



**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

Etude de faisabilité d'un Pôle Mobilité
SYNTHESE

Document de travail

Avril 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 MOBILITE

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 LESOUEF	Communauté de Communes de la Région de Blain – Service Emploi
Valérie MARY	CCAS de Châteaubriant
Jean-Luc PERUCHON	ANCRE
Catherine SAADI	Conseil Général de Loire-Atlantique DGAS

A l'initiative des membres du Groupe Diagnostic Mobilité, une réflexion a été engagée sur la Mobilité des publics en démarche d'insertion à l'échelle du territoire de la Mission Locale Nord-Atlantique. L'opportunité du Programme LEADER + a permis de lancer une étude visant à faire la synthèse des différents travaux menés sur le sujet afin d'établir un diagnostic de la situation actuelle en matière d'offre de moyens de déplacements et de besoin des publics visés.

L'objectif final de la démarche est d'aboutir à la formulation de pistes de réflexion susceptibles d'améliorer durablement la Mobilité des publics les plus éloignés de l'emploi. La mise en place d'une structure de concertation, d'information et d'aide à la mobilité constitue un préalable nécessaire pour affirmer la nécessité de travailler sur ce sujet et mettre en œuvre des actions adaptées.

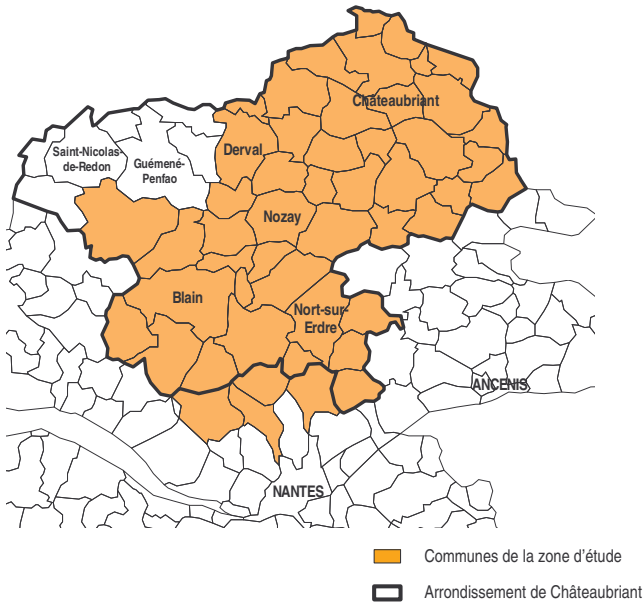
PLAN DE LA SYNTHÈSE

ETAT DES LIEUX	page 4
. Données de cadrage territoriales	page 4
. La situation de différents publics par rapport aux déplacements	page 9
. L'offre de transport : la situation actuelle	page 12
LES ENJEUX	page 16
. La mobilité des publics en démarche d'insertion : une priorité	page 16
. La mise en place d'une offre de déplacements complémentaire à l'existant	page 16
. La nécessité de travailler sur les mentalités face aux déplacements	page 17
LA FAISABILITE D'UN POLE MOBILITE	page 18
→ L'information	page 18
→ L'aide à la mobilité	page 18
→ L'accompagnement spécifique	page 19
→ Schéma fonctionnel du Pôle Mobilité	page 20
→ les publics visés	page 20
→ la question du territoire de mise en œuvre des actions	page 21
→ la question de la structure porteuse du projet	page 21
→ des partenariats à rechercher	page 21
→ les coûts liés au projet de création d'un Pôle Mobilité	page 21
CONCLUSION	page 24

L'ETAT DES LIEUX

. Données 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.

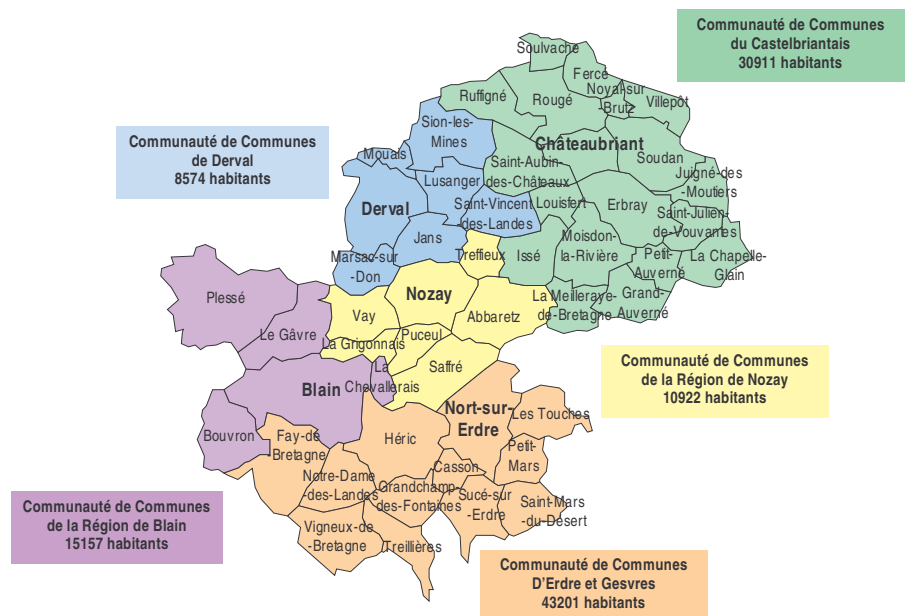
A l'inverse, certaines communes de l'arrondissement de Nantes mais adhérentes à la Communauté de Communes d'Erdre-et-Gesvres (Vigneux-de-Bretagne, Treillières, Grandchamp-des-Fontaines et Sucé-sur-Erdre) entrent dans le périmètre de cette étude.

