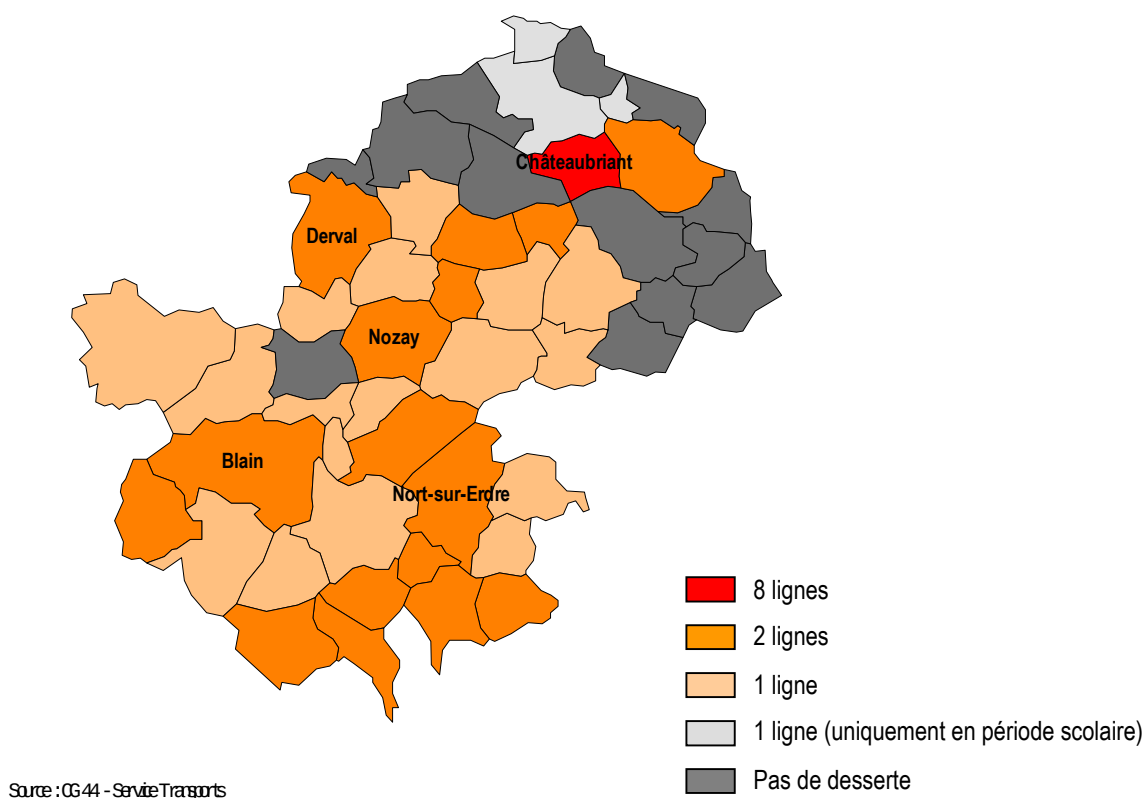
Les lignes de cars des transports réguliers ont, avant tout, une vocation structurante. A ce titre, elles relient les principaux pôles urbains du département ou des départements limitrophes et utilisent les principaux axes routiers du département. Les accès à l'agglomération nantaise et dans une moindre mesure à Rennes, Angers, Saint-Nazaire et Châteaubriant sont privilégiés.

Dans ce schéma, un certain nombre de communes de la zone d'étude, peu denses en population et en activités économiques et à l'écart des principales voies de communication, ne sont pas desservies par ces services de car réguliers. Les zones les moins irriguées concernent :

- l'extrême nord du département : Mouais, Sion-les-Mines, Ruffigné, Fercé, Saint-Aubin-des-Châteaux, Villepôt ;
- l'est de la zone : Erbray, Saint-Julien-de-Vouvantes, Juigné-des-Moutiers, Petit-Auverné, Grand-Auverné, La Chapelle-Glain) ;
- la commune de Vay.

La carte suivante indique le niveau de desserte de chaque commune par les services de transports collectifs réguliers.

Nombre de lignes de transport collectif régulier par commune

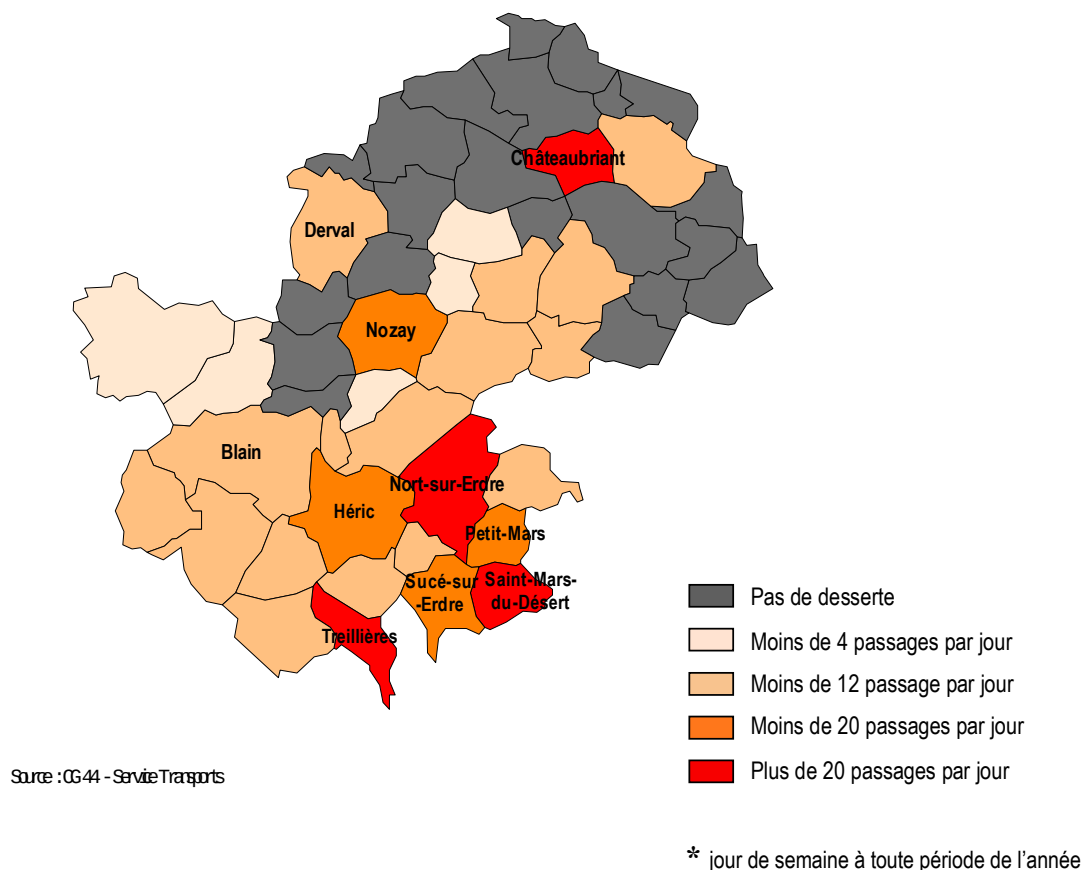


Toutes les communes du parcours ne sont cependant pas systématiquement desservies à chaque passage, seules les communes les plus importantes le sont. Dans la mesure où, sur les lignes mises en place par le Conseil Général de Loire-Atlantique, 80% du public des transports interurbains réguliers est scolaire, le service est essentiellement organisé en fonction de leurs contraintes. Ainsi, les services réguliers disponibles hors période scolaire sont sensiblement différents de ceux existant le reste de l'année. Seules certaines lignes fonctionnent tous les jours ouvrables et assurent plusieurs aller – retour par jour sur l'ensemble du trajet (ligne 10

Nantes – Rennes, ligne 40 Nantes – Laval, ligne 44 Nantes – Nort-sur-Erdre – Châteaubriant, ligne SNCF Angers-Candé-Châteaubriant).

La carte ci-dessous illustre le nombre de passage de cars toutes lignes confondues et en jour ouvrable de base par commune. Dans ce cadre, les communes desservies par plusieurs lignes bénéficient mécaniquement d'un nombre de passage plus important. A contrario, un certain nombre de communes desservies par une ligne ne peuvent pas être empruntées tous les jours de la semaine de manière régulière car le service n'est assuré que certains jours (lundi, mercredi et vendredi). Il en résulte une très nette différenciation entre le nord de la zone d'étude (au-dessus d'une ligne Blain-Nort-sur-Erdre) peu desservi par les transports publics (mis à part Châteaubriant et Nozay) et le sud, dont les communes bénéficient d'un minimum de 12 passages de bus par jour.

Desserte par transport collectif régulier en jour ouvrable de base par commune



Parallèlement, l'organisation radiale du service (de la périphérie vers l'agglomération nantaise principalement), en étoile, ne permet pas les déplacements transversaux réguliers. Sur la zone d'étude, seules 2 lignes ne se dirigent pas vers Nantes, il s'agit de la ligne 75 qui relie Châteaubriant à Guémené-Penfao (via Lusanger et Derval), et la ligne 44 entre Châteaubriant et Saint-Nazaire (via Nozay et Blain). Ces lignes ne fonctionnent cependant

que le lundi et le vendredi pour permettre aux scolaires internes de rejoindre leurs établissements. En définitive, dans cette configuration la possibilité de se déplacer entre l'ouest et l'est du territoire de la Mission Locale est nulle. Ainsi, pour illustrer cette situation, il n'est pas possible pour un habitant de Nozay, Derval ou Blain de se rendre directement à Nort-sur-Erdre par le réseau Atlantic'. Il est impossible également d'aller de Derval à Blain ou à Châteaubriant.

La tarification :

La tarification applicable aux transports réguliers dépend dans un premier temps de l'Autorité Organisatrice du Transport (AOT). Les lignes parcourant la zone d'étude sont organisées par 4 départements :

- le Conseil Général de Loire-Atlantique avec le réseau Atlantic' ;
- le Conseil Général d'Ille-et-Vilaine avec le réseau Cars 35 ;
- le Conseil Général du Maine-et-Loire avec le réseau Anjou bus ;
- le Conseil Général de la Mayenne avec le réseau Pégase.

L'objectif n'étant pas de connaître de manière exhaustive les politiques tarifaires de l'ensemble des AOT, nous allons plutôt nous attacher à analyser la tarification du Réseau Atlantic' qui assure la gestion de 70% des lignes desservant le territoire (sachant que les autres lignes ont des horaires et une régularité essentiellement adaptée au public scolaire qui ne répond manifestement pas aux exigences d'un public en démarche d'insertion professionnelle).

