

COMITÉ TECHNIQUE

Île de la Réunion Mobilités / Novembre 2024

Etude de mobilité des bénéficiaires du RSA

Phase 1 : Diagnostic



Sommaire

Introduction

Diagnostic en trois volets

Approche territoriale

Approche sur les profils de BRSA

Approche croisée

Synthèse du diagnostic et suites à donner



Introduction



Objectifs de l'étude

- La mission consiste à accompagner Ile de La Réunion Mobilités dans l'élaboration d'une étude de mobilité ciblée sur les bénéficiaires du RSA, étude relative à la fiche action 48 du PDI « Faciliter l'accès aux transports en commun » pour les bénéficiaires du RSA.

- L'objectif de cette étude est **d'identifier les raisons de la faible utilisation des transports en commun et des mobilités alternatives à la voiture individuelle** par les bénéficiaires du RSA, et d'élaborer en conséquence un plan de mobilité solidaire pour **proposer des solutions visant à faciliter leur déplacement** pour un meilleur accès à l'offre d'accompagnement et à l'offre d'emploi.

FICHE ACTION N°48

Faciliter l'accès aux transports en commun

CONTEXTE : L'offre de transports publics ne représente pas encore une alternative suffisante pour satisfaire les besoins de déplacements des Réunionnais en complément ou recours à la voiture individuelle.
Une grande partie des usagers bénéficie d'une forme de gratuité du transport. Cependant, les lignes régulières d'autocars ne captent en moyenne que 5 à 7 % des déplacements.
Par ailleurs, selon les données de l'Insee (Novembre 2020), les principales structures d'accompagnement sont situées dans les principaux centres urbains.

OBJET : Faciliter la mobilité pour un meilleur accès à l'offre d'accompagnement et à l'offre d'emploi.

BÉNÉFICIAIRES : Bénéficiaires du RSA en parcours d'insertion.

MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE :

- Accompagner la modernisation et l'adaptation de l'offre de transport public. Il s'agit d'encourager la participation des bénéficiaires du RSA à toutes les démarches consultatives conduites par les autorités organisatrices de transports pour recenser les besoins et les pistes d'amélioration du service public de transport en commun.
- Organiser et conventionner avec les autorités organisatrices de transports la gratuité des déplacements des bénéficiaires du RSA, notamment dans le cadre de leur parcours d'insertion.

INDICATEURS ET OBJECTIFS CIBLES :
Conventionnement avec au moins 60 % des AOT.

PARTENAIRES : Région, EPCI, CCAS.

FICHE ACTION N°49

Développer l'offre de mobilité solidaire

CONTEXTE : Les difficultés de mobilité constituent un frein majeur à l'insertion. Au plan national, une personne en insertion sur deux déclare avoir déjà refusé un travail ou une formation pour des problèmes de mobilité. La stratégie prévoit le déploiement d'un soutien à la mobilité géographique des demandeurs d'emploi à des fins d'insertion professionnelle.

OBJET : Faciliter l'accès des plus fragiles à une mobilité plus autonome par la création d'une Plateforme Mobilité.

BÉNÉFICIAIRES : Bénéficiaires du RSA et ayant droit, personnes et jeunes en difficulté.

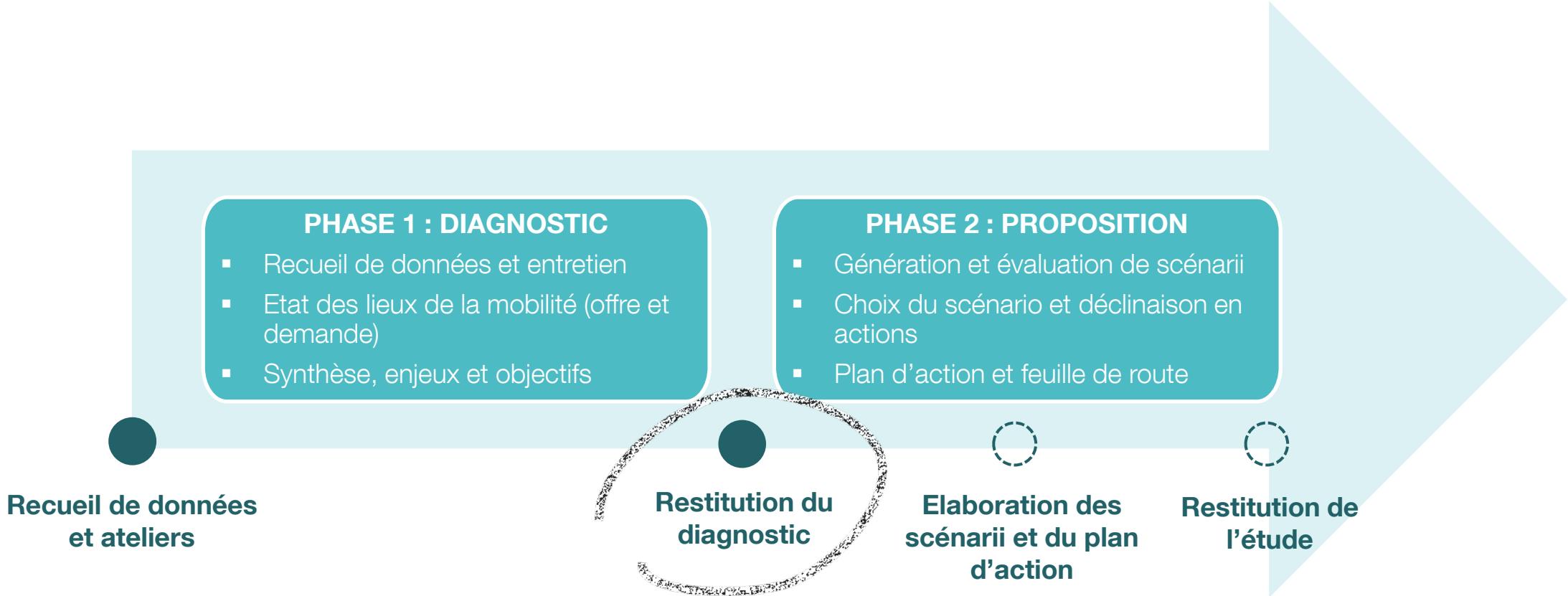
MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE :
La mise en place de la plateforme Mobilité permettra de :

- Recenser les dispositifs d'accompagnement existants.
- Identifier les besoins non-pourvus et les potentielles activités à développer dans le champ de la mobilité sociale et solidaire.
- Promouvoir et faciliter l'accès aux dispositifs d'aides à la mobilité via les canaux de communication privilégiés des jeunes (application pour smartphone, réseaux sociaux, etc.)
- Proposer une offre de services mobilité diversifiée autour du conseil, de l'information, de la formation, de la sensibilisation et de l'accompagnement.
- Promouvoir les modes de transport alternatifs.
- Organiser une offre de services de transport et de mobilité innovante : covoiturage social, location solidaire, service de micro-transport collectif (emploi, formation services pour les personnes âgées).
- Réaliser le diagnostic permettant d'identifier les besoins en mobilité sociale et solidaire et les perspectives de développement des activités y afférent.

INDICATEURS ET OBJECTIFS CIBLES : La création de la plateforme mobilité.

PARTENAIRES : Etat, Pôle Emploi, CCAS, SIAE...

Grandes étapes et avancement



Approche proposée en phase de diagnostic

■ Deux approches croisées : une approche territoriale et une approche sur les profils des BRSA.

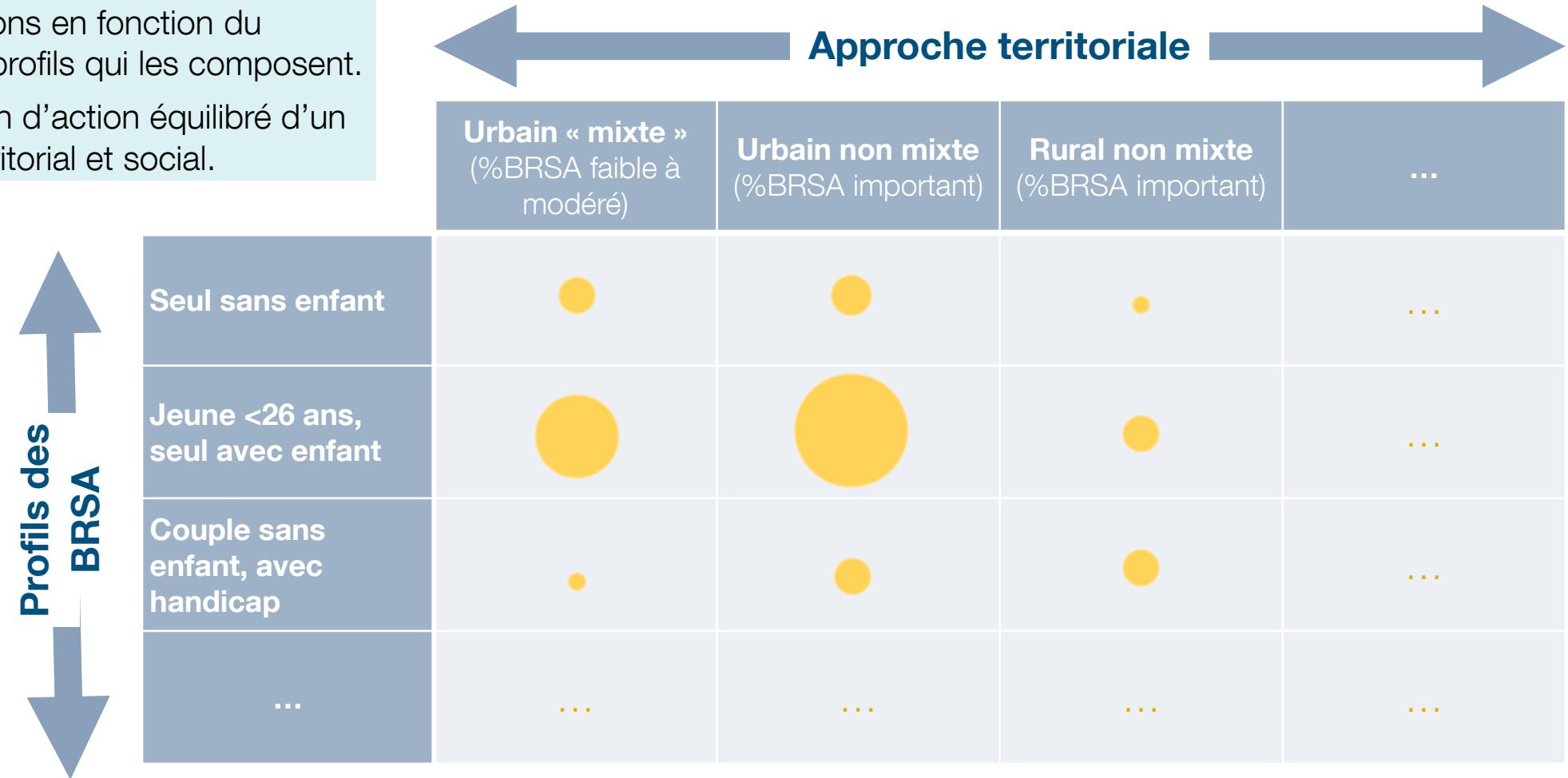
| Une approche territoriale | |
|---------------------------|--|
| Analyses | Caractériser des typologies de territoires, selon le tissu (urbain / rural), les données socio-économiques, l'offre de mobilité, etc. |
| Objectifs | <ul style="list-style-type: none">Mieux cibler les territoires et les pistes de solutions associées au stade du plan d'action. |



| Une approche sur les profils de BRSA | |
|--------------------------------------|--|
| Analyses | Identifier les besoins de mobilité des BRSA et les freins auxquels ils sont confrontés pour se déplacer. |
| Objectifs | <ul style="list-style-type: none">Mieux adapter les pistes de solutions aux profils de BRSAIdentifier et quantifier les types de publics BRSA touchés au stade du plan d'action. |

