

Un plaidoyer pour une MOBILITÉ INCLUSIVE EN CORSE



LA FALEPA



CRESS Corsica
Chambre Régionale de
l'Économie Sociale et
Solidaire de Corse



L'ESSENTIEL



La mobilité est un facteur clé d'insertion sociale et de développement économique ; le manque de mobilité concerne 20 % de la population active, et pénalise les milliers de Corse en situation de précarité pour trouver et conserver un emploi.

En Corse, une personne sur deux en situation d'insertion sociale a dû refuser un emploi ou une formation, à cause de difficultés de mobilité. Depuis quelques années elle est devenue un enjeu majeur pour éviter l'exclusion, dans la mesure où la capacité de mobilité est devenue un prérequis et que la mobilité est de plus en plus « subie » que « choisie ».

C'est pourquoi il est nécessaire que l'ensemble des politiques publiques et institutions locales s'engagent aux côtés des acteurs de la mobilité à œuvrer pour accompagner les personnes en situation de précarité.

Lutter contre la précarité en mobilité : Les enjeux

La précarité énergétique liée à la mobilité s'accroît, parce que le coût de la mobilité, un budget « contraint » s'accroît, en moyenne 5000 euros par an pour les ménages. Les 3/4 de cette somme sont consacrés à la mobilité quotidienne de courte distance, soit 3700 euros. Avec des situations disparates mais la Corse n'est pas épargnée.

Cette précarité concerne aussi bien les populations fortement dépendantes de la voiture que les populations en situation de fragilité globale (économique, sociale, etc.). Mais les personnes les plus précaires, en situation de pauvreté ou encore isolées sont les premières confrontées à la difficulté de se déplacer lorsqu'elles ne peuvent accéder aux transports en commun ou à des services adaptés à leurs besoins.

Pour les ménages ruraux les plus pauvres, la part budgétaire dédiée au carburant est 4 fois supérieure à celle des ménages urbains les plus riches.

Par ailleurs, le vieillissement de la population transforme en profondeur les besoins de mobilité. Quelles réponses concrètes y apporter, notamment en zone périurbaine et rurale ?

Plus largement, c'est l'ensemble des populations dépendantes de la voiture, et particulièrement dans les zones rurales et périurbaines qui sont vulnérables.

MOB'IN CORSICA, s'engager pour une mobilité pour tous

Pour **aller plus loin**, dans le développement et la promotion d'**idées novatrices**, les opérateurs de la mobilité inclusive et solidaire¹ se sont associés pour créer MOB'IN CORSICA, le réseau des acteurs territoriaux de la mobilité.

Ses missions :

- Rassembler les acteurs publics, privés et la société civile, concernés par le sujet, pour réfléchir et partager des expériences concrètes, dans une démarche de co-construction,
- Faire émerger le thème de l'accès à la mobilité dans le débat public,
- Fournir des données et analyses objectives pour développer une meilleure compréhension du frein que peut représenter la mobilité,
- Concevoir des solutions de mobilité innovantes, accessibles à tous.

Le réseau MOB'IN a été à l'origine de rencontres en 2017, réunissant les acteurs et opérateurs de la mobilité inclusive en Corse. Ces rencontres ont permis dans le cadre d'une réflexion systémique orchestrée par le cabinet S'TEAM d'analyser les besoins des publics précaires de

Corse en termes d'insertion par la mobilité. La réflexion a portée sur les enjeux multimodaux et globaux des besoins pondérés ensuite par micro-région.

Pourquoi un **plaidoyer pour une mobilité inclusive** ?

En Corse, de nombreuses personnes sont moins mobiles que la moyenne.

Aller au travail, faire ses courses, rechercher une formation, se rendre chez le médecin, profiter de ses loisirs: ces déplacements du quotidien ne sont pas donc accessibles à tous.

