

DIAGNOSTIC TERRITORIAL DE LA MOBILITÉ SOLIDAIRE



RAPPORT DIAGNOSTIC

– Table des matières –

- 04 Remerciements
- 05 Glossaire

PARTIE 1 LES ÉLÉMENTS CONTEXTUELS

07 1. LA GUADELOUPE : UN TERRITOIRE DE DÉFIS

- 07 Des spécificités socio-économiques
- 08 La mobilité, au cœur des enjeux
- 08 Une organisation des transports complexe

10 2. LE DIAGNOSTIC TERRITORIAL DE MOBILITÉ : UNE NÉCESSITÉ

- 10 Origine du besoin
- 10 Les objectifs du projet
- 10 Les livrables
- 10 Le calendrier prévisionnel
- 11 Méthodologie de travail

PARTIE 2 CARACTÉRISTIQUES ET POTENTIEL DU TERRITOIRE

13 1. UNE CONFIGURATION TERRITORIALE CONTRASTÉE, SOURCE DE CONTRAINTES

- 13 Relief et climat : influences sur l'organisation et les déplacements
- 14 Découpage administratif
- 14 Une armature urbaine multipolaire
- 16 Des zones particulièrement enclavées

17 2. DES BASSINS DE VIE AVEC CHACUN LEURS SPÉCIFICITÉS

- 17 Cap Excellence
- 17 Riviera du Levant
- 18 Communauté d'Agglomération du Nord Grande Terre (CANGT)
- 18 Communauté de communes Marie Galante
- 19 Grand Sud Caraïbes
- 19 Communauté d'Agglomération du Nord Basse-Terre (CANBT)

20 3. LES BASSINS D'EMPLOI POUR MIEUX COMPRENDRE LES BESOINS EN EMPLOI

- 20 Cinq bassins d'emploi en Guadeloupe
- 21 Spécificités des zones d'emplois

PARTIE 3 CARACTÉRISTIQUES ET BESOINS DES PERSONNES EN INSERTION

24 1. PORTRAIT DES PUBLICS CIBLES

- 24 Une priorité d'action auprès des publics en insertion
- 28 D'autres publics fragiles à ne pas oublier

28 2. PROFILS DES PERSONNES ENQUÊTÉES

31 3. ANALYSE DES PRATIQUES ET BESOINS DE MOBILITÉ

- 31 Deux usages prédominants : la marche et les transports en commun
- 35 Le covoiturage, une pratique étonnamment répandue

RAPPORT DIAGNOSTIC

– Table des matières –

- 37 La voiture individuelle : un « plan B » indispensable pour les démarches professionnelles
- 40 Les modes actifs autres que la marche : les oubliés
- 41 L'usage des outils numériques pour la mobilité

41 4. LES PROBLÉMATIQUES DE MOBILITÉ

- 41 Les déplacements, une source de dépenses très importante
- 43 Les transports en commun
- 49 Le réseau informel, indispensable mais abusif

50 5. LES MOTIFS DE DÉPLACEMENT

51 6. UNE VISION DE LA MOBILITÉ À CHANGER

52 7. LA MOBILITÉ, LE FREIN MAJEUR À L'INSERTION

PARTIE 4 L'OFFRE MOBILISABLE

55 1. L'OFFRE MOBILITÉ : UNE OFFRE QUI SOUFFRE DU MANQUE D'INFORMATION

56 2. ZOOM SUR L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN : UN BESOIN DE COHÉRENCE ET DE LISIBILITÉ

- 56 Les infrastructures
- 59 Les dessertes et tarification pour les lignes régulières
- 62 Les spécificités des EPCI

69 3. DES INFRASTRUCTURES ET UNE ORGANISATION QUI N'ENCOURAGENT PAS L'INTERMODALITÉ

70 4. LE RÉSEAU DE BORNES DE RECHARGE : UNE TRANSITION NON PRIORITAIRE ?

70 5. UNE OFFRE SOLIDAIRE À ENRICHIR

PARTIE 5 L'OFFRE À CRÉER

73 1. AMÉLIORATION DE L'ORGANISATION DE LA MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES

- 74 Récapitulatif des besoins et attentes des personnes en insertion
- 75 Zoom sur les besoins et attentes des petites îles

76 2. FICHES ACTIONS : DES ACTIONS AU CŒUR DES BASSINS DE VIE

- 76 Aller vers
- 77 Aménagements

77 3. FICHES ACTIONS : LES SERVICES DE MOBILITÉ À DÉVELOPPER

- 77 Information / formation en mobilité
- 79 Aides à la mobilité
- 80 Offre de transports solidaires

85 4. CALIBRAGE DU DISPOSITIF DE PLATEFORME D'ÉCOMOBILITÉ INCLUSIVE

REMERCIEMENTS

Mes remerciements s'adressent tout d'abord aux services de l'Etat et au Conseil Départemental d'avoir donné sens à cet enjeu majeur qu'est la mobilité solidaire de nos publics sociaux en insertion. C'est tout particulièrement que je tiens à exprimer toute ma gratitude à Monsieur Cyril ROULE et Madame Catherine ROMUALD pour leur disponibilité et la confiance témoignée tout au long de ce périlleux exercice.

Je présente aussi mes chaleureux remerciements à Madame Véronique MAGLOIRE, Monsieur Cédric GLOAGUEN et Monsieur Adler NABAJOTH pour leur accompagnement indéfectible.

J'ai à cœur de remercier mon équipe de chargées d'enquête – Méloa, Lovely, Shana, Corine, Elodie – d'avoir relevé ce défi à mes côtés et de m'avoir soutenu sans réserve.

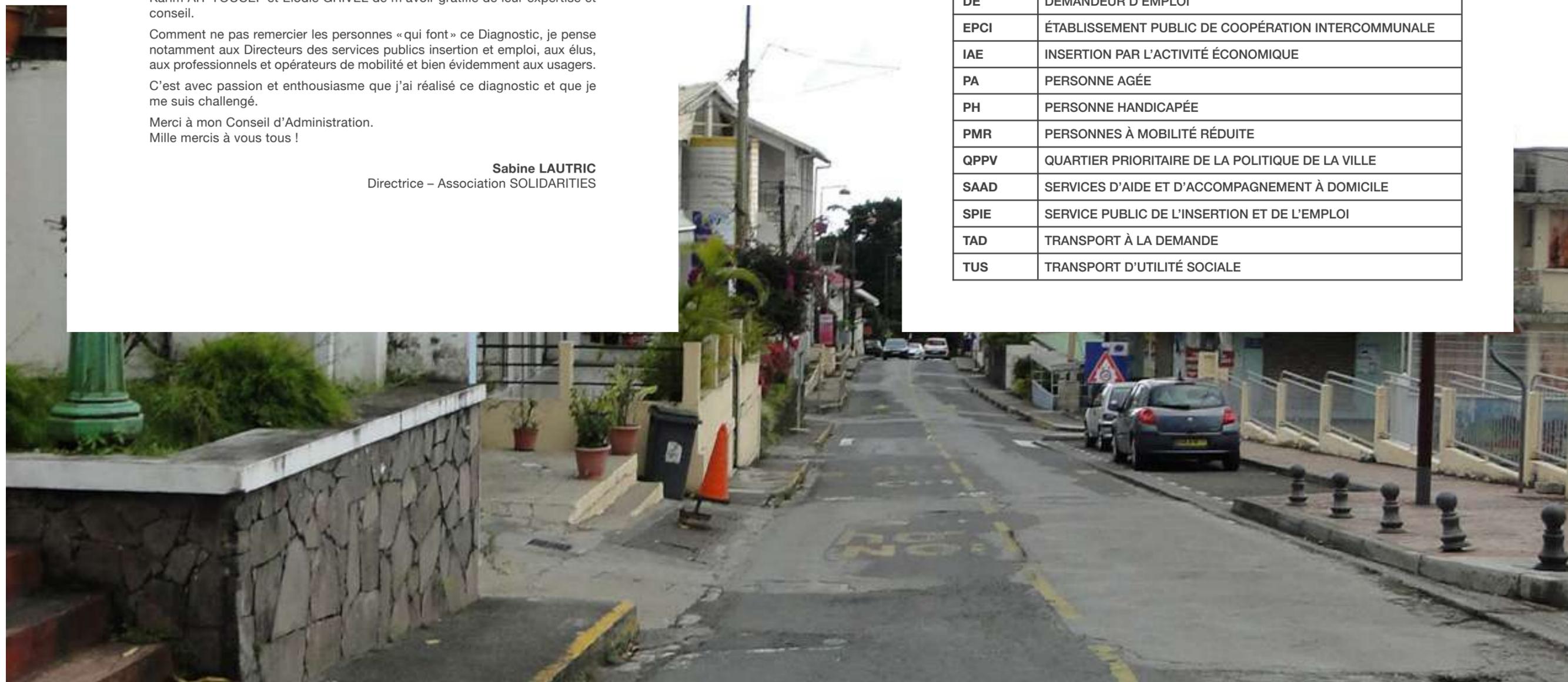
Mes profonds remerciements à l'équipe WIMOOV, singulièrement Monsieur Karim AIT YOUCEF et Elodie GRIVEL de m'avoir gratifié de leur expertise et conseil.

Comment ne pas remercier les personnes « qui font » ce Diagnostic, je pense notamment aux Directeurs des services publics insertion et emploi, aux élus, aux professionnels et opérateurs de mobilité et bien évidemment aux usagers.

C'est avec passion et enthousiasme que j'ai réalisé ce diagnostic et que je me suis challengé.

Merci à mon Conseil d'Administration.
Mille mercis à vous tous !

Sabine LAUTRIC
Directrice – Association SOLIDARITIES



GLOSSAIRE

SIGLE	SIGNIFICATION
AOM	AUTORITÉ ORGANISATRICE DE LA MOBILITÉ
BRSA	BÉNÉFICIAIRES DE REVENUS DE SOLIDARITÉ ACTIVE
CAF	CAISSE D'ALLOCATIONS FAMILIALES
CCAS	CENTRE COMMUNAL D'ACTION SOCIALE
CD	CONSEIL DÉPARTEMENTAL
COFIL	COMITÉ DE PILOTAGE
COTECH	COMITÉ TECHNIQUE
DE	DEMANDEUR D'EMPLOI
EPCI	ÉTABLISSEMENT PUBLIC DE COOPÉRATION INTERCOMMUNALE
IAE	INSERTION PAR L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE
PA	PERSONNE AGÉE
PH	PERSONNE HANDICAPÉE
PMR	PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE
QPPV	QUARTIER PRIORITAIRE DE LA POLITIQUE DE LA VILLE
SAAD	SERVICES D'AIDE ET D'ACCOMPAGNEMENT À DOMICILE
SPIE	SERVICE PUBLIC DE L'INSERTION ET DE L'EMPLOI
TAD	TRANSPORT À LA DEMANDE
TUS	TRANSPORT D'UTILITÉ SOCIALE

01

ÉLÉMENTS CONTEXTUELS



1. LA GUADELOUPE : UN TERRITOIRE DE DÉFIS

Des spécificités socio-économiques

La Guadeloupe est confrontée à de nombreux défis et problématiques en termes d'économie, de mobilité, d'emploi, de démographie, d'environnement, de santé, de sécurité mais aussi au niveau social.

UNE POPULATION QUI DIMINUE ET VIEILLIT

Au 1er janvier 2022 (dernier recensement de l'INSEE), sa population a été évaluée à 384 239 habitants. La majorité réside sur l'une des deux aires urbaines de l'archipel : Basse-Terre, capitale administrative (51 468 habitants) et Pointe-à-Pitre en Grande Terre, poumon économique et industriel avec 310 251 habitants. La courbe démographique de la Guadeloupe est en baisse depuis 2013, ce qui s'explique en partie par un faible excédent naturel mais aussi par le départ en grand nombre des jeunes. Cela entraîne un vieillissement de la population sans précédent. A l'horizon 2030, l'île devrait compter une population de 372 000 habitants. (INSEE Flash n°65 juin 2017).

UN FORT TAUX DE CHÔMAGE

En 2020, le contexte social de la Guadeloupe est marqué par un fort taux de chômage touchant 16,2% de la population active soit 2 fois plus qu'en France métropolitaine, et un nombre de demandeurs d'emploi avoisinant les 60 640 personnes pour ceux tenus de rechercher un emploi ayant ou non exercé une activité au troisième trimestre 2021. (Tableau de bord de la conjoncture décembre 2021 INSEE). Le taux de chômage avoisine les 30% chez les jeunes de 15 à 29 ans ni en formation, ni en emploi. 42% des jeunes guadeloupéens éloignés de l'emploi vivent dans un ménage qui ne dispose d'aucun véhicule et sont isolés.

Les jeunes sont les plus affectés par le chômage, suivis des femmes et des moins diplômés. C'est un chômage qualifié de structurel car mettant en exergue l'étroitesse du marché de l'emploi et la faiblesse de qualification. Un taux qui néanmoins se réduit au fur et à mesure pour cause de la diminution de la population et le départ des jeunes.

UNE PRÉCARITÉ GRANDISSANTE

34,5% de la population guadeloupéenne vit au-dessous du seuil de pauvreté national soit moins de 1010 euros par mois contre 14% en métropole. 12% de ces guadeloupéens sont en situation de grande pauvreté. Par rapport au coût de la vie en France métropolitaine, les départements d'outre-mer dont la Guadeloupe se voient appliquer un taux de 40% de vie chère en plus. A cela s'est rajouté un contexte économique mondiale dégradé générant un taux d'inflation de l'ordre de 5.2% en fin 2022. Les publics en insertion (chômeurs, familles monoparentales, jeunes) sont de fait particulièrement vulnérables. Pour ces publics les plus modestes, la prestation sociale s'avère être la principale source de revenu.

La précarité s'accroît année après année, avec plus de 180 000 personnes bénéficiaires de minimas sociaux en Guadeloupe. Près de 72 483 personnes vivaient du RSA en septembre 2022. **Face à cette précarité grandissante, s'est mis en place un ensemble d'activités parallèles informelles** créant un véritable secteur informel (transport, restauration, artisanat, etc.) permettant d'atténuer la crise sociale. Cette constante demeure un frein au développement économique.

À RETENIR

La Guadeloupe est confrontée à différents défis :

- **Démographique** : un phénomène de migration des jeunes entraînant une diminution et un vieillissement de la population.
- **Économique** : un chômage structurel important et en parallèle le développement d'un secteur informel bien implanté.
- **Social** : une forte précarité renforcée par la non-réglementation de ces services « informels » (tarifs abusifs, etc.).
- **Territoriaux** : une concentration de l'activité économique autour de pôles (Abymes, Baie-Mahault, Pointe-à-Pitre) face à un réseau routier congestionné et un système de transport restant à organiser.

La mobilité, au cœur des enjeux

La mobilité est un champ transverse à l'ensemble de ces problématiques et représente un enjeu majeur pour relever ces défis. Le Département de la Guadeloupe a d'ores et déjà pu identifier différents freins à la mobilité chez ses usagers sociaux, notamment le manque ou l'absence de transport sur le territoire, ayant des conséquences sur leurs démarches d'insertion :

- Difficultés à répondre aux convocations en agence pôle emploi ou antennes locales d'insertion.
- Difficultés ou impossibilité de se rendre au travail.
- Refus d'un emploi.
- Abandon de formation.

Cette situation a obligé et encouragé les autorités – Conseil Départemental et Services de l'Etat – à se pencher sur la question et à repenser l'offre existante de manière innovante et opérationnelle afin de permettre l'inclusion socioprofessionnelle des BRSA et SPIE (demandeurs d'emploi, jeunes, personnes âgées, personnes handicapées).

D'un bref coup d'œil, l'offre de mobilité générale en Guadeloupe est diffuse, peu régulière et inégalement répartie. Elle devient dès lors source de discrimination et d'exclusion pour certains publics sociaux. Les questions de mobilité sont un véritable enjeu et un levier d'insertion, voire d'inclusion sociale et professionnelle, particulièrement pour les publics fragiles, et nécessitent d'être prise en compte.

Une organisation des transports complexe

UN ENVIRONNEMENT LÉGAL ET RÉGLEMENTAIRE CHANGEANT

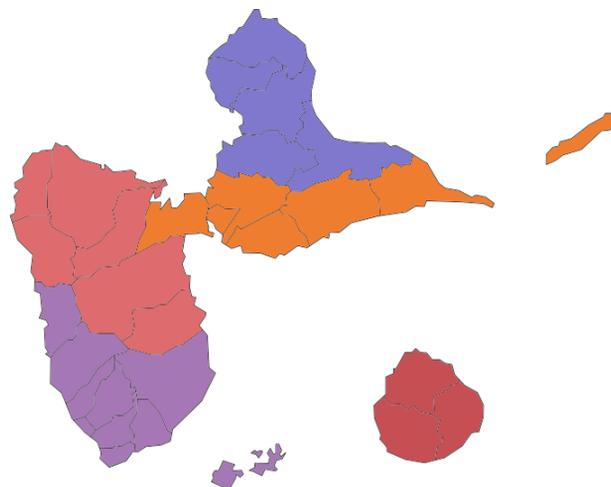
De nombreuses lois et ordonnances régissent l'organisation du transport :

- **La Loi NOTRÉ (Nouvelle Organisation Territoriale de la République)**, qui date du 05 août 2015, redéfinit l'organisation institutionnelle des transports publics et collectifs en France.

L'Etat transfère de ce fait, du Département à la Région les compétences en matière de transports interurbains et scolaire à compter du 1er janvier 2017, faisant de la Région le chef de file de la mobilité, le Département ayant gardé la compétence pour le transport scolaire des élèves en situation de handicap.

De cette loi sont donc nées les AOM (Autorités Organisatrices de la Mobilité anciennement AOT) gérant l'organisation des transports publics et scolaires. Ce sont alors dessinées en Guadeloupe 6 AOM dont 1 pour le transport interurbain/scolaire et 5 pour le transport urbain qui sont les suivantes :

- La Région (AOM majeur) pour la gestion des transports interurbains
- La Communauté d'Agglomération du Nord Basse-Terre
- Le Syndicat Mixte des Transports (SMT = CAP Excellence + CARL)
- La Communauté d'Agglomération du Nord Grande-Terre
- La Communauté d'Agglomération du Grand Sud Caraïbes
- La Communauté des Communes de Marie-Galante



Communauté d'Agglomération du Nord Basse-Terre (CANBT)
POINTE-NOIRE – DESHAIES – SAINT-ROSE
– LAMENTIN – PETIT-BOURG – GOYAVE

Communauté d'Agglomération du Nord Grande-Terre (CANGT)
ANSE-BERTRAND – PORT-LOUIS – PETIT-CANAL
– MORNE-À-L'EAU – LE MOULE

Communauté des Communes de Marie-Galante (CCMG)
CAPESTERRE DE MARIE-GALANTE
– GRAND-BOURG – SAINT-LOUIS

Syndicat Mixte des Transports (SMT = CAP Excellence + CARL)
BAIE-MAHAULT – POINTE-À-PITRE – LES ABYMES – LE GOSIER
– SAINTE-ANNE – SAINT-FRANÇOIS – LA DÉSIRADE

Communauté d'Agglomération du Grand Sud Caraïbes (CAGSC)
BOUILLANTE – VIEUX-HABITANTS – BAILLIF – BASSE-TERRE
– SAINTE-CLAUDE – GOURBEYRE – VIEUX-FORT – TROIS-RIVIÈRES
– CAPESTERRE-BELLE-EAU – TERRE-DE-HAUT – TERRE-DE-BAS

Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM)
pour le transport urbain en Guadeloupe

- **La loi TEPCV relative à la Transition Énergétique Pour la Croissance Verte**, qui date du 17 août 2015 et ayant pour objectif de lutter contre le dérèglement climatique, de favoriser la préservation de l'environnement et de travailler au renforcement de l'indépendance énergétique (réduction des consommations d'énergie et émissions de polluants). En pratique, il s'agit :

o Pour la **mobilité**, d'utiliser les énergies renouvelables ou peu polluantes dans les transports et d'inciter à utiliser des modes actifs.

o Pour la **planification** des déplacements, de proposer une série de mesures relatives aux déplacements en zone peu dense mais aussi de permettre l'évolution du Plan de Déplacements Urbains (PDU) et aux plans de mobilité des entreprises.

Pour la Guadeloupe, l'objectif pour 2020 est de développer 50% d'énergies renouvelables et en 2030 de disposer d'une autonomie énergétique notamment dans le domaine du transport.

- **Le PDU (Plan de Déplacements Urbains)**, obligatoire depuis le 1er janvier 2019, vise à rendre obligatoire l'élaboration du PDU en France et se définit par la loi selon les termes de l'article L1214-3 du code des transports. Créé en 1982 par la **Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI)**, le PDU est un :

o **Outil global de planification** de la mobilité sur 10 ans, à l'échelle de l'agglomération qui définit les principes d'organisation du transport et du stationnement des personnes et marchandises tous modes confondus.

o **Outil de programmation** car il hiérarchise et prévoit le financement de ses actions.

o **Outil permettant une démarche partenariale** dans le cadre du projet de la mobilité partagé par les acteurs institutionnels, de la société économique et civile lors de son élaboration et de son évolution pour 5 années.

- **La loi LOM (Orientation des mobilités)** de 2019, qui vise à transformer en profondeur la politique des mobilités, avec un objectif simple : des transports du quotidien à la fois plus faciles, moins coûteux et plus propres. Elle s'appuie concrètement sur 3 piliers, qui consistent à :

o Investir plus et mieux dans les transports du quotidien.

o Faciliter et encourager le déploiement de nouvelles solutions pour permettre à tous de se déplacer.

o Engager la transition vers une mobilité plus propre.

LES CONSÉQUENCES SUR LE SYSTÈME GUADELOUPÉEN

Historiquement, l'organisation du transport Guadeloupéen fonctionnait sur une offre de transporteurs indépendants et privés. Depuis les années 2000, ont été mis en place les marchés scolaires. Ce système géré directement par les communes avait le mérite de bien fonctionner. Toutes disposaient d'un panel de transporteurs qui était alors au service de la population qui bénéficiait d'une desserte régulière avec un passage toutes les 15 minutes environs, dans les communes ou vers les communes adjacentes, en transitant par le centre économique de Pointe-à-Pitre/Abymes.

Depuis 2015, une nouvelle organisation a émergé suite au transfert de compétences à la Région Guadeloupe. Le découpage entier a évolué vers un transport interurbain présentant de grandes disparités dans la couverture de l'offre à l'échelle territoriale.

Le système de transport Guadeloupéen est de fait, plus ou moins dense dans certaines zones de l'île mais reste très disparate et peu lisible en certains lieux. De ce déficit identifié sur les axes majeurs est né une offre informelle – les taxis mawons –, illégale mais qui s'est avérée indispensable pour les déplacements de certains publics et conduit de ce fait à de nombreux abus.

Face à ce système de transport défaillant et depuis avril 2021, le transport s'est réorganisé autour d'une AOM unique (autorité organisatrice de la mobilité) : le Syndicat Mixte des Transports (SMT). La compétence transport est partagée entre le SMT et les EPCI.

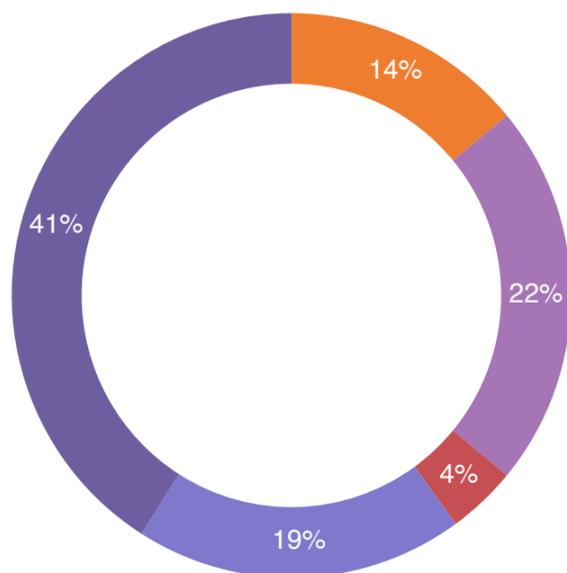
Ce SMT est la structure unique ayant compétences en matière de mobilité sur le territoire. Une structure unique qui a vu le jour à l'issue de la Conférence Territoriale de l'Action publique consacrée au transport puis au transfert de la compétence par les collectivités. L'objectif est de mettre en œuvre une nouvelle organisation des transports, plus mobile et moins coûteuse pour l'utilisateur. La concrétisation de cette autorité unique prévue pour 2023, vise à faciliter les connexions interurbaines, uniformiser le réseau et la tarification, ainsi que d'en améliorer la gestion. Plusieurs enjeux ont d'ores et déjà été identifiés comme :

- La réduction des inégalités sociales.
- La nécessité d'un réseau moderne et performant pour les usagers.
- La sécurité d'un réseau sûr.
- Et le développement de bus électriques ou hydrogènes.