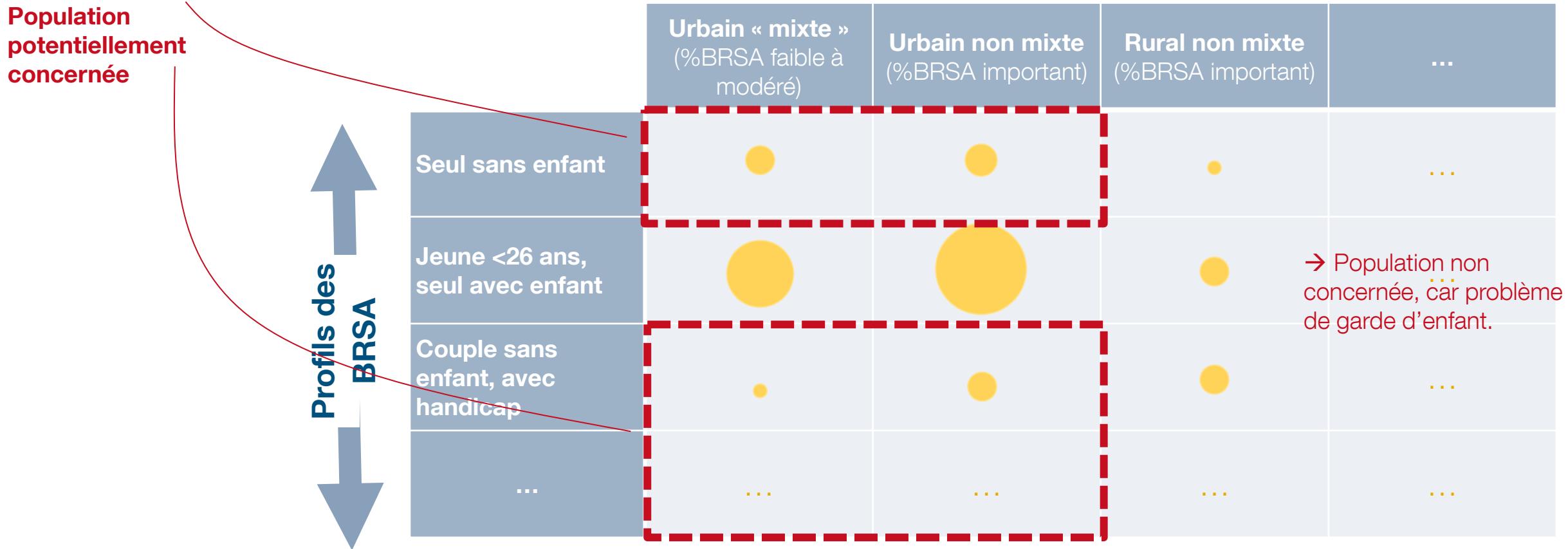
Approche proposée en phase de diagnostic

- Une approche croisée pour :
 - Adapter les actions en fonction du territoire et des profils qui les composent.
 - Proposer du plan d'action équilibré d'un point de vue territorial et social.



Approche proposée en phase de diagnostic : exemple

Exemple d'action : Créer un service de transport de nuit pour les employés de l'hôtellerie sur la commune de Saint-Paul

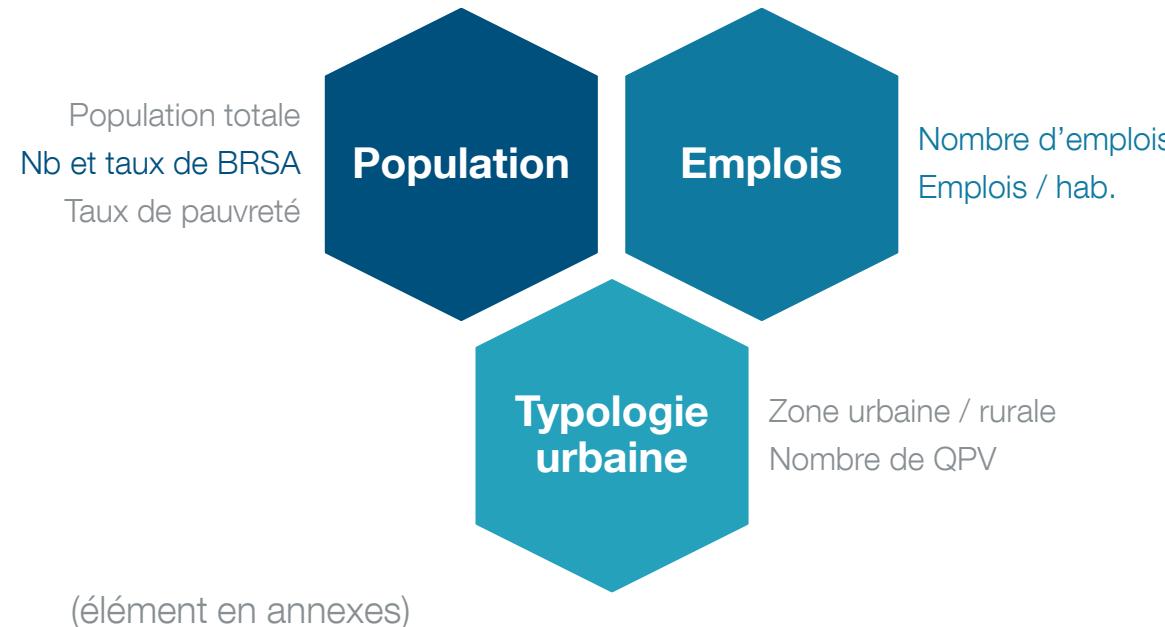


Diagnostic : Approche territoriale

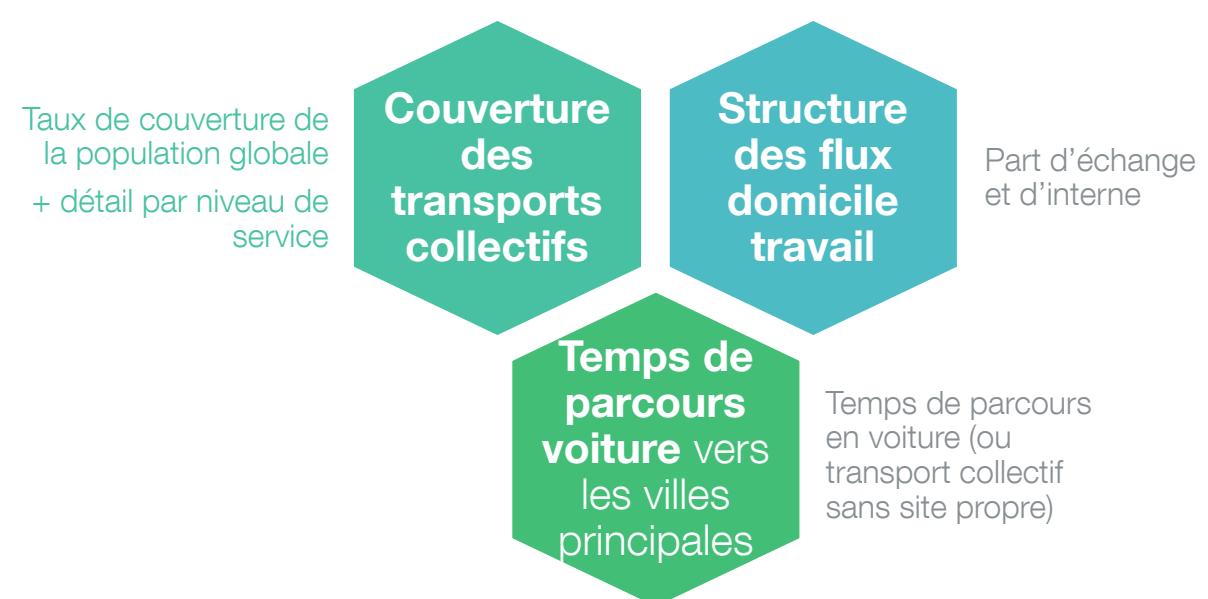


Analyses territoriales : Indicateurs proposés

Indicateurs socio-économiques



Indicateurs de mobilité



Objectif de ces indicateurs

- Etablir une classification des communes selon **4 catégories de territoire** pour proposer **des «bouquets de solutions» adaptés par catégories.**
- Disposer de **fiches communales** avec l'ensemble de ces indicateurs et des cartographies détaillées, sur lesquelles les acteurs pourront s'appuyer pour **opérationnaliser davantage les solutions proposées par catégories.**