Plusieurs réductions sur le prix d'un billet à l'unité sont possibles pour les publics suivants :

- | | |
|---|------------|
| - familles nombreuses (sur présentation d'une carte SNCF) | 20% ; |
| - personne âgée (sur présentation de la carte) | 20% ; |
| - enfant accompagné de 0 à 3 ans, sur les genoux | gratuité ; |
| - enfant accompagné de 4 à 10 ans | 50% ; |
| - handicapé et invalide sur présentation de la carte | 50% ; |
| - handicapé accompagné | gratuité |
| accompagnateur | |
| - groupe de 10 à 20 (sur réservation) | 20% ; |
| - groupe de 21 et plus (sur réservation) | 50%. |

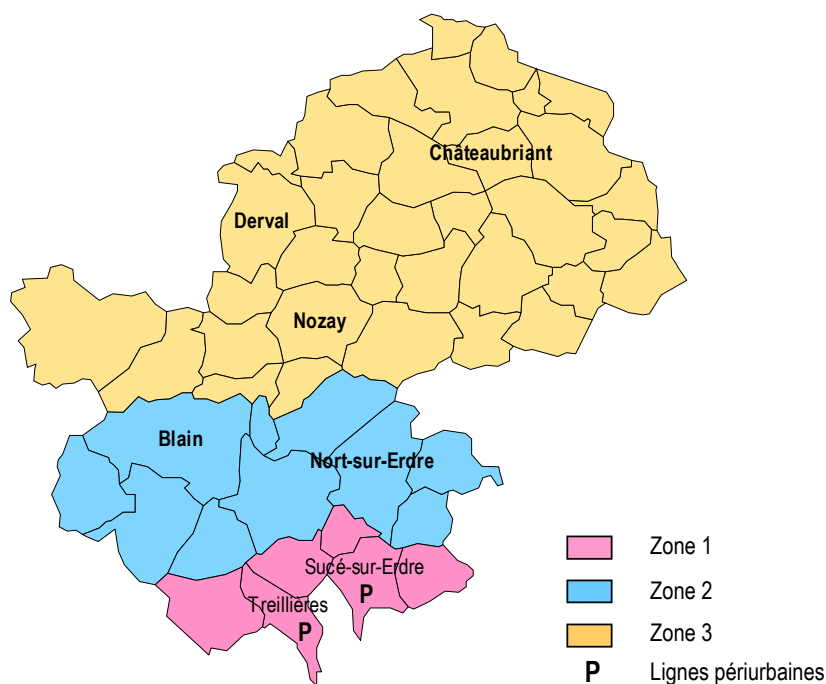
Deux systèmes de tarification existent, une tarification par section dont le coût est calculé en fonction du nombre de sections parcourues selon la distance effectuée et une tarification par zones qui s'applique aux cartes de transport.

Pour les voyages occasionnels, c'est le tarif par section qui s'applique. Chaque section correspond à un tarif de 1€ et le tarif minimum est de 2€. Le titre est vendu à l'unité ou par carnet de 5 permettant de bénéficier d'une réduction de 30% par rapport au tarif unitaire normal.

Pour les voyages plus réguliers, un système d'abonnement hebdomadaire ou mensuel permet de circuler sur l'ensemble du réseau avec une tarification zonale. Le département est divisé en 3 zones tarifaires (de la zone 1, la plus proche de l'agglomération nantaise à la zone 3 la plus éloignée). La Communauté urbaine de Nantes n'est pas intégrée dans ces zonages puisque c'est la TAN (Transports de l'Agglomération Nantaise) qui y assure les transports collectifs. Il est cependant possible de prendre un abonnement combiné Réseau Atlantic' + TAN permettant de circuler à la fois dans l'agglomération nantaise et dans les autres zones du département. La tarification est la suivante :

Type d'abonnement	Nombre de zones parcourues		
	1 zone	2 zones	3 zones
Hebdomadaire simple	12,50 €	17,50 €	23 €
Mensuel simple	39,50 €	58,50 €	83 €
Hebdomadaire combiné	16,80 €	21,30 €	26,70 €
Mensuel combiné	49,50 €	68,60 €	94,50 €

Délimitation des zones tarifaires vers Nantes



Source : Conseil Général 44 - Service Transports

Le Conseil Général de Loire-Atlantique n'a pas mis en place de tarification « sociale » sur le Réseau Atlantic' afin de ne pas se substituer aux services sociaux. Ainsi, les chômeurs, les bénéficiaires du RMI et les jeunes sortis du système scolaire doivent s'acquitter du prix normal du billet. La possibilité est cependant laissée aux Collectivités territoriales de passer convention avec le Conseil Général pour la prise en charge totale ou partielle des coûts de transport de ces publics. De la même manière, l'achat de billets par des structures locales à vocation sociale (CCAS par exemple) pour les mettre à disposition des personnes les plus en difficulté financièrement est également possible.

Cependant, depuis le 1^{er} février 2001, le Conseil Général accorde la gratuité des transports sur ses réseaux à l'attention des personnes en situation de retour à l'emploi ou en situation de formation professionnelle :

- durant 1 mois pour les demandeurs d'emploi qui viennent d'être recrutés, dans l'attente du premier salaire ;
- durant 2 mois pour toute personne en recherche d'emploi suivant une formation qualifiante ou pré-qualifiante ;
- durant un parcours de formation, de 5 à 6 mois, comportant une formation pré-qualifiante, qualifiante et de retour à l'emploi.

. Les dessertes urbaines

Sur la zone d'étude, seule la ville de Châteaubriant possède un service de transport urbain. Organisé conjointement par la Ville et le Conseil Général de Loire-Atlantique, le « Castelbus » fonctionne depuis le 28 mars 2000.

Deux objectifs ont motivé la mise en place de ce service :

- favoriser l'accès au centre-ville à partir des différents quartiers et de faciliter les déplacements entre ces quartiers ;
- permettre à tout public d'accéder aux services administratifs, sociaux et de santé, aux équipements sportifs, de loisirs et culturels.

Concrètement, un minibus de 19 places assure la desserte d'une vingtaine de points d'arrêt et effectue un circuit en boucle avec un passage de quartier en quartier en passant par le centre-ville. Il fonctionne du mardi au samedi, de 9h00 à 18h00, à raison de 4 aller-retours par jour.

La tarif du trajet est fixé à 1 € par voyage sachant que les utilisateurs peuvent bénéficier d'une réduction de 30% pour l'achat d'un carnet de 5 tickets (3,50 € le carnet). Les mêmes réductions que le Réseau Atlantic' s'appliquent par ailleurs.

. Les services périurbains

Situées à proximité de l'agglomération nantaise et à ce titre entretenant des liaisons importantes et régulières avec ses pôles d'emploi et de service (Nantes, Carquefou, Orvault...), les communes de Treillières et de Sucé-sur-Erdre bénéficient de services de transports périurbains.

La particularité de ces deux lignes tient essentiellement dans la fréquence des dessertes, notamment aux heures de pointe, et le rabattement des voyageurs sur le réseau de transports collectifs de l'agglomération nantaise.

S'agissant de la tarification, c'est le système du réseau Atlantic' qui s'applique sachant que ces trajets se déroulent sur une zone tarifaire. La seule modification notable concerne le prix du billet à l'unité sur la ligne Nantes – Treillières qui est de 8 € (11 € s'il est combiné avec le réseau TAN) pour un maximum de 4 sections sur l'ensemble du parcours.

. Les services scolaires

Les services de transports scolaires sont organisés conjointement par le Conseil Général de Loire-Atlantique, Autorité Organisatrice du Transport (A.O.T.) du département, et les Syndicats Intercommunaux locaux, organisateurs de second rang. Ces structures sont au nombre de 6 sur la zone d'étude :

- . **Le Syndicat Intercommunal des Transports collectifs de la Région de Châteaubriant, Derval et Nozay** pour les communes du Pays de Châteaubriant à l'exception de Marsac-sur-Don ;

- . **Le Syndicat Intercommunal des Transports Scolaires de Guémené-Penfao et Saint-Nicolas-de-Redon** intègre dans son périmètre les communes de Marsac-sur-Don et Plessé ;

- . **Les Transports scolaires de la Communauté de Communes de la Région de Blain** concerne les communes de Blain, Le Gâvre, Bouvron, Fay-de-Bretagne, Notre-Dame-des-Landes, Héric et la Chevallerais ;

- . **Le S.I.V.O.M. Transports scolaires de Nort-sur-Erdre** dont dépendent les communes de Nort-sur-Erdre, Casson, Saint-Mars-du-Désert, Petit-Mars, Les Touches, Ligné, Mouzeil, Trans-sur-Erdre, Joué-sur-Erdre ;

- . Le Syndicat Intercommunal des Transports Scolaires pour Treillières, Grandchamp-des-Fontaines et Sucé-sur-Erdre ;

- . Le S.I.V.O.M. de Saint-Etienne-de-Montluc pour Vigneux-de-Bretagne.

Les services de transports scolaires sont organisés localement pour assurer les déplacements des élèves entre leur lieu d'habitation et l'école primaire, le collège ou le lycée dont ils dépendent selon la carte scolaire. Les passages de ces transports sont donc adaptés aux périodes d'activité et aux horaires de cours des établissements scolaires qu'ils desservent. D'une manière générale, ils fonctionnent du lundi au samedi midi entre 6h30 et 9h00 le matin et entre 16h00 et 18h30 en soirée, à l'exception du mercredi et du samedi où la sortie se fait à midi.

Sur le Pays de Châteaubriant, les arrêts sont très nombreux, le ramassage fonctionnant un peu en « porte à porte » particulièrement dans les zones rurales. Tous les organisateurs de second rang n'ont pas opté pour un tel maillage, beaucoup ont localisé les points de ramassage dans les centres-bourgs.

Le service n'est pas assuré pendant les vacances scolaires et les jours fériés, mis à part pour les services réguliers. En effet, deux types de lignes sont mis en place pour couvrir l'ensemble du territoire :

- **les renforcements scolaires des services réguliers** (évoqués dans le chapitre « les services interurbains réguliers ») : il s'agit du doublage et de l'adaptation de certaines lignes du service régulier pour répondre aux besoins du public scolaire, aux heures d'entrées et de sorties des écoles. Les renforcements scolaires restent cependant inclus dans les services réguliers et sont, à ce titre, répertoriés sur les fiches horaires et sont accessibles à tous les usagers ;
- **Les services spéciaux** : il s'agit de services spécifiques organisés exclusivement pour la desserte d'un ou plusieurs établissements scolaires (bien souvent les cars utilisés pour aller des communes périphériques aux collèges et lycées concentrés à Châteaubriant, Blain, Nozay, Guémené-Penfao, Nort-sur-Erdre et l'agglomération nantaise sont réutilisés ensuite pour les primaires à l'échelle d'une commune). Ainsi, le tracé et les horaires s'adaptent parfaitement à la répartition de la population des scolaires pour les amener à l'heure dans leur établissement. Ils sont donc susceptibles d'être modifiés chaque année en fonction du lieu d'habitation des nouveaux inscrits.

L'emprunt de ces transports par un public non scolarisé est possible sous réserve de réservation auprès de la structure organisatrice de second rang et de place disponible, les scolaires restant prioritaires. C'est notamment le cas pour les services spéciaux, les renforcements scolaires de lignes régulières restant ouverts, par définition, à tous les utilisateurs.

En pratique, leur utilisation par des particuliers (actifs, demandeurs d'emploi...) s'avère visiblement ponctuelle, limitée tant dans la fréquence des demandes que dans la durée d'utilisation du service. En effet, les organisateurs de second rang interrogés s'accordent tous

pour souligner le caractère exceptionnel des demandes et leur utilisation pour une durée réduite, rarement plus de 1 mois et le plus souvent pour un aller – retour.

Plusieurs raisons peuvent expliquer cette « sous-utilisation » du réseau des transports scolaires qui constitue le maillage le plus fin du territoire d'étude :

- Les services spéciaux ne sont accessibles au public non scolarisé que dans la mesure où la totalité des places n'est pas occupée par des élèves ;
- Les horaires et la périodicité ne correspondent pas toujours aux contraintes d'un emploi ou d'une formation (notamment le mercredi et les vacances scolaires) ;
- La communication de cette spécificité auprès du grand public et, singulièrement auprès des publics non motorisés est nulle ;
- La démarche d'emprunter les transports scolaires pour ses déplacements n'est ni habituelle, ni aisée pour un public sorti du système scolaire.

La tarification pour l'emprunt des services spéciaux par un public non-scolarisé a été fixée par le Conseil Général de Loire-Atlantique à 1,5 € par trajet et à 23 € par mois. S'agissant des renforcements scolaires de lignes régulières c'est la tarification du réseau Atlantic' qui s'applique.