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

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

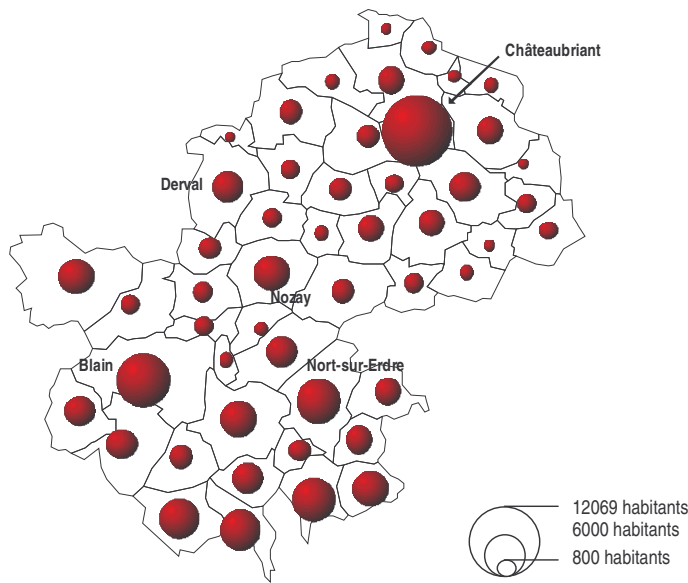
Les 3 premières structures sont également regroupées au sein du « Pays de Châteaubriant », reconnu lors de la Conférence Régionale d'Aménagement Du Territoire (CRADT) de janvier 2002.

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



Source : INSEE RGP 1999
Données Population sans double compte

Répartition de la population par commune en 1999



Source : INSEE RGP 1999

Cette carte des évolutions de la population entre 1982 et 1999 montre 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%.

Cette baisse concerne à la fois les communes les plus peuplées (Châteaubriant, Nozay et Derval) et les communes les plus « rurales ». Certaines communes ont cependant vu leur population augmenter. Ce sont essentiellement les communes périphériques des principaux pôles d'emploi (autour de Châteaubriant, de Nozay et de Pouancé).

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, 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 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.

Le phénomène principal explicatif de ces situations communales différenciées est celui de la périurbanisation. Sous l'effet combiné de l'augmentation des coûts d'accès 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, l'implantation dans des communes rurales proches des agglomérations et accessibles s'est développée. Le constat vaut pour la périphérie nantaise mais 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 résident mais ont tendance à s'installer dans les communes périphériques.

Population totale de la zone d'étude en 1999 :
108 765 habitants

Pôles urbains du territoire :

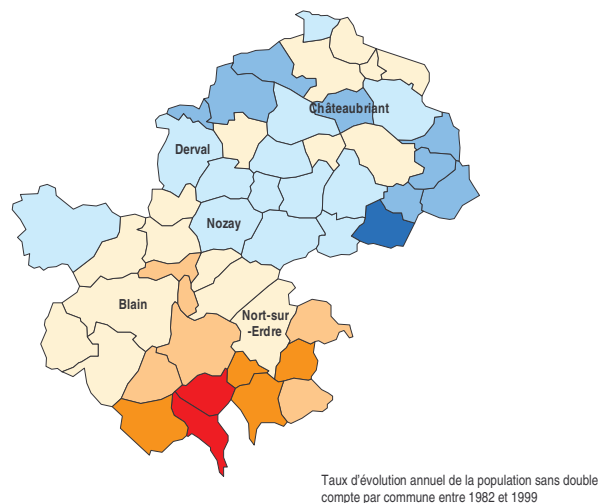
Châteaubriant :	12 069 habitants
Blain :	7733 hab.
Treillières :	6032 hab.
Nort-sur-Erdre :	5885 hab.
Vigneux-de-Bagne :	4712 hab.
Nozay :	3155 hab.
Derval :	2491 hab.

L'occupation de l'espace est différenciée entre le nord et le sud de la zone d'étude.

Dans le Pays de Châteaubriant, 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.

Dans le sud, les villes principales de Blain et de Nort-sur-Erdre s'intègrent dans un réseau de communes de plus de 2000 habitants. Seuls Casson, Notre-Dame-des-Landes et Les Touches n'atteignaient pas ce seuil en 1999.