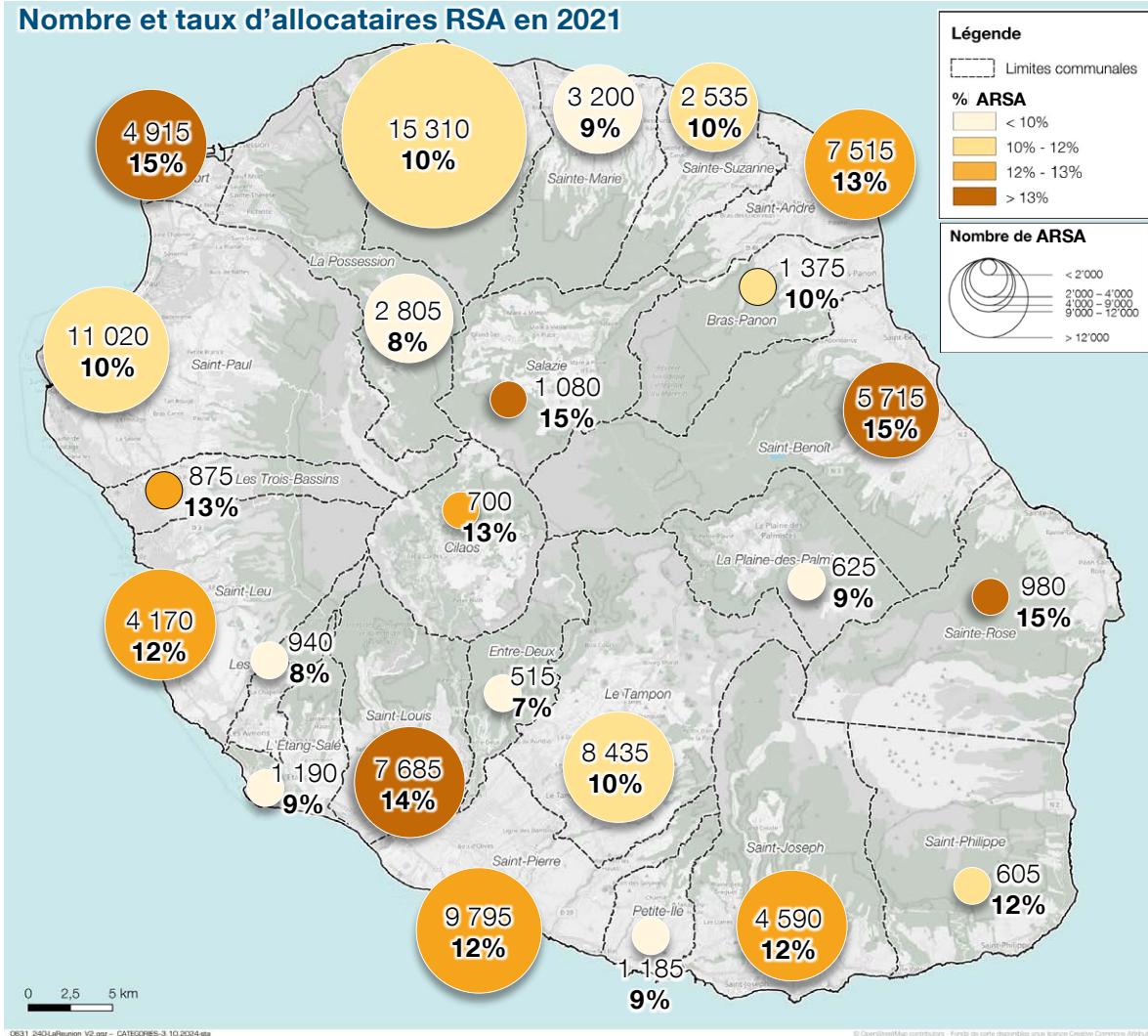
Diagnostic : Approche territoriale

Analyses à l'échelle de La Réunion

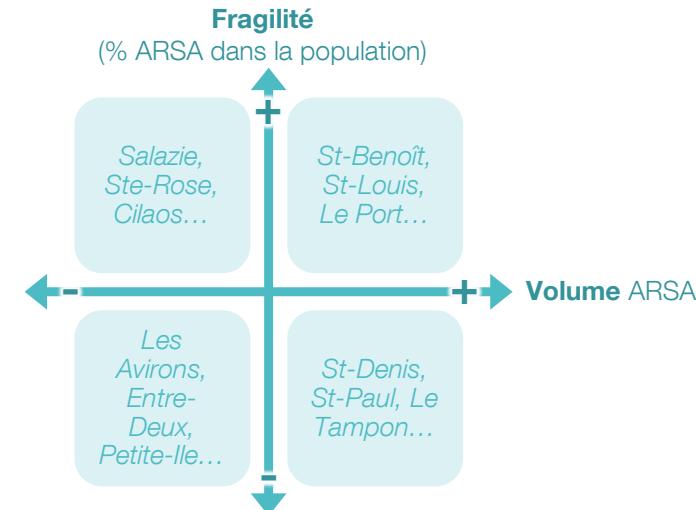


Indicateur de population : Population allocataire du RSA

Nombre et taux d'allocataires RSA en 2021



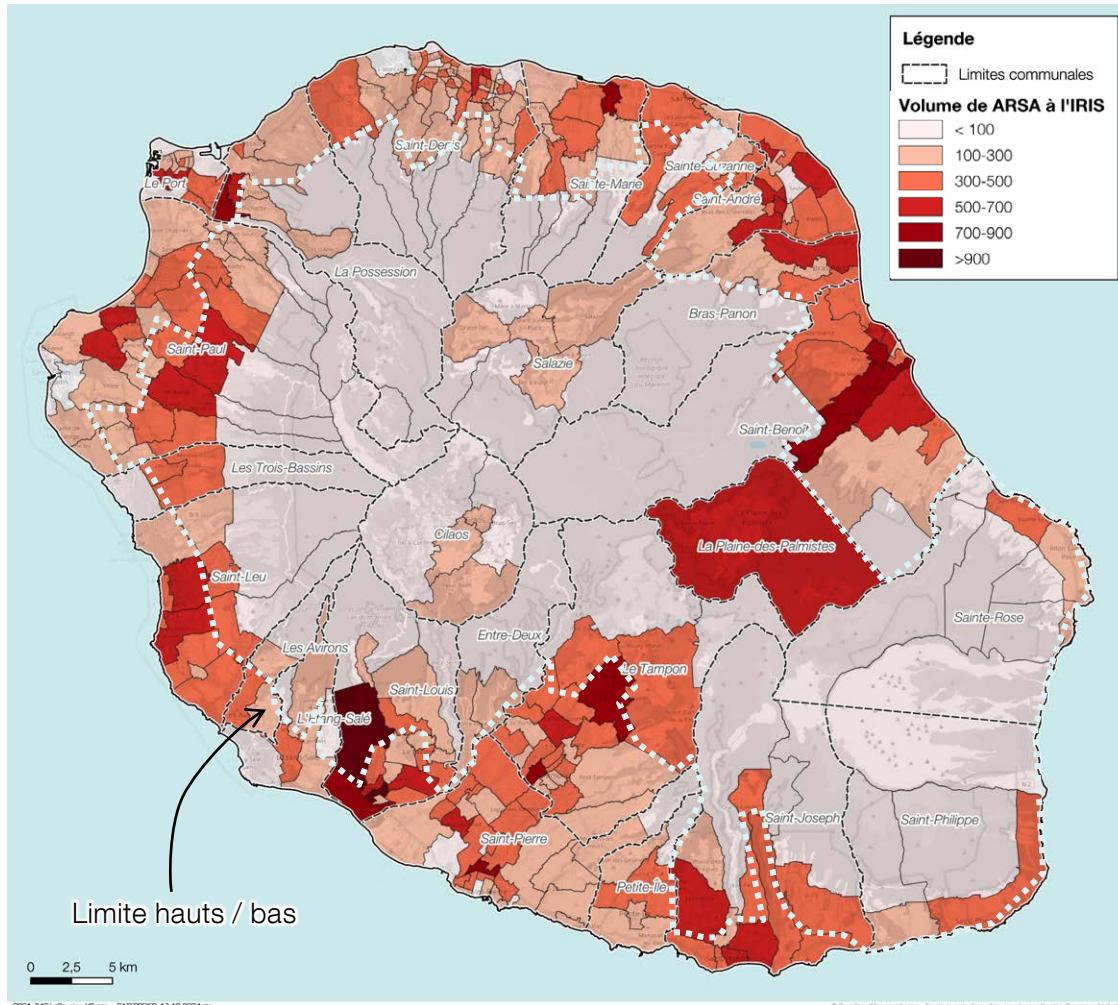
- La Réunion compte environ 99 160 allocataires RSA, soit **près de 11% de la population en 2021 (moyenne française de ~3%)**. Les évolutions récentes montrent toutefois une baisse en 2023 avec 94 950 allocataires.
- La répartition des BRSA entre les communes est contrastée et se balance entre une notion de volume et une notion de fragilité (% d'ARSA) :



- Un enjeu d'équilibrage entre un objectif de « volume » et un objectif de « réduction des fragilités »** : un objectif de volume pourrait inciter à prioriser les principaux centres urbains (Saint-Denis, Saint-Paul...) mais se faisant, une partie importante des territoires les plus « fragiles » pourrait être laissée de côté (Saint-Rose, Salazie...).

Indicateur de population : Population BRSA (FOCUS)

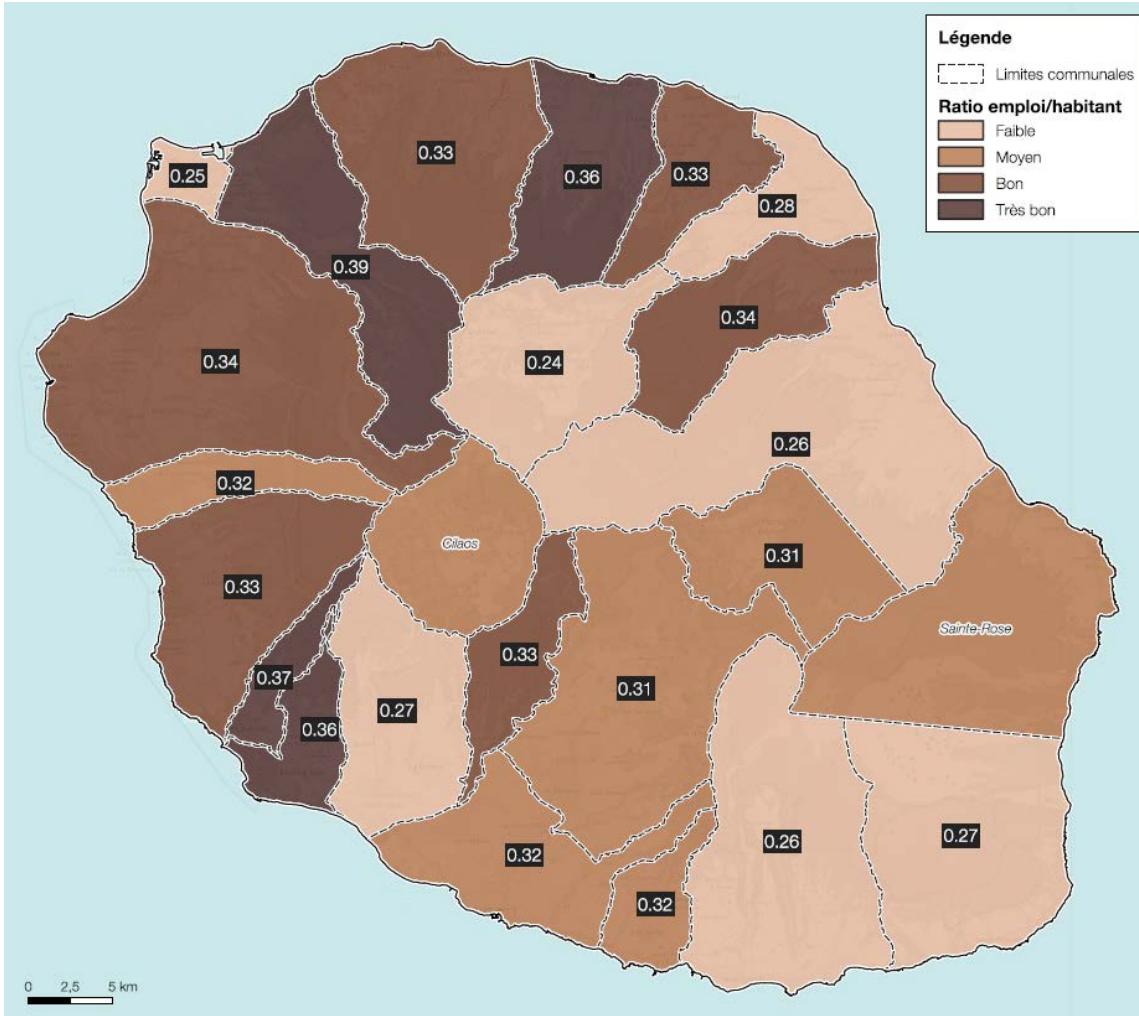
Nombre d'allocataires RSA à l'échelle IRIS (2021)



- Une **répartition** des allocataires RSA relativement **homogène** au sein des **communes à fort taux d'allocataires RSA** (Cilaos, Saint-Louis, Saint-Benoît...).
- Au contraire, des **disparités locales** (infracommunales) plus marquées, parmi les **communes à taux d'allocataires RSA modérés** :
 - Sur les communes ouest de l'île : quartiers plus fragiles cantonnés dans les hauts.
 - Sur les communes de Saint-Pierre / Le Tampon et Saint-Denis : séparation Est/Ouest.
- Un enjeu de **ciblage territorial fin** au sein des **communes à taux d'allocataires RSA plus modéré**, afin de toucher en priorité les quartiers fragiles.
- Et des **solutions plus globales** qui peuvent être mises en place sur les **communes à fort taux d'allocataires RSA**.