Les transports à la demande : Le service Abeille

Le principe général des transports à la demande en milieu rural est de répondre aux enjeux posés par une population peu dense, disséminée sur le territoire et dont le taux de motorisation est globalement important, facteurs qui conduisent à une désertion des lignes régulières de transports collectifs.

Mis en place en Avril 2000 sur les 33 communes du Pays de Châteaubriant, à l'initiative du Conseil Général de Loire Atlantique, le service de transport à la demande « Abeille » s'intègre parfaitement dans cette problématique commune à de nombreux territoires ruraux, notamment dans le Grand Ouest.

Dans le département 5 zones bénéficient de ce service :

- Le Pays d'Ancenis depuis janvier 1998 ;
- Le Pays de Châteaubriant depuis avril 2000 ;
- Le Pays de Retz-Atlantique depuis juin 2001 ;
- Le Pays de Retz Machecoul et Logne depuis septembre 2001 ;
- La Communauté de Communes du Canton de Saint-Gildas-des-Bois et la Communauté de Communes entre Brivet et Brière depuis septembre 2002.

S'agissant du territoire d'étude, il est à noter que le service Abeille ne concerne ni les communes de la Communauté de Communes de la Région de Blain, ni celles de la Communauté de Communes d'Erdre et Gesvres.

Le service Abeille met en relation les usagers et des taxis chargés de les transporter de leur domicile à leur point de chute. Pour cela, le Conseil Général de Loire-Atlantique a passé convention avec une entreprise de taxi par canton (Châteaubriant, Nozay, Derval, Rougé, Moisdon-la-Rivière et Saint-Julien-de-Vouvantes).

Les réservations se font par téléphone auprès du Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs de la Région de Châteaubriant, Derval et Nozay au plus tard la veille du jour de déplacement souhaité. L'état des réservations est ensuite transmis à l'entreprise de taxis conventionnée. L'organisation des circuits et l'évaluation du nombre de véhicules à mobiliser pour transporter l'ensemble des usagers sur ces périodes relève de sa responsabilité. Elle a la charge d'assurer le service sur les créneaux horaires suivant :

- le mercredi matin : Départ : entre 9h00 et 9h30
 Retour : entre 11h30 et 12h00
- le mercredi après-midi : Départ : entre 14h00 et 14h30
 Retour : entre 17h30 et 18h00
- le vendredi après-midi : Départ : entre 14h00 et 14h30
 Retour : entre 16h30 et 17h00

Les possibilités de séjour sont de 2 heures le mercredi matin et de 3 heures le mercredi après-midi pour permettre aux enfants et aux jeunes d'avoir des activités sportives et culturelles. La plage horaire du vendredi après-midi est de 2 heures.

Le choix des journées de fonctionnement du service s'est fait essentiellement en fonction de la présence du marché à Châteaubriant le mercredi matin et des activités périscolaires au sein des communes le mercredi après-midi. La demi-journée du vendredi n'a pas d'objet particulier et une autre demi-journée aurait pu être déterminée.

La mise en place de l'Abeille a suscité un certain nombre de questionnements, principalement par rapport à la concurrence que le service pouvait engendrer auprès des entreprises de taxis non conventionnées et à la crainte de voir disparaître les commerces de proximité dans les petites communes rurales dont la population peut désormais se déplacer vers les grandes surfaces urbaines.

Ce second point a trouvé une solution radicale dans l'impossibilité d'utiliser Abeille pour faire ses courses. La perte de temps liée au chargement et au déchargement des achats ainsi que

les capacités de stockage limitées des véhicules rend « techniquement » impossible cet usage.

S'agissant plus particulièrement de la concurrence avec les entreprises privées de taxi, elle est réduite du fait de la limitation du fonctionnement de l'Abeille à 1 journée ½ par semaine et par rapport à la non-utilisation des services de taxis privés par les utilisateurs du transport à la demande qui préféreraient faire appel à leurs proches pour se déplacer ponctuellement, principalement pour des raisons financières.

Sur ce point, le coût supporté par l'usager de l'Abeille est sans commune mesure avec celui qu'il devrait payer avec un taxi puisqu'il s'élève à 4 € aller retour et ce quelle que soit la distance parcourue entre la commune de départ et la commune d'arrivée au sein du Pays de Châteaubriant. Les regroupements d'usagers d'une même commune peuvent bénéficier de réductions de 10 à 30% selon le nombre de personnes voyageant en même temps.

Les jeunes peuvent bénéficier d'un tarif de 1,50 € dès lors que le service est utilisé pour pratiquer une activité sportive ou culturelle.

Les personnes à mobilité réduite peuvent également utiliser l'Abeille avec les mêmes modalités de réservation et de tarif. Les conditions d'utilisation sont également identiques à la différence près que les véhicules sont adaptés à leur handicap et le personnel formé pour les assister.

Aucune tarification particulière n'est prévue pour les demandeurs d'emploi ou d'une manière générale pour les personnes à faible niveau de revenus.

Au total, ce sont 1075 personnes inscrites qui ont utilisé les transports à la demande en 2001 et 1146 en 2002 pour un total respectivement de 3004 et de 2843 voyages (la différence qui apparaît dans le nombre de voyages entre 2001 et 2002 s'explique par le fait que le calendrier de 2002 comportait 5 jours fériés (4 mercredi et 1 vendredi) pendant lesquels l'Abeille n'a pas fonctionné. En 2000, première année de mise en service, le nombre de voyages entre Avril et Décembre s'élevait à 1575. Ces chiffres mettent en évidence le constat d'une réelle attente de la part de la population par rapport aux déplacements.

Il faut cependant relativiser ces chiffres puisque le nombre de voyages effectués par jour d'ouverture du service reste limité avec près de 29 voyages en 2002 et ne connaît pas une croissance significative (en moyenne 21 voyages aller-retour par jour d'ouverture du service en 2000, 28,88 en 2001 et 28,72 en 2002).

S'agissant de la composition « sociologique » des usagers, elle n'a pas varié depuis la mise en place du service et, est composée en majorité de personnes de plus de 60 ans (60% des

usagers). Les personnes de moins de 18 ans et entre 18 et 60 ans représentent chacun 20% des usagers. Ce chiffre est cependant à relativiser au regard de l'âge des personnes qui utilisent effectivement le service. Ainsi plus de 70% (75% en 2002) des voyages sont effectués par des personnes de plus de 60 ans contre 17% en moyenne pour la catégorie intermédiaire. Les jeunes ont effectué 12% des voyages en 2001 et 9% des voyages en 2002, exclusivement dans le cadre du déplacement vers une activité sportive ou culturelle avec le tarif correspondant.

Les personnes handicapées inscrites sont très peu nombreuses, 5 en 2001 et 7 en 2002.

Les motifs de déplacement illustrent parfaitement l'intérêt des personnes âgées pour le service Abeille. En effet, les principales motivations sont le marché de Châteaubriant (39%), les consultations médicales (12%) et les ballades (11%). Il est également à noter que les déplacements pour les démarches administratives sont passés de 10 à 12% de l'ensemble des voyages.

En ce qui concerne l'utilisation du service par canton, le canton de Derval se distingue par une part importante d'inscrits (32% du total) et de voyages effectués (30%). Les cantons de Saint-Julien-de-Vouvantes et de Rougé ont la caractéristique de compter une part d'inscrits réduite, respectivement 9% et 7%, mais une part de voyages importante, respectivement 24% et 14%, ce qui tendrait à montrer une « sur-utilisation » du service par les usagers de ces cantons. A l'inverse, les cantons de Châteaubriant et de Nozay compte une part importante d'inscrits, 18% et 21%, mais une fréquence de voyage limitée, 7% et 11% du total.

Le service en place depuis près de 4 ans devrait connaître à moyen terme, avec la renégociation des contrats avec les transporteurs privés, des aménagements significatifs :

- possibilité de se déplacer au sein d'une même commune ;
- extension du service aux communes limitrophes des zones bénéficiant du service (dans le département mais également dans les départements voisins ;
- possibilité de prendre un départ le matin et le retour en fin d'après-midi ;
- possibilité de ne faire qu'un voyage, le départ ou le retour, au choix.

L'avenir envisageable de l'Abeille à plus ou moins long terme verra probablement l'extension du service à l'ensemble de la semaine et la couverture de la totalité des communes rurales du département.

LES AUTRES OFFRES DE TRANSPORTS

Les taxis et les ambulances

La préfecture de Loire-Atlantique répertorie 29 entreprises qui détiennent 43 autorisations d'exploitation d'un service de taxi dans les communes de la zone d'étude. Elles sont implantées dans 31 communes et sont détentrices de 61 licences de taxi au total.

Ce sont des entreprises privées de transport de personnes. Les taxis sont habilités à prendre en charge des clients, dans la rue ou à leur domicile sur appel téléphonique. Leurs tarifs sont fixés par la Préfecture. En 2003, le tarif kilométrique de base, c'est à dire pour une course de jour (entre 7h00 et 19h00) avec retour en charge à la station est fixé à 0,56 € par kilomètre auquel s'ajoute des frais de prise en charge fixes de 1,90 €. Le barème des tarifs s'établit comme suit :

Tarif A : Course de jour avec retour en charge à la station	0,56€ / km
Tarif B : Course de nuit avec retour en charge à la station	0,84€ / km
Tarif C : Course de jour avec retour à vide à la station	1,12 € / km
Tarif D : Course de nuit avec retour à vide à la station	1,68€ / km

Le tarif horaire d'attente ou de marche lente s'élève à 19,40€

A titre d'exemple, le trajet aller-retour entre Châteaubriant et Nozay, villes distantes d'approximativement 27 kilomètres, en journée s'élève à 32,14 € (Tarif A). Sur le même trajet, deux allers simples, un le matin et un le soir reviennent à un coût de 64,28€ (Tarif C).

S'agissant du transport sanitaire les entreprises privées sont habilitées à transporter des personnes malades ou blessées dans des véhicules spécifiques : Véhicule Sanitaire Léger ou ambulance. La majorité d'entre elles assurent également des prestations de taxis.

Les prestations assurées par ces différents types de services peuvent être distingués en fonction de leurs modalités de prise en charge de l'utilisateur et du coût supporté par celui-ci :

- le client peut faire appel lui-même à un taxi pour effectuer un déplacement. Il supporte alors le prix de la course selon le barème préfectoral.
- le déplacement peut être prescrit par un médecin, un dentiste, une sage-femme (pour une hospitalisation, un transfert...). La prescription doit préciser le moyen de transport le moins onéreux compatible avec l'état de santé du malade.
- Le taxi peut être utilisé par l'utilisateur dans le cadre d'une convention passée entre le transporteur privé et une Autorité Organisatrice du Transport (Conseil Général, Syndicat Intercommunal de transport collectif, commune...). La course relève

dans ce cas précis d'un service public dans la mesure où l'utilisateur ne supporte pas l'intégralité de son coût total. Le « déficit transport », c'est à dire la différence entre le coût réel de la course et le prix forfaitaire payé par l'utilisateur est pris en charge par l'AOT. Sur la zone d'étude, c'est le cas du service de transports à la demande Abeille.

Les prestations taxi assurées par les entreprises situées dans la zone d'étude concernent principalement des déplacements sur prescription médicale, et ce particulièrement dans les zones rurales. Les principales destinations pour les motifs de santé sont Châteaubriant, Nantes, Blain et Rennes. La seconde catégorie de déplacements est motivée par l'accès aux grandes infrastructures de transports (gares et aéroports).

