

Transport, auto partage et covoiturage solidaires: une offre globale organisée par la collectivité

Communauté de communes des Monts du Lyonnais

Intervenants:

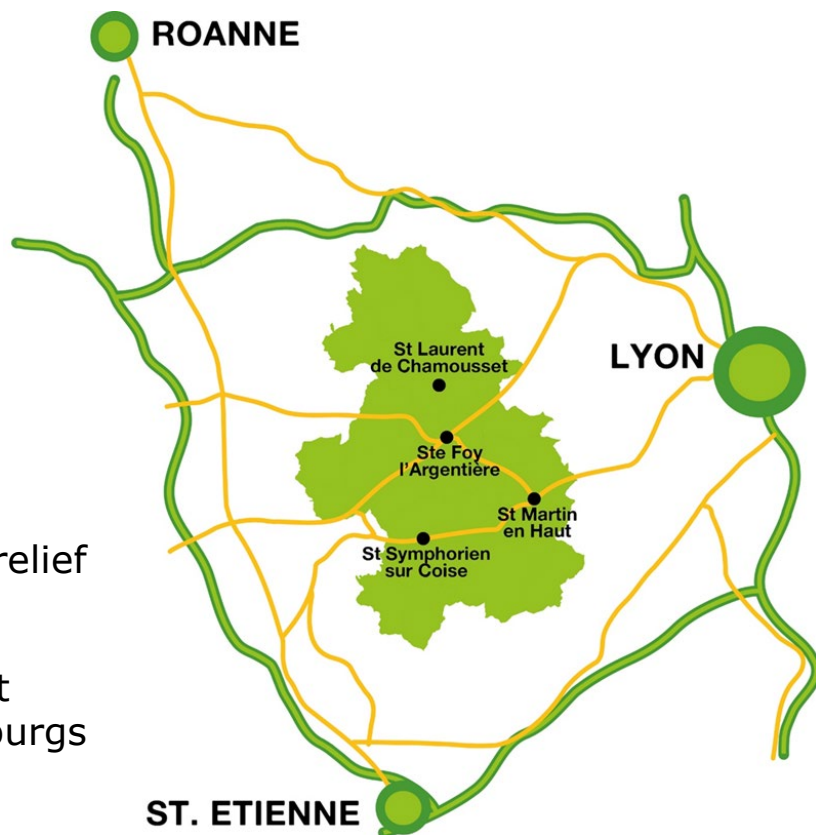
Marie-Luce Arnoux, vice-présidente déléguée aux solidarités actives
Marie-Pierre Guicherd, responsable du service Mobilité

01 mars 2022

La communauté de communes des Monts du Lyonnais

Créée au
01/01/2017
32 Communes
(25 dans le Rhône, 7
dans la Loire)
35 000 habitants
88 hab / km²

4 bourgs-centre
dont 2 de plus de
3600 habitants



Enjeux / Choix liés à la mobilité et aux déplacements :

- ▶ **Adapter l'offre pour réduire les inégalités** d'accès aux services, à l'emploi, à la formation et le risque d'isolement des personnes les plus précaires, des jeunes.
- ▶ **Développer des alternatives au tout-voiture-individuelle** à la fois dans l'objectif TEPOS et pour réduire la vulnérabilité énergétique du territoire.
- ▶ **Favoriser la mobilité interne** pour gagner en cohésion territoriale.

- ⇒ Un territoire rural au relief accidenté
- ⇒ Des commerces plutôt regroupés dans les bourgs centre
- ⇒ Une coupure naturelle (vallée de la Brévenne) entre le plateau Nord et le plateau Sud

Les transports, un sujet « historique » dans les Monts du Lyonnais

1. A l'origine (1985) un système d'aide au transport pour les personnes âgées et personnes handicapées ne disposant pas de voiture et en situation de précarité, organisé sur une des anciennes communautés de communes du Rhône.
2. Un transport à la demande organisé par le Département du Rhône, délégué à partir du 1^{er} juillet 2015 aux Communautés de communes qui souhaitaient maintenir un service avec une aide financière dégressive.
 - Les 2 Communautés de communes du Rhône mettent en place chacune un dispositif pour répondre aux besoins des publics les plus précaires, mais avec des conditions et un fonctionnement différent.
3. L'harmonisation des 2 dispositifs et l'extension aux communes de la Loire au 1^{er} septembre 2019, soit les 32 communes.

Parallèlement, à partir de 2009 le Syndicat Intercommunautaire des Monts du Lyonnais (SIMOLY) (regroupant 3 communautés de communes) s'empare du sujet de mobilité / déplacements avec:

- Création d'un site pour organiser du covoiturage, maintenant intégré dans le site régional mov'ici (2009)
- Sensibilisation aux mobilités actives (VAE, pédibus) dès 2011
- Recherche d'autres alternatives (auto stop, covoiturage solidaire) (2012; 2015)

Le service de transport social actuel

www.cc-montsdulyonnais.fr

Monts du Lyonnais
Communauté de communes

Transport social

DES MONTS DU LYONNAIS

Pour les personnes ne disposant pas de moyens de déplacement et répondant à certains critères.