Les AOM (Autorité Organisatrice de la Mobilité) pour le transport urbain de la Guadeloupe ont fait part d'une volonté collective de travailler sur l'intermodalité en vue de favoriser et de diversifier les modes de déplacements sur l'île mais aussi de limiter les conséquences négatives de ces derniers (pollutions, embouteillages...). Le but étant réellement d'organiser et de coordonner une offre diversifiée pour rendre efficaces les déplacements alternant le covoiturage, le transport public, le vélo etc.

Il est important de souligner que le secteur du transport en Guadeloupe est essentiellement composé de petites et moyennes entreprises. 317 entreprises sont inscrites au registre des transporteurs en Guadeloupe en 2019, mais seules quelques-unes ont une dimension leur permettant de se positionner sur des marchés majeurs afin de répondre aux sollicitations et besoins en termes de dessertes et de mobilité.

- Société de transport de l'agglomération centre
- STAC, société de transport agglomération centre
- SA PAJAMANDY
- CGTS
- TRANSPORT LES SIX F
- TCSV
- Transport côte sous le vent (a depuis fait faillite)
- Transport RAMSAMY



- Entre 1 et 2 LCS ou LIV
- Entre 3 et 5 LCS ou LIV
- Entre 6 et 9 LCS ou LIV
- Entre 10 et 40 LCS ou LIV
- Plus de 40 LCS ou LIV

Figure 1 : Nombre de licences par entreprise

2. LE DIAGNOSTIC TERRITORIAL DE MOBILITÉ : UNE NÉCESSITÉ

Origine du besoin

Face à ces constats, les services de l'Etat et du Département de la Guadeloupe ont mandaté un diagnostic territorial de la mobilité auprès des publics les plus fragiles et précaires : bénéficiaires du revenu de solidarité active « BRSA », public SPIE, jeunes, demandeurs d'emploi, personnes âgées « PA » et personnes en situation de handicap « PH ». Cette étude vise à recenser les difficultés, les manques, les disparités, les freins, les handicaps présents sur le territoire, auxquels se confronte au quotidien le public social en termes de mobilité, en vue de répondre aux besoins repérés et d'y proposer des solutions adaptées, innovantes susceptibles de lever ces freins.

Ce diagnostic territorial de la mobilité s'inscrit dans la stratégie de prévention et de lutte contre la pauvreté initiée en 2018 par le Président de la République, à l'échelle locale, et s'appuie sur un partenariat renoué entre l'Etat et le Département qui s'accordent autour de priorités communes, dont une mobilisation plurielle des acteurs du champ social – insertion.

En Guadeloupe, ce diagnostic est aussi la manifestation commune du Préfet, représentant de l'Etat et du Conseil départemental de **favoriser un retour à l'emploi des plus fragiles, avec une volonté de simplification des parcours pour les bénéficiaires du RSA – SPIE** et un renforcement de l'accompagnement.

Pour se faire et pour mieux comprendre le cheminement de cette étude, nous nous attèlerons à répondre à cette unique problématique : **Comment améliorer la mobilité des BRSA et SPIE à travers une offre diversifiée, organisée et attractive ?**

Le diagnostic se concentre de ce fait sur les :

- Bénéficiaires du Revenu de Solidarité Active « BRSA »
- Jeunes
- Demandeurs (es) d'emploi
- Personnes âgées
- Personnes handicapées

Ces jeunes, ces demandeurs(es) d'emploi, ces personnes âgées, ces personnes handicapées composent le service public de l'insertion et de l'emploi communément appelé « SPIE ».

Les objectifs du projet

La démarche de diagnostic territorial de la mobilité s'inscrit dans une démarche et une stratégie plus globales qui ont pour objectifs de :

- Lever les freins à la mobilité pour le public visé.
- Faire de la mobilité un levier d'insertion et d'inclusion.
- Proposer une offre adaptée aux besoins identifiés des publics sociaux.

Le diagnostic territorial de la mobilité consiste en un état des lieux qui recense, sur un territoire déterminé, les problèmes, les forces, les faiblesses, les attentes des personnes, les enjeux économiques, environnementaux et sociaux et qui fournit des explications sur l'évolution passée et des appréciations sur l'évolution future. Il sert également à analyser et comprendre les enjeux stratégiques, les dynamiques territoriales et les politiques sociales locales en faveur, en l'occurrence, de l'inclusion.

De part cette fonction, le diagnostic est une étape clé dans une démarche de mise en œuvre du projet d'amélioration de la mobilité des personnes en insertion socio-professionnelle, car il vise à :

- Disposer d'une vue exhaustive des difficultés de mobilité rencontrées par les BRSA et le public SPIE.
- Définir des solutions opérationnelles susceptibles d'y mettre un frein.
- Compléter l'offre mobilisable par des solutions de mobilité innovantes.

Comme indiqué, il est à visée territoriale et porte à la fois sur la Guadeloupe continentale, et les dépendances de Marie-Galante, Désirade et Les Saintes.

Les livrables

- **Mars 2023** : Un rapport de diagnostic territorial de la mobilité.
- **Mars 2023** : Un plan d'action.
- **1^{er} semestre 2023** : Mise en œuvre du plan d'action opérationnel.

Le calendrier prévisionnel

- **Septembre – décembre 2022** : État des lieux et enquête terrain.
- **Janvier** : Collecte de données, offre existante en mobilité.
- **Février – mars 2023** : Analyse qualitative, rédaction du rapport et finalisation des outils de communication.

| Méthodologie de travail

PHASE 1 : ÉTAT DES LIEUX

Comme évoqué précédemment, ce diagnostic territorial se veut être une photographie du contexte et de l'existant de la Guadeloupe en matière de mobilité, pour les publics en insertion socio-professionnelle. En ce sens, une méthodologie bien précise de recherche et de recueil des données a été mise en place :

- Recensement des études socio-économiques à partir de données macro existantes, recherche statistiques, veille documentaire, analyse qualitative.
- Ciblage du panel public, définition de l'échantillonnage, définition d'un plan de collecte de l'information, élaboration des outils d'enquête (questionnaire mobilité usager, questionnaire mobilité professionnel, fiche entretien élu, fiche entretien transporteur, fiche enquête, grille de dépouillement).
- Recueil de la parole des usagers cibles selon un découpage territorial sectorisé – rencontre par institutions sociales et par regroupement de communes – collecte par le biais d'un questionnaire mobilité de 54 questions lors des ateliers mobilité ou en entretien individualisé, des ateliers collectifs de 10 personnes animés et encadrés par une chargée d'enquête, pendant une séance d'une heure suivi d'un mini-débat, au total, 3 salves d'accueil pour les 4 chargés d'enquête, soit un potentiel de 120 personnes minimum auditionnées par matinée.

	NOMBRE DE SITES	NOMBRE DE PERSONNES	MODE DE COLLECTE
CONSEIL DÉPARTEMENTAL	18	1097	Atelier collectif de mobilité
PÔLE EMPLOI	13	241	Entretiens individuels
MISSION LOCALE	11	234	Atelier collectif de mobilité
CAF	5	98	Atelier collectif de mobilité + entretiens individuels
CAP EMPLOI	1	21	Entretiens individuels
AUTRES ACTEURS SOCIAUX (IAE / CCAS/PENSION DE FAMILLE / ÉQUIPE DE RUE/SAAD...)	7	157	Entretiens individuels + Maraude
TOTAL	55	1848	

- Collecte d'information auprès des élus ou représentants.
- Recueil d'informations auprès des professionnels de l'action sociale et insertion (acteurs de proximité) – Entretiens réalisés ou questionnaires joints par google form.
- Journées de terrain (îles, communes en Basse-Terre), appropriation des enjeux et relevé visuel réel.
- Analyse de l'offre existante – rencontre des opérateurs de la mobilité.
- Mise en perspective des enjeux locaux de la compétence Mobilité.

PHASE 2 : PROGRAMME D' ACTIONS

Le diagnostic n'est pas une fin en soi, il est une étape de la démarche de projet. La démarche en faveur d'une meilleure mobilité des personnes en insertion ne s'arrête donc pas à l'état des lieux : en effet, cet état des lieux permet de décliner un certain nombre de préconisations qui répondent aux besoins de la population et des territoires, ainsi qu'aux enjeux d'insertion. De manière à avancer ensuite sur la mise en œuvre, la phase suivante consiste en :

- Un travail de réflexion et d'adaptation de l'offre avec les opérateurs de transport publics et privés.
- Des focus group avec les institutions partenaires sur l'offre à créer.
- La priorisation des fiches actions et des services à mettre en œuvre.
- Un plan pluriannuel d'investissement.

02

CARACTÉRISTIQUES ET POTENTIEL DU TERRITOIRE

1. UNE CONFIGURATION TERRITORIALE CONTRASTÉE, SOURCE DE CONTRAINTES

Relief et climat : influences sur l'organisation et les déplacements

La Guadeloupe est un archipel de 1628 km² constitué de deux typologies de territoires :

- **À l'Ouest, la Basse-Terre s'étalant sur une superficie de 848 km²** : île volcanique et montagneuse au relief escarpé, recouverte d'une forêt tropicale très dense et humide, où abondent rivières et cascades : la partie centrale est peu habitée, la population se concentre sur la grange littorale.
- **À l'Est, la Grande-Terre d'une superficie de 586 km²** : territoire calcaire, rocheux et corallien, se compose principalement de plaines faiblement vallonnées et sèches : elle regroupe de ce fait une part importante de la population, des activités économiques et touristiques.

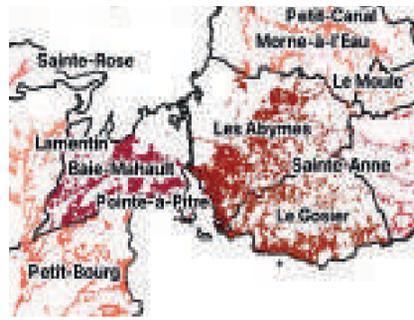
Les deux sont séparées par un fin bras de mer appelé « rivière salée » reliant les deux îles par deux ponts : le pont de la Gabarre et le pont de l'Alliance.

La Guadeloupe se compose également de plusieurs îlets : Marie-Galante (158 km²), la Désirade (22 km²), les Saintes (14 km²) comprenant Terre-de-Haut et Terre-de-Bas.

Les contraintes liées au relief influent sur la mobilité des personnes, principalement sur le choix du mode de déplacement des personnes. La marche à pied est le premier mode pour lequel nous pouvons constater facilement des inégalités de pratique selon que l'on se trouve en Grande-Terre, territoire relativement plat, et en Basse-Terre où le relief est marqué et les distances plus importantes.

Le climat de ces régions impacte aussi les modes de déplacements : en Grande-Terre, un climat plus sec moins sujet aux averses tandis qu'en Basse-Terre, un climat humide avec des pluies abondantes rendant difficile la pratique de la marche, du vélo ou des deux-roues motorisés. L'intermodalité est mise à mal sur les tronçons nécessitant des interconnexions. Les îles de Marie-Galante, la Désirade, les Saintes sont contraintes à une interconnexion maritime et terrestre constante avec la Guadeloupe continentale, due à leur double insularité.





Contour communal
Tâche urbaine 2017

Répartition de la population
entre zones urbaines et rurales



| Découpage administratif

La Guadeloupe est un département français, une région mono-départementale de l'outre-mer français, et une région ultrapériphérique européenne des Antilles Françaises. Sa préfecture est à Basse-Terre, sa sous-préfecture, à Pointe-à-Pitre. La Guadeloupe compte 4 communautés d'agglomération et une communauté des communes :

- Communauté d'agglomération du sud Grande-Terre (Cap Excellence)
- Communauté d'agglomération du nord Grande-Terre (CANGT)
- Communauté d'agglomération du nord Basse-Terre (CANBT)
- Communauté d'agglomération du sud Basse-Terre (CASBT)
- Communauté des communes de Marie-Galante (CCMG)

Pour un total de 32 communes : 10 pour la Grande-Terre, 16 pour la Basse-Terre, 3 pour Marie-Galante, 2 pour Les Saintes, 1 pour la Désirade.

| Une armature urbaine multipolaire

L'organisation du territoire se caractérise par :

- Deux agglomérations urbaines fortes : Pointe-à-Pitre, défini comme le « pôle économique » de l'archipel avec une concentration de près de 40% de la population totale, et 60% des emplois salariés de l'île ; Basse-Terre, qui représente le « pôle administratif » de l'île par la présence majoritaire des services de l'Etat et des grandes collectivités.
- Des pôles d'organisation territoriales secondaires considérés comme des « pôles d'équilibre » – Sainte-Rose, Goyave, Le Moule, Petit-Bourg, Sainte-Anne – venant relayer les deux agglomérations principales. Pour autant, la place dominante de Pointe-à-Pitre et Basse-Terre contraind leur plein développement et ne facilite pas une répartition équitable des activités, équipements flux et personnes.
- Des centres-bourg, qui souffrent d'un manque d'attractivité (perte des services, commerces), une présence d'habitats dégradés ou laissés à l'abandon, une mauvaise organisation des transport...

Un glissement s'est opéré avec une dévitalisation des centres-bourg au profit d'une dynamique péri-urbaine. Les ménages à fort pouvoir économique ont migré vers la périphérie, déplacées dans des zones éloignées des tâches urbaines traditionnelles, avec des conséquences directes sur la mobilité : des distances allongées, une dépendance à l'automobile, l'engorgement et la congestion du réseau routier, l'augmentation des accidents de la route par un manque de lecture des transitions routières entre milieu urbain et interurbain avec en premières victimes les usagers les plus vulnérables (piétons, deux roues, cyclistes...).

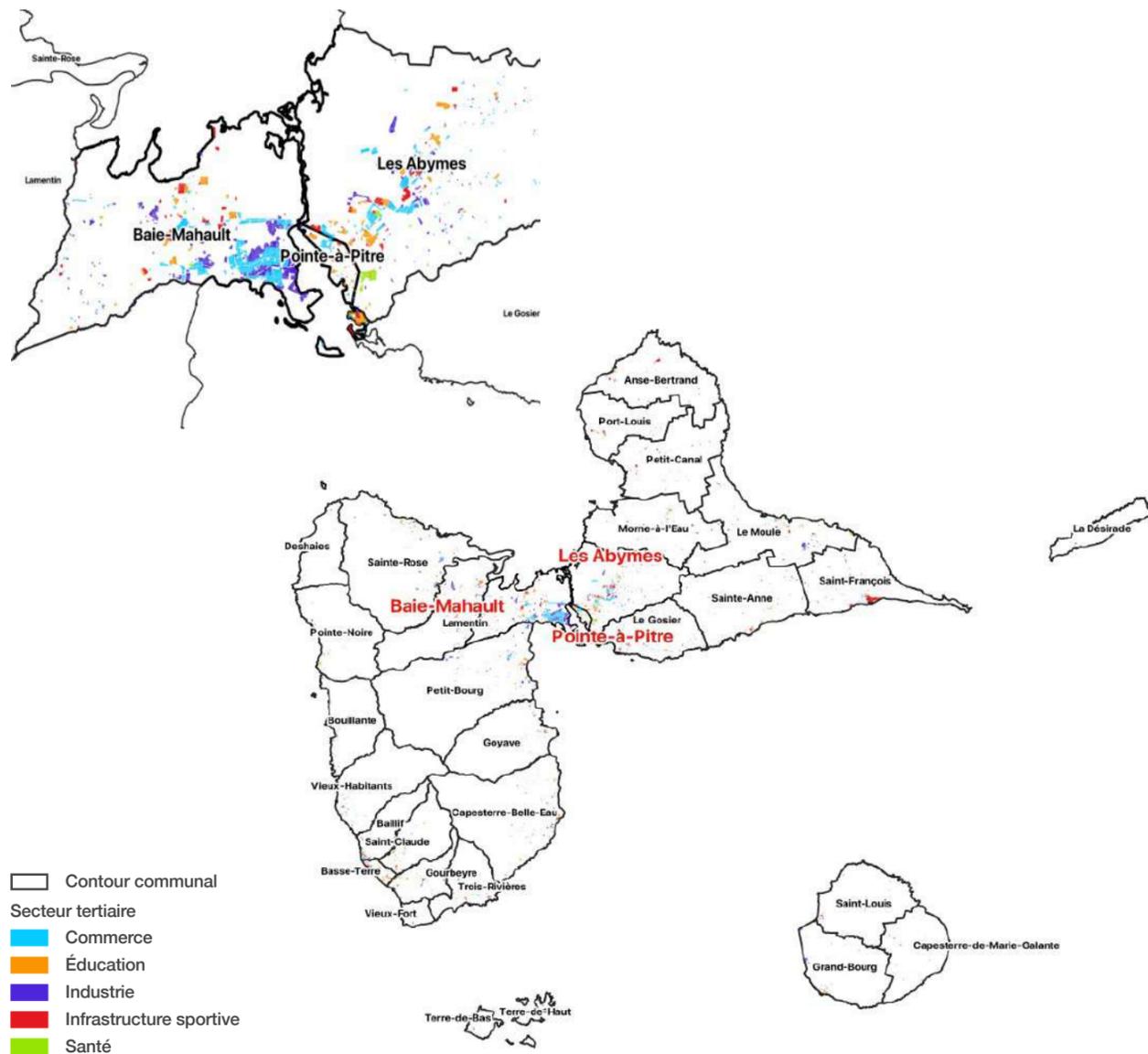


Des zones particulièrement enclavées

Les commerces, industries, et infrastructures liées à la santé, au sport et à l'éducation se concentrent au centre de l'île autour de Pointe-à-Pitre, Baie-Mahault et Les Abymes.

Les zones enclavées sont majoritairement situées dans le nord Grande-Terre (Anse-Bertrand – Port-Louis – Petit-Canal) puis dans le nord et sud Basse Terre. **Cet isolement géographique a des conséquences sur le quotidien des habitants** – difficultés d'accès à l'emploi, aux soins, difficultés pour réaliser des démarches administratives, faire ses courses... – et sur leur mobilité de leurs habitants – allongement des distances, dépendance à la voiture individuelle, risque routier...

Dans le schéma d'aménagement régional de 2013, la Région prévoyait un rééquilibrage avec une répartition 1/3 habitat, 1/3 services, 1/3 équipements pour tenter de décrocher certains territoires. A ce jour, ces objectifs n'ont pas été atteints, de ce fait les problématiques persistent.



Typologie géographique du territoire de la Guadeloupe



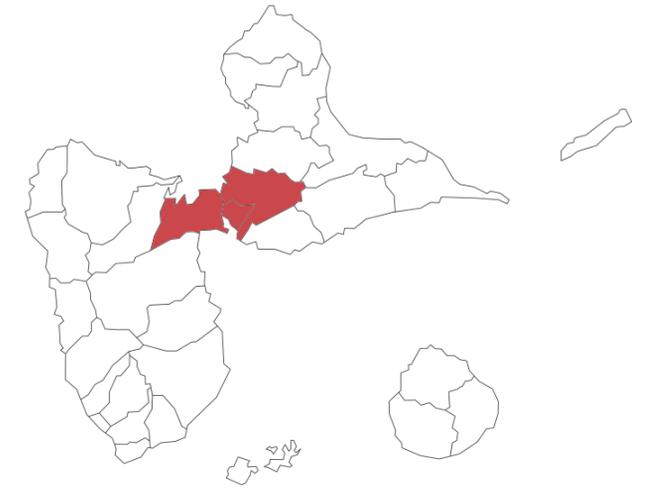
2. DES BASSINS DE VIE AVEC CHACUN LEURS SPÉCIFICITÉS

Cap Excellence



99532 HABITANTS EN 2019 ABYMES – POINTE-À-PITRE – BAIE-MAHAULT

- 1^{er} bassin de population de la Guadeloupe.
- Poumon économique de l'Archipel avec le vivier d'emploi le plus dense.
- Plus de 16 000 entreprises.
- 40% des établissements marchands non agricoles.
- 18 zones d'activités économiques.
- Près de 61 000 emplois, soit près de la moitié des emplois de Guadeloupe.

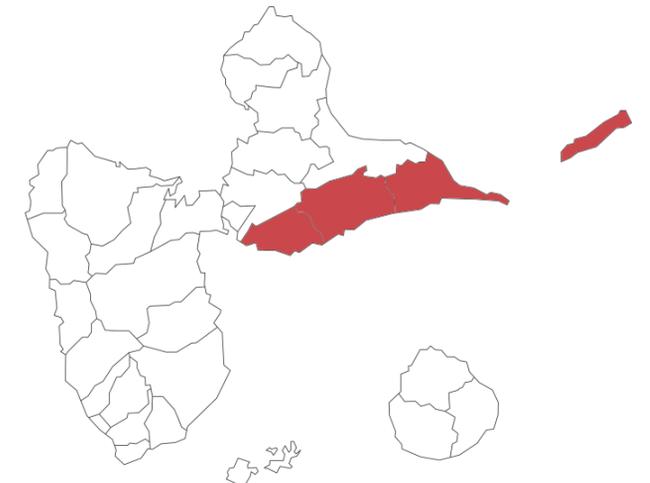


Riviera du Levant



67 900 HABITANTS DÉSIRADE – SAINTE-ANNE – SAINT-FRANÇOIS – GOSIER

- Bassin attractif, riche des entreprises de tourisme, d'hôtellerie, d'agro-transformation, d'agriculture et de pêche.
- Dans sa communauté, héberge la 3^e ville la plus peuplée de Guadeloupe (GOSIER).
- Territoire numérique, trois fois lauréate du label «ville connectée», avec un déploiement progressif de hotspots WIFI gratuit sur l'ensemble de son territoire.
- Projets tournés vers le développement économique et le tourisme.

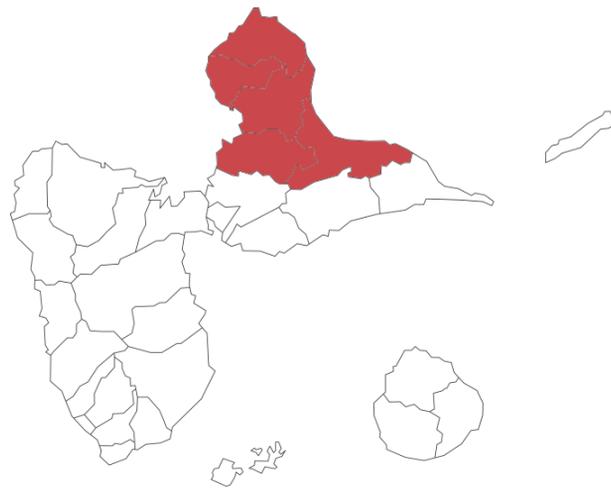


| Communauté d'Agglomération du Nord Grande-Terre (CANGT)



58 344 HABITANTS
MOULE – MORNE-À-L'EAU – PETIT-CANAL –
PORT-LOUIS – ANSE-BERTRAND

- Un territoire rural et authentique, l'agriculture y tient une place prépondérante.
- 40% de la surface agricole utile.
- Fleuron de l'industrie cannière (plantation, production, transformation, usine de Gardel, Distillerie Damoiseau).
- Economie centrée sur l'agro-alimentaire et la production d'énergie (centrale thermique, éoliennes, centrale solaire photovoltaïques...).
- Projets sur l'agro-transformation, le développement du tourisme.
- Territoire à énergie positive pour la croissance verte.

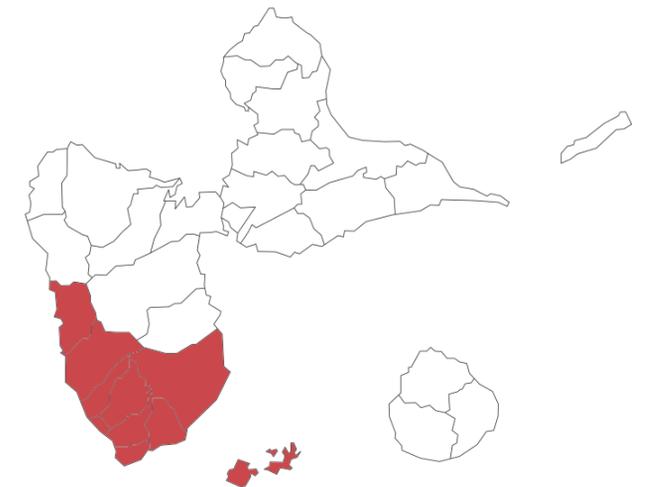


| Grand Sud Caraïbes



78 480 HABITANTS EN 2019
BASSE-TERRE – BAILLIF – BOUILLANTE –
CAPESTERRE BELLE-EAU – GOURBEYRE –
SAINT-CLAUDE – TROIS RIVIÈRES –
TERRE-DE-HAUT – TERRE-DE-BAS –
VIEUX FORT – VIEUX HABITANTS

- Chef-lieu de la Guadeloupe.
- Présidée par l'ancienne ministre des Outremer.
- Fleuron de la banane avec une forte activité autour de la banane et une filière pourvoyeuse d'emplois pourtant vacants, faute de mobilité.