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

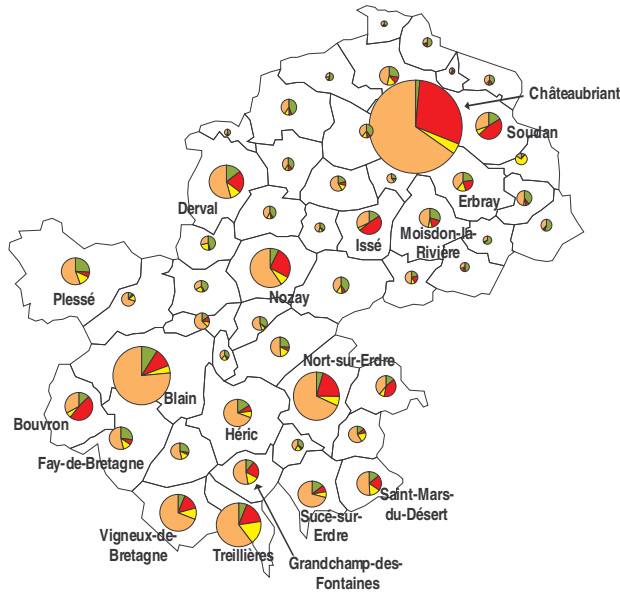


Source : INSEE RGP 1982 - 1999

Taux d'évolution annuel de la population sans double compte par commune entre 1982 et 1999

- de -1,29 à -1%
- de -0,99 à -0,5%
- de -0,49 à 0%
- de 0,1 à 0,99%
- de 1 à 1,99%
- de 2 à 2,99%
- de 3 à 4,06%

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



Nombre total d'emploi offerts en 1999 : **30 993 emplois**

Principaux pôles d'emploi :

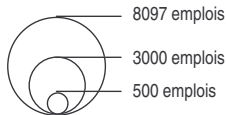
- Châteaubriant : 8097 emplois (26% du total)
- Blain : 3140 emplois (10%)
- Nort-sur-Erdre : 1921 emplois (6%)
- Treillières : 1606 emplois (5%)
- Nozay : 1555 emplois (5%)
- Derval : 1212 emplois (4%)
- Vigneux-de-Bretagne : 1089 emplois (3,5%)

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.

En 1999, en moyenne près de 7 actifs sur 10 travaillaient hors de leur commune de résidence. Ce pourcentage s'est accru de 12 points depuis 1990, montrant que la capacité à se déplacer est de plus en plus nécessaire pour aller vers l'emploi.

La mobilité s'affirme comme une nécessité dans une démarche d'insertion professionnelle.

Nombre total d'emplois par commune en 1999

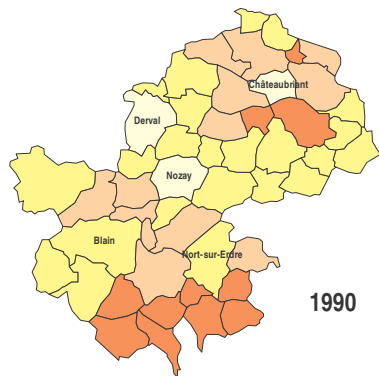


Répartition par secteur d'activité en pourcentage en 1999

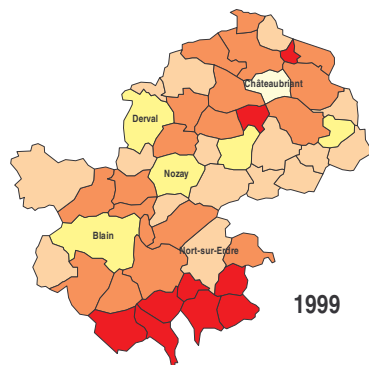
- Agriculture
- Industrie
- Construction
- Tertiaire

Source : INSEE RGP 1999

Part des actifs migrants quotidiennement en 1990 et en 1999



1990



1999

Pourcentage de la population active qui travaille quotidiennement dans une autre commune que sa résidence

- moins de 40%
- de 40 à 59%
- de 60 à 69%
- de 70 à 79%
- plus de 80%

Source : INSEE RGP 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%

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 %
<i>Deux-roues</i>	1653	3,7 %	4,6 %	5,1 %
<i>Voiture particulière</i>	33955	76,7 %	72,6 %	72,1 %
<i>Transports en commun</i>	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 %
<i>Deux-roues</i>	4,8 %	4,1 %	4 %	4,2 %	2,8 %
<i>Voiture particulière</i>	72 %	71,3 %	67,5 %	74 %	83,4 %
<i>Transports en commun</i>	0,9 %	1,8 %	2,7 %	1,3 %	1,1 %
Plusieurs modes de transports	3,2 %	3,2 %	3,1 %	3,1 %	3,8 %