Indicateurs d'emplois

Ratio emploi / habitant par commune



Des secteurs d'emplois très polarisés :

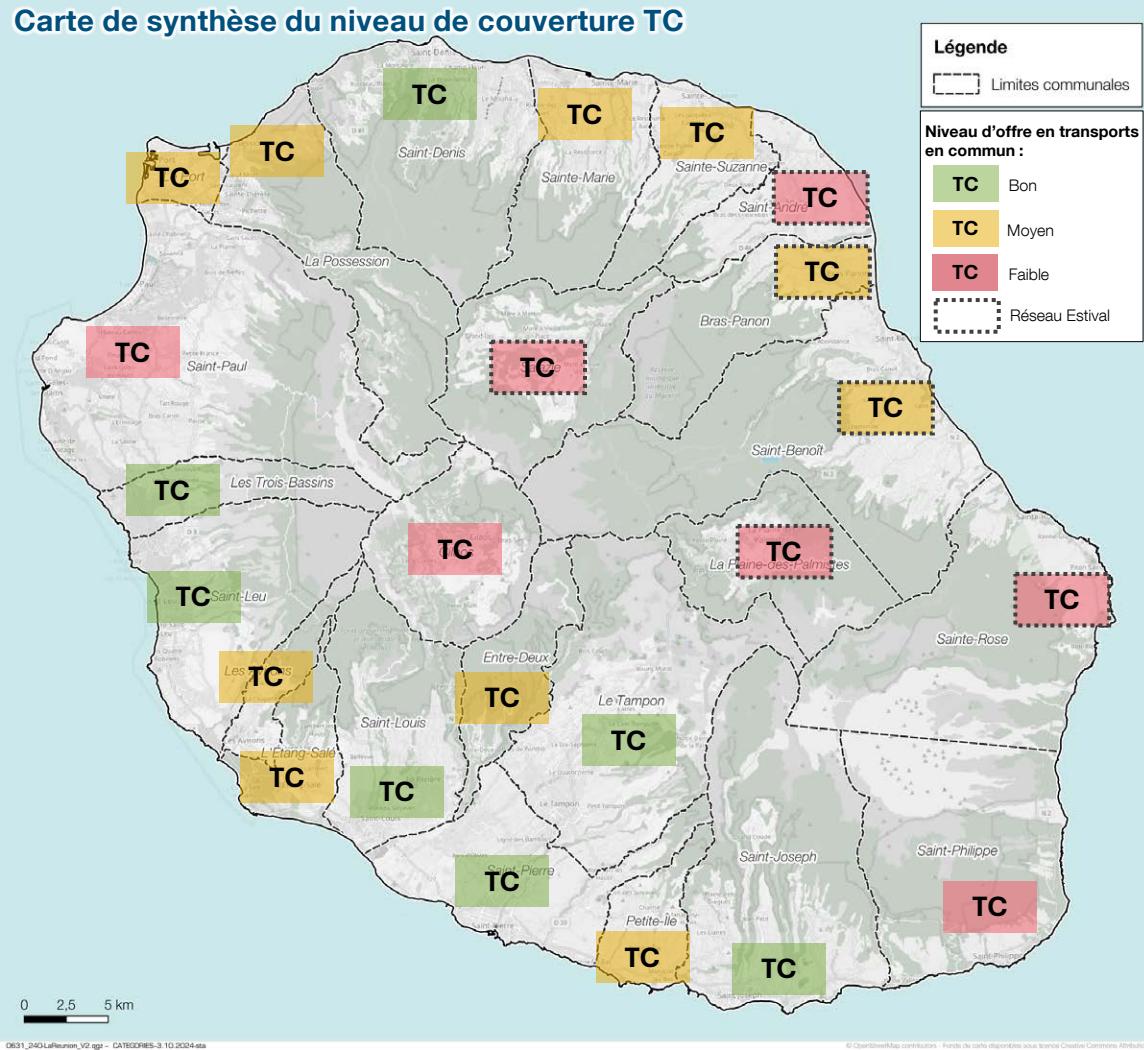
- Plus de 90% des déplacements liés au travail ont pour destination des secteurs côtiers (EDGT 2015).
- Des secteurs d'attractivité concentrés sur 4 bassins d'emplois : St-Denis/Ste-Marie, Le Port, St-Paul et St Pierre/St-Louis/Le Tampon.

Par conséquent, **les habitants des cirques et de l'est de l'île disposent de moins d'opportunité de formation et d'emploi de proximité**, ce qui **implique des trajets de plus longue distance pour accéder aux emplois et formations**.

Un enjeu de **rabattement de l'Est de l'île et des cirques vers les principaux bassins d'emplois** : soit des solutions à adapter à des trajets de longue distance.

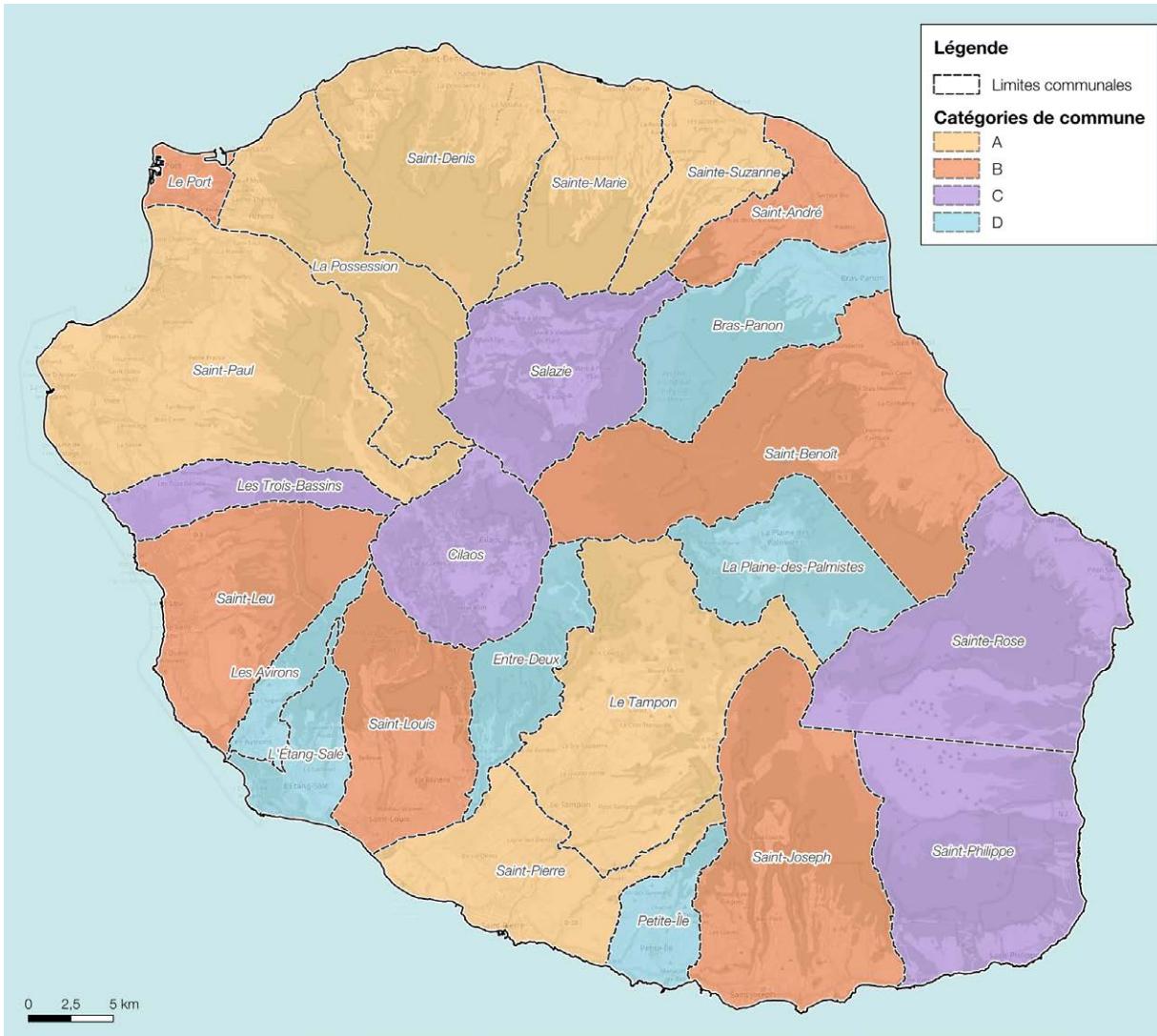
Indicateurs de mobilité : Couverture en transport collectif

Carte de synthèse du niveau de couverture TC

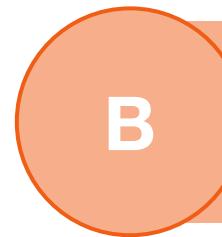


- Globalement, une **bonne couverture** de la population et des emplois : près de 90% de la population et des emplois sont couverts.
- **Mais avec un niveau de service faible**, ainsi plus de 40% de la population est non couverte ou avec un niveau de service très faible ;
- Et des **disparités importantes selon les EPCI et les communes** :
 - Certaines communes en particulier présentent une desserte de plus faible qualité (en couverture et fréquence) : les cirques, l'est de l'île mais aussi la commune de Saint-Paul à l'Ouest.
 - **Or, sur les cirques et l'est de l'île, cette faiblesse de desserte est concomitante avec un éloignement des principaux bassins d'emplois et de formation.**
- Un enjeu de **renforcement du niveau de service** qui prédomine et en second lieu, des **enjeux ponctuels de couverture** du réseau.
- Un enjeu de **renforcement** des liaisons TC vers les principaux bassins d'emplois prioritaire **pour les cirques et l'est de l'île**.

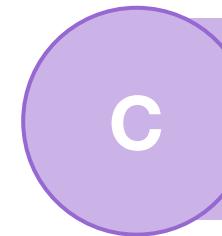
Catégorisation des communes (1/2)



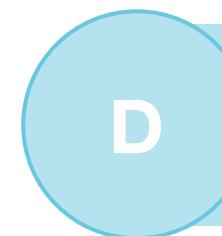
Communes à dominance urbaine, fort volume d'allocataires RSA au sein d'une population mixte (taux BRSA modéré, taux de pauvreté et ratio emploi / habitant modérés...).



Communes à dominance urbaine, fort volume d'allocataires RSA au sein d'une population fragilisée (taux de BRSA élevés, taux de pauvreté élevé et ratio emploi / habitant assez faible).

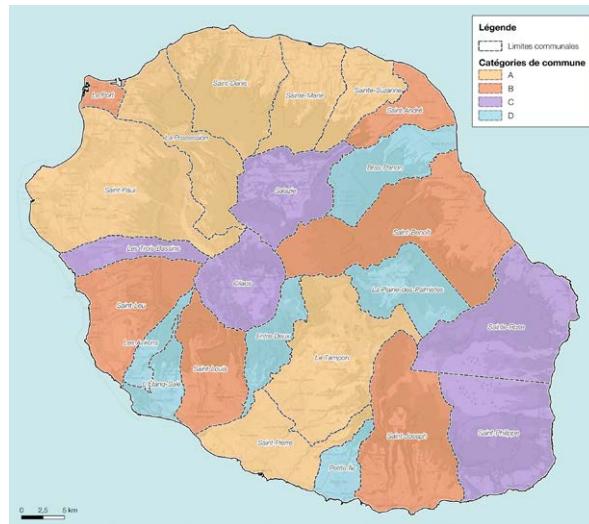


Communes isolées, faible volume d'allocataires RSA mais au sein d'une population fragilisée.



Communes isolées, faible volume d'allocataires RSA au sein d'une population plutôt mixte.

Catégorisation des communes (2/2)



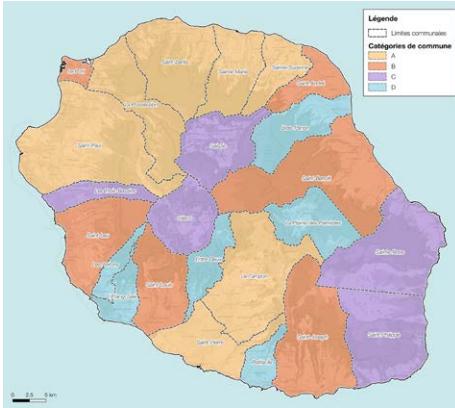
- A** Communes à dominance urbaine, fort volume d'allocataires RSA au sein d'une population mixte
 - B** Communes à dominance urbaine, fort volume d'allocataires RSA au sein d'une population fragilisée
 - C** Communes isolées, faible volume d'allocataires RSA mais au sein d'une population fragilisée.
 - D** Communes isolées, faible volume d'allocataires RSA au sein d'une population plutôt mixte.