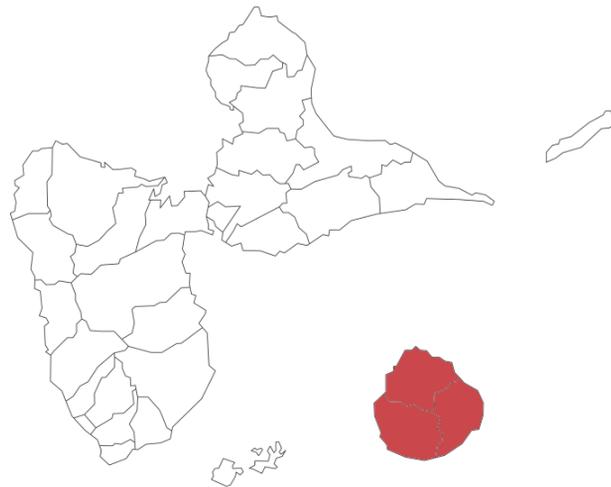


| Communauté de communes Marie-Galante



10 565 HABITANTS EN 2019
GRAND-BOURG – SAINT-LOUIS – CAPESTERRE

- Plaine littorale avec dénivelés et mornes.
- Terre agricole, résultante de son passé d'économie de plantation.
- Territoire en pleine mutation économique, grand projet de rattrapage et de désenclavement avec de nombreux chantiers de modernisation, de création d'infrastructures (eau, assainissement, électrification, équipement structurel, social).
- Plan de développement durable « agenda 21 local ».

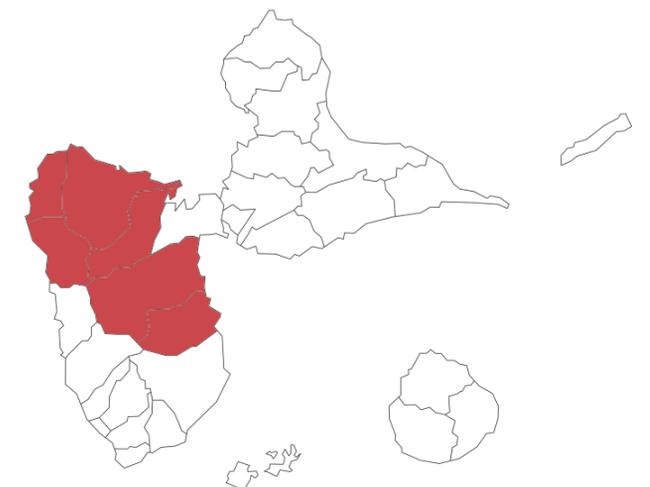


| Communauté d'Agglomération du Nord Basse-Terre (CANBT)



77 398 HABITANTS EN 2018
SAINTE-ROSE – LAMENTIN – PETIT-BOURG – GOYAVE
– DESHAIES – POINTE-NOIRE

- Territoire rural avec deux villes centres : Sainte-Rose et Petit-Bourg dont une partie dédiée à la culture cannière.
- Territoire résolument tourné vers le HQE, haute qualité environnementale et l'innovation.
- Un fort attrait touristique, une communauté orientée vers la transition numérique.
- Une communauté qui souhaite dynamiser son offre de services avec aménagement et infrastructures sociales, culturelles (base nautique, centre culturel...).





3. LES BASSINS D'EMPLOI POUR MIEUX COMPRENDRE LES BESOINS EN EMPLOI

Cinq bassins d'emploi en Guadeloupe

Construite à partir des déplacements domicile-travail, la zone d'emploi est un espace géographique à l'intérieur duquel la plupart des actifs résident et travaillent, et dans lesquels les établissements peuvent trouver l'essentiel de la main d'œuvre nécessaire pour occuper les emplois offerts. Le contour des zones d'emplois dans les DOM est affiné en fonction des particularités géographiques : en Guadeloupe les déplacements domicile-travail sont limités aux différentes îles de l'archipel.

En 2008, 4 zones d'emploi composent le territoire de la Guadeloupe. En 2017, elles passent au nombre de 5 avec l'ajout de la Côte sous le Vent :

- **RÉGION POUTOISE** : Morne-à-l'Eau, Les Abymes, Le Gosier, Sainte-Anne, Pointe-à-Pitre, Baie-Mahault, Lamentin, Sainte-Rose, Petit-Bourg, Goyave.
- **EST GRANDE-TERRE** : Petit-Canal, Port-Louis, Anse-Bertrand, Le Moule, Saint-François, et La Désirade.
- **SUD BASSE-TERRE** : Vieux-Habitants, Baillif, Saint-Claude, Basse-Terre, Vieux-Fort, Trois-Rivières, Gourbeyre, Capesterre Belle-Eau.
- **CÔTE SOUS LE VENT** : Deshaies, Pointe-Noire, Bouillante.
- **MARIE-GALANTE** : Grand Bourg, Saint-Louis, Capesterre de Marie-Galante.

Les zones d'emploi représentent des territoires adaptés aux études et réflexions en lien avec le marché du travail. Connaître la structure économique du territoire permet de mieux comprendre les pratiques et besoins en mobilité liés à l'accès à l'emploi.

Bien que le territoire guadeloupéen soit séparé en quatre zones, la zone d'emploi de Pointe-à-Pitre demeure surdimensionnée en population en comparaison des autres zones et particulièrement celle de Marie-Galante. Le nombre d'actifs en emploi y est très faible, avec une proportion de seniors plus marquée. Le salariat est développé à Pointe-à-Pitre (secteur privé) et à Basse-Terre (secteur public) mais un peu moins à Marie-Galante (73,3%) en raison du poids de l'agriculture (14,6% contre 3,9% sur l'ensemble de la Guadeloupe). Notez une population active plus féminine à Pointe-à-Pitre de l'ordre de 52,3% du total des actifs.

Notez un véritable déclin en nombre d'actifs pour Marie-Galante, passant de 36,7% d'actifs en 2008 à 2,5% en 2017. (Portrait des 4 zones d'emploi, Ministère du travail, de l'emploi et de la santé, novembre 2011).

| Spécificités des zones d'emplois

DES ORIENTATIONS ÉCONOMIQUES DIFFÉRENTES

Les économies de l'Est Grande-Terre et de Marie-Galante sont orientées vers l'agriculture, notamment la **production de canne à sucre. En effet, les fonctions agricoles sont surreprésentées dans ces territoires (12% à Marie-Galante et 9,9% dans l'Est Grande-Terre contre 2,6% en France).**

Le salarié est un peu moins à Marie-Galante (73,3%) en raison du poids de l'agriculture (14,6% contre 3,9% sur l'ensemble de la Guadeloupe).

L'économie de la Région Pointoise, de la Côte sous le Vent et du Sud Basse-Terre est quant à elle diversifiée. Dans ces trois zones d'emploi, **les fonctions administratives et les services de proximité sont fortement représentés** (33% en Côte sous le Vent, 31% dans le Sud Basse-Terre, 24% dans la Région Pointoise).

Si le secteur tertiaire (commerce et services) est surreprésenté en Guadeloupe (81,4% contre 75,8% France entière), il l'est encore plus dans la zone de Basse-Terre (84,5% de la population active).

Dans ces deux zones, le salariat est très développé : dans le secteur privé pour la Région Pointoise et dans le secteur public pour Basse-Terre.

Tous les métiers liés à l'hôtellerie-restauration, au tourisme, au service à la personne, à la santé, à l'industrie, aux espaces verts se déroulent en horaires contraints, avec un démarrage des activités très tôt le matin, sinon les après-midis ou tard le soir. Ces métiers à basse qualification alimentent le nombre de travailleurs précaires. Souvent à temps partiel, saisonnier, en mission courte durée (CDD 1 mois, 3 mois), ces travailleurs ont des ressources extrêmement limitées pour autant le déplacement est indispensable pour se rendre au travail.

Pour certains corps de métiers, le niveau de rémunération est très faible, notamment pour les aides à domicile, les ouvriers en espaces verts, la précarité est d'autant plus forte chez ces publics qu'ils sont amenés à se déplacer sur des sites distincts au quotidien, dans un rayonnement géographique élargi à l'EPCI.

Pour rappel, les points d'intérêts pourvoyeurs d'emploi dans ces postes à faible qualification (hôtellerie-restauration) sont principalement situés dans l'EPCI de Cap Excellence, au Gosier, à Saint-François, Deshaies, Bouillante, pourtant dépourvu d'une offre de mobilité adapté à ces métiers (travail de nuit-trajet direct sans correspondances...).

LA RÉGION POUTOISE, LA PLUS ATTRACTIVE

En Région Pointoise, **l'économie est relativement diversifiée.** Bien que cette zone concentre la majorité de la demande d'emploi en Guadeloupe eu égard à son poids démographique (61,2% en catégories ABC), elle représente un réel pôle d'emploi car concentre plus d'emplois que d'actifs occupés résidents, à savoir 108 emplois pour 100 habitants en emploi.

Les offres d'emploi recueillies par Pôle Emploi s'établissent à 13 660 fin 2010. Les propositions de CDI ne représentent que 20,6% des offres, les CDD étant majoritaires (72,9% avec une part non négligeable de courtes durées). Plus de 60% des offres sont localisées dans la zone d'emploi de Pointe-à-Pitre (contre 18,2% pour Basse-Terre et 11,2% pour Est Grande-Terre).

On a un nombre d'actifs en région Pointoise de 47%, supérieur au nombre d'actifs en Guadeloupe. Concernant le niveau de formation, la zone de Pointe-à-Pitre concentre 34,1% des hauts niveaux.

De ce fait, cette zone d'emploi attire des travailleurs des zones périphériques. Du point de vue de la mobilité, cela génère des déplacements quotidiens par ces travailleurs que l'on appelle des navetteurs, avec des conséquences sur le trafic que l'on abordera ultérieurement.

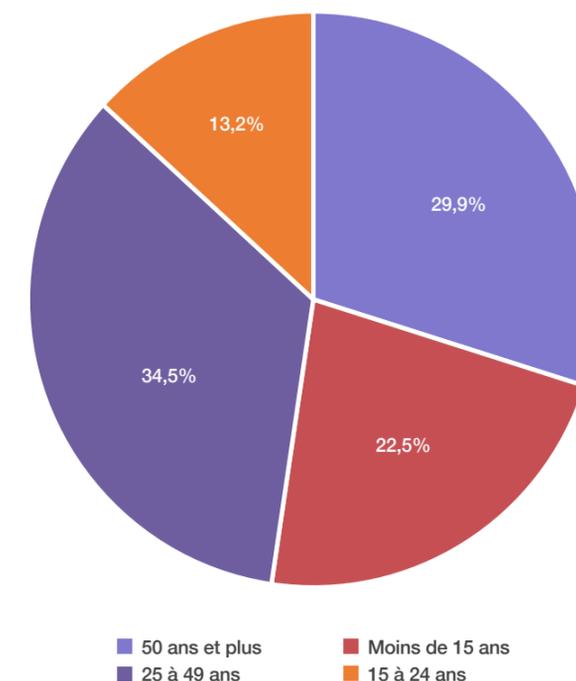
La part des CDD montre également une précarité de l'emploi, qui n'est pas sans conséquences sur la mobilité des actifs, en termes de budget notamment.

MARIE-GALANTE, UNE ZONE VIEILLISSANTE ET DES ACTIFS PEU QUALIFIÉS

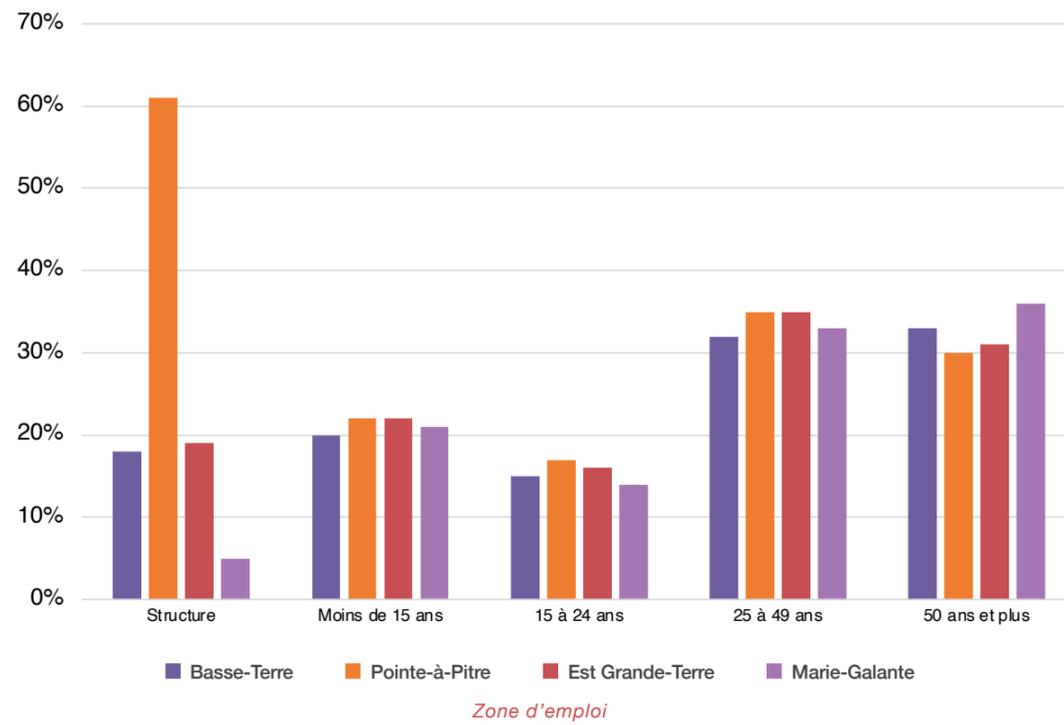
On constate une population active vieillissante avec le taux le plus élevé des 50 ans et plus (35,4% contre 29,9% sur l'archipel tout entier) et une faible proportion de la population active jeune (9,7% de 15-24 ans contre 13,2% pour l'ensemble des habitants de Guadeloupe).

Les bas niveaux de formation sont observables particulièrement à Marie-Galante avec 68,3% sans diplôme. Autre spécificité, le temps partiel est plus répandu à Marie-Galante (24,2%). Marie-Galante propose également un fort pourcentage d'offres en intérim avec 27,8% et en CDD de durée inférieure à 6 mois avec 36,4%.

Ces proportions importantes des temps partiels, des bas niveaux de qualifications, des emplois précaires représentent des facteurs de vulnérabilités face à la mobilité et peuvent engendrer des difficultés de mobilité.



Population vieillissante en Guadeloupe



03

CARACTÉRISTIQUES ET BESOINS DES PERSONNES EN INSERTION

Ces métiers autour de l'agriculture appellent une mobilité autonome. Les horaires de travail s'alternent en décalé, avec un découpage en «3/8» – matin, après-midi et soir. Le travail de plantation ou de récolte démarre très tôt le matin et nécessite un suivi cadencé tout au long de la journée, dans les champs. Le travail se poursuit les week-ends et les jours fériés. Les parcelles sont situées en campagne et ne sont accessibles qu'en voiture (alternance chemin en tuff, en boue, l'usage du bus est difficilement possible).



1. PORTRAIT DES PUBLICS CIBLES

Les problématiques et vulnérabilités sociales que rencontrent les personnes en insertion – précarité, isolement, gestion familiale, emplois atypiques à horaires morcelés et/ou décalés – rendent leur parcours d'insertion compliqué. La mobilité représente un enjeu majeur pour ces publics et les territoires : elle est en effet l'un des tous premiers déterminants et leviers dans un parcours d'insertion socioprofessionnelle, qui permettra parallèlement de débloquer d'autres situations (logement, santé...).

Une priorité d'action auprès des publics en insertion

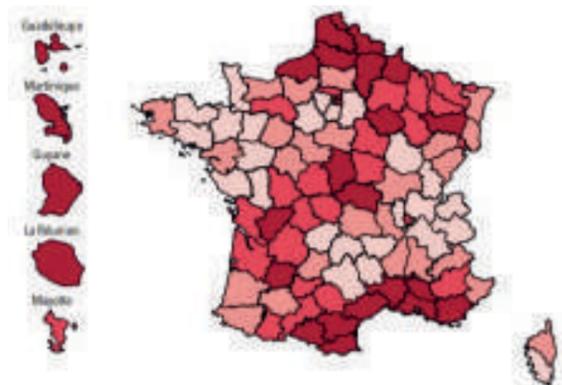
LES BÉNÉFICIAIRES DU REVENU SOLIDARITÉ ACTIVE

Le Revenu de Solidarité Active (RSA) est entré en vigueur le 01 juin 2009 en France hexagonale et le 1er janvier 2011 en Guadeloupe. C'est une prestation assurant aux personnes sans ressources, un niveau minimum de revenu variant selon la composition du foyer. Ce dispositif vise également à favoriser l'insertion et le retour à l'emploi de ceux qui en bénéficient. Selon la CNAF, la MSA et l'INSEE les départements d'outre-mer comptent le plus de personnes percevant cette prestation : 25,3% en Guadeloupe, après la Réunion (31,4%) et la Guyane (25,8%). Fin 2017, la part d'allocataires bénéficiant du RSA en Guadeloupe était estimée entre 4,9 à 17,3 pour 100 habitants âgés de 15 à 64 ans.

Au 31 décembre 2021, ce sont ainsi 43 960 personnes qui bénéficiaient de cette allocation. Un chiffre qui semble s'être accru après la crise sanitaire COVID-19.

On note également un taux de pauvreté élevé chez les locataires à près de 43,4%, qui demeure important chez les propriétaires pour 29,8%, sachant qu'en Guadeloupe, le log et l'acquisition immobilière se font beaucoup au décès des parents.

Ce public est réparti sur l'ensemble du territoire – en campagne comme en ville – et réside aussi bien en maison individuelle familiale qu'en HLM.



Pour 100 habitants
 De 1,5 à moins de 3,2
 De 3,2 à moins de 3,9
 De 3,9 à moins de 4,9
 De 4,9 à 17,3

Notes : Les départements sont répartis par quartiles selon la valeur de la part d'allocataires (chaque catégorie regroupe 25% des départements). Au niveau national, la part d'allocataires du RSA est de 4,5 pour 100 habitants âgés de 15 à 64 ans. Champ : France métropolitaine et DROM.

Sources : CNAF, MSA, Insee – estimations provisoires de population au 1^{er} janvier 2018 (résultats arrêtés fin 2018).

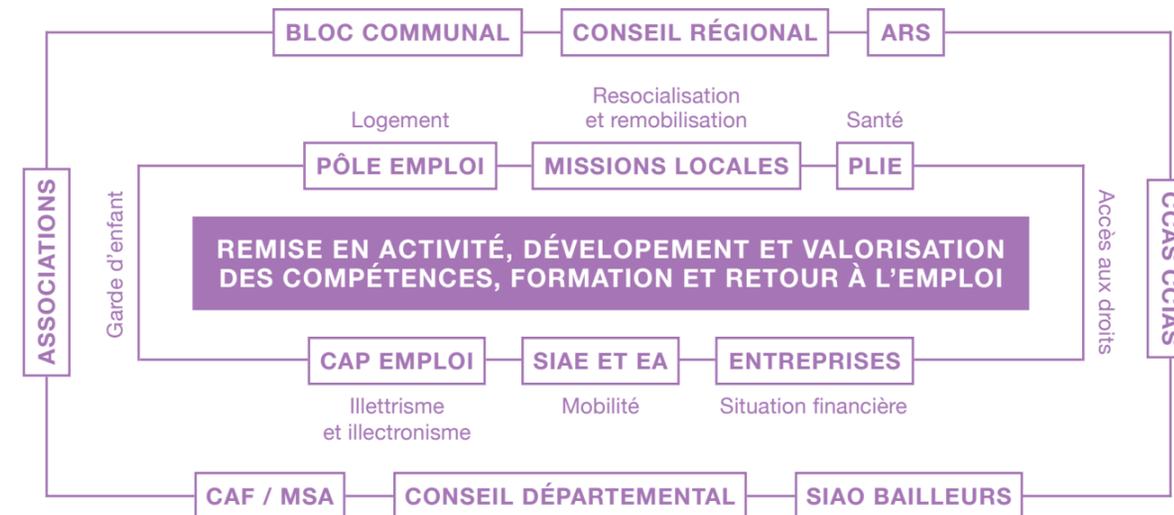
Part d'allocataires du RSA – Fin 2017
 Population âgée de 15 à 64 ans

LES BÉNÉFICIAIRES DU SPIE : SERVICE PUBLIC DE L'INSERTION ET DE L'EMPLOI

Les SPIE sont nés en 2022, dans le cadre de l'expérimentation d'un guichet unique pour l'insertion mis en place par l'Etat en vue de prévenir et de lutter contre la pauvreté pour des actions d'insertion supplémentaires favorisant la coopération au sein du Service Public de l'Insertion et de l'Emploi (SPIE). Le but est de vraiment renforcer l'efficacité de l'accompagnement vers l'emploi des personnes qui rencontrent des difficultés particulières pour s'insérer sur le marché de l'emploi.



Parcours d'accompagnement vers l'insertion et l'emploi



Coordination des acteurs mis en place pour allier accompagnement social et professionnel par les services de l'Etat

	GADELOUPE	GUYANE	MARTINIQUE
ENSEMBLE	21	20	15
HOMMES	19	20	17
FEMMES	22	20	13

Champ : Personnes actives de 15 ans ou plus, vivant en Martinique, en Guyane routière (restreint aux communes accessibles par la route à l'exclusion des communes d'Awala-Yalimapo, d'Iracoubo et de Regina) et en Guadeloupe.

Sources : Insee – Enquête Emploi en Continu 2019.

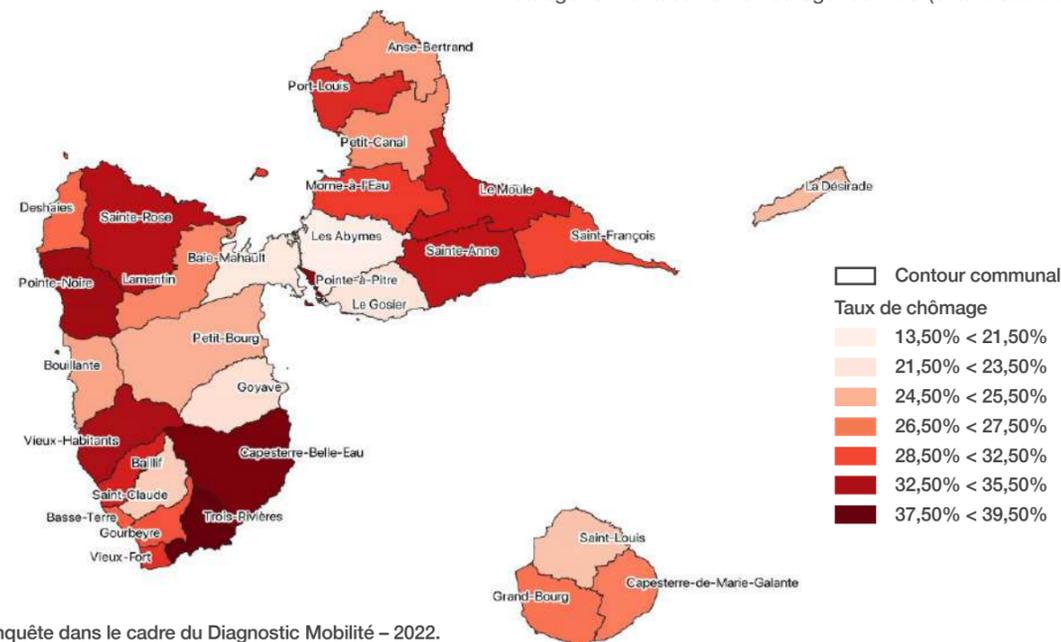
Taux de chômage par région selon le sexe (en%)

LES DEMANDEURS D'EMPLOI

Au sens du BIT (Bureau International du Travail), les demandeurs d'emploi sont au nombre de 30 800 personnes actives au chômage pour 117 100 actifs en emploi en Guadeloupe. (Enquêtes emploi INSEE -2020).

A l'instar des autres territoires ultramarins, le chômage est structurellement élevé en Guadeloupe avec 16,2% de chômeurs, hommes et femmes confondus (bilan économique Guadeloupe INSEE 2020), un chiffre 2,6 fois plus élevé qu'en France métropolitaine. Nous recensons plus de femmes au chômage soit 22% que d'hommes soit 19%.

Si l'année 2022 a connu une baisse du chômage, il reste encore très élevé : fin 2022, le nombre d'inscrits s'établit à 42 595 en catégorie A et à 55 434 en catégories ABC (bilan 2022 DEETS).



Graphique – Enquête dans le cadre du Diagnostic Mobilité – 2022.