Dans une société construite sur le mouvement de tout et de tous, l'accès aux aptitudes et aux moyens nécessaires à ces déplacements est une aspiration légitime et une condition majeure pour une insertion ou réinsertion sociale.

Cette conception est au cœur de la mobilité inclusive.

Favoriser une mobilité inclusive consiste à proposer des solutions de mobilité conçues pour tous et avec tous, de l'apprentissage du déplacement à sa réalisation. Sont en particulier concernées les catégories de population les plus fragiles : personnes à faibles revenus, demandeurs d'emploi, travailleurs précaires, personnes âgées, personnes à mobilité réduite...

TOUT LE MONDE N'EST PAS ÉGAL FACE À LA MOBILITÉ

Près d'un tiers de la population en difficulté de mobilité

Les personnes moins mobiles sont représentées dans de nombreuses catégories de population.

Les problèmes de mobilité concernent l'ensemble de la population Corse en âge de travailler (en dehors des villes dotées de transport public urbain), soit près de 150 000 personnes, en particulier dans le cadre de leur recherche d'emploi ou leur maintien en emploi.

30% des quelque 100 000 seniors ne sortent pas de chez eux pendant 72 heures d'affilée.

Les jeunes peu autonomes en mobilité comme les personnes devant assumer une situation de handicap, les parents avec de jeunes enfants ou encore les voyageurs chargés de bagages doivent aussi faire face, ponctuellement ou durablement, à des empêchements de mobilité.

En corse,

- Les transports publics sont peu nombreux surtout dans le rural et le périurbain
- Plus de la moitié des déplacements sont liés au travail, à l'emploi, à l'insertion
- Des déplacements domicile-travail plus long que les autres
- Des déplacements depuis et vers le travail liés au lieu de domicile
- Des déplacements plus longs pour les habitants du rural et du périurbain que les autres
- Des temps de déplacements sujets à grandes variations (estivales notamment)
- Une utilisation de la voiture aujourd'hui encore « nécessaire » (travail, insertion, loisirs...)
- ... et le plus souvent en solo

...

LA MOBILITE, UN FACTEUR CLE D'INSERTION ET D'ACCES A L'EMPLOI

Les enquêtes 2013 du Laboratoire National de la Mobilité inclusive confirment que la mobilité est un facteur déterminant dans un parcours d'insertion socioprofessionnelle.

Une personne en insertion sur deux a déjà refusé un travail ou une formation pour des problèmes de mobilité, 28% ont même abandonné un travail ou une formation en cours.

Chez les employeurs, 41% ont rencontré des difficultés à pourvoir un poste et pour 59%, un candidat a refusé une embauche pour donner suite à des problèmes de mobilité.

Moins de mobilité, plus de vulnérabilités

Pourquoi ? Parce que les personnes en difficultés sociales et professionnelles ont moins de solutions de mobilité à leur disposition. La moitié d'entre elles n'ont pas le permis de conduire, deux-tiers n'ont pas de véhicule. Ces personnes recourent beaucoup à la marche, et quand elles le peuvent, aux transports en commun. 28% ne disposent d'aucun moyen pour se déplacer.

Cette moindre mobilité est bien sûr liée à des vulnérabilités matérielles et économiques - disposer d'un véhicule, pouvoir acheter un abonnement de transports en commun quand cette solution existe. Mais aussi à des vulnérabilités géographiques - déficit d'offre de mobilité, distance aux emplois moins qualifiés -, ou encore sociales et organisationnelles - monoparentalité, emplois atypiques à horaires morcelés et/ou décalés.

Être mobile suppose enfin de disposer des compétences et outils nécessaires à la mobilité - maîtriser la langue française, posséder une carte bancaire... - et de contraintes psychosociales qui conditionnent la perception d'un territoire et son usage.