2€
le trajet

10 trajets / mois
(maximum)

1 trajet =
1 aller ou 1 retour

Auvergne Rhône-Alpes
PEnD-Aura+
Ministère de la Transition Écologique et Solidaire
CEE Les certificats d'économies d'énergie

► Pour qui?

- Des personnes sans aucun moyen de déplacement
- Avec des revenus très modestes (grille ANAH – ressources très modestes)
- Personnes âgées (+ de 65 ans), personnes au RSA, personnes bénéficiant d'ARE, personnes en situation de handicap, invalides...
- Personnes en insertion socio-professionnelle

► Comment?

- En collaboration avec les 32 communes: dépôt d'un dossier d'inscription en Mairie, validé par l'EPCI
- Un partenariat avec les sociétés locales de taxis (marché annuel)
- Une réservation directe par les usagers auprès des transporteurs
- Un nombre de trajets limité à 10 par mois (ou 15 pour certaines catégories d'usagers)
- Un trajet à 2 € quelque soit la destination

Financé à 100% par le programme PEnD-Aura+

Le service de transport social actuel: quelques chiffres (période sept. 2020 à août 2021)

- **178 dossiers déposés** en mairies, dont 64 nouvelles demandes.
- **4 dossiers refusés** par le comité d'arbitrage (revenu fiscal trop élevé)
- Soit **174 bénéficiaires** (97% des dossiers reçus).
- **145 utilisateurs** soit environ **83% des bénéficiaires**.

Femme	124	71 %
Homme	50	29 %

Profils	Nombre	%age
Personne âgée	96	55 %
Adulte en situation de handicap	43	25 %
Adulte en Invalidité	12	7 %
RSA Socle / ARE / ASS	11	6 %
CDDI-Sce Civique-Contrat aidé	1	- de 1 %
18/25 ans Insertion	0	0 %
Parcours scolaire/stage	2	1 %
Moins de 16 ans	9	5 %

42 668 km parcourus en 3 497 trajets
sur 12 mois de fonctionnement

Quelques verbatim (enquêtes réalisées auprès des bénéficiaires au printemps 2021)

Avis sur le service

« Très satisfaite de ce service, le personnel est très agréable et très assidu. Cela fait plaisir surtout quand on est dans une situation de précarité. Sans ce service je pense que cela aurait été compliqué pour moi. Merci »

« Si ce service n'existait pas je ne pourrais plus faire mes courses car je ne peux pas payer les services d'un taxi »

« Le porte à porte permet de faciliter le déplacement pour des personnes invalides. Beaucoup de reconnaissance envers les transporteurs »

« On apprécie de pouvoir aller plus loin qu'avant »

« Je suis satisfait mais pour maintenir mon emploi à l'Esat je déplore le manque de trajets mensuels. Les trajets restant à ma charge engendrent un coût conséquent pour moi »

« Compliqué d'appeler deux jours avant, car il m'arrive d'oublier le rdv pris »

« Je regrette que des personnes seules, isolées dont les revenus dépassent un peu se voient refuser ce service »

Utilisation des trajets

« Le nombre de déplacement varie en fonction de mes rendez-vous médicaux »

« Je n'utilise pas tous mes trajets car si je peux je prends les transports en communs »

Le service de transport social actuel (suite)

Facteurs clés de succès : une réponse sociale, humaine, de proximité

- Le rôle clé des secrétaires de Mairies et des CCAS, interlocuteurs de proximité des bénéficiaires et lien avec le service Mobilité de la CCMDL;
- Un comité d'arbitrage (4 élus) sollicité chaque fois que nécessaire pour des situations particulières – Réactif et ouvert aux réponses spécifiques;
- Un service « ajustable » au fil de l'eau: ex: augmentation du nombre de tickets pour salariés des ESAT, « ouverture / fermeture » points de dépose, ajustement horaires ...
- Des destinations en dehors de l'EPCI permettant l'accès à des services indispensables (soins / santé, gares, zones commerciales...);
- Une communication via de nombreux relais: communes, prescripteurs, associations d'entraide, Maisons France Service ...
- Un agent CCMDL (temps partiel) qui coordonne et fait le lien entre les différents partenaires;
- Un encouragement au covoiturage via les taxis;
- **Ça marche parce qu'il s'agit d'un service de proximité, tous les partenaires se connaissent bien, les usagers sont en confiance (pas d'aléas dans le service)**
- ...