Taux de chômage en Guadeloupe par commune

Sept communes sont fortement touchées par le chômage, parmi lesquelles les quartiers prioritaires de la politique de la ville : Pointe-à-Pitre, Capesterre-Belle-Eau, Trois-Rivières, Pointe-Noire, Sainte-Rose, Sainte-Anne et le Moule. Pour la majorité de ces communes en zone rouge, le territoire est rural, avec une topologie montagneuse et sinueuse. Le taux de chômage est moins important dans la zone centre (en dehors de Pointe-à-Pitre), qui propose une offre de mobilité attractive, dynamique et accessible par tous : publics valides et personnes en situation d'handicap. A mesure que les publics s'éloignent de Cap Excellence, le taux de chômage augmente et parallèlement l'offre de mobilité diminue, jusqu'à être inexistante dans certaines zones.

Parmi les demandeurs d'emploi, certaines catégories sont surreprésentées. C'est tout d'abord le cas **des femmes, plus concernées par le chômage** : on note en effet une part de femmes parmi les demandeurs inscrits à Pôle emploi de 58,3% en catégories ABC fin 2022 (bilan 2022 DEETS).

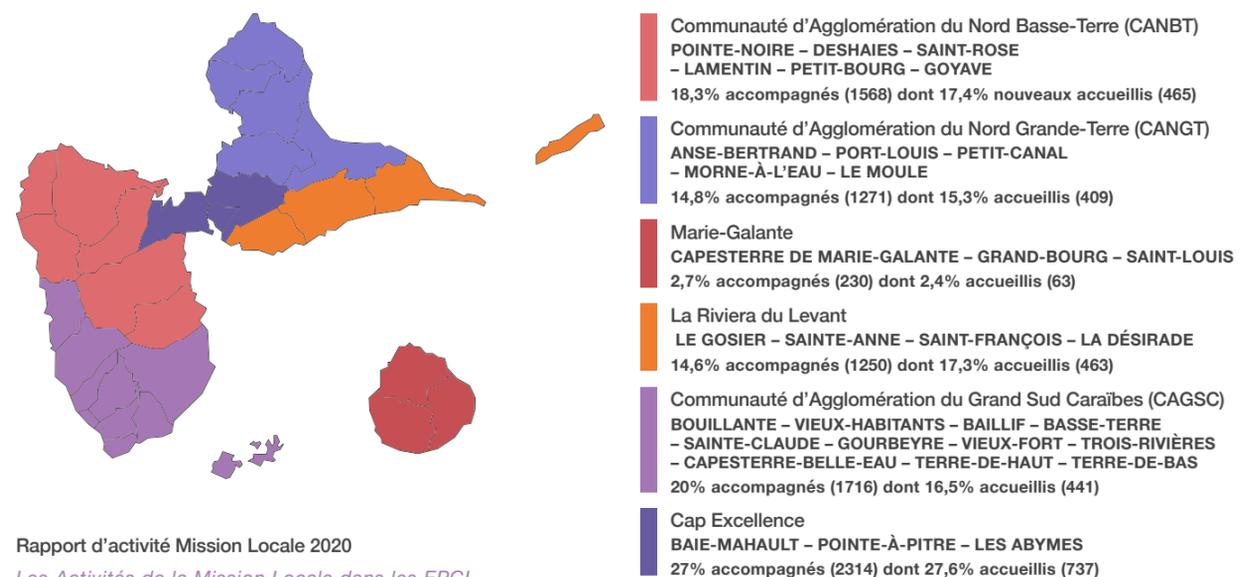
Les demandeurs seniors (50 ans et plus), quant à eux, sont au nombre de 20 027 et représentent 36,1% des demandes en 2022 : ce taux reste à un niveau historiquement élevé. Dans les zones de Pointe-à-Pitre, Basse-Terre et Est Grande-Terre, ce ratio est même légèrement supérieur. Le niveau de formation des demandeurs de 50 ans et plus est faible : 5,2% des demandeurs ont atteint un niveau de formation supérieur au baccalauréat mais seulement 2,7% à Marie-Galante ou 3,9% à Basse-Terre.

La demande d'emploi de longue durée, malgré un recul en 2022, est elle aussi encore élevée, en accord le taux de chômage global : 28 827 demandeurs ABC ont un an et plus d'ancienneté d'inscription à Pôle emploi (5 325 demandeurs en moins). La part des demandeurs d'emploi de longue durée s'établit à 52% fin 2022. Parmi eux, les seniors (66,3%), et en majorité les femmes seniors, sont principalement concernés.

LES JEUNES

En 2020, 7364 jeunes ont été accompagnés par la Mission Locale sur leurs démarches d'insertion. Parmi les jeunes suivis, 1593 sont entrés en emploi, soit un taux d'insertion de 34%.

Parmi les 2674 nouveaux jeunes accueillis, 2235 ne sont ni en emploi, ni en études, ni en formation (NEET).



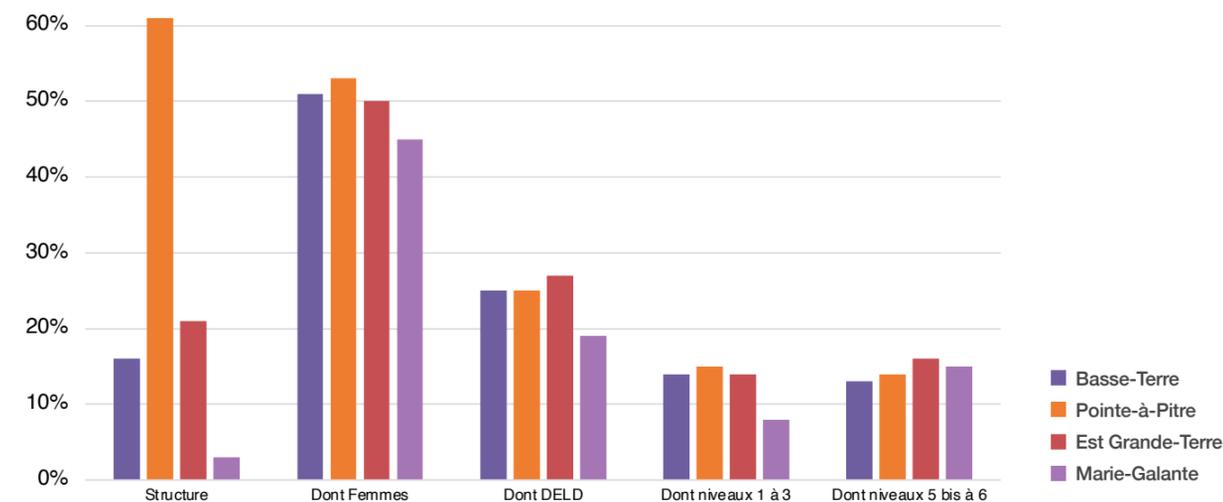
Rapport d'activité Mission Locale 2020

Les Activités de la Mission Locale dans les EPCI

Plus globalement, en Guadeloupe, entre 2015 et 2019, **27,3% des jeunes âgés de 15 à 29 ans ne sont ni en emploi, ni en études, ni en formation (NEET)**, soit environ 16 900 jeunes (INSEE). 51,6% d'entre eux sont peu diplômés et sont au chômage depuis plus d'un an pour près de la moitié d'entre eux. Les diplômés (21% des NEET, sont eux aussi en difficulté d'insertion professionnelle.

Ces jeunes peuvent parfois se trouver dans des situations personnelles qui les éloignent de l'emploi : ¼ des NEET sont de jeunes parents éloignés de l'emploi, dont 95% sont des femmes, alors qu'elles ne représentent que 48,4% de l'ensemble des jeunes en situation de NEET. Ces publics cumulent les risques de pauvreté et de difficultés d'insertion professionnelle qui les fragilisent sur le plan socio-économique.

Les demandeurs d'emploi ABC de moins de 30 ans sont au nombre de 12 207 et les moins de 25 ans sont au nombre de 6067 fin 2022, dont 52% de femmes et 22,4% de demandeurs de longue durée.



Les jeunes inscrits à Pôle Emploi – 2010

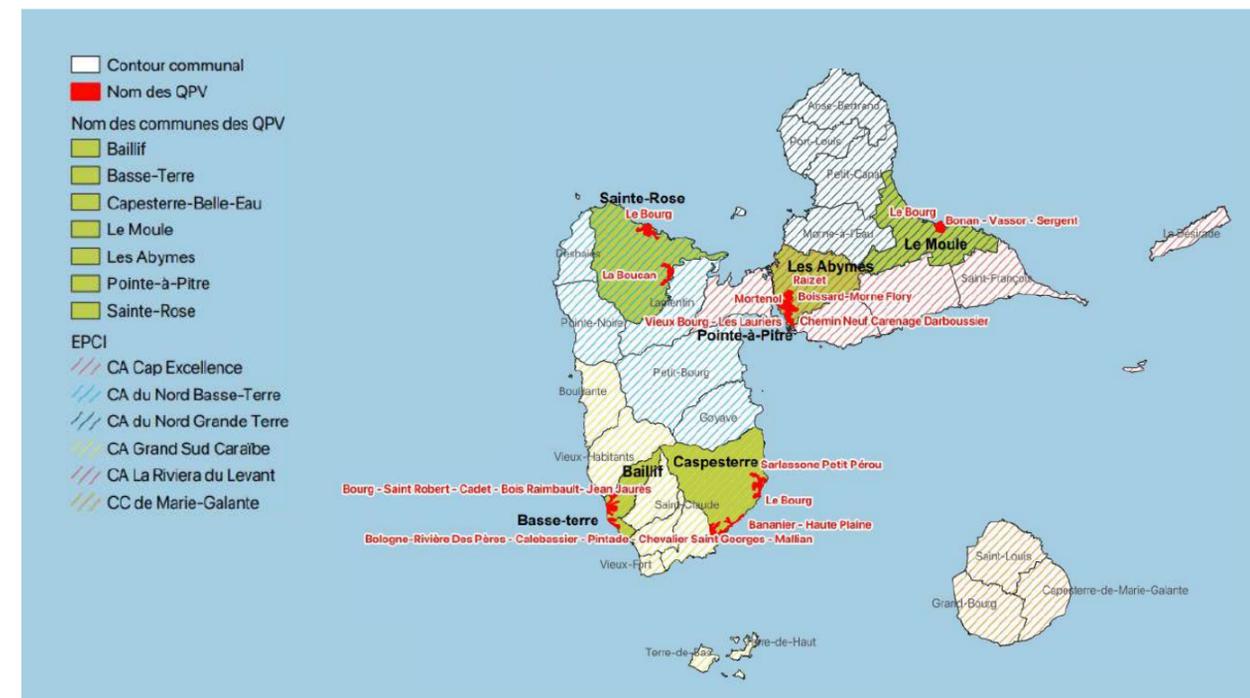
LES RÉSIDENTS DES QUARTIERS PRIORITAIRES DE LA POLITIQUE DE LA VILLE « QPPV »

Les quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPPV) désignent des territoires infra-urbain définis par les pouvoirs publics pour être la cible prioritaire de la politique de la ville en fonction des considérations locales liées aux difficultés que connaissent les habitants de ces territoires. Leur classement se base sur le seul critère du revenu : les revenus sont comparés aux revenus moyens de l'agglomération dans laquelle se situe le quartier, et à ceux de la France. Les problématiques d'accès à l'emploi, de qualification et parfois d'enclavement viennent renforcer les difficultés des habitants de QPPV et renforcent les inégalités sociales.

On compte 1514 quartiers prioritaires réunissant env. 5,5 millions d'habitants en France. Sept communes de Guadeloupe comptent 16 quartiers classés priorités de la ville, concentrant près de 14% de la population (53 544 habitants). (Atlas des quartiers prioritaires de la politique de la ville 2022, ANCT).

Le taux d'emploi chez les hommes de 15 à 64 ans est de 41% et chez les femmes de 15 à 64 ans de 37,7%.

116 personnes interrogées vivent en QPV, toutefois une prégnance des publics BRSA en QPV comparativement au public SPIE.



Identification des quartiers prioritaires de la ville en Guadeloupe

Graphique – Enquête dans le cadre du Diagnostic Mobilité – 2022.

D'autres publics fragiles à ne pas oublier

LES PERSONNES AGÉES

Au recensement de 2019, les personnes de plus de 60 ans représentent près de **26% de la population**, soit 67 234 personnes de 60 à 74 ans et 32 493 de 75 ans et plus. La dynamique de vieillissement française actuelle se ressent également en Guadeloupe, mais la perte d'autonomie y est la plus précoce de France.

Les projections de population montrent que cette part s'accroîtrait pour atteindre 36% en 2030. Entre 2020 et 2030, le nombre de personnes âgées de 60 ans et plus progresserait de 28% pour atteindre 132 000. La population des 75 ans et plus augmenterait encore plus rapidement (+ 49%).

L'enjeu économique que représente ces évolutions semble évident, mais les enjeux sociaux et sociétaux, liés à la manière dont la société va s'adapter et répondre aux besoins pour maintenir l'inclusion sociale des personnes âgées, sont également primordiaux.

Ce vieillissement de la population n'est pas sans conséquences. C'est le cas par exemple sur la précarité : **26% des individus de 60 ans et plus sont pauvres et vivent avec moins de 1 000 euros par mois**, contre 38% pour le reste de la population, et cette part augmente avec l'âge, qui s'explique par des parcours professionnels souvent plus chaotiques, alternant périodes d'inactivité et d'emploi, avec des emplois plus précaires et moins rémunérateurs. Le fait de vivre seul accentue également le risque de pauvreté.

Ensuite, concernant le maintien à domicile, car en Guadeloupe, **seules 5% des personnes âgées vivent en institution**, en lien avec la tradition de solidarité familiale et le coût des places dans les institutions d'hébergement. Avec les projections démographiques, les besoins en emploi pour le maintien à domicile et dans le secteur des services à la personne devraient augmenter.

LES PERSONNES EN SITUATION D'HANDICAP

	GUADELOUPE			FRANCE MÉTROPOLITAINE		
	Moins de 60 ans	60 ans et plus	Ensemble de la population	Moins de 60 ans	60 ans et plus	Ensemble de la population
VISION	36%	69%	42%	45%	82%	53%
PSYCHOLOGIQUE	13%	27%	15%	17%	30%	20%
MOTRICITÉ	9%	37%	14%	13%	45%	20%
AUDITION	3%	14%	5%	6%	29%	11%
PAROLE	3%	4%	3%	2%	3%	2%

Part des principales déficiences selon l'âge

Sources : Insee – Enquête Handicap Santé 2008.

En 2008, nous comptabilisons en Guadeloupe 49 000 personnes concernées par le handicap. Il est officiellement reconnu pour 13 600 personnes (3% de la population) et le handicap ressenti concerne 30 100 personnes (7,5% de la population). Nous constatons qu'il est très compliqué d'avoir un aperçu des personnes concernées par le handicap, ce qui peut rendre leur repérage et leur accompagnement difficile.

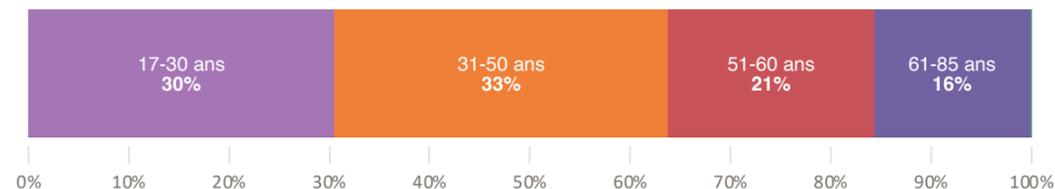
Fin 2022, les demandeurs d'emploi Travailleur Handicapé (TH) sont au nombre de 2 433 et représentent une faible part de la demande d'emploi en Guadeloupe (4,4%). Les demandeurs (TH) ont un niveau de formation plus faible que l'ensemble des demandeurs : 25% ont un niveau de formation compris entre les niveaux Vbis et VI, équivalent à celui de fin de collège (4°, 3°) (Bilan 2022 DREETS).

2. PROFILS DES PERSONNES ENQUÊTÉES

Afin de déterminer et de comprendre les pratiques, besoins et problématiques de mobilité des personnes en situation d'insertion socio-professionnelle, nous nous basons principalement sur l'enquête que nous avons réalisée auprès d'un échantillon de 1823 personnes.

RÉPARTITION PAR ÂGE

Au regard de l'âge, on observe une représentation à peu près homogène entre le public jeune et les adultes d'âge intermédiaire. Les seniors constituent 16% des enquêtés, permettant également d'étudier leurs besoins et pratiques de mobilité.

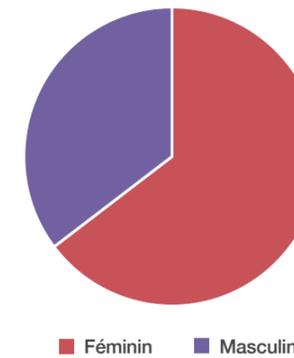


Graphique n°1 – Enquête dans le cadre du Diagnostic Mobilité – 2022.

RÉPARTITION PAR GENRE

Les femmes représentent une majorité de l'échantillon puisqu'elles sont **66,39%** contre 33,6% d'hommes, ce qui fait écho à la forte précarité touchant particulièrement ce public.

De manière générale, on constate que la mobilité des hommes et des femmes n'est pas la même et que cela représente une conséquence des rôles sociaux différenciés que l'on attribue aux genres. **Le « rôle traditionnel » des femmes a en effet tendance à impacter leur mobilité**, avec par exemple des trajets souvent complexes et utilitaires pour enchaîner les activités lors d'un même déplacement. Leurs déplacements sont aussi plus souvent synonymes d'insécurité... Ces constats renforcent l'idée qu'une attention particulière doit être portée à l'accompagnement des femmes pour améliorer leur mobilité et de ce fait leur insertion sociale et professionnelle.



– Graphique n°2 – Enquête dans le cadre du Diagnostic Mobilité – 2022.

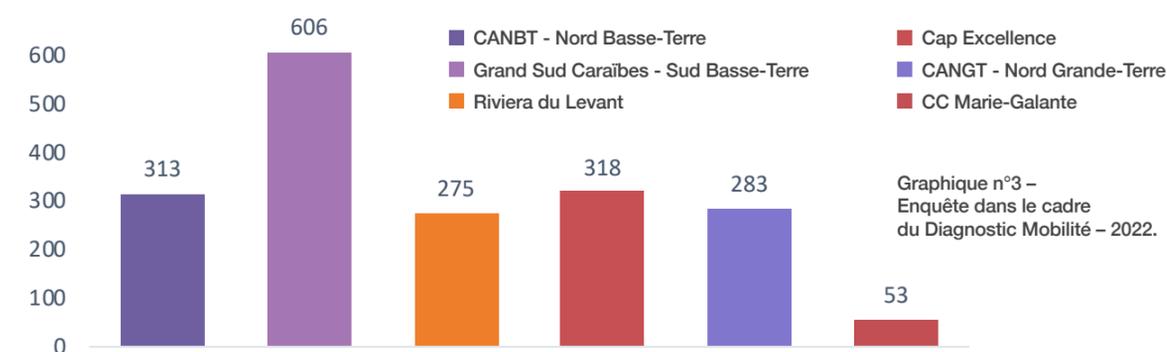
RÉPARTITION PAR TERRITOIRE (EPCI)

Dans certaines EPCI, **les communes sont sinistrées, dépourvues d'infrastructure de mobilité**. Certains quartiers ne disposent d'aucun bus, d'aucun aménagement (pas d'abri de bus, pas d'éclairage, pas de trottoirs, des routes en « tuff », etc.). Qui plus est, ces quartiers sont situés dans des zones excentrées géographiquement, sans commerces, ni attractivité du centre bourg.

C'est d'ailleurs le cas du Grand Sud Caraïbes, la communauté d'agglomération regroupant le plus de communes – 12 au total. Les problématiques de mobilité, souvent liées au manque d'offres de mobilité et d'infrastructures adaptées, y sont prégnantes, notamment sur les communes de Vieux-Habitants, Vieux-Fort et Trois-Rivières.

Il en est de même sur la communauté du Nord Grande-Terre avec les communes d'Anse-Bertrand et de Port-Louis et le Nord Basse-terre avec la commune de Pointe-Noire. Dans les petites îles, il n'y a pas de transport en commun et les solutions de mobilité existantes sont éparpillées, non fiables, onéreuses et aléatoires car soumises à la volonté du chauffeur (aller sans retour, irrégularité dans le service, disponibilité aléatoire...).

La représentativité des différents EPCI d'origine des personnes enquêtées permettra de cerner les spécificités et besoins selon les territoires et d'apporter des éléments concrets pour chacun d'eux.



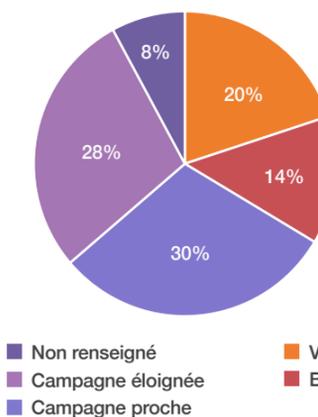
Graphique n°3 – Enquête dans le cadre du Diagnostic Mobilité – 2022.

RÉPARTITION PAR TYPOLOGIE DE TERRITOIRES

Une majorité des usagers sociaux enquêtés vivent en milieu rural (58%) alors que le milieu urbain est beaucoup moins représenté (34%), une répartition représentative de la réalité pour l'ensemble de la Guadeloupe.

L'habitat en maison individuelle prédomine : 40% vivent en maison individuelle familiale, 16% sont hébergés gratuitement et 13% sont en location. Par ailleurs, 20% des enquêtés vivent en logement HLM (habitation à loyer modéré).

Cette ventilation du type d'habitation reflète une particularité de la Guadeloupe du fait de maisons familiales reçues en héritage, par dons, par legs ou des maisons « héritiers » occupés par les usagers sociaux descendants. De fait, les usagers sociaux ne choisissent pas forcément leur lieu de vie, subissent donc les conséquences de cet éloignement géographique qui les précarisent davantage.



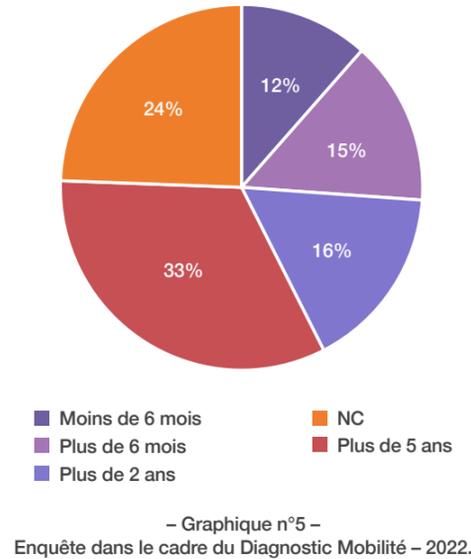
– Graphique n°4 – Enquête dans le cadre du Diagnostic Mobilité – 2022.

SITUATION VIS-À-VIS DE L'EMPLOI

Sur l'ensemble des enquêtés, 87% sont sans emploi depuis des durées variables ventilées comme suit :

- **87%** des personnes sont sans emploi dont 27% de moins d'un an et 16% de plus de 2 ans. On pourrait envisager un accompagnement ciblé et prioritaire sur la mobilité auprès de ces bénéficiaires pour un retour rapide à l'emploi.
- **12%** des enquêtés sont en situation d'emploi mais du fait des autres difficultés sociales qu'ils connaissent – précarité, isolement, etc., le maintien dans l'emploi reste un fort enjeu : le rôle d'un accompagnement mobilité spécifique et adapté est indispensable.
- **5%** des enquêtés disposent d'une reconnaissance de travailleur handicapé « RQTH » et pourraient prétendre à une offre de mobilité spécifique.

Les personnes enquêtées reconnaissent la mobilité comme l'un des principaux freins d'accès à l'emploi, aux côtés du manque de qualification, des problèmes de santé et le manque d'offres d'emploi dans leur secteur de recherche.



VOICI CE QU'ILS NOUS ONT CONFIE...

Une dame indique devoir choisir sa formation en fonction de ses possibilités en matière de mobilité pour elle et ses enfants.

POINTE-NOIRE ✓

Une jeune femme indique qu'elle a pu faire sa formation pendant 2 ans, et elle donnait 50€ à quelqu'un de sa formation pour la transporter, mais elle a fini par laisser tomber.

✓ PETIT-BOURG

Une mère résidant à Deshaies indique qu'elle a été obligée de prendre une chambre estudiantine au Crous de Pointe-à-Pitre pour son fils étudiant car elle ne pouvait pas le déposer tous les matins. Son budget est très limité. Depuis, elle ne peut pas non plus aller travailler faute de budget mobilité.

DESHAIES ✓

Une personne nous dit qu'elle se résigne à ne pas postuler à des offres d'emploi à cause du manque de bus.