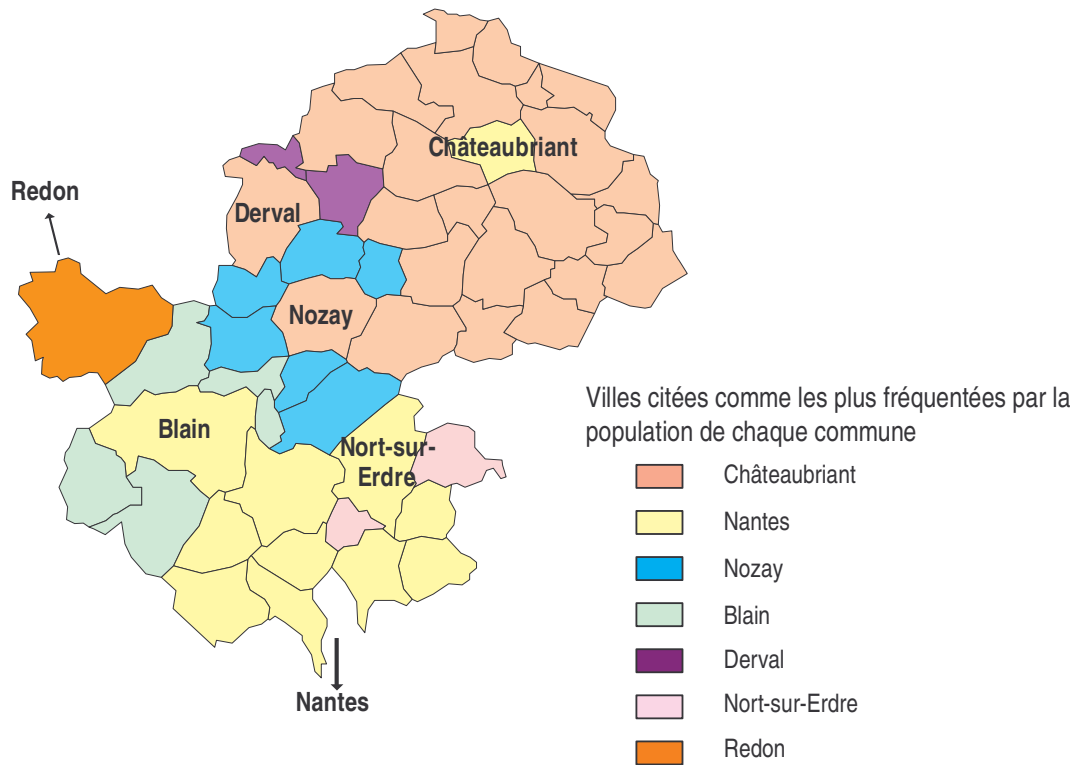
Source : INSEE – RGP 1999

La voiture particulière est le principal mode de transport dans les déplacements Domicile / travail pour près de 8 actifs sur 10. L'utilisation des deux-roues comme celle des transports en commun reste marginale et inférieure aux moyennes départementales et régionales. En zone rurale, l'automobile est en effet le meilleur vecteur pour parcourir de manière autonome et souple des distances qui peuvent être importantes.

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.**

Polarisation de la zone d'étude



Source : INSEE Inventaire Communal 1998

Tirée des résultats de l'inventaire communal réalisé par l'INSEE en 1998, cette carte fait apparaître les villes citées comme les plus fréquentées par la population de chaque commune. 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 et de compléter les enseignement de la carte des déplacements domicile / travail.

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 ses communes périphériques dont le nombre varie en fonction de la capacité d'attraction du pôle urbain et des habitudes de déplacements des habitants.

. La situation de différents publics par rapport aux déplacements

Sur la zone d'étude, **12% des ménages** ne disposent pas d'une automobile pour assurer leurs déplacements.

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

Le tableau précédent montre que les ménages des différents territoires ne sont pas égaux devant la possession d'une automobile. Trois types de publics sont particulièrement fragilisés par rapport à la voiture :

- les personnes socialement fragilisées ;
- les personnes âgées ;
- les personnes handicapées.

Le constat initial à l'origine de la réflexion était le déficit de mobilité des publics socialement fragilisés. Cela étant dit, il est possible d'inclure dans cette classification les personnes âgées et les personnes handicapées également. Pour des raisons qui tiennent à la fois à l'objectif final de cette étude qui reste celui de l'insertion professionnelle et à la spécificité de l'offre de déplacement à mettre en œuvre, notamment pour les personnes handicapées, le Groupe Diagnostic Mobilité n'a pas jugé opportun de poursuivre la réflexion pour ces publics.

→ Les personnes socialement fragilisées :

La situation en matière de mobilité des bénéficiaires du RMI et des jeunes fréquentant la Mission Locale a particulièrement été étudiée, à partir des statistiques disponibles et d'une enquête proposée à 113 personnes en formation pendant le temps de l'étude.

La question de la mobilité n'est pas en soi le principal problème auquel sont confrontés nombre de personnes en démarche d'insertion mais c'est par contre celui qui est le plus fréquemment mis en avant. Dès lors qu'il est demandé à la personne de s'inscrire dans une démarche active de formalisation de son parcours d'insertion, l'absence de moyen de déplacement peut

rapidement s'avérer contraignante. C'est le cas pour aller vers les lieux de formation, pour se déplacer dans les entreprises dans le cadre d'une recherche ou pour un emploi proposé.

Plusieurs raisons peuvent être à l'origine de cette absence de moyen de locomotion. La question financière est bien sûr une problématique centrale qui limite les possibilités d'achat, d'assurance et d'entretien d'un véhicule mais aussi rend difficile l'obtention du permis de conduire dont le coût (étroitement lié d'ailleurs à la capacité du postulant à l'obtenir rapidement) représente une dépense parfois trop élevée.

Le facteur psychologique lié à la peur du déplacement n'est cependant pas à négliger et s'affirme comme un frein également très contraignant souvent à l'origine d'un isolement facteur d'exclusion sociale.