Les clients effectuent la majorité du temps leurs déplacements seuls, sans se regrouper pour faire baisser le prix individuel de la course. Les seuls regroupements observés sont le fait de personnes partant ensemble en voyage organisé. La clientèle se révèle plutôt âgée : 50, 60 ans et plus.

L'usage du taxi apparaît très dépendant du remboursement de la prestation par la Sécurité sociale. En l'absence de cette prise en charge, la plupart des usagers préfèrent faire appel à leur entourage (famille, voisinage, amis) pour effectuer leurs déplacements. **Le recours au taxi reste une pratique marginale et relativement inhabituelle pour les habitants de la zone étudiée. A ce titre, la question du coût, en rapport direct avec les distances importantes à parcourir pour accéder aux centres urbains où se concentrent les équipements et les services, concourt très probablement à rendre exceptionnel et ponctuel, l'appel à un taxi.**

LES AUTRES MOYENS DE SE DÉPLACER

Les parcs de cyclomoteurs :

Afin de répondre aux besoins de mobilité de leurs employés ou des personnes rencontrant des difficultés ponctuelles pour se déplacer un certain nombre d'associations ont mis à leur dispositions des cyclomoteurs. C'était le cas de l'Association des Chômeurs du Pays de la Mée, de la Mission Locale Nord-Atlantique, de la Croix-Rouge française de Blain, de Projet Emploi à Blain et de l'ANCRE à Nort-sur-Erdre. Beaucoup de ces structures ont désormais abandonné cette prestation qui représentait souvent pour elles des difficultés en terme d'organisation, de gestion de l'activité ou de financement.

A l'heure actuelle, seuls les associations Projet Emploi et l'ANCRE proposent toujours le prêt d'un cyclomoteur. Leurs parcs sont respectivement de 8 et de 1 cyclomoteurs. Ces deux associations répondent à un besoin de déplacements pour les personnes en démarche d'insertion (recherche de travail, formation qualifiante, pré-qualifiante ou de remise à niveau, CDD, intérim...). Ainsi, les conditions de location sont adaptées à leur situation :

	PROJET – EMPLOI	ANCRE
Public	Toute personne en démarche d'insertion professionnelle suivie par un référent (Assistante sociale, conseiller Mission Locale, ANPE...)	Toute personne en démarche d'insertion professionnelle
Tarif de location	8 € par semaine	1,10 € par jour
Caution	138 €	75 €
Durée	Minimum 1 semaine de location Maximum 1 mois renouvelable 2 fois	Pas de durée minimale Pas de durée maximale (en général 1 mois maximum - le temps de trouver une autre solution)
Assurance	Prise en charge par Projet-Emploi	Prise en charge par l'ANCRE
Entretien	Assuré par un garagiste	Assuré par un garagiste
Lieu de dépôt	Garage	Garage
Carburant	A la charge du locataire	A la charge du locataire

Cette solution transitoire intéressante en terme de coût et d'autonomie pour le locataire présente tout de même des inconvénients :

- une gestion du parc rendue difficile par la fréquence des dégradations et des disparitions de cyclomoteurs et d'une manière générale par le non-respect des conditions de location ;
- une « inadaptation » du service à certains publics (public féminin, personnes âgées) ;
- une capacité à se déplacer sur de longues distances limitée (difficile au delà de 40 kilomètres A/R).

La location de cyclomoteurs représente très probablement une réponse minimale dans la problématique de la mobilité en milieu rural mais elle permet d'accroître les chances d'insertion professionnelle et sociale de ceux qui en bénéficient.

Les services d'aide à domicile

Deux associations d'aide à domicile intervenant sur la zone d'étude, l'ADAR et l'ADMR, assurent à la demande de la personne aidée, un service de transport. Les aides à domicile sont alors indemnisées de leurs frais de déplacement, en plus du paiement de leurs heures de service sur leur mission d'aide à la personne, de ménage, de courses. Cette indemnisation est directement prise en charge par la personne transportée sur la base de 0,29 € par kilomètre (barème fixé par la Convention collective des structures d'aide ou maintien à domicile).

La pratique du co-voiturage informel

Si cette pratique ne peut être appréhendée que difficilement dans le cadre d'une étude du fait de son caractère inorganisé, on imagine aisément l'importance de cette pratique dans les déplacements des personnes ne disposant pas de moyen de locomotion. Le recours au cercle familial et amical reste, en effet, une solution de repli quand toutes les autres possibilités ne correspondent manifestement pas aux besoins. Cette piste est d'ailleurs confirmée par une enquête réalisée en 1999 dans la Communauté de Communes de Nozay. Elle montre que près de 40% des personnes interrogées ont recours à la famille ou aux amis pour assurer leurs déplacements courants (respectivement 36% et 38%).

LES AIDES À LA MOBILITÉ

Les services de l'Etat et les différents organismes publics ou para-publics disposent de dispositifs financiers diversifiés visant à favoriser la mobilité. Ces aides fonctionnent essentiellement dans une logique de catégories de publics éligibles et sur une identification précise du motif de la demande.

Dans le cadre de déplacements pour une recherche ou une reprise d'emploi:

- une aide est attribuée, après instruction préalable par l'ANPE, aux personnes souhaitant :
 - se rendre à un entretien de sélection dans une entreprise (pour un emploi d'une durée minimum de 2 mois) ;
 - se rendre à une convocation de l'ANPE, d'un de ses partenaires ou de la DDTEFP ;
 - suivre une prestation ANPE ;
 - participer à un concours public.

Elle est réservée :

- aux demandeurs d'emploi inscrits à l'ANPE, bénéficiaires d'un des minima sociaux (RMI, allocation de solidarité spécifique, allocation parent isolé, allocation d'insertion,...), ou en ARE minimale ;
- aux personnes en Contrat Emploi Solidarité ;
- aux personnes en formation non rémunérée.

Il s'agit d'une indemnisation de 0,10 € par kilomètre pour une distance aller-retour de 50km minimum et plafonnée à 2000 km entre le lieu de résidence et le lieu du rendez-vous. Pour les personnes en prestation d'accompagnement, cette aide peut devenir mensuelle et s'élever à 45 €.

Dans le cadre de la reprise d'un emploi en CDI ou en CDD de 6 mois, éloigné de votre lieu de résidence :

- un aide est attribuée :
 - aux demandeurs d'emploi inscrits à l'ANPE, bénéficiaires d'un des minima sociaux (RMI, allocation de solidarité spécifique, allocation parent isolé, allocation d'insertion,...), ou sans allocation chômage;
 - aux personnes en Contrat Emploi Solidarité ;
 - aux personnes en formation non rémunérée.

Il s'agit selon le cas :

- d'une aide aux déplacements quotidiens de 152 € ;
- d'une aide à la double résidence de 912 € proratisable ;

→ d'aide aide au déménagement de 760 €.

Dans le cadre des aides au reclassement du Plan d'Aide au Retour à l'Emploi (PARE) :

- pour la reprise d'un emploi qui éloigne de son domicile, une aide spécifique est disponible. Elle prend la forme d'une participation aux frais de transport, de double résidence ou de déménagement et est plafonnée à 1857 €.

Son objectif est de permettre à un DE de prendre un emploi à temps plein, en CDI ou en CDD d'au moins 12 mois, dans une localité située à plus de 50 km aller-retour de votre domicile ou impliquant un trajet aller-retour d'au moins 2 heures.

- pour les formations sélectionnées par l'ASSEDIC et prescrites par l'ANPE, une aide financière peut porter sur tout ou partie des frais restant à la charge du DE, notamment :

- les frais de transport à hauteur de 0,50 € par tranche de 10 km (maximum 65 € par mois), après application d'une franchise de 10 km aller-retour par jour de stage.

- les frais d'hébergement : 5 € par repas, 20 € par nuit (maximum 600 € par mois).

Par ailleurs, en faveur des DE indemnisés ou non, l'ANPE a signé des accords avec certains transporteurs comme la SNCF ou Air France. Le billet Recrutement – TER permet aux DE de moins de 26 ans et aux DELD de 26 ans ou plus d'obtenir un billet de transport pour un entretien avec un employeur ou pour un emploi envisagé de 3 mois.

Pour les jeunes de moins de 26 ans, d'autres leviers financiers peuvent être mobilisés pour favoriser leur mobilité :

- le Fonds d'Aide aux Jeunes (FAJ géré par la Mission Locale Nord-Atlantique) a été créé pour régler différents problèmes présentant un caractère exceptionnel, dont la mobilité.

Cette aide peut concerner la prise en charge des frais de transport en commun, de frais de réparation de véhicule ou aider à l'achat d'un cyclomoteur par exemple.

- Au FAJ s'ajoute la Bourse d'Accès à l'Emploi (BAE) pour les jeunes intégrés au dispositif TRACE. Elle correspond à une aide financière, calculée en fonction des revenus du jeunes (900€ maximum), qui permet de faire face aux dépenses engendrées par la recherche d'emploi, dont les frais liés aux déplacements. Les jeunes qui entrent dans le dispositif TRACE depuis le 1^{er} janvier 2004 n'en bénéficieront cependant plus.

Une action spécifique de ce dispositif, « en route vers l'emploi », a permis de financer 15 permis de conduire pour des jeunes de la Mission Locale Nord-Atlantique et de la PAIO d'Ancenis.

Le Conseil Général de Loire-Atlantique, compétent en matière d'action sociale, gère également un fonds spécifique d'Aide Individuelle à l'Insertion (A.I.I.) à l'intention des bénéficiaires du RMI. En 2003, les aides à la mobilité ont représenté 24% du budget total annuel des AII sur les circonscriptions de Blain et de Châteaubriant. Sur un budget global en augmentation depuis 2001, la part des aides à la mobilité n'a cessé de décroître depuis cette date (33% en 2001 et 32% en 2002). Cette aide peut être mobilisée pour les motifs suivants :

- Achat de véhicule (automobile, cyclomoteur) ;
- Assurance de véhicule (idem) ;
- Entretien, réparation de véhicule (idem) ;
- Frais de déplacements.

D'une manière générale, sur cette période, le nombre d'aides accordées au titre de l'achat, de l'assurance d'un véhicule et des frais de déplacement a tendance à diminuer tandis que les demandes satisfaites au titre de l'entretien et des réparations des véhicules est en augmentation. Cette tendance confirme la difficulté croissante pour un certain nombre de bénéficiaires du RMI d'entretenir un parc de véhicule souvent vétuste.

DES ENJEUX

Au regard des éléments de diagnostic, le constat d'une inadaptation de l'offre de transport actuelle aux besoins de la population est avéré. Manque de souplesse du service départemental d'autocars, destinations locales limitées, fréquences de passage, quand le service est assuré dans la commune, peu adapté aux contraintes horaires. Malgré tout, le service de transport à la demande ABEILLE, sur le Pays de Châteaubriant, représente une amélioration significative, notamment pour la population âgée dont les déplacements sont essentiellement ponctuels.

Dans ce contexte, sur un territoire dans lequel, schématiquement, les emplois se concentrent de plus en plus dans les pôles urbains tandis que la population se diffuse dans les communes périphériques, l'utilisation de l'automobile devient incontournable.

Les publics en démarche d'insertion, fragilisés dans l'accès à l'emploi et à la formation professionnelle par un parcours personnel parfois « chaotique » mais, également, bien souvent par une absence de moyens de transport, apparaissent comme un public prioritaire dans les réflexions sur la mobilité. C'est sur la base de leurs besoins que se fonde notre réflexion sur les solutions concrètes de déplacements, complémentaires à l'existant, à mettre en place. C'est également dans la volonté de trouver des solutions à long terme que la nécessité de travailler sur les mentalités face aux déplacements s'impose.

