

MEILLEURE COPIE

CONCOURS INTERNE DE REDACTEUR TERRITORIAL SESSION 2017 OPTION SANITAIRE ET SOCIALE EPREUVE DE NOTE

CIAS de la Communauté de communes Alpha

A X, le 12 octobre 2017

Note à l'attention de Madame la Directrice
du CIAS de la Communauté de communes Alpha

Objet : La mobilité comme levier d'insertion sociale

En France, une personne en insertion sur deux a déjà refusé un emploi ou une formation pour des raisons de mobilité. De par sa localisation en milieu rural, notre collectivité est confrontée au quotidien à cette difficulté.

Dans ce contexte, notre enjeu sera de développer l'offre de services en termes d'outils et d'aide à la mobilité des personnes accueillies.

Cette note fera dans un premier temps un constat sur la mobilité et un tour d'horizon de la réglementation (I) puis proposera dans un second temps des solutions envisageables à l'échelle d'un CIAS (II).

I - Constat et réglementation

L'impact du manque de mobilité (IA) résulte d'une réglementation non appliquée (IB).

I A - Les restrictions de mobilité et leurs conséquences

Les contraintes de la mobilité résultent de nombreux paramètres : habiter un lieu isolé, ne pas avoir de voiture, ne pas pouvoir emprunter une voiture, ne pas pouvoir recourir au covoiturage, devoir économiser sur le budget voiture, ne pas avoir le permis, ne pas disposer d'internet pour organiser ses déplacements, ne pas avoir d'autres solutions que les transports en commun ou la marche à pied. Toutes ces

contraintes liées au manque de moyens engendrent des conséquences liées comme un cercle vicieux. Le premier domaine touché par ces restrictions de mobilité est la vie sociale : rendre visite à des membres de la famille ou à des amis est difficile lorsqu'ils habitent loin. Viennent ensuite les restrictions pour faire les courses. Beaucoup de centres commerciaux qui pratiquent pourtant des prix moins élevés que dans les commerces de proximité ne sont accessibles qu'en voiture. Beaucoup de loisirs et de sorties culturelles ont un coût et ont tendance à disparaître lorsque le budget est très serré. Les démarches administratives sont un domaine de forte contrainte pour les personnes en situations de précarité. Même si celles-ci peuvent être faites par internet, encore faut-il en disposer. C'est donc l'isolement, le découragement qui dominent dans la vie de ces personnes en difficulté. Les problèmes de santé sont aussi très importants ainsi que l'accès à l'emploi qui n'est pas facilité. Pourtant des lois sont censées garantir l'équité en matière de mobilité.

I B - Les impératifs légaux

En France, des lois ont été mises en place afin de répondre à deux impératifs légaux. D'abord, il s'agit du droit au transport pour tous qui reconnaît l'importance de la mobilité spatiale dans la vie quotidienne (loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs : LOTI). Ensuite l'accessibilité généralisée de tous à la ville (loi sur l'égalité des chances n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées) pour faciliter les chaînes de déplacements individuelles.

Par ailleurs, il est encore difficile pour les autorités en charge de ces politiques d'embrasser toutes les conditions et tous les besoins de la mobilité quotidienne. Les politiques de transports et déplacements oublient de traiter les questions sociales. Ainsi ne sont pas ou peu évoquées les difficultés d'accès aux transports (moindre mobilité des populations pauvres, disparités d'accès à la mobilité selon des critères spatiaux, sociodémographiques, de genre ou ethnoculturels). En conséquence, les politiques publiques se sont orientées en faveur de la mobilité. Les réponses sont cependant fortement orientées vers l'automobilité des personnes en insertion sociale et professionnelle, en contradiction partielle avec les principes des lois présentées ci-dessus.

Grandes oubliées des politiques nationales, les personnes en situation de précarité attendent beaucoup de nos actions.

II - Des solutions pour développer l'offre de service du CIAS

A grande (II A) ou petite échelle (II B), des solutions sont envisageables.

II A - La plateforme de mobilité

Le Commissariat Général à l'Égalité des Territoires (C.G.E.T.) est chargé de veiller à la bonne mise en œuvre des politiques publiques visant à désenclaver les territoires et à favoriser la mobilité de leurs habitants. Il propose pour cela la plateforme de

mobilité. Ces plateformes sont des structures proposant aux personnes ayant des difficultés de déplacement d'ordre physique, économique, cognitif ou culturel, des actions d'information et d'accompagnement individuel leur permettant de devenir autonome. Le portage des plateformes de mobilité peut être exercé par différents acteurs dont des services de collectivités territoriales et de leurs groupements (départements, agglomérations, communes, autorités organisatrices de la mobilité, centres communaux d'action sociale,...). Les projets de soutien à la mobilité sont subventionnés par le ministère de la ville dans le cadre des contrats de ville (à hauteur de 2,9 millions d'euros en 2014). Une extension aux zones rurales est prévue. Les premières plateformes se sont implantées au cours des cinq dernières années à l'initiative de collectivités territoriales et d'opérateurs tels que pôle-emploi. Ces premières expériences sont prometteuses tant en termes de nouvelles solutions de mobilité (covoiturage) que d'accompagnement personnalisé des bénéficiaires (60 % des personnes accompagnées par les plateformes rurales décrochent un emploi), d'où la volonté du gouvernement d'appuyer le développement de ces plateformes.

Ces plateformes seront financées dans le cadre des 300 millions d'euros de fonds de soutien à l'investissement public local, accompagnant le développement des bourgs centres et les villes de moins de 50 000 habitants.

II B - Le taxi solidaire

Pour exemple, un service de taxi solidaire a été mis en place par un foyer de jeunes et d'éducation populaire à Pas-en-Artois. Ce service permet de résoudre les problèmes de mobilité des personnes âgées ou celles en recherche d'emploi. Facturé 1 euro du kilomètre, pris en charge à 80 % par la Communauté de communes pour les personnes âgées, il a été proposé gratuitement aux bénéficiaires du RSA. Le service est aujourd'hui pérenne grâce à un véritable engagement de nos partenaires : la Communauté de communes, le fonds social européen et le conseil départemental qui financent le temps d'administration et d'animation dédié aux salariés, deux chauffeurs à mi-temps ; les deux véhicules ont été achetés grâce au crédit agricole, la CAF et la fondation française des bâtiments de France.

Que ce soit par une initiative nationale ou une initiative locale, nous avons des possibilités qui s'offrent à nous.

A l'allure de cette note, nous pouvons conclure que même si la réglementation n'est pas respectée, il nous est permis à notre échelle de réagir. Dans les deux propositions, des financements sont possibles et des créations d'emplois sont à la clé.