Des aides trop complexes, des solutions alternatives inadaptées

Les acteurs qui prennent en charge ces enjeux sont aussi nombreux que disparates. Du côté des politiques publiques, ce sont les acteurs de l'action sociale qui interviennent, bien plus que ceux du transport. Les aides qu'ils proposent, souvent trop complexes, orientent le plus souvent les personnes concernées vers la voiture, délaissant les solutions que constituent le transport public, le vélo ou les « nouveaux services à la mobilité » (autopartage, etc.).

Le financement important des transports publics par les employeurs des milieux urbains ne garantit pas une desserte adaptée de l'emploi, tandis qu'en milieux moins denses, la dépendance à l'automobile ne cesse de croître. L'effort commercial des responsables de transport public porte, paradoxalement, en priorité vers les urbains actifs, la complexité des solutions de tarification sociale destinées aux précaires générant un non recours chronique.

Le vélo, très peu utilisé, souffre d'une approche culturelle confondant d'une part vélo et loisirs et d'autre part vélo et deux-roues motorisés, associé à un risque routier important.

Les nouveaux services à la mobilité sont réservés aux actifs urbains et inadaptés aux besoins des précaires, qui n'en tirent pas profit.

Les opérateurs de la mobilité, des acteurs à renforcer

L'innovation en matière d'aide à la mobilité est ainsi surtout le fait d'un ensemble d'acteurs non institutionnels, parapublics, privés, associatifs ou caritatifs. Ces acteurs apportent depuis près de 10 ans un ensemble de solutions que l'on peut classer en deux catégories : des réponses financières et matérielles aux besoins de mobilité d'une part (aides financières, location solidaire de véhicules, micro-transport, covoiturage...), des réponses pédagogiques, d'information et de conseil d'autre part (formations mobilité, passage du permis de conduire, accompagnement...).

Certaines structures, comme les auto-écoles sociales, les vélo-écoles, les garages solidaires ou les plateformes sociales de mobilité, se sont spécialisées dans la prise en charge des besoins de mobilité des personnes précaires. Très dynamiques, à la pointe de l'innovation sociale, et œuvrant dans une logique de service « au(x) public(s) », non lucrative et dans l'intérêt commun, ces acteurs souffrent pourtant d'un manque de reconnaissance et d'un modèle économique fragile qui menace leur pérennité.

LA MOBILITÉ DES SENIORS, UN VECTEUR DU BIEN VIEILLIR

Les personnes de plus de 60 ans représentaient 24 % de la population française en 2014 ; elles seront 32 % en 2060 (INSEE), les plus de 75 ans devant passer de 5 % à 16 % sur la période.

Anticiper le vieillissement de la population afin de garantir les meilleures conditions de mobilité pour les seniors est un enjeu politique, sociétal et économique majeur.

Motorisés, plus aisés, les seniors d'aujourd'hui sont habitués au confort de leur voiture et au phénomène de périurbanisation. Contrairement aux idées reçues, ils recourent peu aux transports en commun.

Avec l'âge et la perte progressive d'autonomie, leurs capacités de mobilité se restreignent, et peuvent mener à l'isolement. La marche devient ainsi le « dernier mode disponible » lorsque l'autonomie, notamment motorisée, diminue (39,7% des pratiques de mobilité chez les plus de 75 ans en 2008, INSEE). Dans les milieux ruraux et périurbains, où vivent 65 % des seniors (CAS), la forte dépendance à la voiture entraîne une immobilité parfois brutale lorsque survient le moment de la déprise de la conduite automobile.

Une anticipation insuffisante

L'anticipation de cette évolution est insuffisante chez les seniors et peu présente chez les structures qui les accompagnent. Dans les enquêtes du Laboratoire de la Mobilité inclusive (2014), 1 senior sur 5 déclare n'avoir jamais réfléchi à cette question.

La diminution probable de leurs revenus (déjà 15% des plus de 60 ans font face à des difficultés financières et matérielles), l'augmentation des distances d'accès aux commerces et aux services, la diminution des relations sociales et familiales (27 % des 75 ans et plus sont en situation d'isolement relationnel - Fondation de France) et la dégradation des facultés physiologiques, cognitives et psychologiques avec l'avancée en âge (marcher, se projeter dans le temps et dans l'espace, maîtriser ses émotions...) font des personnes âgées une population vulnérable en matière de mobilité.