LA MOBILITÉ DES PUBLICS EN DÉMARCHE D'INSERTION : UNE PRIORITÉ

Si la mobilité n'est pas le seul des problèmes auxquels sont confrontés les publics en démarche d'insertion (jeunes et adultes), cette question apparaît néanmoins comme le principal frein mis en avant dans les démarches de recherche d'emploi ou de formation. Ce constat, partagé par les conseillers des structures d'action sociale du territoire comme par les référents des formations qui leurs sont proposées, a d'ailleurs fondé la nécessité de réfléchir collectivement à ce problème.

En tant que tel, ce public ne représente pas une part importante de la population totale de la zone d'étude. Les évaluations faites à partir des statistiques disponibles auprès de la Mission Locale Nord-Atlantique et de la cellule RMI de la DDASS de Loire-Atlantique montrent que 39% des jeunes fréquentant la Mission Locale et 32% des bénéficiaires du RMI ne possèdent pas le permis de conduire (soit 1120 personnes – 1,03 % du total de la population de la zone d'étude). S'ils sont effectivement peu nombreux, la demande sociale que pose leur situation est néanmoins forte, notamment sur une zone où les problèmes d'emploi sont avérés et où l'ensemble des dispositifs publics d'insertion sociale et professionnelle sont mobilisés. D'une certaine manière, l'absence de moyens de transports collectifs adaptés et/ou la non-possession d'une automobile peut paraître contre-productive au regard des moyens mis en œuvre pour amener les publics fragilisés vers l'emploi.

L'exemple de la formation est à ce titre éclairant dans le sens où les personnes ne disposant pas de moyens de déplacements individuels sont exclues *de facto* de certaines formations, soit de leur propre fait, considérant que le lieu est trop éloigné de leur domicile pour s'y rendre quotidiennement, soit du fait de la structure de formation qui impose la possession d'un véhicule personnel dans ses critères de recrutement et ce, afin de lutter contre l'absentéisme.

La question de l'accès à l'emploi pose également problème dans le sens où l'absence de moyens de locomotion réduit mécaniquement l'aire de prospection à sa commune de résidence ou nécessite soit d'utiliser les transports en commun, soit de faire appel à des connaissances. Le déplacement est problématique pour la recherche d'emploi, et le devient d'autant plus si l'emploi se concrétise et que le trajet devient quotidien et contraint par une organisation de travail.

Ce point essentiel ne doit pas être négligé : le déplacement devient problématique en l'absence d'automobile dès lors qu'il est régulier, quotidien et contraint. De ce constat vient

la différenciation faite entre les publics en démarche d'insertion et les personnes âgées, dont les déplacements, hormis ceux liés à la santé, ne sont généralement ni contraints, ni réguliers. Ces dernières bénéficient, par ailleurs, de structures d'accompagnement vers lesquelles elles peuvent se tourner.

Sur la base de ce critère, il est donc nécessaire de réfléchir en priorité aux solutions à mettre en œuvre pour permettre aux personnes en démarche d'insertion les moins mobiles de se déplacer de la manière la plus autonome possible. La mise en place d'une offre de transport, complémentaire à celle existante actuellement et à caractère social, s'impose donc.

L'intérêt d'un tel dispositif peut également trouver une résonance avec la plus grande rigueur annoncée de l'application des règles en matière de Sécurité Routière. L'obtention du permis de conduire devrait s'avérer plus difficile tandis que son retrait serait facilité. L'objectif clairement affiché de ces nouvelles dispositions, outre son impact positif attendu sur le comportement des conducteurs en matière de Sécurité routière, est de signifier que le permis de conduire n'est plus acquis une fois pour toute.

Dans ce contexte, le risque qu'un plus grand nombre de personnes en emploi soient susceptibles de perdre leur permis de conduire, existe. Ces salariés seront donc dans l'obligation de trouver d'autres moyens pour se déplacer vers leur lieu de travail que l'automobile. La présence sur le territoire d'une structure d'aide à la mobilité pourrait donc leur être également bénéfique au cas par cas avec un objectif clairement affiché de maintien dans l'emploi.

LA MISE EN PLACE D'UNE OFFRE DE TRANSPORT COMPLÉMENTAIRE À L'EXISTANT

Le diagnostic met clairement en évidence les perspectives de déplacement limitées dès lors qu'on ne possède pas d'automobile. Le territoire est vaste, la population dispersée, et les emplois concentrés. Les mouvements de population se font essentiellement des communes périphériques vers la ville centre pourvoyeuse d'emplois à une échelle locale tandis que l'organisation des transports collectifs se fait sur le même schéma mais à une échelle départementale.

Le besoin de trouver des solutions favorisant la mobilité des publics en démarche d'insertion est important, le panel des dispositifs envisageables est cependant limité. D'une manière générale, les expériences déjà menées en France en matière d'aide à la mobilité se sont concentrées particulièrement dans 3 domaines :

- les transports collectifs ;
- les transports semi-collectifs ;
- les transports individuels.

En matière de transport collectifs, les solutions envisageables peuvent consister en l'attribution de titres de transports ou des conventions avec des sociétés de transport pour des tarifications spécifiques, voire, la gratuité. En l'occurrence, sur le territoire d'étude, ces mesures ne sauraient être totalement efficaces puisque les réseaux de transports en commun n'y sont pas adaptés. La faible proportion de personnes potentiellement concernées comme les faibles densités de population observées (en moyenne 92 habitants au km²) et la dispersion importante de la population sur le territoire ((la complexité des circuits de ramassage scolaire le montre) excluent le recours à une organisation lourde constituée de moyen de transports collectifs. L'utilisation des transports scolaires par d'autres publics est possible sous réserve de places disponibles. Ponctuellement, cette solution peut s'avérer pratique.

S'agissant des transports semi-collectifs, deux types d'action peuvent être mis en place : L'organisation d'un système de mise en relation de personnes dont les trajets sont analogues (co-voiturage) et la mise en place de navettes. Cette dernière paraît difficile à mettre en œuvre à l'échelle d'un territoire aussi vaste dans lequel les bénéficiaires potentiels ne sont pas concentrés et pour lesquels les destinations sont diverses. Cela étant dit, un certain nombre de structures associatives font état d'un besoin pour transporter ponctuellement plusieurs personnes en un même lieu. Sans parler de navettes avec un trajet et des horaires définis, la mise à disposition pour une journée ou une demi-journée d'un petit véhicule de transport collectif type minibus avec un chauffeur peut être une solution intéressante.

Pour le co-voiturage, la donne est différente puisque cette solution est d'ores et déjà utilisée par beaucoup de personnes sans moyens de locomotion pour se déplacer ponctuellement. De la même manière, au sein des entreprises, le co-voiturage entre collègues d'une même commune se pratique fréquemment dans une logique d'alternance hebdomadaire ou mensuelle, la notion d'échange apparaissant indispensable pour la pérennité du système. Sur l'organisation d'un co-voiturage mettant en relation des publics en démarche d'insertion et des automobilistes, les expériences menées n'ont cependant pas donné de résultats réellement probants à long terme malgré tout l'intérêt que présente ce système notamment en terme de développement des réseaux d'entraide.

La mise en place de solutions de transport individualisées présente l'avantage de laisser une certaine autonomie au bénéficiaire dans l'organisation de ses déplacements. Outre les solutions purement financières, comme par exemple l'octroi d'enveloppes pour le remboursement des frais de déplacements ou l'aide à l'achat de véhicules, la création d'un parc de véhicules paraît particulièrement intéressante au regard des caractéristiques du territoire.

L'idée d'un service social de location de cyclomoteurs n'est pas nouvelle et un certain nombre de structures du territoire comme la Mission Locale, l'ACPM, l'ANCRE et Projet Emploi ont entretenu ou entretiennent un parc, bon an mal an. Plusieurs facteurs apparaissent cependant problématique pour la pérennité de l'action à long terme :

- Le premier élément tient dans le caractère annexe du parc de cyclomoteur par rapport à l'ensemble des activités de la structure porteuse du projet. En effet, dans tous les cas, cette action est apparue comme une réponse nécessaire à apporter aux difficultés des publics rencontrés quotidiennement dans le cadre d'un conseil et/ou d'un accompagnement. Or, la gestion d'un parc de cyclomoteur en interne impose aux personnels des contraintes difficilement conciliables avec leur activité habituelle. En d'autres termes, la juxtaposition au sein d'une même structure de deux activités qui demandent chacune des compétences propres mais sont assurées par les mêmes personnels est problématique à long terme.
- Par ailleurs, la création, la gestion et l'entretien d'un parc de cyclomoteur représentent des coûts d'investissement et de fonctionnement assez lourds que les structures ne sont pas toujours prêtes à assumer à long terme. Cela est d'autant plus vrai que les problèmes de dégradation et de vols ne sont pas rares et nécessitent des réponses appropriées en terme de responsabilisation des utilisateurs, de recouvrement et de réparations.

- Enfin, le territoire au sein duquel sont développés ces projets est bien souvent trop limité pour leur donner une ampleur permettant de réaliser des économies d'échelle substantielles. Ainsi, la multiplication de « micro-parcs » apparaît finalement nettement plus coûteuse que le montage d'un parc plus ambitieux à une échelle plus grande.

Par ailleurs, le cyclomoteur présente certains inconvénients pour les utilisateurs, notamment au niveau de la distance maximale envisageable. L'autonomie de déplacement se limite à un périmètre relativement restreint et il est difficile de parcourir plus de 30-40 kilomètres aller-retour avec un cyclomoteur. Son utilisation demeurant locale, un certain nombre de relais devront être mis en place pour que l'ensemble du territoire d'étude soit couvert. Certains publics comme les femmes âgées peuvent également être réticentes à l'idée d'utiliser un cyclomoteur.

Ces deux éléments plaident pour une réflexion plus poussée au niveau d'un système de co-voiturage local. Le principal frein à sa mise en œuvre réside dans la crainte des automobilistes de faire profiter de leur véhicule à des personnes qui leurs sont inconnues. Plusieurs facteurs peuvent être propices à limiter leurs réticences :

- le sérieux d'une organisation qui recueille, avant toute mise en relation, des informations sur l'automobiliste et la personne transportée ;
- une incitation financière pour le propriétaire du véhicule avec le partage des frais de transport à un tarif fixé à l'avance ;
- un effort de communication et de pédagogie pour faire connaître le service et inciter les automobilistes à proposer leur moyen de transport à des publics qui n'en disposent pas.

LA NÉCESSITÉ DE TRAVAILLER SUR LES MENTALITÉS FACE AUX DÉPLACEMENTS

La prise en compte de la question de la mobilité des publics en démarche d'insertion et la volonté de l'accroître avec des moyens physiques de déplacement ne saurait être efficace sans une réflexion sur la dimension psychologique du déplacement.

Différents travaux, dont l'étude sur « *Les freins à la mobilité géographique des jeunes en milieu rural* » réalisée par Claudia TURMEAU, comme les statistiques réalisées annuellement par la Mission Locale, mettent en évidence des limites importantes dans la distance maximale acceptable pour beaucoup de personnes. Ces éléments sont confirmés par la totalité des professionnels au contact du public qui constatent des réticences à se déplacer en dehors du cadre habituel de vie. La cellule de reclassement des salariés de l'entreprise UNIT à Derval constate également un déficit de mobilité : Les personnes licenciées de l'entreprise UNIT limitent à 19 kilomètres autour de Derval la distance qu'ils sont prêts à parcourir pour retrouver un emploi. Cette observation prouve que les jeunes ne sont pas les seuls concernés.