Objectifs de cette catégorisation :

- Proposer **des «bouquets de solutions» adaptés à chaque catégorie de territoire.**
 - Aider à **prioriser les pistes de solution** au stade du plan d'action.

| Catégorie | Nombre de communes | Population | Emplois | Emplois / habitant | Nombre d'allocataires RSA | Taux de ARSA (%) | Nombre de BRSA | Taux de BRSA (%) | Taille des foyers allocataires | Taux de pauvreté | Population non couverte par les TC | Emplois non couverts par les TC |
|------------------|--------------------|------------|---------|--------------------|---------------------------|------------------|----------------|------------------|--------------------------------|------------------|------------------------------------|---------------------------------|
| Communes type A | 7 | 519 910 | 172 020 | 0,33 | 53 090 | 10% | 119 360 | 23% | 2,25 | 33% | 7% | 6% |
| Communes types B | 6 | 255 140 | 69 950 | 0,27 | 34 590 | 16% | 82 360 | 32% | 2,38 | 42% | 6% | 10% |
| Communes type C | 5 | 30 950 | 8 790 | 0,28 | 4 240 | 14% | 9 250 | 30% | 2,18 | 47% | 12% | 5% |
| Communes types D | 6 | 65 150 | 22 220 | 0,34 | 5 830 | 9% | 12 670 | 19% | 2,17 | 33% | 7% | 8% |

Premiers enjeux issus de l'approche territoriale



A

Dominance urbaine /
Mixité plus forte

B

Dominance urbaine /
Fragilisation

C

Dominance rurale /
Fragilisation

D

Dominance rurale /
Mixité plus forte

Un enjeu **d'équilibrage entre un objectif de « volume » et un objectif de « réduction des fragilités »**

Défi de **développement de services de mobilité dans des milieux enclavés et peu denses**
(complexité liée à un rapport bénéfice coût généralement désavantageux mais répondant à des populations fragilisées).

Globalement une bonne couverture en transports collectifs sur laquelle s'appuyer mais un **enjeu de renforcement du niveau de service**.

Enjeu de **ciblage territorial fin** pour toucher en priorité les **quartiers fragiles**.

Au sein des communes à fort taux de BRSA, des **solutions plus globales peuvent être mises en place**.

//

Des temps de parcours (et coûts) maximisés en voiture et par conséquent en transports collectifs aussi. Sur ces trajets, la **performance des transports collectifs est clef pour améliorer des temps de parcours déjà rallongés**.

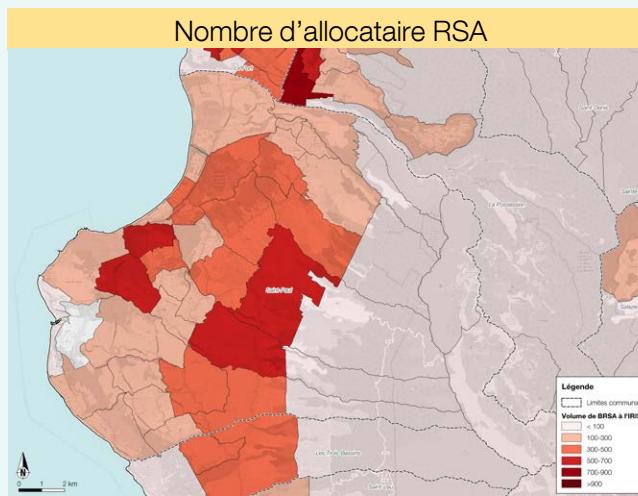
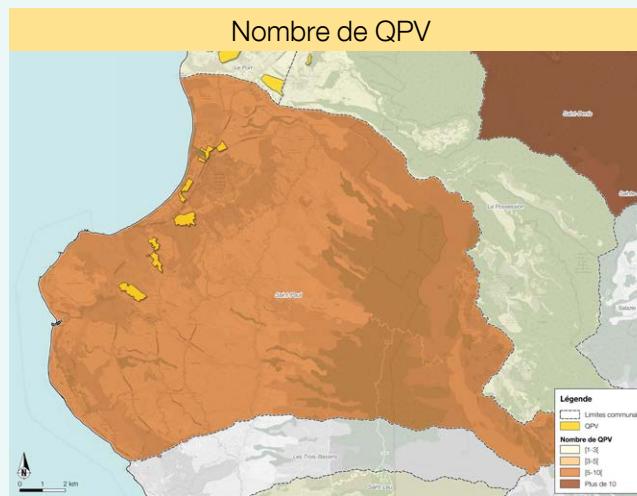
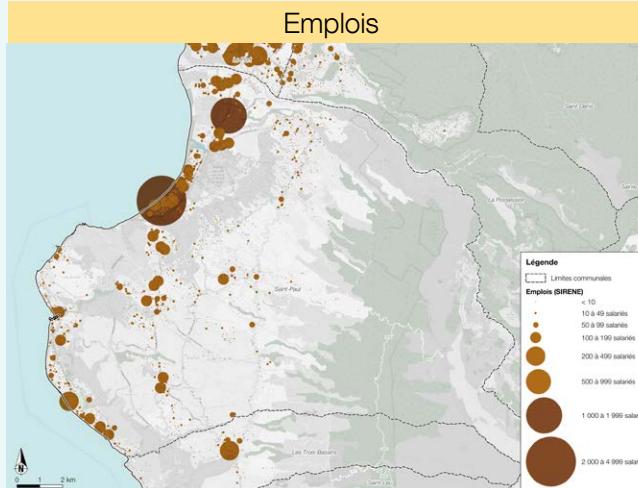
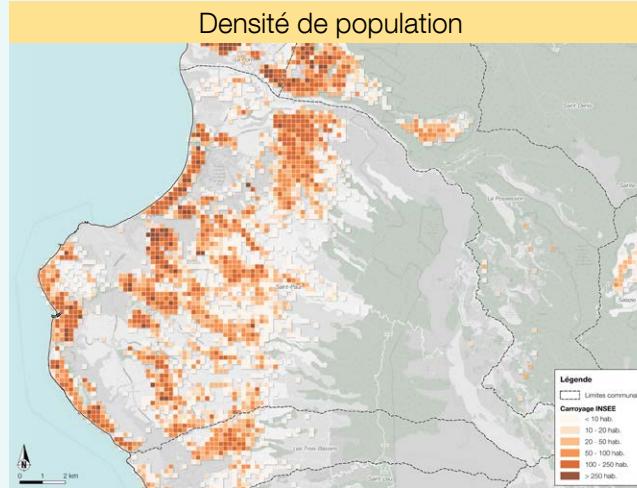
Diagnostic : Approche territoriale

Fiches communales



Fiche communale : Saint-Paul (1/3)

Saint-Paul



Caractéristiques

Nom

Saint-Paul

Code INSEE

97 415

| | Commune | Moyenne |
|--------------------------------|---------|---------|
| Population | 105 240 | 39 298 |
| Emplois | 35 520 | 8 132 |
| Nombre d'allocataires RSA | 11 020 | 4 075 |
| Emplois/habitant | 0,34 | 0,31 |
| Nombre de QPV | 6 | 1 |
| Pourcentage d'allocataires RSA | 10% | 11% |
| Taux de pauvreté | 30% | 36% |

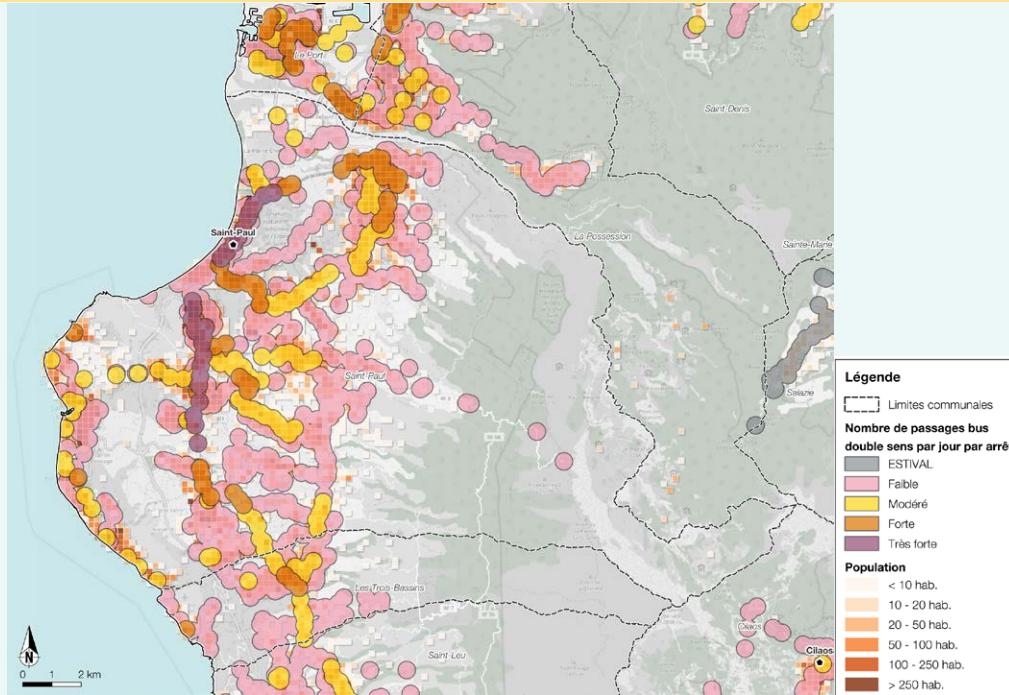
Saint-Paul :

- Sous-préfecture (TCO)
- EPCI : TCO
- 2^e commune la plus peuplée
- 2^e commune regroupant le plus d'emplois

Fiche communale : Saint-Paul (2/3)

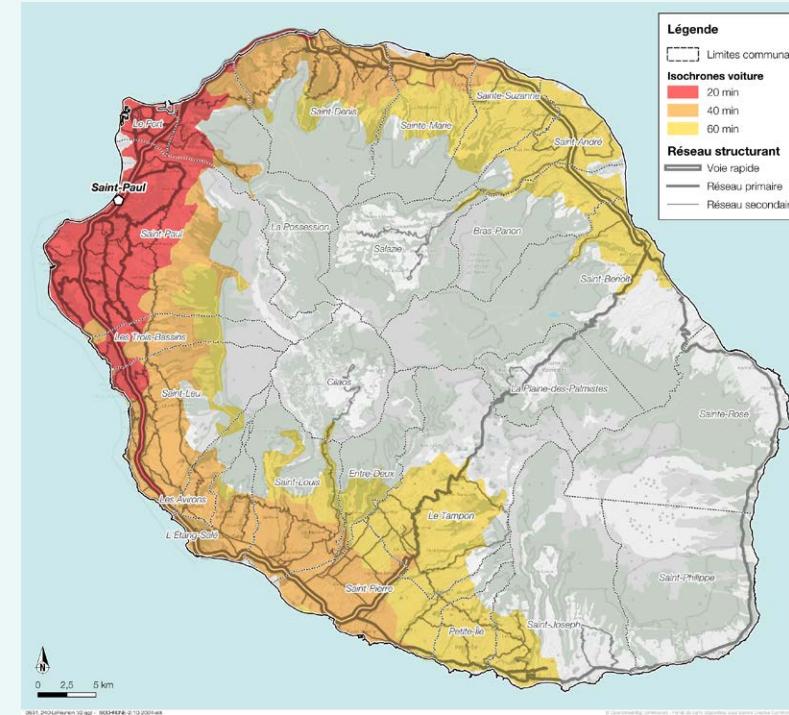
Saint-Paul

Population (carroyée) et couverture du réseau de transport collectif



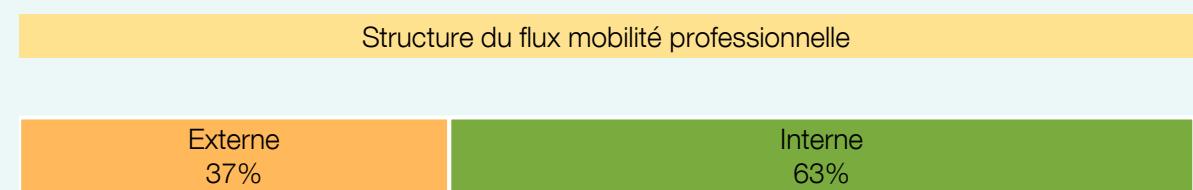
| | Non couvert | Couvert par une desserte | | | | Réseau Estival |
|----------------|-------------|--------------------------|---------|-------|------------|----------------|
| | | Faible | Modérée | Forte | Très forte | |
| Population (%) | 11% | 39% | 15% | 22% | 13% | 0% |
| Emplois (%) | 12% | 40% | 11% | 19% | 18% | 0% |

Accessibilité voiture



| | |
|--------------|---------|
| Saint-Denis | ≤40 min |
| Saint-Paul | ≤20 min |
| Saint-Pierre | ≤40 min |
| Le Tampon | ≤1h |
| Saint-Benoît | ≤1h |

Structure du flux mobilité professionnelle



Fiche communale : Saint-Paul (3/3)

Saint-Paul

Catégorie de territoire :

A

Communes à dominance urbaine, fort volume d'allocataires RSA au sein d'une population mixte

Desserte en transport en commun de la population et des emplois :

TC

Desserte moyenne

- Faible couverture de la population et des emplois.
- Niveau de service modéré.