✓ VIEUX-FORT

3. ANALYSE DES PRATIQUES ET BESOINS DE MOBILITÉ

L'enquête « Ménage et déplacements » menée par la Région Guadeloupe et le CEREMA, en 2022 laisse apparaître un usage prédominant de la voiture sur l'ensemble de la population guadeloupéenne.



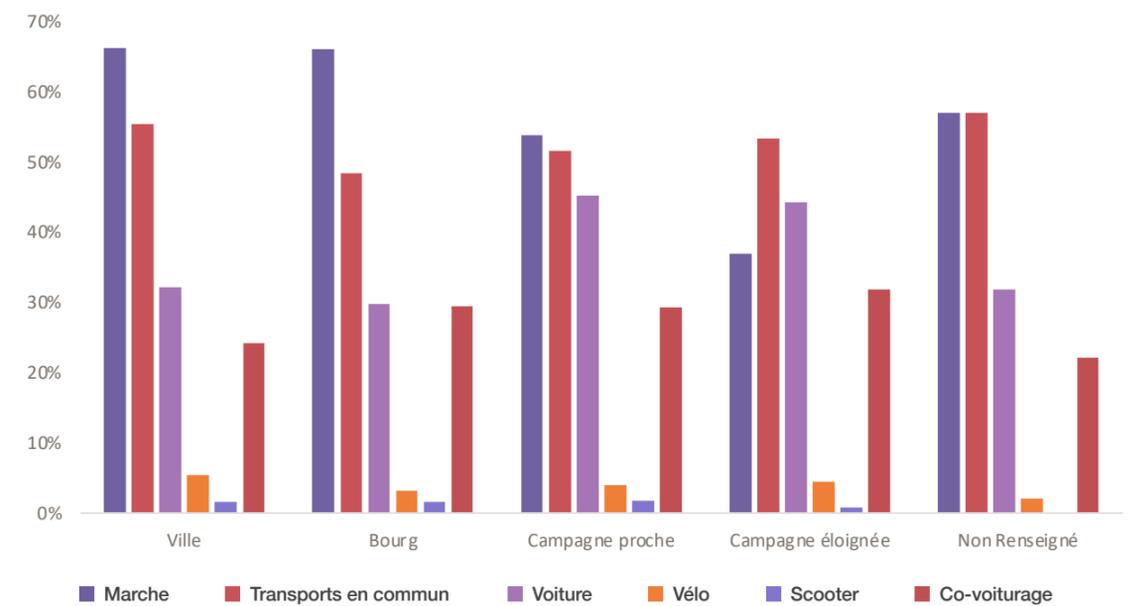
A partir de notre enquête du public en insertion, nous constatons des résultats différents : en effet, le public social se déplace majoritairement en utilisant la marche à pied (54%), les transports en commun (53%) ou combinant ces deux modes sur des trajets intermodaux.



Nous allons détailler dans la suite les pratiques de mobilité des usagers enquêtés. Au vu du panel relativement important, les résultats sont fiables et représentent bien les pratiques des personnes en insertion sociale et/ou professionnelle de Guadeloupe.

Deux usages prédominants : la marche et les transports en commun

LA MARCHÉ, SOUVENT PAR MANQUE DE CHOIX

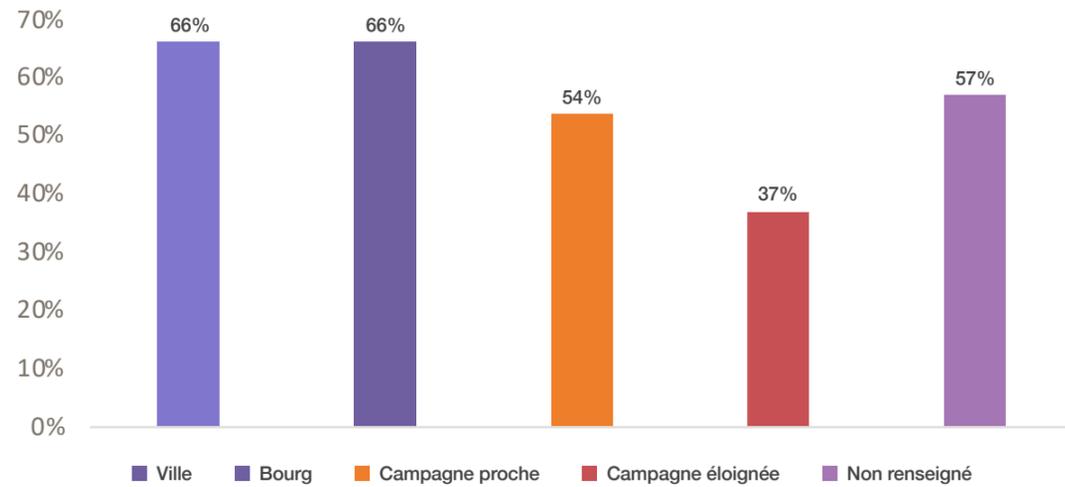


Modes de déplacement selon le type de lieu de vie

Graphique n°6 – Enquête dans le cadre du Diagnostic Mobilité – 2022.

La marche à pied est adaptée aux courts trajets, prioritairement dans le milieu urbain et dans les bourgs, d'autant plus que dans ces espaces, les aménagements, le mobilier urbain comme l'éclairage, et le relief plat sont plus adaptés à sa pratique.

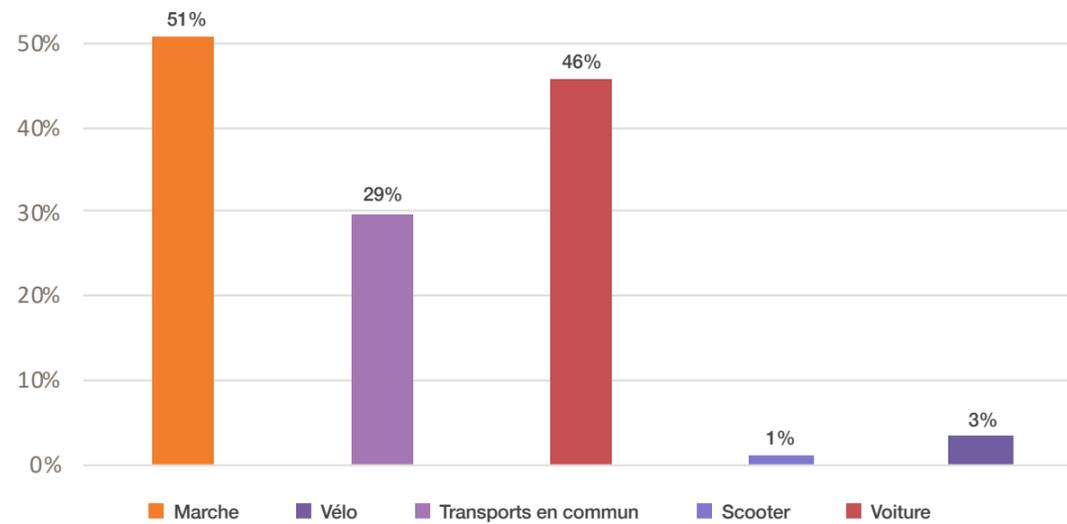
Il est difficile pour les usagers sociaux d'utiliser ce seul mode de déplacement quand ils résident à plus de 20 minutes du centre-ville. Il en est de même pour les zones d'activité, de commerces et d'équipements, généralement situées en dehors des centres villes des communes rurales. Le bassin d'emploi le plus important se situe en région centre et de nombreux déplacements liés à l'emploi convergent vers Les Abymes, Pointe-à-Pitre et Baie-Mahault. Autant d'exemples qui montrent que les trajets sont souvent longs pour se déplacer dans et hors de la commune vers les communes périphériques ou les communes de l'agglomération centre et qu'il est impossible de tout faire en marchant.



Pratiques de la marche selon le type de lieu de vie

Graphique n°7 – Enquête dans le cadre du Diagnostic Mobilité – 2022.

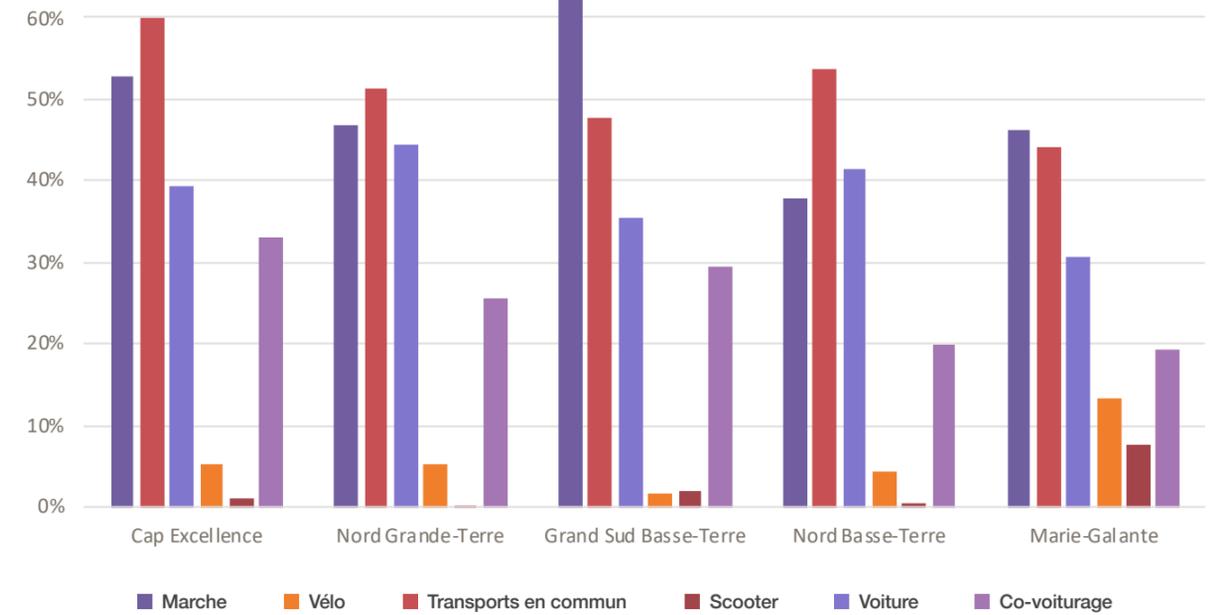
Quand les usagers n'ont pas à leur disposition d'autres modes de transports, ils adaptent leurs pratiques. Citons ici l'exemple des courses.



Modes de déplacement pour faire les courses

Graphique n°8 – Enquête dans le cadre du Diagnostic Mobilité – 2022.

En effet, **plus de la moitié des usagers sociaux font leurs courses à pied**, mais il s'agit principalement de « petites courses » en l'absence de voiture. Les usagers doivent fractionner leurs courses « en chiclet » jusqu'à acheter quotidiennement dans les superettes ou les petites épiceries de proximité communément appelés « lolo » avec une gamme de produit extrêmement réduite, des prix exorbitants, faute de ne pouvoir transporter de grandes quantités de marchandises en voiture. Cela les contraint également pour l'achat de produits nécessaires tels que des packs d'eau, bouteilles de gaz, produits congelés...

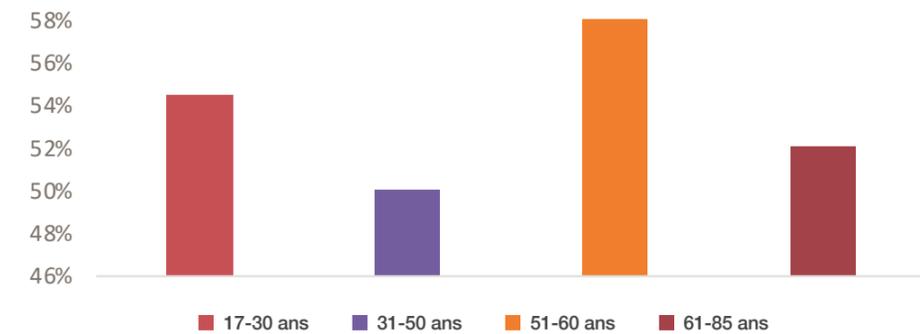


Modes de déplacement selon le bassin de vie

Graphique n°9 – Enquête dans le cadre du Diagnostic Mobilité – 2022.

Si la marche est un mode de déplacement fortement représenté au global, son utilisation est particulièrement notable en région Basse-Terrienne. Cette tendance s'explique par **une marche à pied essentielle du fait d'absence d'autres solutions**. Elle reste néanmoins contraignante à cause de la topographie montagneuse, des longues distances et de longues portions de routes non éclairées. On peut donc parler ici de mobilité subie.

Dans les petites îles, la marche à pied est également un incontournable **aux Saintes, 94% des usagers sociaux se déplacent à pied**, aussi bien pour faire leurs courses que réaliser leurs démarches professionnelles.



Pratique de la marche selon l'âge

Graphique n°10 – Enquête dans le cadre du Diagnostic Mobilité – 2022.

La marche à pied est le mode de déplacement prioritaire chez les jeunes de la tranche 17-30 ans et les adultes entre 51 et 60 ans, mais encore une fois, ces populations y ont recours faute de solutions de mobilités alternatives adaptées à leurs besoins. Du point de vue du public BRSA et SPIE, la marche à pied n'est pas choisie, c'est un essentiel pour se déplacer au quotidien. C'est le mode de déplacement contraint car adapté à leur situation financière. Pour conduire les enfants à l'école, faire les courses, aller au marché, aller chez le médecin, faire certaines démarches, les personnes témoignent marcher des kilomètres. D'autres encore se rendent au travail à pied et marchent jusqu'à une heure.

Il est également important de souligner que **la pratique de la marche est soumise aux aléas climatiques** : un climat tropical aléatoire, des conditions météorologiques changeantes, une alternance d'épisodes pluvieux, vents et fortes chaleurs. La météo a dissuadé plus d'un usager social sur 2 à annuler un rendez-vous voire à renoncer complètement à un rendez-vous. Nombre de BRSA et demandeurs d'emploi témoignent annuler leur rendez-vous, après s'être fait mouillés et trempés par la pluie. **La marche est un mode de déplacements indispensable à chacun, mais on voit bien qu'il ne répond pas à tous les besoins et n'est pas adapté à toutes les situations.**

ILS NOUS ONT EXPLIQUÉ !



Les BRSA et les SPIE, notamment les liens des petites îles, disent que leur mode de transport forcé et privilégié est le « BM double pied » pour qualifier le nombre de kilomètres parcourus au quotidien pour se déplacer.

A la question, que faudrait-il mettre en place pour améliorer votre mobilité, les saintois ont répondu « DES BASKETS », car ils marchent en permanence.



Une personne âgée indique que le manque de transport l'a obligé à rester la journée sur Vieux-Habitants. Quand elle a finalement pu faire le trajet Vieux-Habitants – Basse Terre, ses courses étaient décongelées.

VIEUX-HABITANTS ✓



Une dame indique qu'elle dépense 15 à 25€ pour aller faire ses courses en taxi.

✓ LAMENTIN



Une personne dit payer 30€ A/R pour aller faire ses courses au centre commercial de Destrellan pour profiter des promotions.

CAMPAGNE DE BAIE-MAHAULT ✓



LES TRANSPORTS EN COMMUN, QUAND LE RÉSEAU LE PERMET

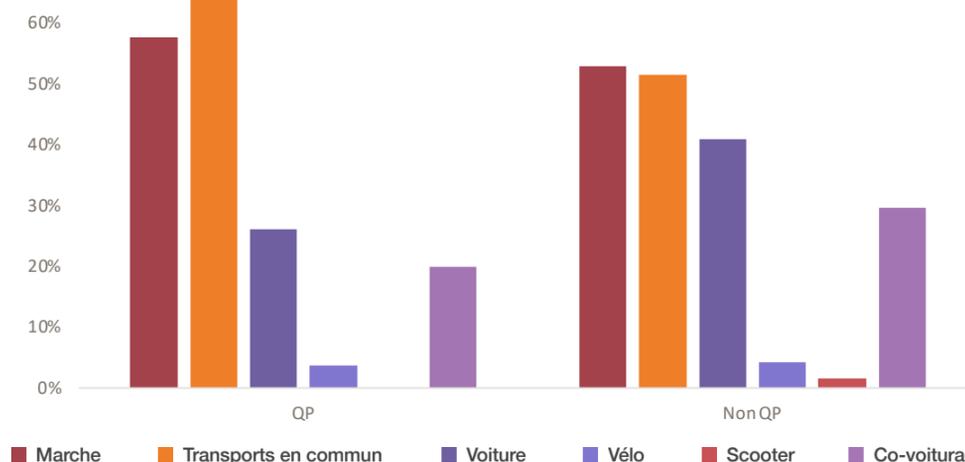
Nous avons vu précédemment que les transports en commun font partie des modes de transports majoritairement utilisés par les personnes enquêtés, aux côtés de la marche. **C'est néanmoins chez les seniors que l'usage des transports en commun prédomine.** La marche devenant plus compliquée avec l'avancée dans l'âge – les seniors peinent à utiliser la marche à pied et la considèrent souvent inappropriée à leur état de santé, à leur condition physique compte tenu des distances très longues à parcourir et de la topographie insulaire – ils reportent leurs déplacements sur les transports en commun.



Graphique n°11 – Enquête dans le cadre du Diagnostic Mobilité – 2022.

Usage des transports en commun selon l'âge

On note également un usage plus important des transports en commun chez les habitants de QPPV, tout âge confondu, combiné à la marche pour réaliser leurs déplacements en intermodalité. **La fracture de l'équipement automobile est plus accentuée chez ce public précaire** que pour le reste de la population. Ainsi, faute de budget permettant d'avoir une voiture, les pratiques se concentrent sur les modes moins onéreux, bien que très contraignants, que sont la marche et les transports en commun.



Modes de déplacement des enquêtés QP/non-QP

Graphique n°12 – Enquête dans le cadre du Diagnostic Mobilité – 2022.

Si les transports en commun sont très utilisés par les publics sociaux, nous voyons bien que c'est rarement par choix. D'autre part, cet usage majoritaire n'est pas synonyme de satisfaction des usagers. Nous verrons ultérieurement que les transports en commun sont bien souvent source de problématique et peuvent avoir des conséquences sur l'accès à l'emploi, le budget ou encore le sentiment d'insécurité...

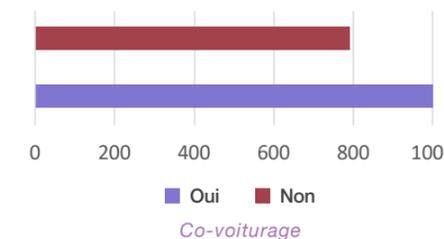
Le covoiturage, une pratique étonnamment répandue

A l'échelle de la population totale de la Guadeloupe, le covoiturage est une pratique peu installée, voire rejetée, qui s'explique par un rapport particulier des propriétaires à leur voiture : les représentations érigent la voiture au rang d'outil de représentation sociale, d'appartenance à une classe aisée, d'objet de possession, de l'ordre de l'intime. Le partage de cet espace devient dès lors oppressant, telle une agression de l'espace privatif. La crise sanitaire COVID, entremêlée de peur et de méfiance, a impacté défavorablement les comportements de ces automobilistes, trouvant un motif légitime de refuser tout auto-stoppeur ou covoitreur. Tous ces freins psycho-sociaux et cognitifs entravent le bon usage du covoiturage par le tout public. Il y a là, une action d'information et de sensibilisation pour lever ce frein et déconstruire les représentations dans l'imaginaire collectif.

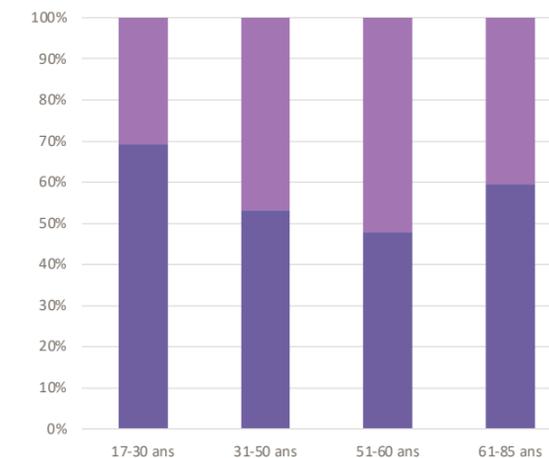
Cette tendance, perception et pratique ne sont pas représentative du public social enquêté : le covoiturage est en réalité une pratique répandue et bien installée.

1 usager social sur 2 fait du covoiturage, soit 78% dont 36% avec la famille, 40% avec les amis et 2% avec un tiers. Plus de 70% sont passagers lors du covoiturage. Moins d'1% utilisent une application de covoiturage.

Le covoiturage est l'un des modes de déplacement incontournable pour les actes du quotidien (médecin, courses, démarches...) et privilégié pour les démarches professionnelles, mais le terme de « covoiturage » est très peu utilisé, certainement du fait qu'il soit pratiqué avec des proches.



Co-voiturage



Pratique du co-voiturage selon l'âge

– Graphiques n°13 & 14 – Enquête dans le cadre du Diagnostic Mobilité – 2022.

Les personnes âgées, les BRSA, les demandeurs d'emploi, les personnes en situation d'handicap ont recours au covoiturage familial extrêmement souvent. **69% des jeunes pratiquent le covoiturage familial ou amical. C'est une pratique installée dans leurs habitudes** : 1 trajet sur 2 pour certains déplacements professionnels, de loisirs ou en faveur de leur vie sociale. Les personnes âgées y ont essentiellement recours pour des déplacements de santé (médecin, laboratoire), pour faire leur marché ou pour se rendre au culte religieux.

Nous constatons qu'en réalité, **le refus énoncé s'applique pour le covoiturage avec une personne inconnue**, qui ne fait pas partie de l'entourage. Dans ce cas, les réticences de ces publics sont partagées en fonction de leur posture lors du covoiturage. En tant que passager, ils s'inquiètent :

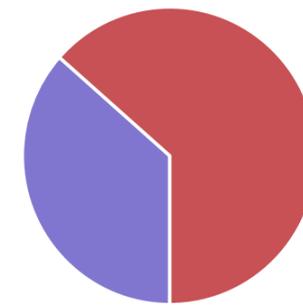
- De voyager avec des chauffeurs inconnus.
- De la peur de l'accident, des responsabilités encourues.
- De la peur de tomber sur un « détraqué » ou un « fou du volant ».
- Des croyances sociétales autour de la méfiance, du « quand dira-t-on », des « cachotteries sur leurs déplacements » par rapport à autrui.

En tant que chauffeur, ils se questionnent sur :

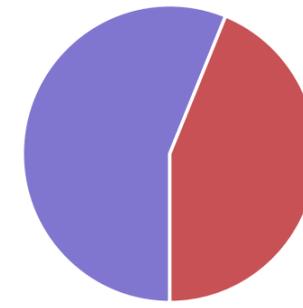
- La perception de la voiture comme étant un objet de possession, d'appartenance de l'ordre de l'intime, espace à ne pas partager avec autrui.
- L'aspect sociologique, « je ne laisse pas rentrer n'importe qui dans MA voiture ».
- La responsabilisation en cas d'accident ou d'incident.
- La peur du passager à transporter, peur du « fou », du « violent », du « malade ».
- Le coût de la vie, la vie chère qui impacte les coûts d'entretien et de maintenance du véhicule, comme élément de refus à partager avec un individu qui ne sait pas ce que cela signifie « tu n'as pas acheté ma voiture avec moi ».

Le covoiturage est un mode de déplacement bien installé lorsque cela concerne l'entourage. Il est donc matériellement possible d'étendre cette pratique en passant par un travail d'information, de sensibilisation, d'animation et d'accompagnement de la population. En effet, ce sont les perceptions imaginées autour du covoiturage qui nuisent à son développement.

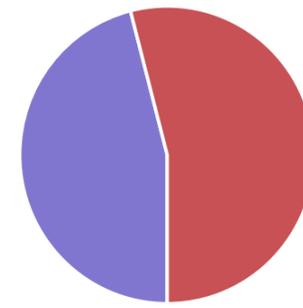
A noter par ailleurs que le même public exprime une pratique régulière de l'auto-stop, auquel les mêmes inquiétudes pourraient être rattachées. **Ici, ce sont véritablement des freins psychocognitifs et culturels qui justifient cette méfiance vis-à-vis du covoiturage.**



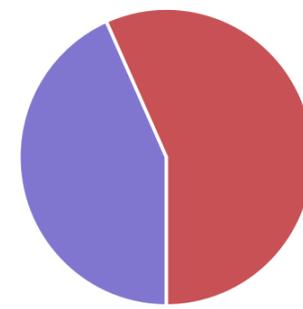
■ Oui ■ Non
Permis chez les 17 - 30 ans



■ Oui ■ Non
Permis chez les 31 - 50 ans



■ Oui ■ Non
Permis chez les 51 - 60 ans



■ Oui ■ Non
Permis chez les 61 - 85 ans

– Graphiques n°15 –
Enquête dans le cadre du Diagnostic Mobilité – 2022.