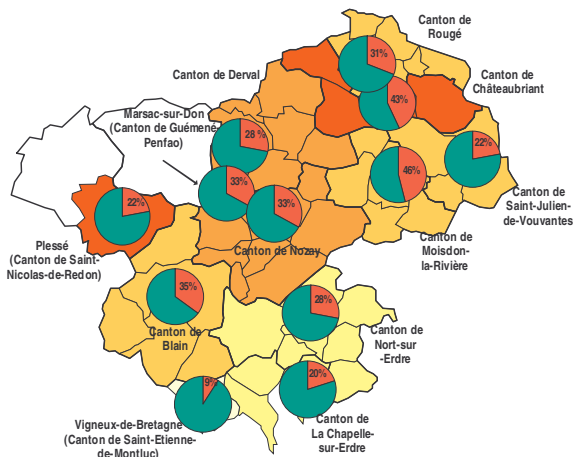
Il est très difficile de déterminer si l'absence de mobilité est à l'origine des difficultés d'insertion sociale et professionnelle rencontrées par certaines personnes ou si elle en est la résultante mais l'enquête met en évidence une corrélation forte entre l'objectif de la formation et par conséquent le niveau initial du stagiaire en terme de compétences et d'employabilité et sa capacité à se déplacer.

L'analyse statistique des différents publics montre qu'entre 30 et 40% des personnes en démarche d'insertion ne possèdent pas le permis de conduire (27% en moyenne pour les personnes actuellement en formation mais 65% pour le public de l'atelier de remise à niveau du CIFOR, 32% au niveau des bénéficiaires du RMI et 39% pour les jeunes ayant fréquenté la Mission Locale en 2003).

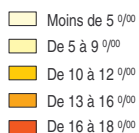
En novembre 2003, le territoire d'étude comptait 1300 bénéficiaires du RMI soit 1,2% de la population sans double compte du recensement de 1999. Leur répartition n'est pas uniforme sur le territoire. Ainsi, les bénéficiaires sont proportionnellement plus nombreux dans les communes du Pays de Châteaubriant 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).

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. Des différences notables entre les différents cantons du territoire apparaissent cependant. 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%).

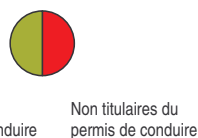
Part des allocataires du RMI et non possession du permis de conduire par canton en 2003



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



Source : DDASS 44 – Logiciel RMI INSEE RGP 1999

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	18	0,9%
Autre	4	0,2%
TOTAL	1930	100%

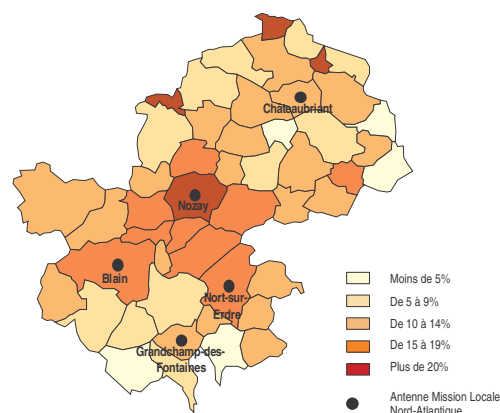
MOYEN DE TRANSPORT	NOMBRE DE JEUNES	%
Pas de moyen de transport	387	20%
Vélo	62	3%
Cyclomoteur	275	14%
Automobile	1082	57%
Transports en commun	98	5%
TOTAL	1904	100%

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%

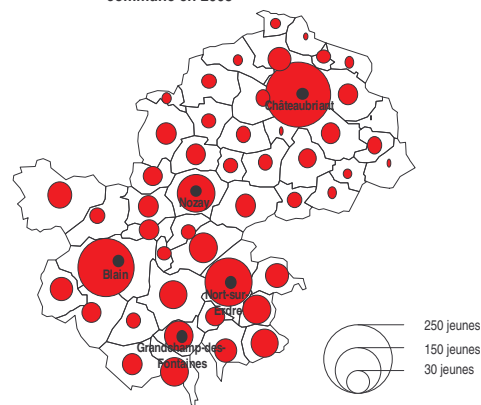
Source : Mission Locale Nord-Atlantique – statistiques de fréquentation 2003

Ces chiffres particulièrement élevés confirmant d'ailleurs le constat des professionnels de l'action sociale et de l'insertion plaident pour une réflexion plus poussée sur les moyens à mettre en œuvre pour offrir des solutions de déplacement adaptées en terme de coût et de souplesse d'utilisation. Cet enjeu trouve une résonance particulière sur le territoire d'étude où l'offre de transport ne constitue qu'une alternative limitée à l'automobile.

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

Les jeunes fréquentant la Mission Locale sont particulièrement touchés par les difficultés de déplacement. En effet, près de 40% ne possèdent pas le permis de conduire et 20% déclarent ne posséder aucun moyen de transport. Ces chiffres se traduisent dans une aire de mobilité maximale limitée puisque près de 30% d'entre eux n'envisagent pas de se déplacer au delà des limites de leur canton.