Accessibilité routière :

Bonne

Portée des modes de déplacement motorisés (VP / TC)

- Commune très bien connectée au réseau viaire structurant.
- Potentiel d'accès important aux polarités principales de l'Ile (plusieurs polarités accessibles à moins d'1h en voiture ou transport collectif) : Saint-Denis, Saint-Pierre, Le Tampon, Saint-Benoît.

Mobilité professionnelle :

Proximité

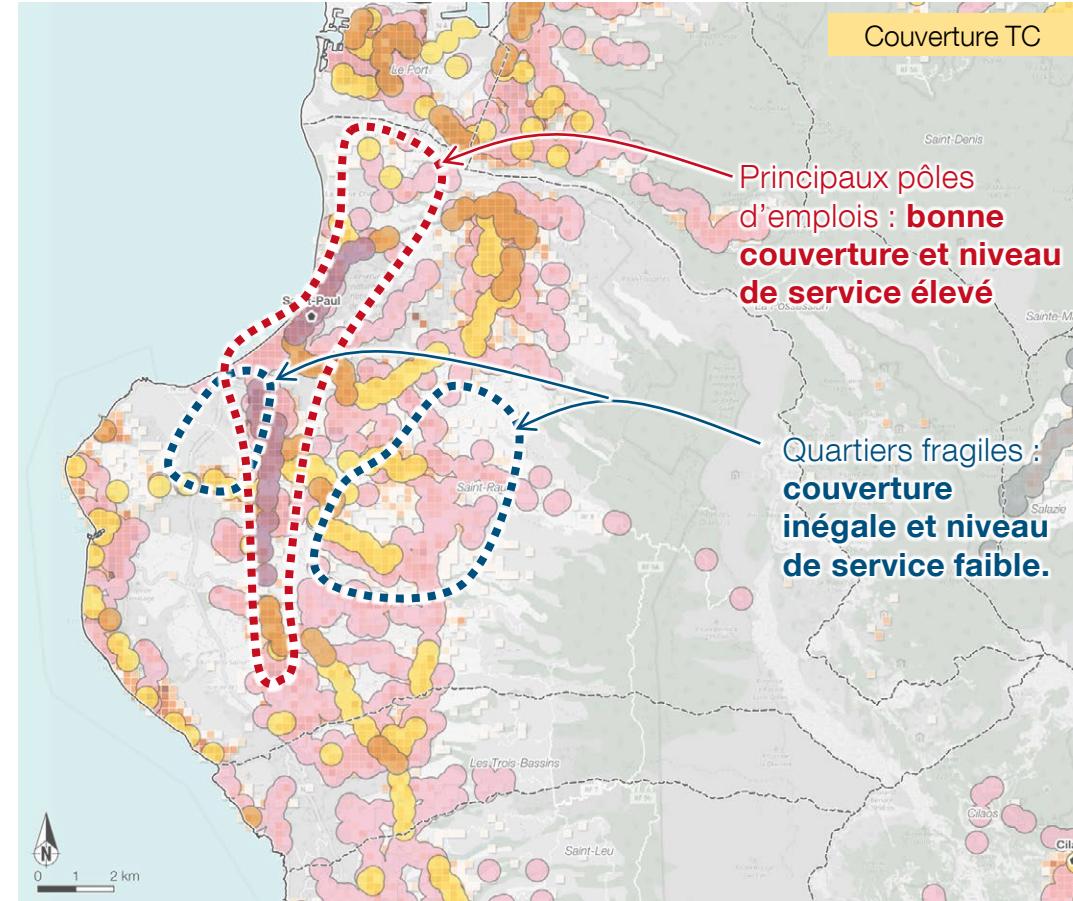
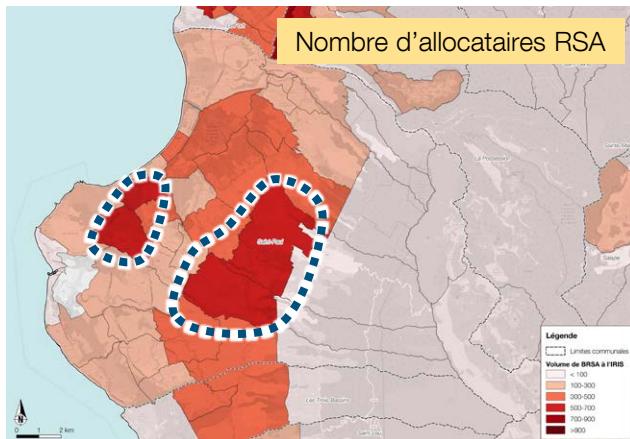
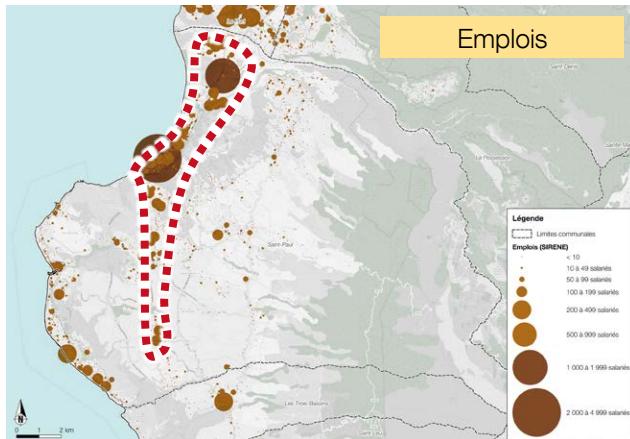
Bonne dynamique de proximité emploi / habitat.

- Une forte dynamique interne sur les flux domicile travail et un taux d'emploi / habitant élevé.
- Potentiel d'accès à l'emploi de proximité élevé.

Utilisation des fiches communales : Exemple

- Objectif des fiches communales : **proposer des analyses plus fines sur lesquelles les acteurs pourront s'appuyer pour faciliter la déclinaison territoriale du plan d'action** (cibler des quartiers prioritaires, identifier des zones de faible couverture par le réseau TC...).

EXEMPLE



Diagnostic : Approche sur les profils de BRSA



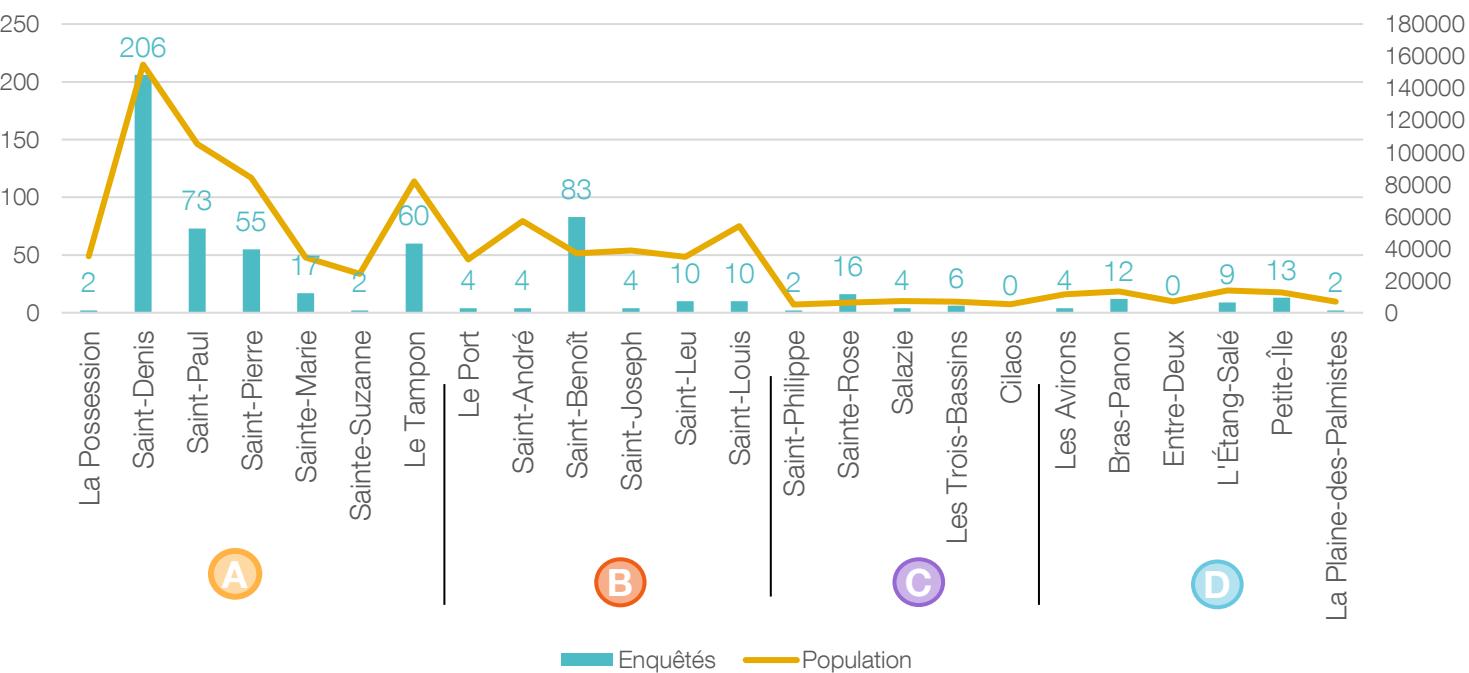
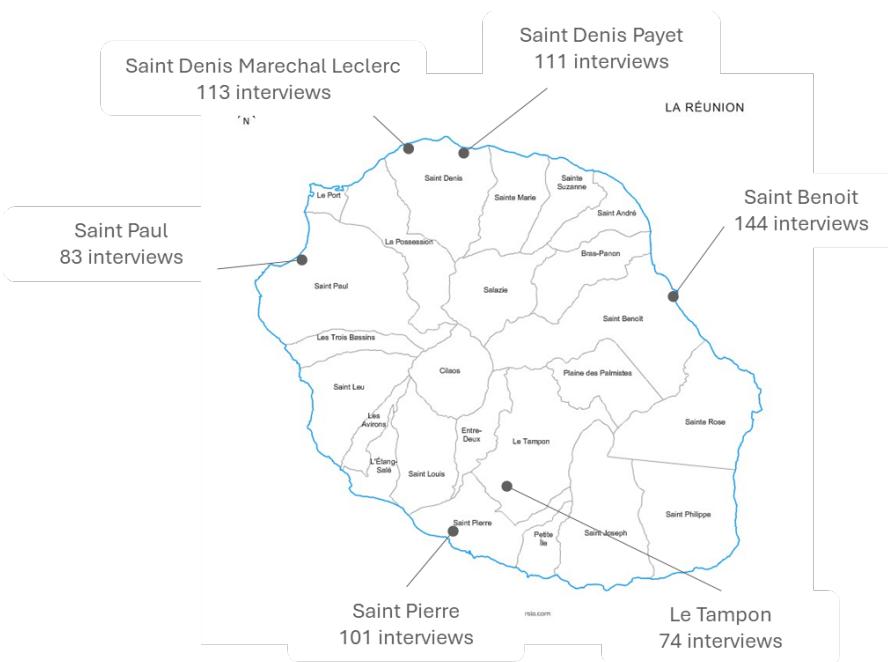
Méthodologie d'enquête

- Nombre de réponses : 626 réponses.
- Proportion femme / homme : 64% / 36%.