La plupart des assureurs et des mutuelles et un vaste réseau de structures d'action sociale et d'associations caritatives proposent un ensemble d'aides aux seniors, trop rarement ciblées vers la mobilité et aux critères complexes.

Certains seniors « échappent » ainsi à toute aide, soit parce qu'ils n'entrent pas dans les critères nécessaires, soit parce qu'ils méconnaissent l'existence de ces aides.

Très peu en bénéficient en pratique (6 %, enquêtes LMI 2014).

Les aidants, une population sous pression

Traiter de la mobilité des seniors suppose aussi de s'intéresser à leurs aidants. L'aidant familial est la personne qui vient en aide, à titre non professionnel, en partie ou totalement, à une personne âgée dépendante ou une personne handicapée de son entourage, pour les activités de la vie quotidienne. Estimés à 8,3 millions de personnes (CNSA), dont près de 4 millions sont elles-mêmes âgées, les aidants jouent un rôle clé dans le maintien de la mobilité des personnes aidées (93%, enquêtes LMI 2014). Une tâche lourde et impliquant des frais supplémentaires, pour laquelle plus d'un aidant sur deux ne bénéficie d'aucune aide.

LES GRANDS ENJEUX DE LA MOBILITÉ INCLUSIVE

Être mobile, ce n'est pas inné

Lire une carte, se repérer dans la ville, comprendre un réseau de transport, utiliser une application smartphone... nécessite des compétences et n'a rien d'inné.

Prendre les transports en commun suppose d'une part qu'il y en ai et ensuite de savoir l'utiliser : disposer d'un titre de transport, choisir le meilleur itinéraire, savoir où se trouve le bon arrêt, se repérer sur le plan, connaître les horaires, ne pas laisser passer son arrêt... Une véritable « mission de survie ».

La mobilité relève ainsi de l'apprentissage, à tout âge et pour tous. Renforcer cet apprentissage et soutenir la professionnalisation des métiers de formateurs est indispensable.

Être mobile, c'est être autonome

Pour s'en rendre compte, il faut imaginer ce que représenterait la vie quotidienne sans disposer de moyens de transport, sans savoir comment prévoir et organiser un déplacement, à qui faire appel pour être informé(e), accompagné(e), comment utiliser une application smartphone spécialisée. Une vie quotidienne amputée de capacités à se former, à se rendre à un emploi, à voir ses proches, à faire des courses, tout simplement à sortir de chez soi.

Cette autonomie est déterminante de l'insertion, du maintien dans la vie active et de l'égalité des chances dans une société qui appelle à toujours plus de vitesse et d'agilité. Elle est aussi constitutive du bien vieillir.

La mobilité inclusive, un enjeu économique

Le coût de la non-mobilité est autant humain qu'économique. Dans un contexte de chômage de masse, le fait que 2 employeurs sur 5 déclarent rencontrer des difficultés à pourvoir un poste pour des raisons de mobilité laisse songeur. Le doublement de la population des plus de 75 ans d'ici 2060 constitue par ailleurs une grande opportunité de création de services et d'emploi : maintien au domicile, développement de solutions de mobilité « inversée », en particulier dans les champs des services à la personne et du numérique. Par mobilité inversée, nous entendons « faire venir » jusqu'au domicile, ou à proximité du domicile, certains biens et services.

La mobilité, un enjeu territorial

Les questions de mobilité quotidienne se posent à l'échelle de bassins de vie et d'emplois, souvent en décalage avec l'organisation administrative de nos territoires. Les frontières administratives ne correspondent pas à nos territoires de vie réelle. Or les politiques publiques de transport, d'action sociale de solidarité, de développement économique et d'aménagement ont une application principalement locale. Améliorer la coordination entre les nombreux acteurs impliqués – publics, privés, associatifs – est nécessaire.