. L'offre de transport : la situation actuelle

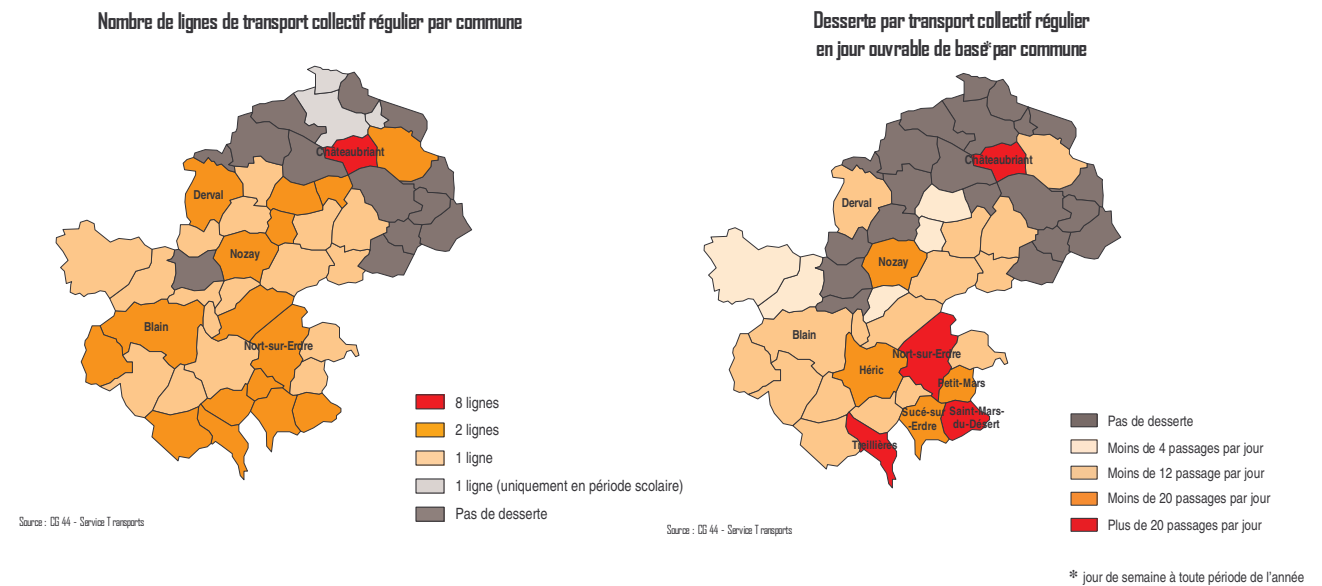
L'offre de transport sur le territoire de la Mission Locale Nord-Atlantique se compose pour l'essentiel :

- des lignes d'autocar organisées et gérées par plusieurs Conseils Généraux ;
- d'un service de transport à la demande « Abeille » organisé par le CG 44 dans le Pays de Châteaubriant ;
- des taxis et des ambulances ;
- des services d'aide à domicile pour le transport des personnes âgées ;
- de services de location de cyclomoteurs à vocation sociale.

→ Les services d'autocar interurbain régulier:

14 lignes sont assurées sur le territoire d'étude. 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, 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.



Sur les lignes du Réseau Atlantic' (CG 44), 80% des utilisateurs sont des scolaires, le service est donc essentiellement organisé en fonction de leur emploi du temps (pas de fonctionnement de certaines lignes le mercredi après-midi et pendant les vacances scolaires).

Par ailleurs, l'organisation radiale (des villes extra-départementales ou des zones départementales périphériques vers l'agglomération nantaise) des services interurbains n'autorise que difficilement les déplacements transversaux (d'est en ouest).

Ces services n'ont pas vocation à être utilisés comme un moyen de desserte locale. Par voie de conséquence, leur inadaptation à cet usage est manifeste.

→ les services de transport scolaire

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.

Deux types de lignes sont mises 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 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. 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. 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.

→ Le transport à la demande « 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.

Le service Abeille met en relation les usagers et des taxis chargés de les transporter de leur domicile à leur point de chute pendant 3 demi-journées par semaine (Mercredi matin et après-midi, vendredi après-midi). 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).

La composition « sociologique » des usagers n'a pas réellement varié depuis la mise en place du service et attire en majorité de personnes de plus de 60 ans (75% des voyages en 2002). Les personnes de moins de 18 ans et d'âge intermédiaire sont moins utilisatrices du service avec respectivement 9% et 16% des voyages effectués en 2002. Les personnes handicapées inscrites étaient au nombre de 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.

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 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.

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 à l'exception des motifs médicaux dont les frais de course sont remboursés.

→ 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).

→ les parcs de cyclomoteurs

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...).

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.

A retenir :

→ Sur la zone d'étude, la relative concentration des emplois et des services dans les principaux pôles urbains et la dispersion de la population aboutissent à des besoins de déplacement élevés;

→ Le moyen de transport majoritairement utilisé pour les déplacements est l'automobile ;

→ L'offre du territoire en matière de transport alternatifs à l'automobile n'est pas à la hauteur des besoins. Aucune ne répond conjointement aux impératifs de coût limité, de souplesse d'utilisation, de capacité de desserte locale et de fonctionnement permanent sur l'ensemble de la semaine ;

→ Dans ce schéma, les publics les plus fragilisés sont les personnes âgées, les personnes handicapées et les personnes en démarche d'insertion sociale et professionnelle ;

→ Pour ces derniers, les besoins en déplacement pour se rendre à des formations, se déplacer dans les entreprises pour rechercher ou assurer en emploi sont quotidiens, contraints par des horaires (parfois atypiques) et durables sur des périodes qui peuvent être longues ;

→ A l'heure actuelle, les solutions de transport pour ces personnes sont limitées notamment au regard de ces impératifs.

LES ENJEUX

. La mobilité des publics en démarche d'insertion : une priorité

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.

. La mise en place d'une offre de déplacements complémentaire à l'existant

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 dans 3 domaines particulièrement :

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

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.