Les caractéristiques des allocataires interrogés correspondent à celles que l'on connaît sur cette population, avec une majorité de femmes, parmi lesquelles beaucoup élevant seules des enfants.

- Lieux : banques postales (St-Denis x2, St-Benoît, Le Tampon, St-Pierre, St-Paul).
- Dates : vendredi 6, samedi 7, lundi 9 et mardi 10 septembre.

| Catégorie | Population | Enquêtés | Poids en population | Poids en enquêtés |
|-----------|------------|----------|---------------------|-------------------|
| A | 519 910 | 425 | 60% | 68% |
| B | 255 140 | 120 | 29% | 19% |
| C | 30 950 | 31 | 4% | 5% |
| D | 65 160 | 50 | 7% | 8% |



Points clefs

Fragilités et moyens de déplacement actuels

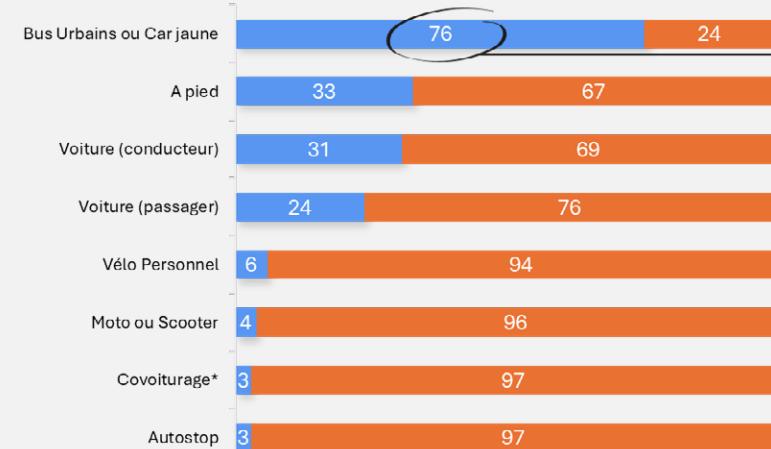
Profil et fragilités

- Caractéristiques similaires à celles connues sur cette population : majorité de femmes, parmi lesquelles beaucoup élèvent seules des enfants.
- **Plus de la moitié connaissent au moins 1 forme de fragilité** (56%) (handicap, difficultés avec internet ou à sortir d'un périmètre proche).

Moyens de déplacement actuels

- **Près de trois quarts sont déjà usagers des transports collectifs** (76%), soit une base déjà solide de population « abordable ».
- **Moins d'un quart disposent d'un accès à la voiture :** seulement 23 % des allocataires ont une voiture dans leur foyer et sont titulaires du permis de conduire (et seulement 15% si on compte de ceux déclarant pouvoir en avoir l'usage tous les jours).
- **Bonne réceptivité du covoiturage** (avec ou sans appli).
- Des **modes actifs très peu plébiscités** (seulement 1/3 déclare marcher et 6% faire du vélo).

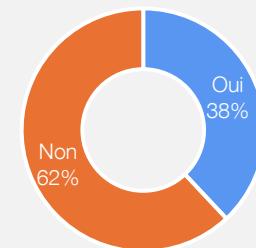
Modes de déplacements habituellement utilisés : oui non



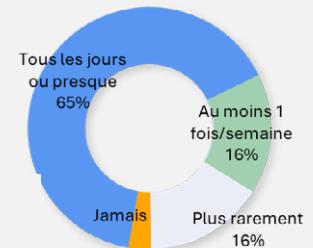
Possession d'une voiture dans le foyer :



Possession du permis de conduire :



Disponibilité de la voiture (chez ceux possédant une voiture et le permis) :



23% des allocataires ont le permis et une voiture et 15 % ont un « accès libre » à une voiture (quotidien)

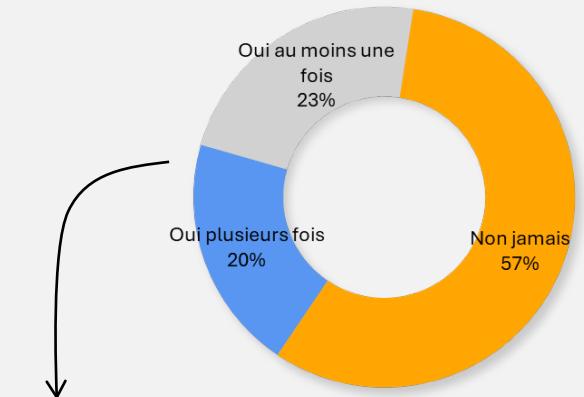
Points clefs

Insertion et moyens de déplacement envisagés

Insertion et moyens de déplacement envisagés

- Un **rayon de déplacement de proximité ou moyenne distance et effectué en transport collectif** est envisagé par les répondants (37% envisagent la commune d'origine, 49% la micro-région et 14% au-delà).
- Dans les faits, pour le quart de répondant ayant eu des expériences récente (<1 an), le rayon de déplacement était légèrement différent (59% au sein de la commune, 17% dans l'EPCI et 24% au-delà) mais le bus était effectivement majoritairement utilisé pour s'y rendre.
- **Des critères relativement souples mais qui n'empêchent pas de nombreuses expériences de renoncement pour des problèmes de transports : plus de 40% de répondants** ont déjà refusé une proposition d'emploi ou formation à cause de problèmes de transport. Il reste tout de même près de 60% n'ayant pas eu d'expérience de renoncement et il est probable que le déficit de propositions d'emplois / formation joue également.

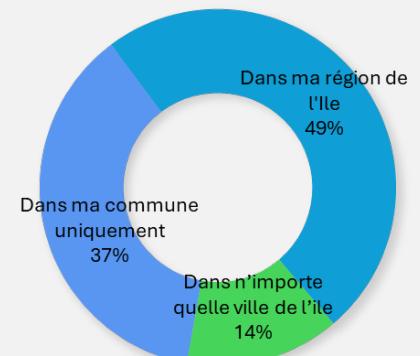
Refus d'emploi ou de formation lié à un problème de transport :



Les personnes ont refusé au moins une fois des propositions sont surreprésentées chez :

- Les personnes qui ont été enquêtées à Saint Paul (55 %)
- Les personnes qui ont été enquêtées à Saint Pierre (55 %)
- Les personnes âgées de 30 à 44 ans (49 %)

Rayon de déplacement envisagé pour un emploi ou une formation :



Points clefs

Freins à l'usage des transports collectifs et de la voiture

Freins à l'usage des transports collectifs

- Du point de vue de ces usagers, les freins principaux à l'usage des transports en commun sont d'abord à chercher dans les **horaires et fréquences inadaptés ou insuffisantes**, alors que 78 % déclarent habiter à proximité d'un arrêt de bus.
- La **question du coût est citée par 25 % des répondants**. Le manque de connaissance de l'offre est marginal.

Freins à l'usage de la voiture

- Parmi les freins à l'usages de la voiture, **les embouteillages et le stationnement sont les premiers freins évoqués (35 à 45%) tandis que le coût est secondaire (10%)** (point de vigilance : une partie des usagers motorisés indiquent ne pas pouvoir disposer de leur voiture, ce qui peut être indirectement lié au coût).

Frein à l'usage des transports collectifs :

| Motifs | Ensemble (626) % |
|---|------------------|
| Horaires ou fréquences inadaptés | 63 |
| Desserte insuffisante, trop loin de chez moi | 39 |
| Insécurité | 33 |
| Ils sont trop chers | 24 |
| Pas assez fiables | 21 |
| Trop de correspondances | 19 |
| Je préfère la voiture, voiture plus pratique | 15 |
| Trop lents | 10 |
| Pas confortable ou pratique (poussette, PMR...) | 9 |
| Je ne les connais pas assez | 8 |
| Autres (Embouteillages, incivilité, problème avec chauffeurs) | 4 |

Du point de vue de ces usagers, les freins principaux à l'usage des transports en commun sont d'abord à chercher dans les horaires et fréquences inadaptés ou insuffisantes. Rappelons que 78 % déclarent habiter à proximité d'un arrêt de bus.

Malgré l'existence de dispositifs de gratuité, la question du coût est citée par 25 % des répondants. Le manque de connaissance de l'offre est marginal.

Frein à l'usage de la voiture :

| Motifs | Ensemble (626) % | Ont le permis de conduire (238) % |
|--------------------------------------|------------------|-----------------------------------|
| Trop d'embouteillage / pas fiable | 17 | 44 |
| Je n'ai pas de voiture à disposition | 14 | 36 |
| Problème pour se stationner | 13 | 34 |
| C'est trop cher | 5 | 14 |
| C'est trop long | - | 1 |
| Sans réponse | 62 | - |

Premiers enjeux issus de l'approche profil

- Une population majoritairement dépendante des transports en commun, dont les horaires et les fréquences sont jugés insuffisants.
- S'il est nécessaire de l'améliorer, l'offre de mobilité n'est cependant pas la principale responsable de leurs difficultés d'insertion.

A

Dominance urbaine /
Mixité plus forte

B

Dominance urbaine /
Fragilisation

C

Dominance rurale /
Fragilisation

D

Dominance rurale /
Mixité plus forte

Nécessité de développer **une prise en charge globale de la mobilité pour accompagner les fragilités au sens large** (mères isolées, problèmes de santé, difficultés à se repérer ou à l'usage d'outils numériques...).

Un enjeu majeur de **renforcement du niveau de service en transports collectifs**, en s'appuyant sur un vivier de bénéficiaires déjà usagers et rayonnant sur de la courte à moyenne distance.

Pour les territoires plus éloignés de l'emploi, des efforts complémentaires sur la performance TC devront être envisagés pour augmenter la portée des déplacements en transports collectifs de ces usagers.

Un **potentiel du covoitage à capter**, car il présente une assez bonne réceptivité auprès des usagers.

Un **développement parcimonieux et ciblé des actions sur la voiture conducteur** : le potentiel direct d'usagers concernés est assez limité, car les freins préalables sont l'absence de permis de conduire et d'une voiture (2/3 sans permis).

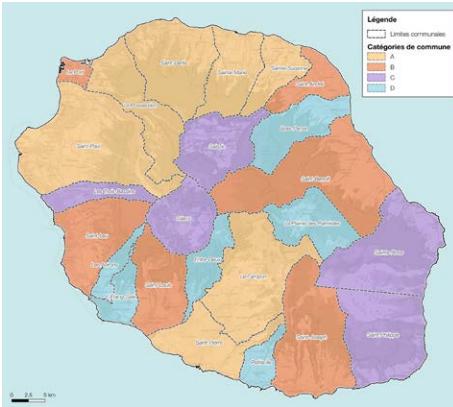
Les modes actifs peuvent être pertinents au regard du rayon de déplacement envisagé mais sont très peu plébiscités, soit un **enjeu de revalorisation de l'image des modes actifs et d'accompagnement des freins topographique, climatique, sécuritaire...**