Le service de transport social actuel (suite)

Difficultés

- Un coût important (1,26% du budget de fonctionnement) pour la collectivité après le désengagement du Département malgré sa compétence sociale;
 - Repérage inégal des personnes bénéficiaires dans certaines communes / crainte de certaines personnes de demander de l'aide;
 - D'où nécessité de passer par tous les canaux d'information possible
 - Des critères d'éligibilités strictes;
 - Un nombre de trajets limités par mois d'où un service peu utilisé par les personnes en insertion professionnelle;
 - Des règles strictes (ex. tickets non reportables d'un mois sur l'autre) pour rester dans un budget acceptable pour l'EPCI mais aussi pour laisser la place à la solidarité locale;
 - Ne répond pas à un besoin de déplacement « en urgence »;
 - Pour certaine personnes, anticiper les trajets pour réserver (48 h à l'avance) reste compliqué (besoin d'un accompagnement social global);
 - Le coût modeste de 2 € peut-être cher pour certains.
- **En résumé, l'EPCI est contraint par des moyens financiers, notamment pour répondre aux besoins de déplacement en lien avec l'accès à l'emploi et/ou à la formation.**

Le service de transport social actuel (suite)

Etonnements / Préconisations / Réflexions

On touche peu les personnes en insertion, les personnes éloignées de l'emploi dont la mobilité est un frein:

- ⇒ Quels freins de la part des prescripteurs? manque d'information? service pas suffisamment adapté aux publics suivis? ...
- ⇒ Quels risques de maintien d'une certaine forme de dépendance?

Un relai limité de la part des associations d'entraide:

- ⇒ Comment faire pour qu'elles s'approprient l'information et la transmettent aux personnes qui en auraient besoin?

L'intérêt d'un comité d'arbitrage, composé d'élus, permettant d'avoir des analyses et points de vue différents

La présence de 2 Maisons France Service sur le territoire, relais d'information et de services permettant de limiter les déplacements

La nécessité d'avoir un panel de services / dispositifs de déplacement pour répondre aux différents besoins.

Autres dispositifs testés

Covoiturage: mis en place en 2009 / 2010 à l'échelle du SIMOLY avec pour objectif premier de réduire l'utilisation de la voiture individuelle sur les déplacements Domicile – Travail.

Données intégrées dans la plateforme de la région AURA, MOV'ICI.

Covoiturage solidaire de proximité (CSP): mis en place en 2017 avec 4 associations de solidarité et d'animation à la vie sociale en partenariat avec la MSA.

- Ouvert à tous les habitants
- Pour des déplacements occasionnels, de proximité (- de 30 km)
- Basé sur un réseau de conducteurs bénévoles
- Indemnisation du conducteur à hauteur de 0,25 € du km.

Les +

- Des dispositifs basés sur la proximité, la solidarité, sur le fait que les habitants se connaissent entre eux;
- Une volonté politique de faciliter les déplacements de tous les habitants

Pour le CSP

- Basé sur un réseau d'associations connues, réparties sur le territoire
- A partir d'expériences existant dans d'autres territoires en France
- Réservation simplifiée, par téléphone

Les -

- Pas suffisamment d'offres de trajet sur le site ⇒ décourage les éventuels covoitureurs
- Pas adapté pour des trajets très locaux
- Pour le CSP
- Plus de conducteurs que de passagers.
- Besoin d'une communication importante au lancement du dispositif, puis récurrente, auprès de toutes les structures sociales pour informer et rassurer les plus précaires
- Besoin d'accompagnement individuel
- Coût: trop cher pour certains

Condition de réussite: besoin de temps humain pour animation, communication et coordination

Autre dispositif non déployé sur notre territoire, l'autopartage

Pourquoi cette solution n'a pas été développée?

- Manque de moyens dédiés pour étudier les différentes solutions d'autopartage (entre particuliers, mise à disposition de véhicules de la CCMDL...) et mettre en place des expérimentations
- Sceptique sur le fait que cela puisse fonctionner en milieu rural où il est difficile de se séparer de sa voiture / faible densité de population
- Est-ce une réponse adaptée au public précaire, notamment en matière de tarification et de facilité d'utilisation?

Conditions de réussite de l'autopartage entre particulier: *tirées de l'expérimentation dans la CC de l'Ouest Rhodanien.*

- Des besoins du véhicule, complémentaires dans le temps.
- Un rapport pas trop affectif à la voiture.
- Une confiance et un respect mutuels.
- Des modalités de fonctionnement et de partage des frais définies dès le départ.
- Une proximité géographique.

Aller plus loin

Prise de la compétence Mobilité en mars 2021 par la CCMDL: permet d'agir localement en matière de:

- ✓ Mobilité solidaire
- ✓ Mobilité active
- ✓ Covoiturage et autopartage



Un partenariat récent avec la Communauté Professionnelle Territoriale de Santé des Monts du Lyonnais (couvrant une partie de l'EPCI) pour le transport des personnes ayant des besoins de santé, sur prescription médicale établie par un professionnel de santé

Avec et pour les personnes en insertion socio-professionnelle

- **Expérimentation d'un service VAE** pour salariés des ACI: prêt longue durée, formation remise en selle
- **Réalisation diagnostics mobilité et diagnostics permis de conduire** en partenariat avec une association ayant pour vocation la lutte contre l'exclusion des personnes en précarité sociale et professionnelle (phase test pour affiner les besoins, mieux connaître les freins et leviers possibles)
- Une association d'entraide qui propose **des scooters à la location** à un tarif solidaire sur avis d'un travailleur social

Des réflexions et tests en cours pour les déplacements de très grande proximité

- Atelier remise en selle (VAE) pour les séniors