D'une manière générale, en zone rurale, deux types de services d'aide à la mobilité sont 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 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 (4 € par trajet quelle que soit la distance donc favorisant les trajets des zones les plus rurales vers les pôles urbains – 1,5 € pour Petit Pégase)

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'acquérir un mini-bus 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 : mesure adaptée quand soit le lieu de départ soit le lieu d'arrivée sont commun pour plusieurs personnes, tous publics

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 : diversité des destinations possibles sur le principe, création de lien social, partage des frais de déplacements, tous publics

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 (non-recours au service s'il n'est pas satisfaisant).

→ les parcs de véhicules de location à caractère social (le plus souvent des cyclomoteurs) ;

La constitution d'un parc de cyclomoteurs pour la location à des tarifs préférentiels est relativement répandue (En Loire-Atlantique, plusieurs territoires s'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 pour réduire les difficultés de déplacement des publics en démarche d'insertion mise en place.

Avantages : autonomie du public, faible coût de location, diversité des destinations possibles (dans un rayon limité cependant)

Inconvénients : Coûts d'investissement et de fonctionnement relativement lourds (assurance du parc, entretien...), solution à court terme (limite les conséquences mais ne peut en aucun cas résoudre le problème de la mobilité à long terme).

. 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. Ce travail sur la prise de conscience d'une mobilité favorisant les perspectives d'insertion professionnelle inscrit la démarche dans le long terme. C'est dans le cadre de la formation que ce travail de sensibilisation et d'accompagnement à vocation à s'intégrer, en complément des formations d'ores et déjà mises en place sur le territoire d'étude.

LA FAISABILITE D'UN POLE MOBILITE

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 donc 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 cette contribution ne pourra être développée.

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 d'un accompagnement spécifique.

→ 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 peuvent 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 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.

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. La constitution d'un service de location de cyclomoteurs à caractère social et la mise en place d'un service de transport à la demande adapté 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 au niveau territorial et hebdomadaire et un service de location de cyclomoteur pourrait constituer un « idéal ».

Cela étant dit, au niveau d'une structure associative la gestion d'un service de location à caractère social apparaît comme la solution la plus aisément envisageable, les transports à la demande relevant de la compétence du Conseil Général de Loire-Atlantique. De plus, dans une perspective de pédagogie autour du déplacement, le parc de cyclomoteur apparaît comme un support mieux adapté qu'un système de transport qui n'a pas vocation à permettre de travailler sur l'autonomie de ses utilisateurs.

Néanmoins, l'acquisition d'un mini-bus permettant d'assurer le transport de groupes ayant un point de départ ou une destination commune dans le cadre de formations voire même d'emplois collectifs est probablement un investissement qui peut rendre service à un certain nombre de structures.

S'agissant de l'acquisition d'un parc de cyclomoteur, beaucoup de questions restent cependant posées pour une mise en œuvre efficace du service au niveau du nombre de cyclomoteurs à acquérir, de leur lieu(x) de stockage, des modalités d'entretien du parc, de son assurance, des modalités d'accueil des utilisateurs.