Diagnostic : Approche croisée

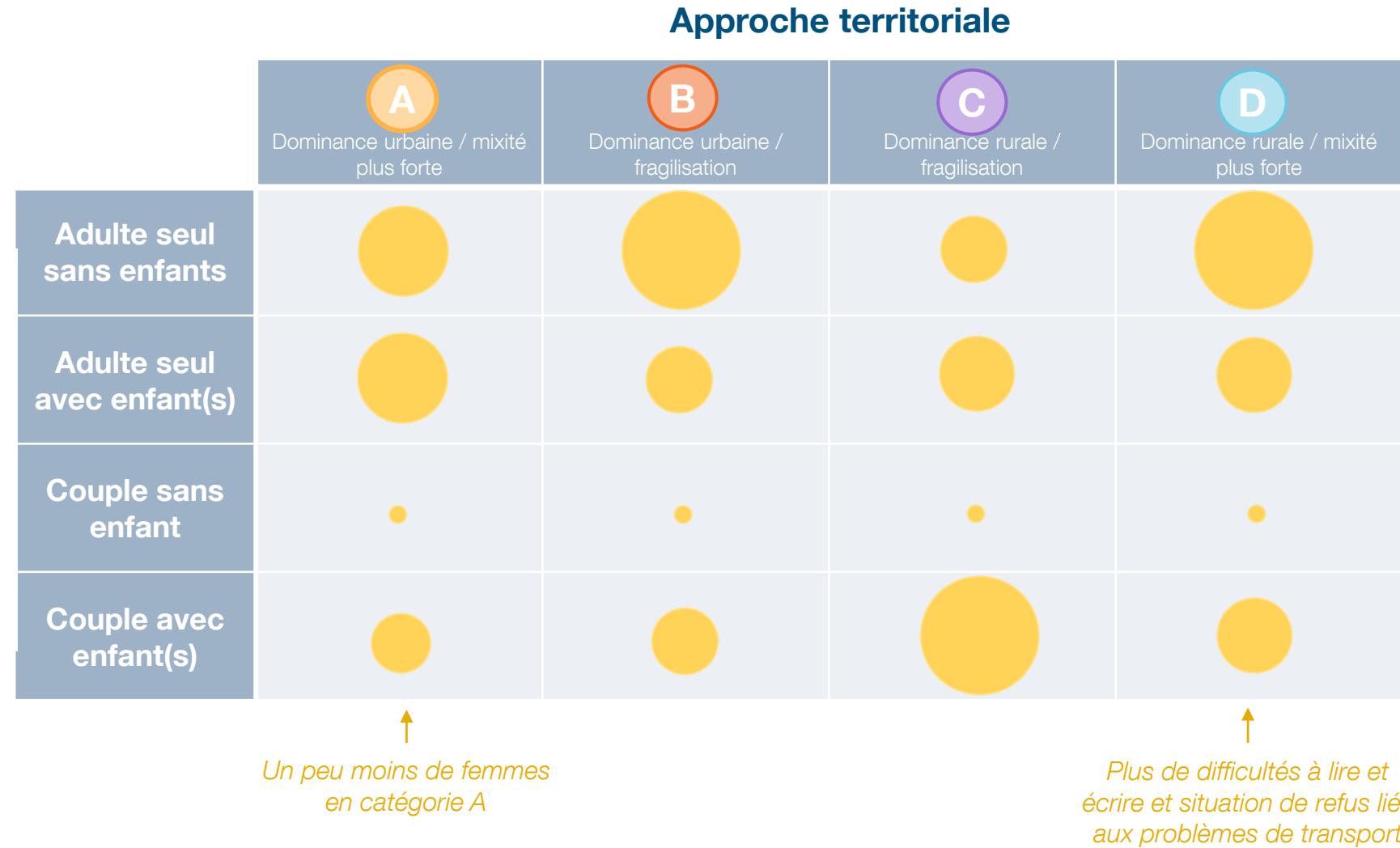


Approche croisée

- Approche à amender / affiner en avec les acteurs.



Profils des BRSA



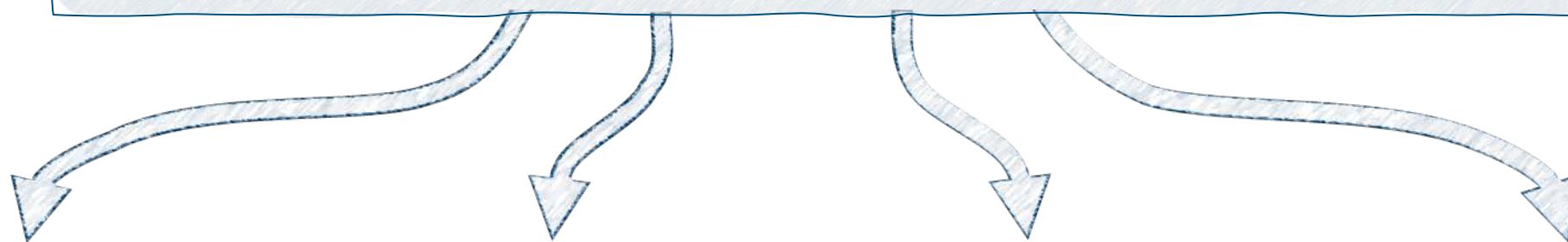
Synthèse et suites à donner



Grands enjeux de territoire

Un enjeu global de **développement des services de mobilité en milieu enclavé et de faible densité...**

...qui nécessite d'aborder la question des **équilibres entre un objectif « quantitatif », qui est au désavantage des territoires enclavés peu denses, et un objectif de « réduction des inégalités territoriales », qui présente un faible rapport bénéfice / coût.**



Accompagnement global et de proximité de la mobilité, afin de lever les freins préalables à l'usage des services de mobilité (handicap, difficultés à se repérer, garde d'enfant...).

Renforcement du niveau de service du réseau de transports collectifs existant, en priorisant les réflexions sur la desserte des secteurs fragiles (fréquence, temps de parcours, amplitude...).

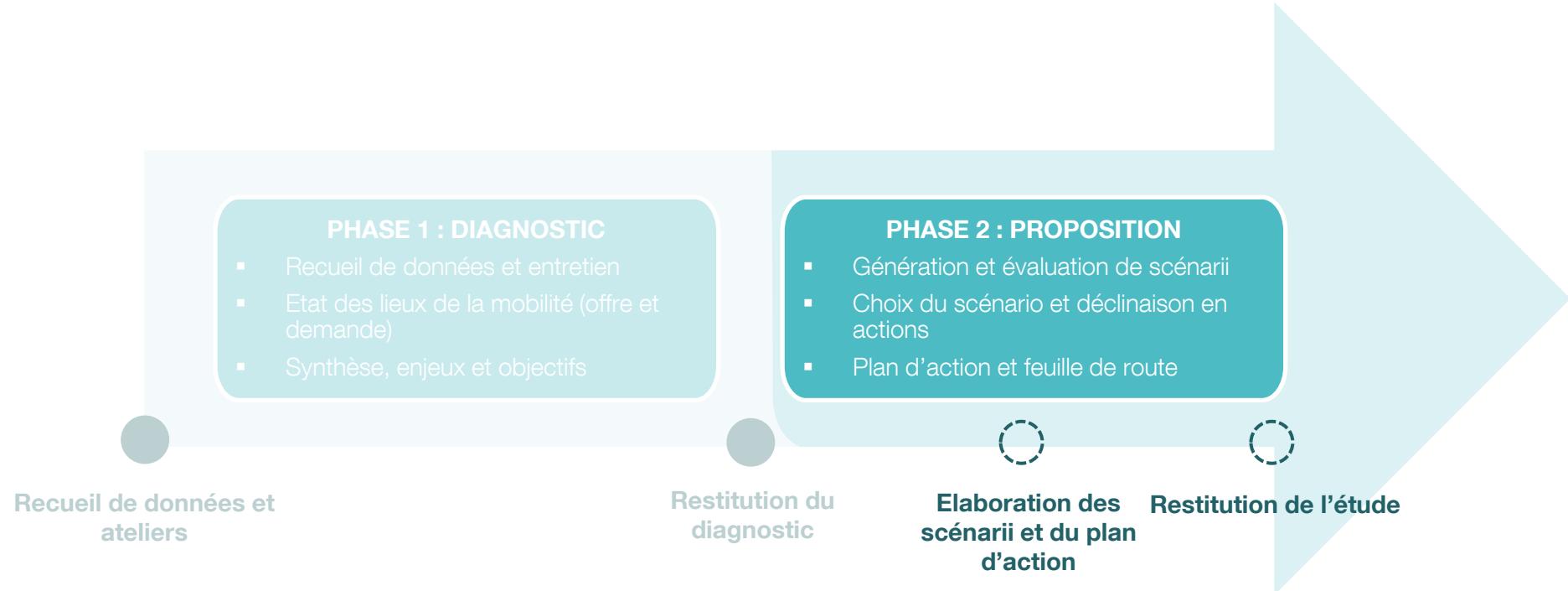
Optimisation ponctuelle de la couverture du réseau de transports collectifs en priorisant la réflexion sur la desserte des secteurs fragiles.

Développement ciblé des solutions complémentaires aux transports collectifs (financement vélo ou VAE, covoiturage...) en considérant les freins préalables à leurs usages et en fonction des territoires (faible taux de permis de conduire, topographie défavorable à la pratique du vélo...)

Suites à donner

■ En cours :

- Boîte à outils en cours d'élaboration avec de premières pistes de solutions proposées.
- A confronter aux catégories de territoires et profils d'usagers.



Premières pistes de solution

| Catégorie | Solutions | Territoire cible | Profil cible |
|------------------------------|--|------------------------|---------------------------------------|
| Transports collectifs | Tarification spécifique (élargie au delà des demandeurs d'emploi) | Tous | Tous |
| | Renforcement de l'offre (couverture, niveau de service, performance...) | Tous (priorité C et D) | Tous |
| | Confort et accessibilité des arrêts et des véhicules | Tous | Problème de santé, PMR, poussettes... |
| | Lisibilité du service : fracture numérique, lisibilité des horaires et des lignes, accompagnement au premier trajet... | Tous | Problème de repérage, lecture... |
| | Service nocturne à destination des pôles d'hôtellerie et de restauration | Tous | Tous |
| Voiture | Tarification spécifique : Subvention permis de conduire | Tous (priorité C et D) | Sans permis |
| | Tarification spécifique : Garage solidaire | Tous (priorité C et D) | Avec permis et voiture disponible |
| | Tarification spécifique : Autopartage | Tous (priorité C et D) | Avec permis |
| Covoiturage | Tarification spécifique, gratuité ou priorité | Tous | Tous |
| | Garantie retour | Tous (priorité C et D) | Tous |
| | Corridors de covoiturage | Tous (priorité A et B) | Tous |
| | Implication de bénévoles (à disposition pour des trajets sur une période) | Tous | Tous |
| Modes actifs | Amélioration des infrastructures | Tous | Tous |
| | Tarification spécifique : achat et entretien des vélos (dont VAE) | Tous | Tous |
| | Prêt de vélo | Tous | Tous |
| | Communication / Sécurité | Tous | Tous |
| | Pédibus | Tous | Avec enfant(s) |
| Autres services | Conseil mobilité (accompagnant transport, guichet unique mobilité...) | Tous | Tous |
| | Budget transport pour les premiers trajets | Tous | Tous |

Benchmark (en cours)

| | Rendre possible la mobilité | Tarifs préférentiels / Gratuité | Créer du lien social |
|----------------------|--|--|--|
| Voiture | | | Garages solidaires |
| | | | Garage social à Bras Panon & différents réseaux de garages solidaires (Agil'ess, Solidarauto...) |
| | Auto-école solidaire | | |
| | Run Mov' à la Réunion, groupe SOS aux Comores & Respire dans le Loiret | | |
| | Location de voiture solidaire | | |
| | | Location Mobil'Emploi | |
| Transports en commun | | Gratuité des transports en commun | |
| | Navettes nocturnes | | |
| | Navettes entreprises | | |
| | | La navette de Cornouaille | |
| Vélo | | Vélo en libre-service | |
| | | Vélo'v (mécanique) à Lyon, Alter Vélo & Vélib' (électrique) à Paris | |
| Autres | | Prêt ou location vélo longue durée | |
| | | Free vélo'v (mécanique) à Lyon et Véligo (électrique) à Paris | |
| | Covoiturage gratuit | | |
| | | Karos « cœur-voiturage » & Mobcoop dans Provence Alpes agglomération | |

Merci pour votre attention.

Sophie d'Almeida

sophie.dalmeida@transitec.net

Julien Casals

casals@nova7.fr

Maeva Chew

maeva.chew@transitec.net

Astrid Toinon

Astrid.toinon@transitec.net

Sana Tarkouki

sana.tarkouki@transitec.net



TRANSITEC

optimiseurs de mobilité · depuis 1954

TRANSITEC Ingénieurs-Conseils

75 rue de la Villette · F-69003 LYON

T +33 (0)4 72 37 94 10

lyon@transitec.net · www.transitec.net

une société du groupe Transitec Ingénieurs-Conseils SA, certifié