La voiture individuelle : un « plan B » indispensable pour les démarches professionnelles

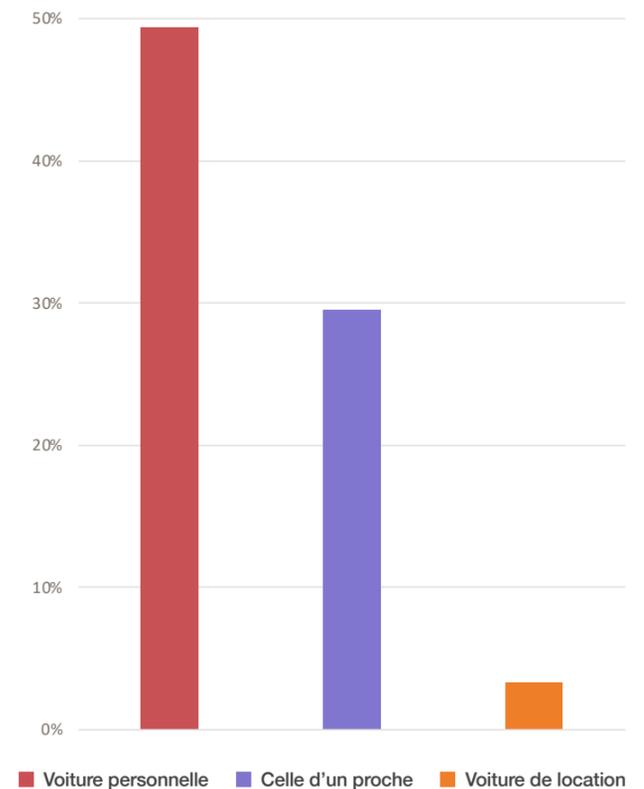
La voiture est utilisée dans des proportions secondaires, d'une part par les usagers disposant d'un véhicule personnel, et d'autre part dans une pratique de covoiturage plutôt bien développée comme détaillée dans le paragraphe précédent.

En milieu rural, l'utilisation de la voiture ou le covoiturage est nécessaire face à l'absence des transports en commun et l'impossibilité de réaliser tous les trajets à pied. Par exemple, le manque de lisibilité et les difficultés d'accès aux bus dans la plupart des quartiers de Basse Terre, du Nord Grande Terre, des petites îles obligent les publics en insertion à recourir à la voiture ; qui leur apparaît plus fiable et plus rapide pour honorer leur rendez-vous.

Ici encore, **c'est une alternative par nécessité** car souvent la seule possible dans certaines zones d'habitation (zones blanches) pour les usagers sociaux et qui peut s'avérer contraignante, gênante quand il s'agit de solliciter à maintes reprises un proche.

Près de 50% des usagers sociaux ont leur code de la route et 46% ont le permis de conduire contre 70% pour le reste de la population. **Plus de 50% des jeunes ne disposent pas du permis de conduire**, de même que chez les séniors.

Seuls 31% disposent d'une voiture, contre 73% de la population guadeloupéenne (Enquête mobilité 2022). En majorité, les usagers sociaux conduisent leur propre véhicule, sinon celle d'un proche ou font usage de la location.

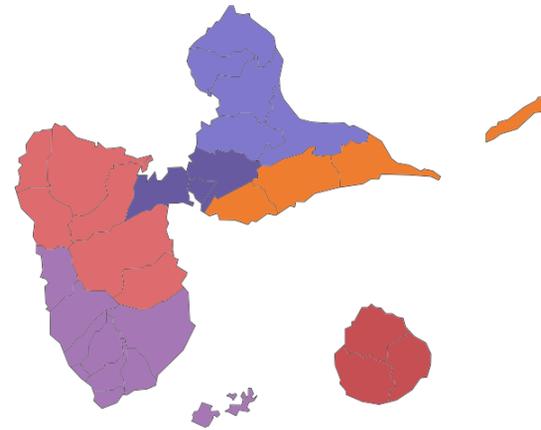


■ Voiture personnelle ■ Celle d'un proche ■ Voiture de location
Véhicule conduit par les détenteurs du permis

– Graphiques n°16 –
Enquête dans le cadre du Diagnostic Mobilité – 2022.

TAUX DE MOTORISATION PAR EPCI

Communauté d'Agglomération du Nord Basse-Terre (CANBT)	1,03 véhicule / ménage
Communauté d'Agglomération du Nord Grande-Terre (CANGT)	1,09 véhicule / ménage
Communauté des Communes de Marie-Galante (CCMG)	0,75 véhicule / ménage
Syndicat Mixte des Transports (SMT = CARL)	1,02 véhicule / ménage
Communauté d'Agglomération du Grand Sud Caraïbes (CAGSC)	0,93 véhicule / ménage
Cap Excellence	0,89 véhicule / ménage



Selon l'enquête mobilité menée par la Région et le CEREMA en 2022, en moyenne les ménages possèdent 0.97 voiture, soit un taux de motorisation faible. Un ménage sur trois n'a pas de voiture et 48% des ménages ont une seule voiture. Il s'agit principalement d'un **équipement automobile thermique diesel âgé** de plus de 13 ans, avec un besoin criant d'entretien, de réparation de véhicule à moindre coût.

73% des guadeloupéens utilisent la voiture quotidiennement dont 19% pour aller travailler, 12% pour l'école ou les études puis 53% pour les loisirs, achats, visites...

- 1 déplacement sur 5 concerne l'accompagnement d'une personne vers son lieu de destination.
- 1 déplacement sur 3 en voiture se fait pour un motif obligé.

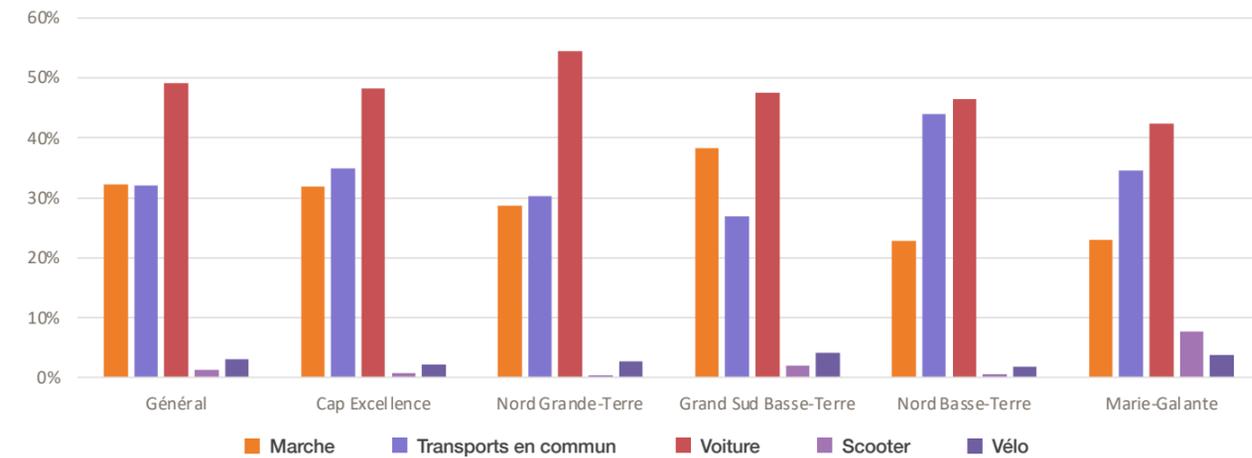
La cause première d'achat de véhicule est liée à l'organisation peu développée du réseau de transport sur l'île : absence de bus, difficulté de correspondances, manque de ponctualité, de fréquence, axe routier congestionné, tarif exhaustif...

En Guadeloupe, 57% des actifs quittent leur commune de résidence pour se rendre au travail en agglomération centre, la voiture étant le principal mode de déplacement des navetteurs à 91%. Ce qui engendre un engorgement routier et pousse à réfléchir sur les efforts de mobilité durable.

La Guadeloupe est la région la plus émettrice de CO₂ pourtant le guadeloupéen fait moins de kilomètres que le métropolitain. Ce qui s'explique par l'absence d'alternatives comme le métro, le tramway, le bus, le vélo...

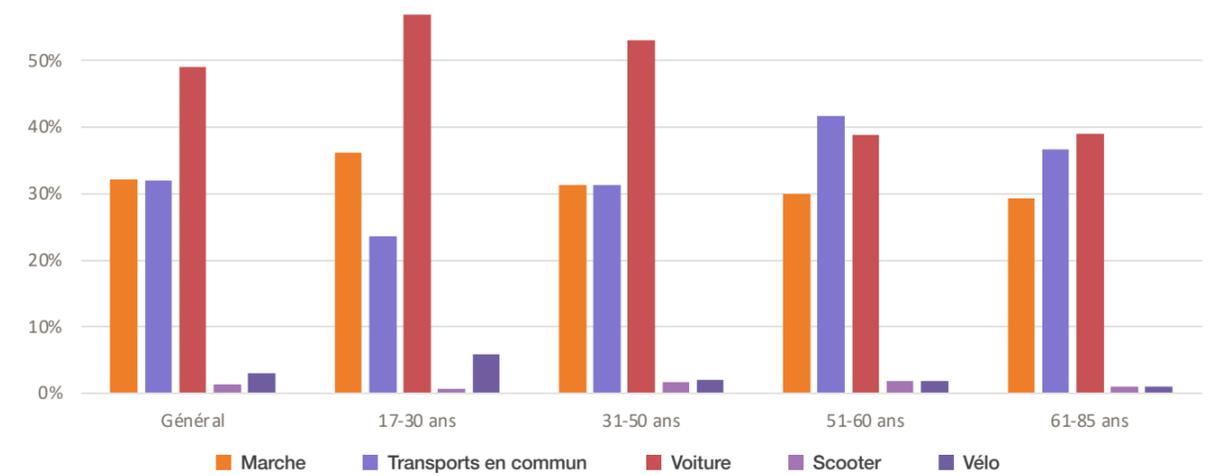
Selon notre diagnostic, l'absence de permis est le motif majeur d'inutilisation de la voiture pour les publics sociaux, suivis d'une absence de véhicule malgré l'obtention du permis, de problèmes de santé ou encore des nombreuses dépenses qui sont liées à la détention d'une voiture (carburant, entretien, assurances, contrôles techniques, etc.).

En termes d'usage, la voiture est le mode privilégié pour les démarches professionnelles. Jeunes, demandeurs d'emploi, BRSA témoignent subir les aléas dus à la désorganisation des transports en commun (retard du bus, annulation de la desserte, le temps d'attente anormalement long pour le premier bus et à chaque correspondance...) et sont obligés pour parer à ces déconvenues de dernière minute, d'anticiper et d'opter pour la voiture ou le covoiturage. C'est, selon les usagers sociaux, le seul mode de déplacement qui garantit leur présence à l'heure aux rendez-vous.



Modes de déplacement utilisés pour les démarches professionnelles selon le bassin de vie

Graphique n°17 – Enquête dans le cadre du Diagnostic Mobilité – 2022.



Modes de déplacement utilisés pour les démarches professionnelles selon l'âge

Graphique n°18 – Enquête dans le cadre du Diagnostic Mobilité – 2022.

Ce recours à la voiture reste la plupart du temps sous forme de covoiturage familial, forcé et subi par le conducteur et le passager. Nombre de jeunes indiquent solliciter un covoiturage familial en dépannage d'urgence, faute de bus, une fois à l'abri de bus et sans passage de ce dernier.

La voiture est également utilisée pour faire les courses, surtout «les grandes courses» en début de mois lors de la perception des prestations sociales. Elle permet d'effectuer les achats dans les grands centres commerciaux de l'île, situés à les Abymes et Baie-Mahault. **Près de 45%** ont recours à la voiture personnelle sinon aux taxis privés, au covoiturage familial, amical ou bien aux **taxis «mawons» (taxis clandestins). Ce circuit informel est qualifié d'essentiel par ces publics, pour pallier un système de transport collectif carencé et inaccessible.**



Modes de déplacement pour faire les courses selon l'âge

Graphique n°19 – Enquête dans le cadre du Diagnostic Mobilité – 2022.

L'AUTOPARTAGE, UN DISPOSITIF MÉCONNU MAIS QUI SÉDUIT

Lors de l'enquête, il est apparu que **les BRSA et SPIE méconnaissent totalement ce dispositif (99% des enquêtés)**. Après présentation et illustration par des exemples concrets, l'autopartage semble être un mode qui séduit : ce mode de déplacement permet d'avoir accès à la voiture de manière rationalisée sans avoir les coûts liés à la possession d'un véhicule, de garder de l'autonomie quand les autres modes ne sont pas disponibles, de s'organiser en fonction de leurs besoins et de garantir une intimité sur ses sorties et déplacements.

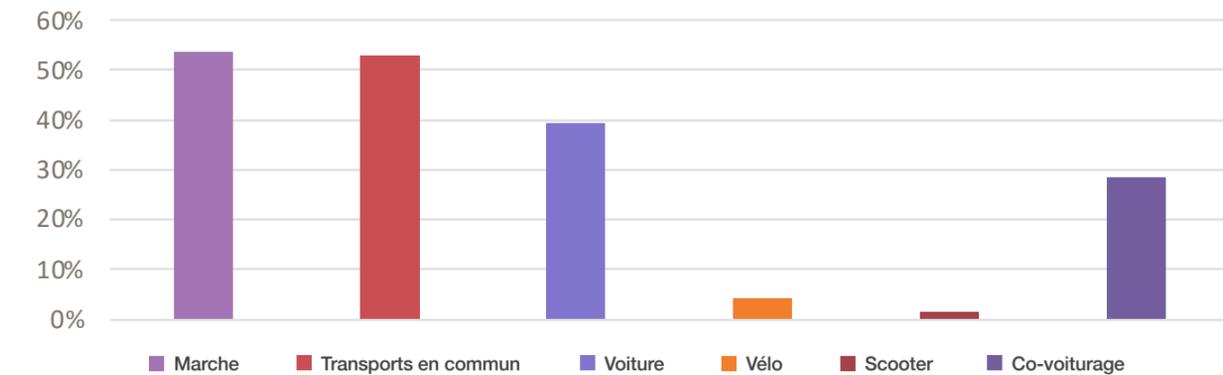
Les iliens de Marie-Galante, Désirade et Les Saintes sont extrêmement désireux d'un tel modèle, notamment avec des voitures sans permis. L'autopartage serait une réponse adaptée notamment pour faire leurs courses (packs d'eau, bouteilles de gaz, etc.), tant de déplacements ponctuels qui ne justifient pas l'achat d'un véhicule individuel.

LA VOITURE ÉLECTRIQUE, NON ACCESSIBLE

Le permis est la solution rêvée et plébiscitée par les jeunes, demandeurs d'emploi et BRSA. La voiture électrique est cependant mal perçue car méconnue par les publics : ils le pensent plus couteux, inaccessible et inopérant pour une acquisition personnelle d'un véhicule à obtention du permis. **La voiture thermique rassure et séduit encore beaucoup ce public social.**

Le public BRSA et SPIE est demandeur des aides financières, ne disposant peu des ressources nécessaires pour s'équiper en véhicules propres, voitures comme scooter. La recharge électrique est par ailleurs un point de questionnement pour ce public, n'ayant pas connaissance du réseau de bornes de recharges, ni du coût.

Les modes actifs autres que la marche : les oubliés



Modes de déplacements – Général

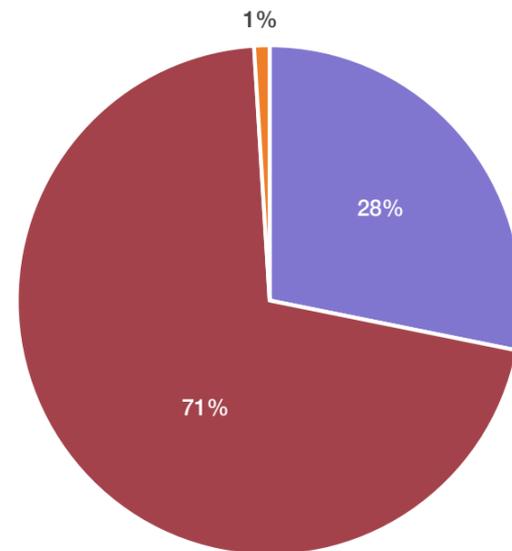
Graphique n°20 – Enquête dans le cadre du Diagnostic Mobilité – 2022.

Selon l'enquête «Ménages et Déplacements», le taux d'équipement moyen est de 0,38 vélo par ménage. **A peine 5% des guadeloupéens utilisent le vélo quotidiennement.**

Nous faisons un constat similaire auprès de nos enquêtés, qui sont **seulement 4% à utiliser le vélo ou vélo à assistance électrique.**

Penchons-nous sur la perception du vélo à assistance électrique des personnes enquêtées. **74,5% déclarent être «contre».** Le sentiment est le même sur le vélo classique. Les enquêtés avancent les raisons suivantes :

- C'est dangereux : 1er motif évoqué au regard du réseau routier abîmé et non aménagé en pistes cyclables, pas de points de stationnements sécurisés, des routes étroites sinueuses, des routes de montagnes...
- Les publics ne savent pas faire du vélo, particulièrement les personnes âgées.
- C'est un mode inadapté pour le transport de plusieurs enfants, pour faire ses courses ou ses démarches du quotidien.
- Le climat tropical avec alternance permanente de soleil et de pluie n'est pas adapté.
- C'est un mode insecure : peur du vol, du racket, peur face aux automobilistes.
- Ce n'est pas confortable.
- Ce n'est pas compatible avec certains problèmes de santé.



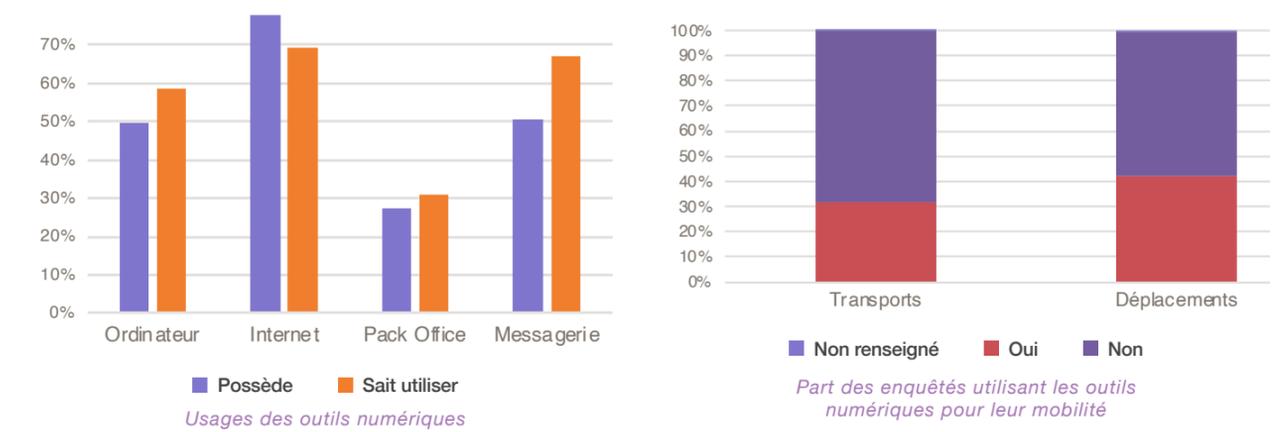
Perception du VAE

– Graphique n°21 – Enquête dans le cadre du Diagnostic Mobilité – 2022.

Le vélo sera privilégié pour les loisirs ou le sport en week-end mais rejeté pour tout autre usage du quotidien, seul ou en famille. **Le vélo électrique est une approche méconnue, déjà rejetée car considérée comme inaccessible, couteuse.** Toutefois, certains jeunes, certains BRSA sont ouverts à une possible utilisation du vélo pour de courtes distances notamment les déplacements en ville. Ils souhaiteraient des vélos équipés pour le transport de petites marchandises à l'avant et à l'arrière du vélo, des points de stationnements en centre-ville, des vélos en libre accès.

De manière identique au covoiturage, cette pratique mérite d'être développée pour que les usagers puissent avoir un mode de plus disponible en fonction de leurs besoins. **Une acculturation à l'usage du vélo pour les pratiques quotidiennes, voire pour les démarches professionnelles, est nécessaire** et peut se faire à travers des accompagnements et des actions de sensibilisation et d'apprentissage du vélo.

L'usage des outils numériques pour la mobilité



– Graphique n°22 – Enquête dans le cadre du Diagnostic Mobilité – 2022.

– Graphique n°23 – Enquête dans le cadre du Diagnostic Mobilité – 2022.

Si près de 80% des enquêtés déclarent posséder internet, c'est principalement sur leur smartphone et non au domicile, et seulement **1 usager social sur 2 dispose d'un ordinateur. Un chiffre encore plus bas chez BRSA et SPIE.** En dehors du smartphone, les outils numériques sont assez mal maîtrisés. A titre d'exemple, 93.5% n'ont pas d'adresse électronique ou ne savent pas l'utiliser.

Si l'on étudie l'usage du numérique au service de la mobilité, là encore, ce n'est pas optimisé. **50,6% du public social ne connaît pas les outils numériques de mobilité ou ne sait pas les utiliser.**

Les principaux usages concernent le GPS et la géolocalisation avant de se déplacer. En dehors de cela, 32.5% utilisent une application de transport, il s'agit principalement de l'application KARULIS pour l'EPCI Cap excellence, la seule communauté dotée à ce jour. Seul 2.2% du public a recours aux sites de covoiturage et 4.8% utilisent le numérique pour louer une voiture.

4. LES PROBLÉMATIQUES DE MOBILITÉ

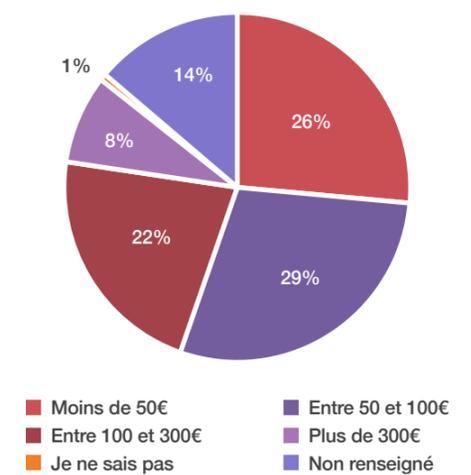
Les déplacements, une source de dépenses très importante

La mobilité représente une dépense qui pèse lourd sur le budget des usagers sociaux. En effet, elle est le premier poste de dépenses avant l'alimentation pour une part conséquente des usagers sociaux, particulièrement pour 11% d'entre eux, qui dépendent plus de 300€ par mois pour leurs déplacements. C'est le cas principalement pour les BRSA et SPIE résidant en région basse-terrienne, dans le Nord Grande Terre et dans les petites îles – Marie Galante, les Saintes et la Désirade.

35% des usagers dépensent entre 50 et 100 € par mois et se voient obligés d'annuler tout autre déplacement une fois ce seuil atteint. Les BRSA et SPIE témoignent renoncer aux entretiens et aux rendez-vous après le 15 du mois. 30.6% déclarent dépenser moins de 50€ par mois et par obligation. Ils abandonnent également toute idée de déplacements dans le mois, une fois ce budget mobilité consommé. Dans ce budget mobilité, on retrouve par exemple :

- Les dépenses liées au transport en commun.
- Le carburant.
- Le taxi privé.
- La contribution volontaire « petit coup de pouce » donnée au chauffeur qui rend service.
- Le prix du taxi « mawon ».
- Le coût du carburant offert au chauffeur en guise de remerciement et de dédommagement.
- Le tarif arrangé, négocié et payé mensuellement à un chauffeur régulier pour se rendre en formation, en stage, dans un job informel.
- Le pourboire laissé à la famille ou aux amis pour service rendu.

Le budget transport des familles avec enfants est particulièrement important compte tenu de la fréquence des déplacements beaucoup plus importante pour déposer et récupérer les enfants à l'école notamment alors qu'il n'existe pas, chez les opérateurs de transport, de tarif spécial pour les familles nombreuses ou même un tarif enfant.



Budget mobilité

– Graphique n°24 – Enquête dans le cadre du Diagnostic Mobilité – 2022.



1 BÉNÉFICIAIRE SUR 3 DÉPENSE PLUS DE 30 EUROS PAR SEMAINE EN TRANSPORTS COLLECTIFS

Le coût des transports en commun et l'absence de transport induit une mobilité onéreuse et accentuée avec des dépenses plus lourdes pour les usagers en insertion domiciliés dans certaines communes de Basse Terre, de Grande Terre, des petites îles.