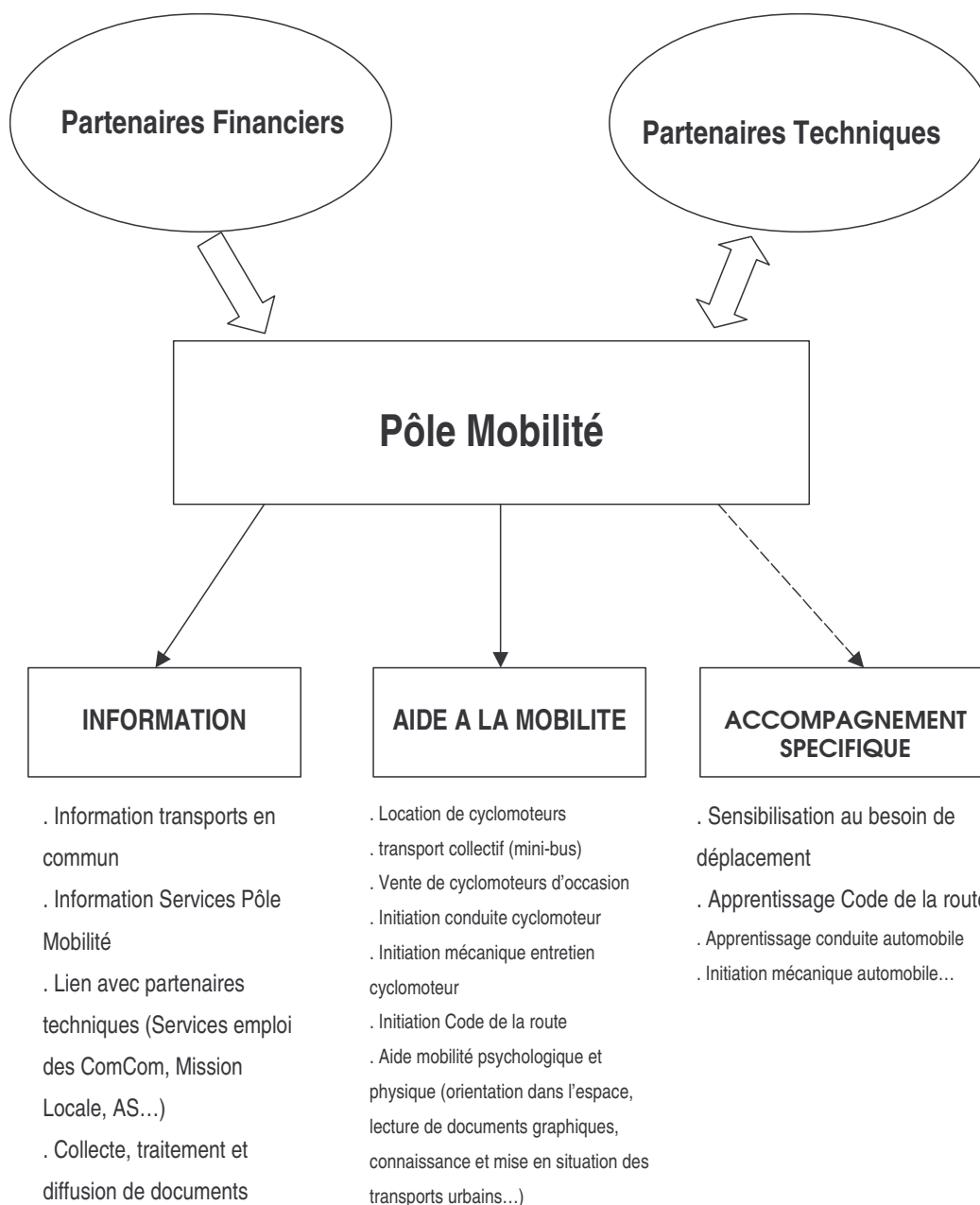
→ L'accompagnement spécifique

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 d'accroître la capacité des personnes les plus fragiles à prendre conscience de la nécessité du déplacement pour s'insérer professionnellement et acquérir les méthodes et apprentissages liés aux déplacements (code de la route, systèmes de transports publics urbains, planification du déplacement...).

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. Les réflexions peuvent s'orienter vers ce qui relève de l'initiation pour le Pôle Mobilité (initiation au code de la route, initiation à la conduite et à l'entretien de cyclomoteurs...) et vers les apprentissages liés à la mobilité et aux déplacements à intégrer au parcours d'insertion professionnelle pour les organismes de formation (préparation au passage du permis de conduire...).

Le schéma fonctionnel de la page suivante synthétise l'ensemble des propos liés aux activités susceptibles d'améliorer la mobilité des publics en démarche d'insertion.

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.

→ les publics visés

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 ;
- jeune en difficulté, ayant de faibles ressources orienté 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.

→ la question du territoire de mise en œuvre des actions

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 EPCI pour le projet pour déterminer le cadre définitif d'intervention.

→ la question de la structure porteuse du projet

Deux solutions sont envisageables dès lors qu'on aborde cette question. La première consiste à créer une nouvelle structure autonome dont l'objet sera 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...

→ des partenariats à rechercher

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 déjà présentes sur le territoire.

Cette organisation générale peut s'avérer efficace dans les trois axes d'action identifiés comme prioritaires : information, aide physique à la mobilité et formation. L'idée générale 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.

→ les coûts liés au projet de création d'un Pôle Mobilité

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 mini-bus 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 :

3 pôles fonctionnels complémentaires peuvent être distingués dans l'organisation fonctionnel du Pôle Mobilité:

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

. le pôle administratif

Indispensable à la gestion quotidienne 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

- un(e) directeur (trice) :

En complément de son activité administrative, il(elle) pourra également assurer la récolte et le traitement des données statistiques en lien avec l'activité afin d'alimenter l'Observatoire de la Mobilité.

- un(e) secrétaire-comptable :

Chargé(e) d'assister le(la) directeur (trice) notamment dans l'administration quotidienne du site Internet et les renseignements téléphoniques.

. 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 mécaniciens si possible avec une fibre sociale et pédagogique affirmée.

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.

Les investissements en équipement mobilier (en euros)

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 d'expliquer les postes budgétaires spécifiques au projet de Pôle Mobilité.

Les principales charges de fonctionnement à intégrer concernent les primes d'assurances, afin 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... L'ensemble de ces charges a été évalué à 10 000 €.

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 €.

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.

S'agissant des produits d'exploitation, 3 prestations peuvent contribuer à l'auto-financement du projet :

- la location des cyclomoteurs pour un produit évalué de 6250 € (3125 journées de location par an à 2 € la journée)
- la location du mini-bus pour 910 € (1 journée de location par quinzaine pour une moyenne de 70 km A/R à 0,5 € du Km)
- la vente de cyclomoteurs d'occasion (10 cyclos par an à 600 €)

Tableau récapitulatif de la prévision d'exploitation

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

CONCLUSION

Sur la base des travaux engagés et des constats des professionnels de l'action sociale, le constat d'un 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 réflexion telle qu'elle a été construite s'est efforcée de repérer les axes d'action susceptibles de réduire durablement ces freins. La création d'une structure dédiée spécifiquement à cette question dont l'objectif serait d'appuyer les structures du secteur et d'offrir des solutions de déplacement aux publics repérés peut permettre de confirmer la volonté d'agir dans ce sens.

Aujourd'hui, une nouvelle phase doit s'engager afin de traduire ces pistes en un projet viable et efficace. Une phase de mobilisation des acteurs techniques et financiers doit maintenant être menée afin d'élargir la concertation et formaliser un projet définitif.