Les publics en démarche d'insertion ne sont probablement pas les seuls touchés par cet attachement à leur territoire. Certains cumulent cependant des réticences à se déplacer et une absence de moyens physiques de déplacement qui tend à amplifier l'immobilité.

Il est impossible d'obliger les personnes potentiellement concernées à se déplacer, surtout si les freins sont plus profonds que les difficultés financières ou l'absence de permis de conduire. Une sensibilisation et une information par le biais de la formation est cependant susceptible de faire évoluer les mentalités. Ce travail est déjà effectué par un certain nombre de formateurs qui accompagnent des stagiaires, soit dans la formalisation d'un projet professionnel personnel, soit dans un rôle de tuteur pour la mise en place d'une stratégie cohérente de recherche d'emploi. En obligeant les stagiaires à effectuer un certain nombre de démarches nécessitant des déplacements tout en les rassurant, ils contribuent à dédramatiser l'acte de se déplacer. L'incitation au passage du permis de conduire va dans le même sens.

L'idée générale n'est pas de se substituer au travail des formateurs mais plutôt de s'appuyer sur leur expérience et les méthodes mise en œuvre pour formaliser un programme de sensibilisation à destination des personnes concernées.

LA FAISABILITÉ D'UN PÔLE MOBILITÉ

La vocation de l'ensemble de ce travail de diagnostic a été très clairement établie dès son origine : l'objectif final est bien d'aboutir à la formulation de propositions d'action concrètes susceptibles de permettre aux personnes peu mobiles de se déplacer. Au regard des enjeux identifiés, les actions prioritaires à mettre en place doivent l'être dans trois domaines pour une prise en compte globale du problème :

- l'information des publics sur les solutions de déplacement existantes ;
- la mise en place d'une offre de transport complémentaire mieux adaptée aux contraintes des publics en démarche d'insertion ;
- le travail sur les freins à la mobilité dans le cadre de formations.

Le passage à une phase opérationnelle impose de réfléchir au territoire pertinent d'action, à la structuration juridique et à l'architecture financière du projet. Ces éléments apparaissent comme essentiels pour la définition d'un cadre structurel propice à la bonne marche des actions envisagées.

Avertissement : A ce stade de la réflexion, il est apparu nécessaire au Groupe Diagnostic Mobilité de dépasser le travail de diagnostic et de formaliser des pistes de travail propices à fonder les bases d'un projet adapté aux problématiques auxquels ils sont confrontés. Ces éléments n'ont pas vocation à être interprétés comme un projet définitif mais plutôt comme une aide à la décision à destination des collectivités territoriales et des services de l'Etat sans l'appui desquels ces idées ne pourront pas être mises en œuvre.

LA CREATION D'UN PÔLE MOBILITE

. Des conditions fondamentales à rechercher

Des solutions multiples pour des situations différenciées

Aucune solution en tant que telle ne peut répondre à la diversité des situations rencontrées, en terme d'âge, de sexe et de situation personnelle, par rapport aux déplacements. De la même manière, chaque solution est porteuse d'enjeux différents en terme de coûts, d'organisation logistique ou d'autonomisation des publics bénéficiaires.

Au regard des expériences menées sur d'autres territoires ruraux, deux types de services d'aide à la mobilité sont généralement mis en place :

- les transports semi-collectifs ;
- les parcs de véhicules de location à caractère social (le plus souvent des cyclomoteurs) ;

→ Les transports semi-collectifs (transports à la demande, navettes, co-voiturage)

- **les transports à la demande** : Ce système est le plus souvent développé par les Conseils généraux, dans les zones rurales, pour compléter les lignes de transports collectifs qui ne permettent pas les dessertes locales. Basé sur un conventionnement avec des sociétés de taxis, elles fonctionnent certains jours à des créneaux horaires déterminés (dans le Pays de Châteaubriant et le Pays d'Ancenis service « Abeille », en Mayenne service « Petit Pégase »).

Avantages : Tous publics - diversité des destinations possibles - coût limité aux trajets effectivement réalisés (lignes virtuelles – pas de passage si personne sur la ligne n'en a fait la

demande) - tarif unique quelle que soit la distance (4€ pour l'Abeille – 1,5 € pour Petit Pégase) qui favorise les trajets des zones les plus rurales vers les pôles urbains.

Inconvénients : Souplesse d'utilisation limitée (créneaux horaires déterminés, pas tous les jours de la semaine) - peu de possibilité de travailler sur l'autonomie des personnes face aux déplacements (prise en charge au domicile et retour au domicile).

- **les navettes** : Le principe d'acquiescer un minibus de moins de 10 places pour assurer le transport de groupes peut trouver un intérêt localement. Plusieurs structures verraient dans cette acquisition un moyen, soit de limiter leurs dépenses en évitant le recours à la location de véhicules (Mission locale – TRACE), soit de disposer d'un moyen pour transporter des groupes entiers en un même lieu (Ex. : lieu de travail commun pour les saisonniers – Médiation Emploi / FJT).

Avantages : Tous publics - mesure adaptée quand, soit le lieu de départ, soit le lieu d'arrivée sont commun à plusieurs personnes.

Inconvénients : Coûts d'investissement et de fonctionnement importants.

- **le co-voiturage** : Le principe est celui de la mise en relation de personnes dont les trajets sont analogues.

Avantages : Tous publics - diversité des destinations possibles sur le principe - création de lien social - partage des frais de déplacements.

Inconvénients : Très dépendant de la bonne volonté des automobilistes - peu fiable (la diversité des horaires et des destinations est plus virtuelle que réelle) - pérennité du service à long terme difficile à atteindre si les demandes de co-voiturage ne peuvent pas être satisfaites.

→ les parcs de véhicules de location à caractère social ;

La constitution d'un parc de cyclomoteurs pour la location à des tarifs préférentiels est relativement répandue (En Loire-Atlantique, plusieurs territoires en sont, d'ores et déjà, dotés : CARENE, Pays d'Ancenis, Pays de Retz, Vignoble nantais). Beaucoup de critiques peuvent être formulées à l'encontre des parcs de cyclomoteurs (notamment au niveau des publics bénéficiaires : plutôt jeune et masculin) mais force est de constater que c'est la principale solution mise en place pour réduire les difficultés de déplacement des publics en démarche d'insertion.

Avantages : Autonomie du public - faible coût de location - diversité des destinations possibles.

Inconvénients : Coûts d'investissement et de fonctionnement relativement lourds (assurance du parc, entretien...) - solution à court terme – distance de déplacement limitée.

Des actions à mener à des termes différents

Si les actions à mettre en place doivent être adaptées à des situations personnelles différenciées, elles doivent également répondre à une diversité de demande. Ainsi, la prise en compte du problème de la mobilité doit être appréhendé à différentes échelles de temps, à court, moyen et long terme.

- *à court terme* : Être en capacité de satisfaire les demandes de déplacement ponctuelles. L'information sur les solutions de déplacement existante est un préalable nécessaire pour valoriser des moyens de transports peu connus ou peu utilisés. En effet, si les transports présents sur le territoire (services de transports scolaires, l'Abeille, lignes du Réseau Atlantique) ne peuvent répondre à la globalité des besoins exprimés, ils peuvent ponctuellement s'avérer utiles.
- *A moyen terme* : Etre en capacité de satisfaire les demandes de déplacement au quotidien, à des horaires et sur des trajets qui peuvent être atypiques, sur une période prolongée. A l'heure actuelle, c'est le principal déficit du territoire pour quelqu'un ne bénéficiant ni du permis de conduire, ni d'un véhicule. Les deux types de solutions citées précédemment sont susceptibles de répondre à ces impératifs, avec un avantage au cyclomoteur pour les horaires atypiques et un avantage aux transports semi-collectifs pour les distances importantes. La coexistence des 2 systèmes avec une « Abeille » au service élargi géographiquement et dans le temps, et un service de location de cyclomoteur pourrait apporter une réponse satisfaisante.
- *A long terme* : Etre en capacité de créer les conditions durables favorisant la mobilité. Dans le cadre de sessions de formation et/ou de sensibilisation, plusieurs thèmes peuvent être abordés : organisation et planification des déplacements, lecture de documents graphiques et repérage dans l'espace, utilisation des réseaux de transports (train, transports publics urbains...), sensibilisation à la Sécurité Routière (code de la route, prévention alcoolémie...), aptitude à l'utilisation d'un deux-roues. L'objectif est de limiter les freins psychologiques par une mise en situation accompagnée.

Des actions à mettre en œuvre dans un cadre partenarial

L'objet social affiché du projet l'intègre naturellement dans un réseau de structures d'action sociale et d'insertion dont il a vocation à devenir un partenaire. Ce partenariat doit être fondé sur une valorisation des compétences de chacune des structures : le Pôle Mobilité étant chargé de trouver des solutions aux problèmes liés aux déplacements des publics accueillis et repérés par les structures d'actions sociales et d'insertion.

Cette organisation générale peut s'avérer efficace dans les trois axes d'action identifiés comme prioritaires : Information, Aide physique à la mobilité et Accompagnement spécifique.

En ce qui concerne l'information, il peut être intéressant que le Pôle Mobilité se charge de la création d'un document synthétique recensant l'ensemble des offres de déplacement du territoire, à destination des conseillers et assistants sociaux accueillant le public. Par ailleurs, un travail de collecte des documents d'information (lignes et horaires du Réseau Atlantic', service Abeille...) peut être assuré par le Pôle Mobilité et déposé ensuite dans les structures accueillant du public. Le Pôle mobilité a également vocation à être un appui technique aux professionnels pour trouver ponctuellement des solutions à des problèmes particuliers.

S'agissant de l'aide physique à la mobilité et de l'accompagnement spécifique, le partenariat doit se situer essentiellement au niveau du repérage et du suivi des bénéficiaires. Compte tenu des difficultés des publics visés, la prescription initiale par un référent (assistant social, conseiller Mission Locale, agent d'insertion, médiateurs emploi, agent de l'ANPE, travailleurs sociaux des CCAS, animateur d'insertion des associations, encadrant de chantier d'insertion...) est indispensable. Elle permet d'une part d'établir une priorisation des demandes en fonction de la situation personnelle du bénéficiaire et d'assurer un encadrement propice à limiter le non-respect des règles fixées par le Pôle Mobilité.

Pour synthétiser le propos, l'idée serait « d'externaliser » les problématiques liées à la mobilité pour les intégrer d'une manière plus efficace dans l'accompagnement des personnes accueillies pour lesquelles les déplacements sont un frein.

. La formalisation d'un avant-projet pour le territoire

Du point de vue du Groupe Diagnostic Mobilité, l'amélioration des conditions de déplacements pour les publics en démarche d'insertion passe par la création d'une structure d'aide à la mobilité dont les activités principales doivent contribuer à :

- informer sur les moyens de déplacement du territoire et les services qu'il peut lui-même proposer ;
- aider à la mobilité par la proposition de solutions concrètes de déplacement adaptées aux contraintes des publics visés ;
- accompagner ces publics dans leur autonomisation face aux déplacements.

→ L'Information

Le Pôle Mobilité doit, a minima, se doter de la capacité à informer sur les solutions de déplacement existantes, pas toujours adaptées à toutes les situations mais néanmoins présentes et probablement à valoriser. Les objectifs à rechercher le sont dans 3 domaines particuliers:

- Permettre aux personnes en démarche d'insertion sans véhicules de s'informer sur les possibilités de déplacement offertes par le territoire ;
- Permettre aux professionnels de l'action sociale de trouver des solutions de déplacement adaptées aux situations particulières auxquelles ils sont confrontés ;
- Permettre aux professionnels de l'action sociale et aux partenaires financiers d'évaluer l'impact des activités mise en place dans le cadre d'un « observatoire de la mobilité ».