Les liaisons maritimes, quant à elle, ont subi une augmentation exponentielle dû à l'inflation des produits pétroliers, à la gestion des sargasses, à l'augmentation des taxes régionales et des charges de gestion courante. A titre indicatif, le prix préférentiel appliqué aux marie-galantais est passé de 17€ à 28€ les mardis et jeudis, à 44€ hors de ces jours. Et c'est sans compter le budget restauration et logement qui se greffe au coût du transport maritime et terrestre. Afin d'optimiser une journée pleine de présence en Guadeloupe continentale, les iliens optent pour la location de la voiture. Pour la scolarité de leurs enfants, certains usagers expliquent devoir louer à l'année un logement secondaire en Guadeloupe afin de réduire les coûts de mobilité, alors même qu'ils sont propriétaires sur leur île natale.

Par rapport à ces problématiques de mobilité, **les iliens ne se déplacent que par nécessité, sans laisser de place aux déplacements pour les loisirs, le sport, les activités extra.** Leurs déplacements sont conditionnés aux démarches professionnelles- études, à la santé, aux courses.

Les imprévus liés à la **non-fiabilité du réseau de transports en commun obligent les parents BRSA et SPIE à prévoir des dépenses additionnelles pour la mobilité**, afin de parer à tout aléa et manque des transports en commun, ceci dans un but préventif pour la sécurité de leurs enfants (scolaires y compris).

Ce surcoût rajouté aux autres problématiques énoncés démotive et pousse **ce public à renoncer à de nombreuses opportunités professionnelles** : offre d'emploi, de stage ou de formation. Pour d'autres, ces problématiques engendrent des fins d'emploi ou de missions prématurées.

Voici des exemples de tarifs appliqués aux usagers :

- Tarifs jour en taxi privé :
 - 60€ : Vieux-Habitants / Pointe-Noire – Pointe-à-Pitre
 - 60€ : Gourbeyre – Pointe-à-Pitre (40€ en taxi marron)
 - 50€ : Basse-Terre – Pointe-à-Pitre
 - 60€ : Trois-Rivières – Pointe-à-Pitre pour les iliens des Saintes (taxi mawon)
 - 40€ : Baillif – Vieux-Fort
 - 50€ : Saint-François – Jarry
 - 40€ : Saint-François – Pointe-à-Pitre
- Tarifs pour un déplacement dans la commune :
 - 5€ A/R : Géry / Bel-Air Vieux-Habitants
 - 5€ A/R : Calvaire / Destreland Baie-Mahault
 - 4.40€ A/R : La Boucan / Bourg de Sainte-Rose
- Tarifs pour un déplacement dans une dépendance:
 - 5 à 7€ : Grand-Bourg - Saint-Louis (en fonction du chauffeur du bus, pas de prix fixe)
 - 5€ : Terre-de-Bas à Terre-de-Haut (traversée de moins de 10 minutes en mer)
 - 3€ : Petite-Anse – Grande-Anse
 - 3€ : Bourg – port de Terre-de-Bas

ILS NOUS ONT EXPLIQUÉ !

Une personne âgée et en situation de handicap a payé 40 euros le taxi de Baillif à Vieux Fort pour une démarche professionnelle.

BAILLIF ✓

La mission locale explique que certains jeunes de Basse Terre doivent payer presque 30 euros aller-retour pour se rendre à Jarry, en prenant l'express (bus à trajets directs de Basse-Terre à Pointe-à-Pitre, puis une navette Karulis de Pointe-à-Pitre à Jarry). Ils doivent compter un tarif supplémentaire quand ils sortent de Saint-Claude, pour le taxi en direction de la gare routière de Basse-Terre. A cela se greffe les dépenses de restauration.

D'autres professionnels de l'IAE, équipe de rue... exposaient la privation de formation pour certains de leurs usagers vers la zone du Gosier, en raison d'un nombre trop important de correspondances et d'un coût trop élevé. Ils ne peuvent pas supporter le coût journalier pendant plus d'une semaine (zone d'implantation des hôtels, restaurants).

Le Pôle Emploi témoigne pour ses demandeurs d'emploi de Capesterre en grande difficulté d'insertion, après le démarrage de missions d'emploi à Saint-François : ils arrivaient en retard tous les jours à cause des bus. Ils n'ont malheureusement pas pu se maintenir en poste.

| Les transports en commun

UNE NÉCESSITÉ DE SUR-ANTICIPATION

Dans le Nord Grande-Terre, seuls 2 bus le matin et 2 bus l'après-midi parcourent les communes de Port-Louis et Anse-Bertrand. A Vieux-Habitants, à Bouillante, à Gourbeyre, **les durées d'attente des bus varient d'une à trois heures.** Il faut compter 2 à 3 correspondances sur un même trajet dans la commune ou vers la région centre.

Les points d'intérêts, étant principalement situés à Cap Excellence, les connexions urbaines et interurbaines sont nécessaires. Il existe très peu de trajets sans correspondances au départ des communes de Basse-Terre et du Nord Grande-Terre.

Les horaires de bus limitent son usage dans certains quartiers : impossible de commencer le travail à 6h le matin et difficile d'honorer un rendez-vous à 8h ou 9h en région centre. Les bus au départ de Cap Excellence vers les autres EPCI s'arrêtent à 16h : par crainte de ne pouvoir rentrer chez eux, certains usagers refusent les déplacements l'après-midi, d'autres sacrifient des temps de formation ou de stage l'après-midi (les jeunes), d'autres encore prévoient un budget supplémentaire pour le taxi (public SPIE). L'amplitude horaire des usagers pour effectuer leurs démarches est ainsi très restreinte et compromet nettement l'accès à l'emploi.

Avec le fonctionnement actuel du système et du réseau de transports en commun, **les usagers de transports en commun sont contraints d'anticiper plus qu'à la normale leurs trajets**: ils se voient la plupart du temps obligés de partir de leur domicile avec 2 voire 3 heures d'avance, pour être sûr de trouver un bus, d'avoir le temps d'effectuer le trajet avec ses multiples correspondances, et le cas échéant, de trouver une alternative de dernière minute (marche, covoiturage, navette...) pouvant engendrer des coûts supplémentaires. Si l'on reconnaît chez nos publics sociaux la capacité d'anticiper leurs trajets en termes d'horaires et de temps de trajets, **ils ne peuvent néanmoins pas planifier leurs itinéraires du fait d'un système non fiable et défaillant**, avec d'un côté des bus qui ne passent pas et de l'autre des transports surchargés en heures de pointe.

Cette sur-anticipation n'est pas sans conséquences, car **les temps d'attente prolongés génèrent une oisiveté** qui soumet le public social aux racket et, agressions en dehors des horaires de pointe (tôt le matin et tard le soir). Cela a pu être fortement identifié pour les habitants de Basse-Terre et de Nord Grande-Terre, mais aussi de manière significative pour les iliens qui passent le reste de la journée à attendre en interconnexion terrestre et maritime, avant et après leur rendez-vous professionnelle ou médicale.

Comme vu précédemment, les transports en commun représentent l'un des modes les plus utilisés avec la marche, mais face aux dysfonctionnements du réseau et aux conséquences que

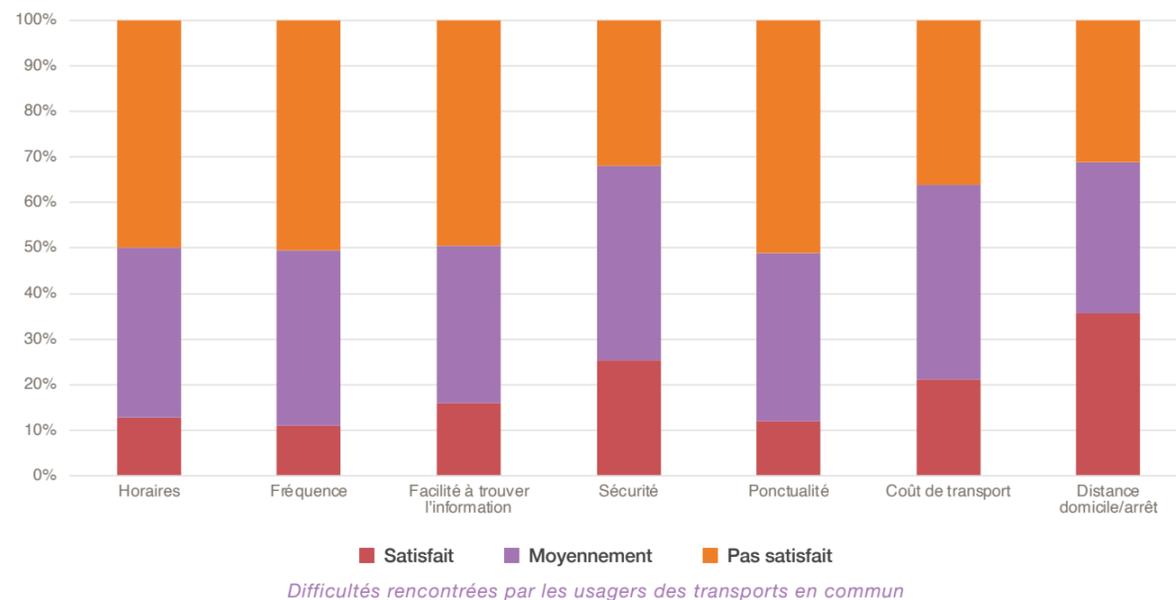
cela peut avoir sur le quotidien et les démarches des personnes, cet usage décline.

En effet, les BRSA et SPIE manifestent **75% d'insatisfaction et une perte de confiance dans l'usage du transport en commun**.

Les difficultés rencontrées sont multiples :

1. Les horaires de desserte.
2. La ponctualité des bus.
3. Les difficultés à trouver les informations sur les horaires, les itinéraires, les tarifs et les perturbations.
4. La régularité ou fréquence de passage des bus.
5. Le coût du transport.
6. L'insécurité aux abris de bus et dans les bus.
7. Les distances et temps de trajets (les distances entre les abris de bus et leur domicile, les temps de trajets en bus, les correspondances...).

Seuls les utilisateurs sociaux de Cap Excellence se disent très satisfaits. Pour rappel, c'est la seule EPCI qui est dotée du réseau KARULIS, comprenant un réseau de 52 lignes urbaines, week-end y compris, des points formalisés de connexions avec les lignes interurbaines, une application mobile, un réseau de billetterie et 12 bornes d'achat physique.



Une véritable appréhension des transports en commun s'est installée et il est nécessaire d'en lister de manière plus détaillée les raisons.

UN DÉFAUT D'INFORMATIONS :

- Absence d'affichage et d'indications sur les itinéraires, horaires et tarifs.
- Absence d'alerte en cas de perturbations (annulation de bus, suppression d'une ligne, d'une desserte, retard...).
- Absence de site et d'application pour les réseaux de chaque EPCI à l'image de Karulis, et plus globalement manque d'un site global dédié à la mobilité en Guadeloupe, incluant l'ensemble des modes de transports et les connexions possibles entre eux.
- Absence de communication sur les lieux ressources pour trouver de l'information et être accompagné dans les démarches.
- Concernant l'application Karulis, améliorations à prévoir en matière de réactualisation des données (en cas de changement d'horaires, de retards), de gestion des dysfonctionnements (la page ne se télécharge pas, l'application est inaccessible, etc.).

UNE INSUFFISANCE ET/OU INADÉQUATION DE L'OFFRE :

- De nombreuses zones blanches non couvertes par des lignes de transport en commun.
- Des zones carencées avec des passages de bus restreints – uniquement 2 bus le matin, 2 bus les après-midis.
- Des zones pauvres avec des passages uniquement dans les centres villes excluant les quartiers.
- Manque de couverture de certains lieux clés d'insertion : centres de formations, centres de stage, chantiers d'insertion, pôles emploi, missions locales, centres communaux d'action sociale...
- Manque de couverture du réseau :
 - o Sur certains jours : pas de bus les mercredis après-midi, restreignant toutes les activités extrascolaires, sportives, culturelles des enfants des BRSA et SPIE; pas de bus les samedis, les dimanches, les fériés, compromettant l'inclusion sociale des publics sociaux et de leurs enfants.
 - o Absence de bus de nuit.
- Service réduit et limité des bus pendant la période des grandes vacances (juillet-août).
- Manque de cohérence entre les différents réseaux : plus de bus après 16h de Basse-Terre à Gourbeyre, ni à petit canal, après 17h00 pour certaines lignes, 18h00 pour d'autres.
- Absence de d'horaires fixes et réguliers.
- Service de bus de mer beaucoup trop limité géographiquement avec peu d'informations.
- Incompatibilité de la taille des bus (18 / 22 / 60 ou 80 places) aux heures de pointe et l'arrêt à desservir (grosse affluence, desserte par une navette de 22 places rapidement remplie et bondée, attente supplémentaire) + Refus de passagers par les chauffeurs par manque de place.
- Pas de billetterie, de bornes (obligation de se déplacer pour recharger son abonnement, acheter les tickets).

ILS NOUS ONT EXPLIQUÉ !

Pour des raisons de mobilité, Pôle Emploi ne fixe les rendez-vous que le matin pour s'assurer de la présence des demandeurs d'emploi

BOUILLANTE ✓

A l'abri de bus, les publics sociaux ont développé un petit jeu qui consiste à pronostiquer le temps d'attente ou le passage assuré du bus ou pas. « On tire à la loterie ou c'est au petit bonheur la chance ! »

Une mère de famille BRSA indique avoir été obligé de changer son enfant d'école pour des raisons de mobilité. L'enfant se réveillait 1h30 plus tôt et devait attendre devant l'école 40-50 min. Elle explique avoir du mal à gérer son temps à cause de cela. Elle a beaucoup de temps d'attente et elle ne peut pas travailler comme elle veut. Les patrons ne tolèrent ni les retards à cause de la mobilité, ni les départs anticipés en fin de journée. Elle a déjà perdu 2 emplois pour des raisons de mobilité. Maintenant elle a pu trouver un travail. Cependant, en faisant de l'autostop, elle s'est exposée aux agressions sexuelles de la part des conducteurs. Le matin, elle doit laisser l'enfant à la maison seule 30 min avant l'arrivée de sa mère qui l'emmène à l'école. Elle a eu l'occasion d'utiliser les trottinettes électriques pour faire Mare Gaillard - Pointe à Pitre. Cependant, elle s'est faite agressée et voler sa trottinette. Elle rajoute payer une carte Karulis pour rien, car le bus ne passe pas, elle l'utilise donc très peu. Elle cite un exemple récurrent d'attente du bus pendant 40 minutes puis elle décide de marcher, au bout de 35 min, le bus finit enfin par passer.

UNE ORGANISATION TROP COMPLEXE :

- Trop de correspondances au sein des communes et entre communes: presque 2 à 3 bus ou navettes pour se déplacer intramuros, presque systématiquement 3 à 4 correspondances pour se déplacer entre les communes. Pour se rendre aux Abymes, les BRSA du nord grande terre prennent 2 à 3 bus ou navettes en fonction du lieu d'habitation et ils marchent environs 7 kilomètres avant un arrêt de bus.
- Des temps d'attente entre chaque bus extrêmement longs : à titre indicatif, à Gourbeyre, à Deshaies, Vieux-Habitants, Pointe-Noire, l'attente oscille entre 1h30 et 3h00. Pour effectuer leurs démarches en région centre, les BRSA et SPIE sacrifient une bonne partie de la journée si ce n'est une journée complète pour « les basses-terriens », à cause des multiples correspondances et des temps d'attente entre chaque bus.
- Des connexions terrestres supplémentaires à rajouter pour les îliens de Marie-Galante, la Désirade et les Saintes.
- Des conséquences sur le budget des usagers.
- Inadéquation des dessertes de bus avec les sorties d'établissements scolaires, particulièrement en Basse-Terre .
- Un réseau inadapté à l'organisation des activités et services très concentrés sur la région Cap Excellence.

ILS NOUS ONT EXPLIQUÉ !

Une femme témoigne se réveiller à 5h00, elle rejoint l'arrêt de bus Dugommier à 6h00, le bus Bayargan - Deshaies passe à 7h30, le trajet dure 45 minutes, elle prend un autre bus de Deshaies à Sainte-Rose : 3 correspondances.

Un jeune était convoqué à 11h00 à la mission locale de Sainte-Anne, il a quitté son domicile à 8h45 et est arrivé à 12h20 une fois la session terminée. Il a attendu un bus 45 minutes à Pliane Gosier, puis une autre correspondance avec une attente d'une heure.

Une femme BRSA indique devoir faire 3 correspondances pour se déplacer dans Gosier. Elle quitte son domicile à Cocoyer Gosier, marche jusqu'à l'arrêt de bus, est contrainte de prendre le bus direction Pointe-à-Pitre pour opérer une correspondance pour revenir sur le bourg du Gosier. Une fois arrivée, elle prend une navette pour se rendre chez le médecin avec son enfant. Elle dépense 6,40 euros.

Pour se déplacer dans l'île voisine Terre-de-Haut et faire leurs courses, les habitants de Terre-de-Bas doivent se réveiller à 4h du matin pour prendre le bus à 5h00, puis le bateau à 6h00. Ils arrivent à 6h15 à Terre-de-Haut et doivent repartir pour 10h00. Ils dénoncent une organisation dantesque, coûteuse pour un temps de présence très court.

A chaque déplacement, les usagers sociaux de Marie-Galante et de la Désirade supportent en plus de la liaison maritime, le coût de la location de voiture sinon le coût des transports, de la restauration, de l'hébergement (la veille pour un rendez-vous du lendemain matin, le lendemain matin pour un rendez-vous en après-midi).

ILS NOUS ONT EXPLIQUÉ !

Un monsieur âgé nous a raconté son agression à l'abri de bus, tôt le matin 5h00.

✓ GOURBEYRE

Des jeunes nous expliquent se faire harceler et racketter aux abris de bus des Abymes et de Pointe-à-Pitre quand ils attendent leur bus le matin...

LES ABYMES ✓

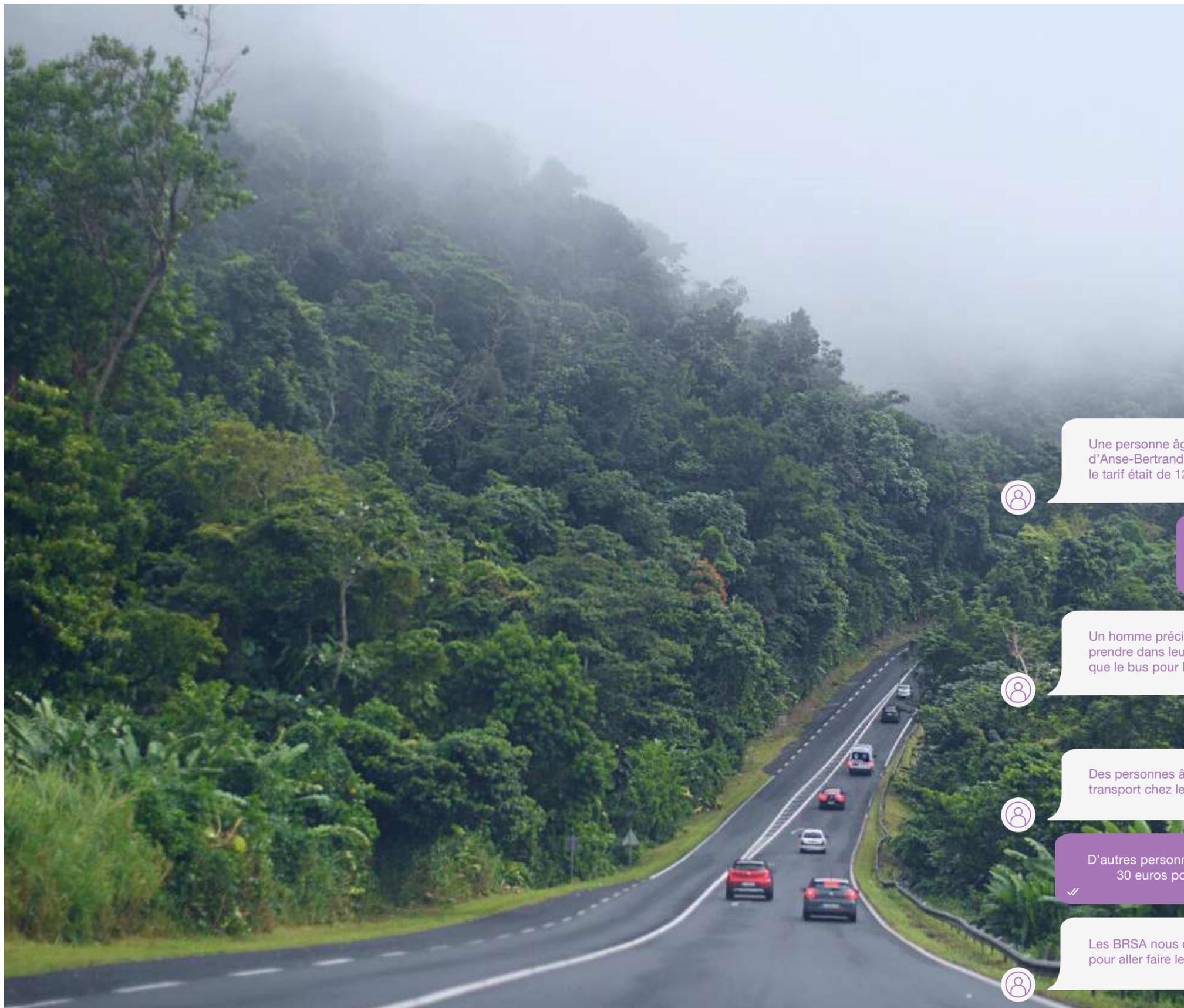
Un monsieur malvoyant nous explique attendre le bus pendant des heures, quand enfin, il arrive, il lui passe devant car il n'a pas su le repérer faute de girouette réfléchissante sur le bus. Il refuse de se déplacer hors Cap Excellence sans tierce personne.

Une femme sourde nous explique l'importance de l'écrit dans les bus. Elle nous raconte le nombre de fois où elle a raté son arrêt et occasionné des retards à ces rendez-vous faute d'une alerte écrite.

Les personnes âgées témoignent de la nécessité d'un avertisseur sonore à l'approche du bus, d'un message vocal dans les bus traduit en français et en créole pour annoncer chaque arrêt et la destination du bus.

UN SYSTÈME/SERVICE/RÉSEAU INSÉCURÉ ET VÉTUSTE :

- Des abris de bus dégradés.
- Des abris de bus adaptés aux besoins : absence d'assises, manque de protection face aux intempéries (chaleur, pluie, vent...), absence d'abris à certains arrêts, des zones d'attentes dangereuses et insécures, depuis la nouvelle organisation des transports de novembre dernier, pas d'abris de bus sur les nationales, attente sur la route ou le bord de route.
- Manque d'hygiène dans les abris et les bus (crachas, détritrus, insectes, malpropretés, moisissures).
- Insécurité : abris de bus mal positionnés donc dangereux, agressions et rackets hors horaires de pointe, absence d'éclairages.
- Des bus vétustes : pas d'étanchéité, pas de climatisation, pas de fenêtres, composteurs défectueux...
- Des cheminements piétons environnants non adaptés : pas de trottoirs, trottoirs abîmés, trottoirs non praticables pour les personnes PMR ou handicapées, pas de cheminement de piétons, manque d'entretien de la végétation, stationnement de voitures, absence de signalisation ou de marquage au sol (passage piétons effacés, des panneaux renversés, des panneaux taggués...).
- Manque de civisme des chauffeurs : musique bruyante, incivilité envers les personnes détenant une carte d'invalidité, co-habitation avec des personnes ivres, utilisation du téléphone portable par le conducteur du bus, vitesse excessive qualifiée de course entre les chauffeurs, démarrage en trombe aux arrêts...
- Inaccessibilité des bus et des aménagements : pas de marquages des places réservées aux personnes en situation d'handicap, pas d'avertisseurs sonores pour signifier les arrêts, pas de plan d'itinéraire, pas de signal lumineux pour prévenir de l'arrêt... à l'exception du réseau Karulis en communauté centre.
- Défaillance des appareillages dans le bus (composteur ne fonctionne pas, obligation de racheter un ticket en dehors de l'abonnement, absence de monnaie occasionne le refus du passager, pas de vente de ticket sur certaines lignes, refus du passager).
- Dangerosité et état des routes augmentant le risque routier.
- Refus du chauffeur de desservir certains arrêts si peu de monde, refuse donc l'accès du bus à ces personnes.



Le réseau informel, indispensable mais abusif

En réponse à tous ces dysfonctionnements et manquements observés sur les réseaux de transports en commun, un réseau informel s'est développé. On peut citer :

- Les «Taxis mawons» : des chauffeurs réguliers et identifiés par le bouche à oreille, qui proposent un transport réglé à la carte (réservation par téléphone sinon attente du taxi mawon dans un point dédié et récupération des personnes).
- Les «Navettes mawons» : des chauffeurs qui transportent des personnes, avec une capacité de 7 ou 9 places, sur des circuits réguliers, identifiés par la population – service rural vers le centre-ville.