Faire avec, plutôt que faire pour, une approche au bénéfice de tous

Il n'est pas de meilleure façon de créer ou d'adapter un service que de le co-concevoir avec les personnes à qui il est destiné. Un service conçu pour des personnes fragiles, adapté aux situations les plus complexes, sera d'autant plus accessible au reste de la population. La « co-conception universelle » des outils de mobilité et des politiques publiques associées est ainsi plus rationnelle d'un point de vue économique. Surtout, elle est la plus porteuse de cohésion, de respect et de bienveillance, avec pour finalité une amélioration du vivre ensemble. N'oublions pas que tout le monde peut se retrouver en difficulté de mobilité à un moment de sa vie.

LES 5 RECOMMANDATIONS DU RESEAU MOB'IN CORSICA

Développer un véritable apprentissage de la mobilité en Corse

Être autonome en matière de mobilité est le gage d'une meilleure insertion socioprofessionnelle et d'une vie quotidienne digne.

Pour les jeunes, l'apprentissage de cette autonomie doit précéder les formations à la sécurité routière et au permis de conduire et leur permettre de choisir entre toutes les solutions de mobilité disponibles en fonction de leurs besoins au cours de leur vie future. Nous pensons que cet apprentissage doit intervenir dès le plus jeune âge, dans le cadre du cursus scolaire.

Il en va de même pour les adultes précaires et les seniors : rester mobile est un gage du maintien de l'autonomie.

Former les seniors aux alternatives à la voiture et l'utilisation des NTIC et aux nouveaux services à la mobilité est indispensable. Ces formations et ateliers doivent être complétés d'une formation destinée aux aidants, afin qu'ils puissent dans ce contexte agir au plus près des seniors en perte d'autonomie.

Simplifier et coordonner les aides à la mobilité

Les aides à la mobilité actuelles sont nombreuses et variées, mais peu coordonnées et trop complexes. Elles ciblent des publics certes différents, mais qui rencontrent des problèmes similaires. Leur accessibilité est restreinte par les nombreux critères qui déterminent leur obtention.

L'accès social au transport public mériterait ainsi un réexamen complet basé sur des conditions de ressources, afin d'éviter le non-recours des ménages pauvres – qui en sont la cible prioritaire – et de ne pas octroyer des aides inutiles sur des bases arbitraires telles que l'âge (60 ans).

Les aides individuelles doivent être repensées pour bénéficier à l'ensemble des personnes confrontées à des difficultés de mobilité, y compris les aidants, tout en intégrant toutes les solutions de mobilité disponibles, et pas seulement le permis de conduire et l'accès à un véhicule !

Nous demandons à ce titre la création d'un fonds unique d'aide à la mobilité inclusive, auquel des partenaires privés pourront venir abonder.

Nouveaux services et numérique : ne pas laisser les plus fragiles au bord du chemin

L'accès aux nouveaux services à la mobilité et aux services numériques est encore limité pour les personnes peu mobiles. Au-delà de l'apprentissage, cet accès sera facilité par l'adaptation de ces services aux besoins spécifiques des plus fragiles.

Les sites Internet et applications mobiles dédiés à la mobilité doivent être adaptés aux capacités et besoins d'une plus large population à mobilité réduite.

Les solutions urbaines de mobilité telles que le vélo en libre-service ou l'auto-partage nécessitent la création de dispositifs d'accès techniquement simplifiés et financièrement adaptés.

▪ **Promouvoir une nouvelle gouvernance de la mobilité inclusive**

Les dispositifs qui s'intègrent aujourd'hui dans une dynamique de mobilité inclusive le sont essentiellement par des acteurs de l'économie sociale et solidaire : dispositifs locaux d'accompagnement à la mobilité, plateformes sociales de mobilité, réseaux d'autostop solidaires, garages solidaires, vélo-écoles, épiceries itinérantes associatives, auto-école solidaires...