Deux outils pourraient y répondre, notamment la création d'un site Internet permettant de mettre en ligne les informations concernant les différentes possibilités de transport du territoire et celles concernant les services proposés par le Pôle Mobilité. Par ailleurs, il paraît important que le Pôle Mobilité soit en mesure d'évaluer l'impact des actions mises en œuvre et d'alimenter les réflexions des partenaires techniques et financiers par la production de statistiques régulières. La formalisation d'un « observatoire de la mobilité » peut répondre à ces deux objectifs.

→ L'Aide à la mobilité

La seconde priorité concerne la mise en place d'un service d'aide à la mobilité permettant au public identifié d'accroître sa capacité à se déplacer sur le territoire. En tant que tel, le spectre des solutions envisageables est limité. Aucune ne répond en effet complètement à la problématique de départ : être en capacité de satisfaire les demandes de déplacement au

quotidien, à des horaires et sur des trajets qui peuvent être atypiques, sur une période prolongée.

Du point de vue du public visé, 2 critères fondamentaux doivent être pris en compte dans la réflexion:

- un coût limité d'utilisation ;
- la souplesse d'utilisation.

Pour les porteurs de projet, les impératifs se situent au niveau :

- de l'efficacité du service mis en place (nombre de personnes bénéficiaires, amélioration de leur situation par rapport aux déplacements, service susceptible d'intéresser tous les publics...) ;
- de la maîtrise des coûts d'exploitation pour assurer la pérennité du service à long terme ;
- de la qualité de l'accompagnement pour aller vers plus d'autonomie des publics dans leurs déplacements ;
- de la sécurité des utilisateurs qui doit être une préoccupation constante.

Les expériences menées sur d'autres territoires du département pour améliorer la mobilité physique des publics en démarche d'insertion ont toutes pour activité principale la location de cyclomoteurs à des tarifs volontairement réduits.

Cette solution est loin d'être la panacée mais elle répond aux critères de coût limité et de souplesse d'utilisation pour les bénéficiaires (au moins dans une aire restreinte). Par ailleurs, plus que toute autre solution, elle peut servir de support à un travail pédagogique qui vise l'autonomie dans leurs déplacements (évaluation de leur aptitude à circuler en cyclomoteur, sécurité routière et Code de la route, entretien du cyclomoteur...).

Une solution combinée consistant en la mise en place d'un parc de cyclomoteur et l'acquisition d'un minibus permettant d'assurer à la fois le transport de groupes et le transport des cyclomoteurs en différents points du territoire peut accroître significativement l'efficacité du projet et la modularité de sa mise en œuvre.

→ L'Accompagnement spécifique

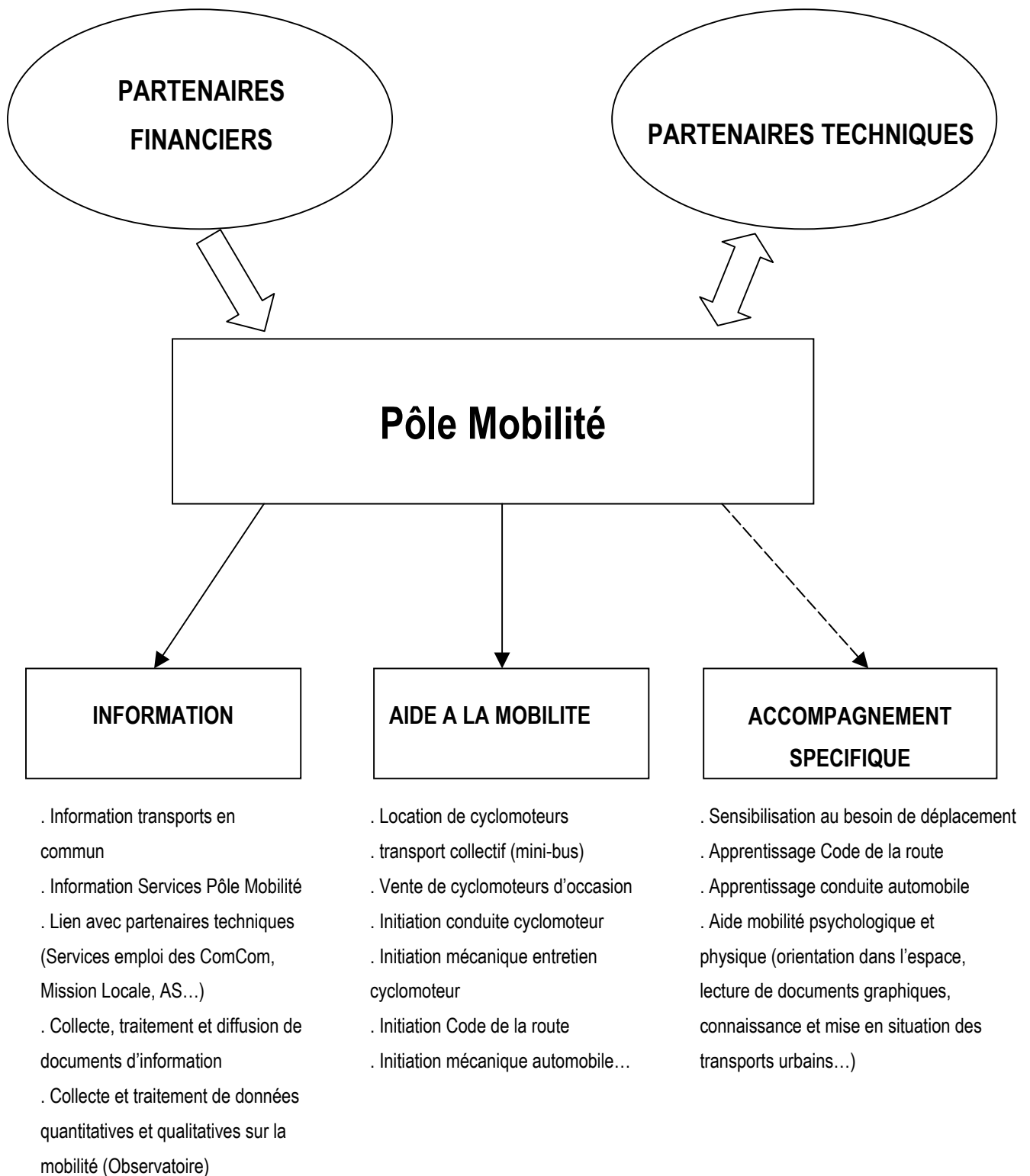
L'intérêt du projet est également de travailler sur l'autonomie face aux déplacements à long terme. La proposition de solutions physiques de déplacement, indispensable dans un cadre d'« urgence », ne saurait constituer une solution mobilisable indéfiniment.

Un travail d'accompagnement dans le cadre de formation est susceptible de sensibiliser les personnes les plus fragiles à accepter la nécessité de la mobilité pour s'insérer professionnellement et d'acquérir les méthodes et apprentissages liés aux déplacements.

Cela étant dit, le Pôle Mobilité n'a pas vocation à devenir un organisme de formation à part entière et une répartition des activités efficace reste à trouver. Le Pôle Mobilité pourrait prendre en charge ce qui relève de l'initiation (initiation au code de la route, initiation à la conduite et à l'entretien de cyclomoteurs...), charge aux organismes de formation de développer les compléments nécessaires.

Le schéma fonctionnel de la page suivante synthétise l'organisation susceptible d'être mise en oeuvre.

Schéma fonctionnel du Pôle Mobilité



Au delà de la question des activités, un certain nombre de questions restent posées quant au cadre structurel des interventions et notamment au niveau du territoire d'action, des publics visés, de la structure porteuse des activités, de leur financement et des partenariats à rechercher.

. Le territoire concerné

Malgré des situations territoriales différenciées, les problématiques liées à la mobilité se font néanmoins sentir avec la même acuité sur l'ensemble du territoire étudié. Les actions à mettre en œuvre le sont a priori à l'échelle du territoire de la Mission Locale regroupant les Communauté de communes du Castelbriantais, de Derval, de la Région de Nozay, de la Région de Blain et d'Erdre-et-Gesvres.

La phase de mobilisation des acteurs, à venir, devra confirmer l'intérêt de l'ensemble de ces collectivités pour le projet afin de déterminer le cadre définitif d'intervention.

. Le public concerné

En priorité, les jeunes et les adultes en voie d'insertion sociale et professionnelle :

- bénéficiaires du RMI ou ayant-droit ;
- jeunes suivi par la Mission Locale ;
- salariés d'associations intermédiaires et/ou d'entreprises d'insertion ;
- bénéficiaires de l'AAH, de l'ASS, de l'API ;
- jeunes en difficulté, ayant de faibles ressources orientés par un éducateur, un assistant social ou un formateur.

Les activités du Pôle Mobilité peuvent être également étendues aux personnes en formation ne disposant pas de moyen de locomotion, aux salariés ayant perdu leur permis de conduire et d'une manière générale à toute personne dont les motifs de déplacement liés à l'emploi et à la formation professionnelle ne peuvent être assurés.

. Le cadre structurel d'intervention

Deux solutions sont envisageables dès lors qu'on aborde cette question. La première consiste à créer une nouvelle structure autonome dont l'objet serait exclusivement centré sur la question de la mobilité et des déplacements. Dans cette éventualité, le statut juridique ainsi que la composition de l'instance de décision de la structure devront être déterminés. Au delà du cadre décisionnel et juridique, une organisation formelle devra être également étudiée :

lieux d'implantation de la structure, personnel, investissements structurels à réaliser (mobilier, matériel de bureau...).

Une autre solution consisterait à intégrer le projet à une structure déjà existante. L'intérêt principal de cette option réside dans la capacité de la structure à formaliser le projet. Les mêmes questions restent posées cependant : adaptation des statuts, éventuelle modification des instances de décision et de contrôle pour intégrer les financeurs du projet, recrutement de personnel affecté exclusivement au projet, investissements complémentaires...

CONCLUSION

Sur la base des travaux engagés par le Groupe Diagnostic Mobilité et des constats des professionnels de l'action sociale, le déficit de mobilité d'une partie des publics en démarche d'insertion est avéré. Le territoire, à l'heure actuelle, n'est pas en mesure d'apporter des réponses satisfaisantes par rapport à leur situation, dont l'absence de mobilité est bien souvent un symptôme. La mise en place de projets visant à réduire cet état de fait sur des territoires ruraux confrontés à des problématiques comparables montre que des solutions innovantes et adaptées peuvent être mises en œuvre.

La réflexion telle qu'elle a été construite s'est efforcée de repérer les axes d'action susceptibles de réduire durablement les freins à la mobilité. La création d'un organisme dédié spécifiquement à cette question, dont l'objectif serait d'appuyer les structures oeuvrant dans l'action sociale et l'insertion et d'offrir des solutions de déplacement aux publics repérés, peut permettre de confirmer la volonté d'agir dans ce sens.

Ce travail constitue une étape nécessaire pour amorcer une réflexion plus large sur ce sujet avec les décideurs institutionnels. A l'issue de cette initiative, une nouvelle phase doit maintenant s'engager afin de traduire ces pistes en un projet viable et concerté. Une phase de mobilisation des acteurs techniques et financiers doit donc être menée afin d'élargir la concertation et formaliser un projet définitif.