Nous plaçons pour que les pouvoirs publics, les acteurs du service public ou les grandes entreprises françaises de la mobilité prennent de plus en plus part, avec leurs prérogatives et leurs outils, au renfort de la mobilité des plus fragiles.

La mobilité inclusive a à ce titre récemment fait l'objet de plusieurs initiatives à l'échelle nationale :

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

. La commande du Premier Ministre à l'Inspection Générale des Finances, le 16 juin 2015, portant sur une évaluation de la mobilité géographique des travailleurs en France

. L'annonce de la création de 100 plateformes de mobilité par le Président de la République le 14 septembre 2015, dans le cadre d'un comité interministériel aux ruralités

L'Instruction CGET/DGITM relative à la mobilisation et à l'adaptation des politiques de mobilité en faveur des habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville a créé un précédent. Pour la première fois en France, elle relie politiques de transport et de mobilité aux enjeux de mobilité de populations spécifiques.

Les habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville n'étant pas les seuls, loin s'en faut, à faire face à d'importantes difficultés de mobilité, la résolution de deux enjeux clés est ainsi à poursuivre sur la base de cette Instruction et dans le cadre des commandes et annonces effectuées au plus haut niveau de l'Etat :

. D'une part, faciliter la collaboration entre acteurs des politiques publiques dans une recherche de transversalité ; nous appelons à ce titre à la création d'une Délégation interministérielle chargée de la mobilité inclusive et à sa traduction sur les territoires par des interventions croisées des acteurs du transport, de la mobilité, de l'action sociale, de la solidarité et du développement économique

. D'autre part, repenser la définition et la mise en application des services de mobilité à la population, en intégrant aux politiques publiques de transport un volet mobilité inclusive

▪ **Favoriser le développement des acteurs de la mobilité, outils clés pour une mobilité plus inclusive**

Les plateformes de mobilité ou les garages solidaires/sociaux, les conseils en mobilités - Outils de coopération et de coordination locales de l'ensemble des acteurs concernés – économie sociale et solidaire, privé, public et interlocuteurs clés autour des questions de mobilité, ils recensent et contribuent à renforcer les solutions existantes dans un effort de maillage fin des territoires. Intégrant des services légers de mobilité en complémentarité avec l'écosystème de transport local, ces outils permettent d'accompagner dans leur parcours les personnes les plus fragiles vers une mobilité plus autonome.

MOB'IN CORSICA,

VOTRE PARTENAIRE POUR RÉALISER CES OBJECTIFS

Fondé en 2017 par l'ensemble des structures régionales œuvrant sur la mobilité inclusive en Corse (Corse Mobilités solidaire, sud corse insertion, la plateforme mobilité de haute-corse Opra, la FALEPA, l'ARML) a pour objectif d'associer les grands acteurs de la mobilité - privés, publics, société civile - afin d'analyser les difficultés rencontrées par les personnes les plus fragiles et de proposer des solutions au plus grand nombre.

Sa vocation est à la fois de contribuer à des expérimentations locales et de soutenir le changement d'échelle des solutions de mobilité inclusive.

En lançant ce plaidoyer, nous attendons l'implication de tous. Merci de vous manifester pour en devenir signataire.

Les co-signataires :

SIGLE (si Personne Morale)	Représenté par nom/prenom/fonction si personne morale	signature
MOB'IN CORSICA	Francoise Huguet Présidente	
La CRESS CORSICA,	Pierre-Jean RUBINI Président	
La plateforme mobilité de Haute-Corse		
Corse Mobilités Solidaire & l'Attellu Mubilità	Joseph EMMANUELLI Président	
Sud Corse Insertion & le garage AMI	Gilles GIOVANNANGELI Président	
La FALEPA & le garage social d'ajaccio		
L'association régionale des missions locales		
L'association familiale du FIUMALTU		

--	--	--