ANNEXES

- Enquête auprès des personnes en formation dans différentes structures du territoire en janvier et février 2004 ;
- L'évaluation économique du projet ;
- **Articles de presse**

ENQUÊTE SUR LA MOBILITE DES PUBLICS EN DEMARCHE D'INSERTION

I - QUELQUES INFORMATIONS VOUS CONCERNANT :

. **Vous êtes :** un homme ☐ une femme ☐

. **Votre âge :**

de 16 à 25 ans ☐ de 26 à 35 ans ☐
de 36 à 45 ans ☐ + de 45 ans ☐

. **Votre situation :**

☐ Bénéficiaire du RMI ☐ Allocataire ASSEDIC
☐ Contrat aidé (CES, CEC...) ☐ Autre précisez :
.....
.....

. **Dans quelle commune résidez-vous ?**

II – VOTRE SITUATION PAR RAPPORT AUX DEPLACEMENTS

. **Avez-vous le permis de conduire ?** oui ☐ non ☐

. **Avez-vous un véhicule ?** oui ☐ non ☐

. **Si oui, précisez :**
☐ voiture
☐ moto
☐ cyclomoteur
☐ vélo

. **En règle générale, vos déplacements en dehors de votre commune de résidence sont-ils fréquents ?**

☐ rares (moins de 1 fois par semaine)
☐ peu fréquents (1-2 fois par semaine)
☐ fréquents (3-4 fois par semaine)
☐ très fréquents (tous les jours)

III – DANS LE CADRE DU STAGE QUE VOUS SUIVEZ ACTUELLEMENT :

. Dans quelle ville se déroule le stage ?

. Comment êtes-vous venus au stage ?

☐ véhicule personnel

précisez :

☐ voiture

☐ moto

☐ cyclomoteur

☐ vélo

☐ transports collectifs

précisez :

☐ bus

☐ taxi

☐ autre moyen de transport

précisez :

☐ co-voiturage (amis, famille, participant à la formation..)

☐ stop

☐ autre *précisez :*

.....

.....

.....

. D'une manière générale, rencontrez-vous des problèmes pour vous déplacer ?

oui ☐

non ☐

. Si oui, pour quelle(s) raison(s) ?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

L'EVALUATION ECONOMIQUE DU PROJET

. le cadre général de l'évaluation

L'ensemble de la prévision budgétaire a été établie sur la base d'un projet intégrant les missions d'information et d'aide à la mobilité avec la gestion d'un parc de 50 cyclomoteurs dont l'entretien est assuré en interne, l'acquisition d'un minibus et l'acquisition de matériel pédagogique pour assurer des initiations dans les domaines cités précédemment. Bien entendu, une réévaluation de ces coûts devra être entreprise si des options nouvelles sont prises pour formaliser le projet définitif.

. les besoins en personnel

Afin d'assurer ces missions, 3 pôles fonctionnels complémentaires peuvent être distingués dans l'organisation du Pôle Mobilité:

- un pôle administratif ;
- un pôle Information ;
- un pôle Aide à la mobilité.

le pôle administratif

Indispensable à la gestion de la structure, le pôle administratif pourrait se composer de 2 salariés qui sont :

- un(e) directeur (trice) :

Chargé(e) de définir, en concertation avec les orientations fixées par le conseil d'administration, la politique générale du Pôle Mobilité, d'animer le partenariat, de coordonner les activités et d'assurer la gestion financière et administrative de la structure pour 75% de son temps de travail.

- un(e) secrétaire-comptable :

Chargé(e) d'assister le(la) directeur (trice) pour l'administration et d'assurer le suivi financier et comptable du Pôle Mobilité pour 50% de son temps de travail.

le pôle Information

En complément de son activité administrative, le(la) directeur(trice) aura également en charge une partie des activités liées aux missions d'information de la structure, assisté(e) par le (la) secrétaire-comptable.

le pôle Aide à la Mobilité

Le pôle Aide à la Mobilité est également indispensable à la bonne marche du Pôle Mobilité dans le sens où il assure les missions au cœur de la problématique initiale. Cette mission d'importance peut être assurée par 2 personnes. Une bonne connaissance de la mécanique ainsi qu'une fibre sociale et relationnelle sont nécessaires pour la mise en œuvre des activités.

Si l'un des deux doit nécessairement être un professionnel qui a une très bonne connaissance de la mécanique et être employé à plein temps, le second peut être recruté au sein d'un dispositif d'aide à l'insertion professionnelle.

. les besoins en locaux et en matériel

Pour mettre en œuvre les activités telles qu'elles sont définies, les besoins en surfaces de locaux se fixent approximativement à 200 m² constitués de bureaux, salle de réunion (accueil de formation) et d'espaces pour le stockage des cyclomoteurs et de l'atelier.

- le matériel spécifique :

Le matériel spécifique concerne les équipements liés à la mise en œuvre des activités liées à l'aide à la mobilité. La prévision en investissement a été établie pour la mise en place d'un parc de 50 cyclomoteurs destinés à la location. Outre les véhicules, des équipements de sécurité doivent être acquis : casques de différentes tailles (70 à 60 € pièce), antivol pour chacun des cyclomoteurs (60 à 15 € pièce) et combinaisons de pluie à bande fluorescente (60 à 80 € pièce).

Un véhicule ainsi qu'une remorque pour le transport des cyclomoteurs s'avèrent indispensables. L'acquisition d'un mini-bus convertible pour assurer le transport de matériel comme le transport de personnes s'élève approximativement à 26000 €.

- le matériel d'entretien :

Il a également été prévu dans le cadre d'un entretien du parc de cyclomoteurs en interne, l'acquisition de matériel pour l'équipement d'un atelier qui s'élève à 4010 €. Ce coût intègre l'équipement informatique dédié exclusivement à l'atelier ainsi que les équipements de sécurité (extincteur).

- le matériel pédagogique :

L'acquisition de matériel pédagogique et d'un fonds documentaire lié aux questions de Sécurité Routière et de prévention doit également être prévue. Le bon sens impose en effet d'évaluer le niveau de connaissance de la conduite sur route et des cyclomoteurs de chaque candidat à la location. Pour ceux qui n'offrent pas les garanties suffisantes en la

matière, il est nécessaire de leur proposer des sessions collectives d'information. Ces investissements ont été évalués à 2000 €.

- le mobilier et le matériel de bureau :

L'ensemble du mobilier et matériel de bureau de la structure a été évalué à 9500 €.

Les coûts liés à la création d'un site Internet traitant des questions de mobilité sur le territoire a été intégré aux charges d'investissement et a été évalué à 5000 €.

. Tableau récapitulatif des investissements à réaliser

POSTE	Prix d'achat	durée	N	N+1	N+2	N+3	N+4
Matériel spécifique	79 200		29 910	29 910	8660	5360	5360
Mini-bus	26000	5 ans	5200	5200	5200	5200	5200
Remorque	800	5 ans	160	160	160	160	160
Cyclomoteurs (50)	42500	2 ans	21250	21250			
Casques	4200	3 ans	1400	1400	1400		
Combinaisons de pluie à bande fluo	4800	3 ans	1600	1600	1600		
Antivols	900	3 ans	300	300	300		
Matériel d'entretien	4 010		1090	1090	1090	370	370
Matériel atelier	1850	5 ans	370	370	370	370	370
Extincteur	460	3 ans	150	150	150		
Micro-informatique	1700	3 ans	570	570	570		
Matériel pédagogique	2000		600	600	600	100	100
Matériel audiovisuel	1500	3 ans	500	500	500		
Fonds documentaire	500	5 ans	100	100	100	100	100
Matériel de bureau	6800		1730	1730	1730	800	800
Micro-informatique	2800	3 ans	930	930	930		
Photocopieur	3500	5 ans	700	700	700	700	700
Téléphonie	500	5 ans	100	100	100	100	100
Mobilier	2700		540	540	540	540	540
Administratif	1700	5 ans	340	340	340	340	340
Pédagogique	1000	5 ans	200	200	200	200	200
Site Internet	5000	5 ans	1000	1000	1000	1000	1000
Total Investissements	99710		34 870	34 870	13 620	8170	8170

Le budget prévisionnel de fonctionnement

L'objectif ici n'est pas de décrire précisément poste par poste l'ensemble des charges de fonctionnement mais plutôt de mettre l'accent sur les postes budgétaires spécifiques au projet de Pôle Mobilité.

- les charges de fonctionnement :

Concernant les charges de fonctionnement, 6 postes principaux ont été déterminés :

- les achats de fournitures ;
- les charges externes :
- les autres charges externes ;
- les impôts et taxes ;
- les charges de personnel ;
- les dotations aux amortissements.

Les charges externes ont été évaluées à 12000 € dont 10000 € sont représentés par les primes d'assurance permettant de couvrir l'ensemble des locaux ainsi que le personnel, les utilisateurs de cyclomoteurs et du mini-bus dans leurs déplacements. Il a été tenu compte de l'ensemble des garanties nécessaires à la couverture des risques : responsabilité civile, vol et incendie, transport de personnes... Les 2000 € restant pourront être consacrés à l'entretien et aux réparations éventuelles du mini-bus notamment.

S'agissant des autres charges externes, elles concernent plus particulièrement le fonctionnement général de la structure avec des postes de charges tel que les frais de télécommunication, les frais postaux, les services bancaires et la rémunération d'intermédiaires et d'honoraires. Les services d'un comptable et d'un commissaire aux comptes dans le cadre d'une structure associative entrent dans ce dernier point et s'élèvent à 2000 €.

Les frais liés à la communication de la structure auprès des utilisateurs potentiels apparaissent indispensables pour faire connaître le service. Ils ont été évalués à 3000 €.

Par ailleurs, en prévision de déplacements importants à l'échelle d'un territoire aussi vaste, les charges liées au transport de biens et de personnel, notamment grâce au mini-bus ont été évalués à 7000 €.

L'ensemble des « autres charges externes » a été évalué à 20000 €.

Les charges de personnel permettant de couvrir les salaires et les charges sociales du personnel du Pôle Mobilité ont été évaluées à 105 000 € sur la base de 4 salariés dont un recruté dans le cadre d'un contrat aidé.

Enfin, une dotation aux amortissements est intégrée dans la prévision budgétaire afin de pouvoir renouveler le matériel et les équipements lorsqu'ils seront obsolètes. Les charges totales consacrées aux amortissements s'élèvent à 34870 € par an.

- les produits de fonctionnement :

Le projet, tel qu'il a été discuté par le Groupe Diagnostic Mobilité s'intègre résolument dans un objectif relevant d'un service public. Les produits de fonctionnement apparaissent, à ce titre, très dépendants des contributions des différents partenaires institutionnels intéressés à offrir des solutions de déplacement aux publics fragilisés.

Cela étant dit, 3 prestations particulières peuvent contribuer à limiter la part des aides publiques et augmenter la part d'auto-financement du projet :

- la location des cyclomoteurs pour un produit évalué de 7400 € (3700 journées de location par an à 2 € la journée)
- la location du mini-bus pour 1100 € (1 journée de location par quinzaine pour une moyenne de 70 km A/R à 0,6 € du Km)
- la vente de cyclomoteurs d'occasion à hauteur de 6500 € (10 cyclos par an à 650 €)

La vente de produits et les prestations de services s'élèvent à 15000 €.

. tableau récapitulatif de l'exploitation prévisionnelle

CHARGES		
	Prévision	%
ACHATS FOURNITURES	3000	1,71%
CHARGES EXTERNES	12000	6,85%
AUTRES CHARGES EXTERNES	20000	11,41%
IMPOTS ET TAXES	400	0,23%
CHARGES DE PERSONNEL	105000	59,91%
DOT. AMORTISSEMENT ET PROVISIONS	34870	19,90%
TOTAL DES CHARGES	175270	100%

PRODUITS		
	Prévision	%
VENTES DE PRODUITS, PRESTATION SERVICES	15000	8,56%
(Reste à trouver)	160270	91,44%
TOTAL DES PRODUITS	175 270	100%