Le coût du trajet est laissé à la liberté du chauffeur, en moyenne 2 euros pour un trajet de moins de 10 minutes. Pour un trajet entre 15 et 30 minutes, le coût monte à 10 euros.

- Le système «déposé» cohabite avec les abris de bus formalisés et les lieux d'habitation excentrés, le principe étant que la personne crie «déposé» au chauffeur pour descendre et ce dernier s'arrête dès qu'il le peut.

Bien que ces services de mobilité soient qualifiés d'indispensable par les utilisateurs sociaux, ils sont source de nombreuses dérives :

- o Des prix abusifs appliqués par des taxis «mawons» :

Une personne âgée explique payer 80 euros pour un trajet d'Anse-Bertrand à Pointe-à-Pitre en journée. Pour la nuit, le tarif était de 120 euros.

Une autre femme indique qu'un taxi «mawon» lui a demandé 350 euros pour la conduire de Vieux-Habitant à Pointe-à-Pitre en journée.

Un homme précise que les chauffeurs s'arrêtent pour les prendre dans leur voiture mais il leur demande plus cher que le bus pour le trajet direct sans correspondance.

- o Tromperie et manipulation des personnes âgées ou vulnérables par leurs proches :

Des personnes âgées nous indiquent payer 50 euros pour un transport chez le médecin, moins de 20 minutes en voiture.

D'autres personnes en situation d'handicap nous précisent donner 30 euros pour acheminer une bouteille de gaz à leur domicile.

Les BRSA nous disent donner entre 40 et 60 euros pour aller faire leurs courses à Destreland ou Milenis.

o Des dangers qui guettent enfants comme adultes :

Des BRSA nous expliquent subir un chantage sexuel de certains chauffeurs contre des déplacements en voiture.

Des parents expriment leur inquiétude quant à l'autostop pratiqué par leurs jeunes pour rentrer au domicile en l'absence de bus. Cette exposition aux dangers est importante et exprimée aussi bien par les jeunes filles que les garçons.

Nombre de parents, de personnes âgées, de femmes nous ont communiqué des faits d'agressions physiques pour extorquer de l'argent, des bijoux, des articles de modes, des appareils numériques.

Ce réseau informel, son usage fréquent par la population et les dérives qui en découlent, met en avant un vrai enjeu de mobilité et la nécessité de solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle et aux transports en commun – tant que ceux-ci ne fonctionnent pas mieux – et diversifiées pour que chacun puisse avoir à sa disposition des modes et adapter sa mobilité en fonction de son besoin.



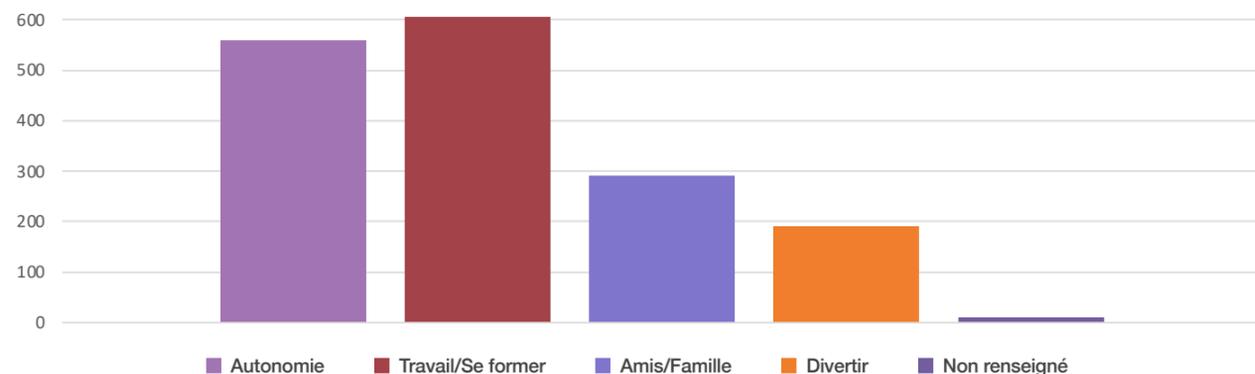
5. LES MOTIFS DE DÉPLACEMENT

Travailler/se former est la préoccupation majeure des ménages sociaux. Viennent ensuite la volonté d'être autonome, les visites aux membres de la famille et les loisirs.

Selon l'enquête mobilité menée par le CEREMA, les motifs s'avèrent différents chez le reste de la population. Les déplacements s'effectuent pour le travail, l'école – les études, les achats, les loisirs, l'accompagnement. Les usagers sociaux appliquent une mobilité de nécessité, ils ne sortent pas sans motif avéré. Les loisirs, le sport, les activités culturelles, extrascolaires sont moindres.

En revanche, visiter un proche hospitalisé ou en établissement de santé, visiter un enfant incarcéré en établissement pénitentiaire, conduire un enfant malade la nuit, les week-ends, les fériés, les après-midis sont des motifs de déplacements nécessaires selon eux mais compromis par une offre de mobilité alternative inexistante sur l'île ou onéreuse (taxi privé ou taxi mawon).

La mobilité conditionne les habitudes et le quotidien des bénéficiaires de minimas sociaux. Les activités, les rendez-vous sont classifiés et priorisés en fonction de la mobilité et des finances.



Motifs de déplacement

Graphique n°25 – Enquête dans le cadre du Diagnostic Mobilité – 2022.

Dans les petites îles, la mobilité soulève de nombreuses problématiques spécifiques aux îliens, étant donné que **les flux de personnes et de marchandises sont inévitables dans leur vie quotidienne**. L'absence d'infrastructures sanitaires conditionne les déplacements obligatoires. La fermeture du service maternité à Marie Galante par exemple, obligent les femmes à se déplacer vers la Guadeloupe pour le suivi pré et post-natal. A l'arrivée du bateau (entre 18h et 19h), l'absence de bus oblige les usagers sociaux à recourir au taxi privé pour transporter leurs courses alimentaires, leurs achats de la vie courante – petit mobilier, appareil électroménager – un surcoût non négligeable sur leurs budgets déjà fragiles.

Les personnes en situation d'handicap, quant à elles, se heurtent à l'inaccessibilité des lieux ou des dispositifs lors de leurs déplacements. La norme PMR (personne à mobilité réduite) n'est pas toujours respectée et les personnes sont confrontées régulièrement à la fermeture de cet accès PMR (SAS d'attente) à la gare routière de Bergevin et au manque d'équipements (pas d'assises en nombre suffisant, les personnes patientent debout sans abris couverts à l'extérieur). Tous ces dysfonctionnements et manquements poussent les séniors et les personnes handicapées à se rabattre sur l'avion privé, pourtant très onéreux (140 euros A/R vers la Guadeloupe). Bon nombre de ces résidents îliens **renoncent à se faire soigner** pour des raisons de mobilité ainsi qu'à leur confort de vie.

6. UNE VISION DE LA MOBILITÉ À CHANGER

Voiture	Bus	Vélo
72,5% <i>pratique, rapide et confortable</i>	59,7% <i>peu pratique, lent et cher</i>	51% <i>pratique, rapide et confortable</i>
27,5% <i>chère, polluante et stressante</i>	40,2% <i>pratique, économique et écologique</i>	48,9% <i>pratique, économique et écologique</i>

Entre désespérance et résilience, **85% des usagers sociaux guadeloupéens expriment leur insatisfaction et leurs attentes quant à une réelle amélioration de la mobilité**. Selon eux, il y a « beaucoup de choses à améliorer » dont les axes suivants :

1. Améliorer les infrastructures et aménagements (trottoirs, bords de route, pistes cyclables, signalétiques, abris de bus).
2. Baisser les tarifs des transports.
3. Rendre accessible le permis de conduire.
4. Proposer des aides et dispositifs adaptés pour l'achat, l'entretien et la réparation des véhicules.
5. Informer pour mieux connaître son territoire et les dispositifs de mobilité.
6. Créer des trajets directs sans correspondance en transports en commun.
7. Proposer des services de location de véhicules adaptés.
8. Sensibiliser au risque routier pour l'ensemble des modes de transport (permis piéton, mieux circuler, révision du code et de la conduite...).
9. Proposer un accompagnement dans les différentes démarches et déplacements (accompagnement physique, accompagnement administratif, coaching et conseils...).

Il est également important de souligner la perception qu'ont les employeurs de la mobilité, pour qui elle représente une compétence et une garantie de présence en poste. Les usagers vivent très mal l'image des employeurs vis-à-vis de leur employabilité ou inemployabilité à cause de problèmes de mobilité. Une action d'information et de sensibilisation semble nécessaire pour déconstruire cette représentation. Parallèlement, les usagers sociaux subissent l'image négative de la société civile sur leurs pratiques de mobilité et vulnérabilités face à la mobilité – « ils attendent le bus, ce sont des « ratés » sans permis ». C'est là aussi, une représentation à transformer.

ILS NOUS ONT EXPLIQUÉ !

Des personnes en recherche d'emploi témoignent et expriment subir les jugements des institutions ou employeurs faute d'avoir pu se présenter à un rendez-vous ou pour être arrivé en retard. Ils expliquent sur-anticiper leur départ, se rendent à l'abri de bus 2 heures avant par mesure de précaution, pour autant ils peuvent attendre des heures sans voir passer un bus. Quand ils finissent par en avoir un, ils doivent procéder à une correspondance et attendre encore sans information sur les horaires de passage, un autre bus pendant des heures. Ils finissent donc par abandonner.



Une Brsa témoigne qu'à Bagatelle, Lamentin, il y a seulement un bus le matin et un bus le soir. Quand elle se déplace, elle est obligée de passer une journée complète dehors.

BAGATELLE - LAMENTIN ✓



Un autre monsieur dit qu'il n'y a plus de dessertes à Jaula, Chartreux, Desbonnes, Rosière Lamentin, cela rend difficile tout déplacement envisagé.

✓ GOURBEYRE



Une jeune femme indique qu'elle doit marcher plus de 20 min pour avoir un bus. Elle mentionne que les arrêts sont abîmés et que quand elle y arrive avec sa mère elles sont essouffées et que c'est compliqué du côté de Gentilly car il n'y a pas de bus. Elle précise qu'il y a beaucoup de zones blanches (Dupré) et ne disposent d'aucune information quant au passage du bus.



Un jeune homme domicilié dans la campagne de Petit-Canal témoigne marcher 1 heure avant de rejoindre son abri de bus, il est parfois contraint de retourner chez lui car le transport n'a pas desservi son quartier ce jour-là.

✓ PETIT-CANAL



7. LA MOBILITÉ, LE FREIN MAJEUR À L'INSERTION

Les pratiques de déplacements précédemment constatées mettent en avant **une mobilité trop coûteuse, un système de transport inaccessible, inadapté et inégalement réparti sur le territoire**, pour pouvoir répondre aux besoins de la population et notamment aux besoins des publics en insertion sociale et professionnelle. La mobilité apparaît clairement comme le premier frein de maintien ou de retour à l'emploi ou dans la formation.

Cela se vérifie tout d'abord dans l'accès au permis de conduire. L'usage de la voiture reste aujourd'hui encore, malgré les dépenses qu'elle engendre, un mode indispensable pour répondre à certains besoins, dont les démarches professionnelles. **Le permis de conduire est un pré-requis pour certains postes** comme aide à domicile, métiers du bâtiment, hôtellerie et restauration, services à la personne... Il représente de ce fait, aussi bien pour les publics sociaux que pour les professionnels, une compétence

et une garantie de maintien dans l'emploi. **Or la formation au permis de conduire n'est pas accessible à tous**, que ce soit en termes d'apprentissage face à des problématiques cognitives ou linguistiques par exemple, que de coût.

Les difficultés que peuvent rencontrer les publics pour se déplacer au quotidien, de manière régulière et ponctuelle (en termes d'horaires), sont à l'origine de nombreux renoncements à des opportunités professionnelles – refus de stages, d'emploi, de formation – ou perte d'emploi ou de stages. Cela a un impact direct sur l'inclusion des BRSA ou SPIE, mais aussi sur l'inclusion sociale de leurs enfants à charge, dont l'accès aux activités extrascolaires, culturelles, sportives, de loisirs peuvent être compromis. L'impact n'est pas moindre que **les personnes âgées qui peuvent très rapidement basculer dans l'isolement** dès lors que la marche devient trop compliquée.

A Marie-Galante, depuis la crise sanitaire et l'arrêt de l'autostop sur l'île, les publics précaires sont doublement isolés, particulièrement les seniors et les femmes. La mobilité est un facteur d'insertion et permet d'accéder aux besoins de première nécessité. En cas de difficultés de mobilité, les publics renoncent à se faire soigner.



ILS EN SONT LES EXEMPLES

Un jeune explique qu'il a dû refuser une offre d'emploi à Jarry par rapport à l'heure du bus. Son poste de travail démarrait à 5h du matin, le premier bus passe au départ de sa commune à 5h30. Avec le bus et sa correspondance, il n'aurait jamais pu arriver sur son lieu de travail à l'heure.

✓ SAINTE-ROSE



Un Brsa a refusé d'un commun accord avec l'employeur une proposition d'emploi en CDI pour faute de mobilité. Impossible d'acquitter le trajet journalier de Sainte-Rose à Jarry en dépendant des transports en commun.

SAINTE-ROSE ✓



Une femme SPIE explique refuser certains postes de nuit sur la commune du Gosier à cause de l'absence de bus de nuit et du manque d'éclairage. Il est inenvisageable de marcher à pied même si elle est domiciliée au Gosier.

✓ GOSIER



Une femme sourde nous explique l'importance de l'écrit dans les bus. Elle nous raconte le nombre de fois où elle a raté son arrêt et occasionné des retards à ces rendez-vous faute d'une alerte écrite.

✓



Les personnes âgées témoignent de la nécessité d'un avertisseur sonore à l'approche du bus, d'un message vocal dans les bus traduit en français et en créole pour annoncer chaque arrêt et la destination du bus.

✓





04

L'OFFRE MOBILISABLE



1. L'OFFRE MOBILITÉ : UNE OFFRE QUI SOUFFRE DU MANQUE D'INFORMATION

Afin de bien comprendre les enjeux de la mobilité solidaire et de la compléter par une offre adaptée, nous allons recenser les services de mobilité existants sur le territoire. A mesure de notre analyse, nous tenterons une mise en adéquation de l'offre mobilité à créer et les besoins exprimés par nos publics en insertion. Nous distinguons :

LES SOLUTIONS FINANCIÈRES

- Fonds social collégien
- Fonds social lycéen
- Passeport mobilité formation professionnelle
- Passeport mobilité études
- Aide à la mobilité maritime «quad'iles»
- Permis à 1€
- Aide au permis du pôle emploi par tranche
- Aide au permis par le FASST
- Aide au permis CFA
- Aide au permis pour les missions de service civique
- Aide au permis du Conseil départemental
- Aide à la location de véhicules du FASST
- Aide au covoiturage par le SMT 0.50 centimes à la charge du passager
- Chèque incitatif au covoiturage «chauffeur»
- Chèque incitatif au covoiturage «passager»
- Location solidaire de véhicules
- Prime de transport URSSAF
- Aide au transport de la CAF
- Prêt à taux zéro ou subvention – financement d'un véhicule jusqu'à 5000€ de l'ADIE

LES SOLUTIONS MATÉRIELLES

- Auto-école sociale et solidaire « Itinéraire bis »
- Permis social du SEPSI
- Plateforme de covoiturage « DEPOZE »
- Plateforme de covoiturage « KAROS »
- Application « KARULIS »
- Karu'velo
- TUK TUK ou vélos taxi
- Taxi social
- Transport à la demande (Désirade)
- Voiturette électrique (les Saintes)
- Bus « mobilité aux aînés »
- Bus « permanences itinérantes » – FRANCE SERVICES
- Solihouse « Bus du logement solidaire »
- Tyrolienne – TAPUS « Transport associatif de proximité urbain social et solidaire »

LES SOLUTIONS PÉDAGOGIQUES

- Dispositif académique de bilan et de mobilité « DABM »
- Plan de mobilité covoiturage de la DEAL
- Bilan de compétence mobilité par le FASST
- Diagnostic mobilité par SOLIDARITIES

Si l'offre tend à se diversifier et à se densifier depuis quelques années pour un public de droit commun, **l'offre est pauvre en ce qui concerne le public en insertion**. Seuls trois dispositifs tentent de répondre à leurs besoins : une seule auto-école sociale, un service de location solidaire unique pour les usagers sociaux de la ville du Moule, un taxi social réservé au transport des femmes victimes de violences conjugales pour une mise en hébergement d'urgence.

Malgré une offre en matière de solutions financières qui semble se structurer, les autres catégories de services, pédagogiques et matériels, sont sous-représentées et sont de plus, inégalement répartis sur le territoire. Certaines offres sont en effet concentrées sur certains EPCI : c'est le cas par exemple du permis social du SEPSI (uniquement pour les résidents des QPV de la ville de Pointe à Pitre), de l'application KARULIS, des abonnements spéciaux (EPCI Cap Excellence)...

Même si l'offre a ses limites, en termes d'exhaustivité, de répartition territoriale, d'accès, elle a le mérite d'exister. Malheureusement **l'offre existante reste peu lisible et visible pour les personnes qui pourraient y prétendre : la première raison est la méconnaissance de l'offre par le public**. Cette méconnaissance touche également les professionnels qui les accompagnent, principalement à cause d'un cloisonnement des institutions sociales et insertion.

La création d'un site internet dédié à la mobilité et d'un guichet unique contribuerait à informer le public, à coordonner et structurer l'offre de mobilité mais permettrait aussi une animation territoriale au profit des professionnels sociaux et des opérateurs de la mobilité.

2. ZOOM SUR L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN : UN BESOIN DE COHÉRENCE ET DE LISIBILITÉ

Les infrastructures

AERIEN	1 Aéroport international
	1 Aérogare régionale
MARITIME	4 aérodromes départementaux (Les Saintes, Basse-Terre, la Désirade, Saint-François)
	5 sites portuaires (Jarry, Pointe-à-Pitre, Marina Gosier, Folle Anse Marie-Galante, Basse-Terre)
	4 gares maritimes : Saint-François, Bergevin, Trois-Rivières, Grand-Bourg
	3 embarcadères : Saint-Louis, Terre-de-Haut, Désirade
TERRESTRE	8 navettes : EXPRESS DES ILES, COMATRILE, SOLEIL DES ILES, JEANS FOR FREEDOM, ARCHIPEL, OMADILE, VAL FERRY, CTM DEHER, IGUANA BEACH
	4 Gares routières : Bergevin Darboussier, Saint-François, Le moule, Basse-Terre
	184 agences de location de voiture en Guadeloupe dont 57 en Basse-Terre et 127 en Grande-Terre



La répartition actuelle de l'offre est inégale sur le territoire : il n'y a que 4 gares routières pour 32 communes dont une seule gare pour la région basse terrienne qui compte à elle seule 21 communes.

Le constat est le même pour les gares maritimes : 4 gares maritimes pour 555 kilomètres de façade littorale, 31 des 32 communes de Guadeloupe ont un port. Le développement des bus de mers au départ des communes de Port Louis, Anse Bertrand, Sainte Rose, Trois rivières, Deshaies, Capesterre Belle Eau, Pointe-Noire, Bouillante, Basse Terre... est une des attentes exprimées par les usagers sociaux. L'objectif étant multiple : éviter les embouteillages et le réseau routier saturé, éviter les longs trajets à correspondances, se déplacer vers les autres communes de l'île sans nécessairement passer par Cap Excellence, limiter le coût du transport...

En plus de leur situation géographique excentrées, la majorité des communes de Guadeloupe subit et souffre d'une double exclusion du fait d'une carence structurelle au sein de leur EPCI de rattachement et d'un éloignement de l'offre territoriale existante.

Plus de la moitié des communes ne peuvent aisément utiliser les services de mobilité telles que réparties sur la Guadeloupe actuellement, les dépendances y compris. **L'absence de coordination et l'absence d'infrastructures d'intermodalité ne facilitent pas les liaisons et les correspondances entre les différents modes de déplacements**, quand elles sont présentes sur le territoire. Il est difficile pour les usagers sociaux de se déplacer vers les sites pourvoyeurs d'emplois et situés dans des coins reculés (parc éolien, sites sucriers, les centrales géothermiques, les plantations de banane, les ports de commerce, les ports de pêche, les zones d'activités).

Cette répartition disparate donne naissance à un réseau tarifaire pluriel, souvent élevé pour les communes des EPCI éloignées et réduit pour les communes du centre même si les déplacements sont beaucoup plus longs et que l'offre de transport peu présente. D'où une mobilité onéreuse, facteur d'exclusion à l'emploi.



| Les dessertes et tarification pour les lignes régulières

	Pointe-à-Pitre (Cap Excellence)	Les Abymes (Cap Excellence)	Morne-à-l'Eau (CANGT)	Petit-Canal (CANGT)	Port-Louis (CANGT)	Anse-Bertrand (CANGT)
Pointe-à-Pitre (Cap Excellence)			1,50€	3€	3€	3€
Les Abymes (Cap Excellence)			1,50€	3€	3€	3€
Morne-à-l'Eau (CANGT)	1,50€	1,50€	1,50€	1,50€	3€	3€
Petit-Canal (CANGT)	3€	3€	1,50€	1,50€	1,50€	1,50€
Port-Louis (CANGT)	3€	3€	3€	1,50€	1,50€	1,50€
Anse-Bertrand (CANGT)	3€	3€	3€	1,50€	1,50€	1,50€

LOT 1 GRANDE-TERRE – Lignes 102 & 112

	Pointe-à-Pitre (Cap Excellence)	Les Abymes (Cap Excellence)	Morne-à-l'Eau (CANGT)	Le Moule (CANGT)	Saint-François (CARL)
Pointe-à-Pitre (Cap Excellence)			1,50€	3€	3€
Les Abymes (Cap Excellence)			1,50€	3€	3€
Morne-à-l'Eau (CANGT)	1,50€	1,50€	1,50€	1,50€	3€
Le Moule (CANGT)	3€	3€	1,50€	1,50€	1,50€
Saint-François (CARL)	3€	3€	3€	1,50€	1,50€

LOT 1 GRANDE-TERRE – Lignes 101 & 111

	Pointe-à-Pitre (Cap Excellence)	Les Abymes (Cap Excellence)	Baie-Mahault (Cap Excellence)	Lamentin (CANBT)	Sainte-Rose (CANBT)	Deshaies (CANBT)
Pointe-à-Pitre (Cap Excellence)				1,50€	3€	3€
Les Abymes (Cap Excellence)				1,50€	3€	3€
Baie-Mahault (Cap Excellence)				1,50€	3€	3€
Lamentin (CANBT)	1,50€	1,50€	1,50€	1,50€	1,50€	3€
Sainte-Rose (CANBT)	3€	3€	3€	1,50€	1,50€	1,50€
Deshaies (CANBT)	3€	3€	3€	3€	1,50€	1,50€

LOT 2 NORD BASSE-TERRE – Lignes 103 & 104

	Pointe-à-Pitre (Cap Excellence)	Les Abymes (Cap Excellence)	Baie-Mahault (Cap Excellence)	Petit-Bourg (CANBT)	Pointe-Noire (CANBT)
Pointe-à-Pitre (Cap Excellence)				1,50€	3€
Les Abymes (Cap Excellence)				1,50€	3€
Baie-Mahault (Cap Excellence)				1,50€	3€
Petit-Bourg (CANBT)	1,50€	1,50€	1,50€	1,50€	1,50€
Pointe-Noire (CANBT)	3€	3€	3€	1,50€	1,50€

LOT 3 CÔTE SOUS LE VENT – Lignes 115

	Deshaies (CANBT)	Pointe-Noire (CANBT)	Bouillante (CAGSC)	Vieux-Habitants (CAGSC)	Baillif (CAGSC)	Basse-Terre (CAGSC)
Deshaies (CANBT)	1,50€	1,50€	3€	3€	3€	3€
Pointe-Noire (CANBT)	1,50€	1,50€	1,50€	3€	3€	3€
Bouillante (CAGSC)	3€	1,50€	1,50€	1,50€	3€	3€
Vieux-Habitants (CAGSC)	3€	3€	1,50€	1,50€	1,50€	3€
Baillif (CAGSC)	3€	3€	3€	1,50€	1,50€	1,50€
Basse-Terre (CAGSC)	3€	3€	3€	3€	1,50€	1,50€

LOT 3 CÔTE SOUS LE VENT – Lignes 113

	P-à-P (Cap Ex)	Les Abymes (Cap Ex)	Baie-Mahault (Cap Ex)	Petit-Bourg (CANBT)	Goyave (CANBT)	Capesterre (CAGSC)	Trois-Rivières (CAGSC)	Gourbeyre (CAGSC)	Basse-Terre (CAGSC)
Pointe-à-Pitre (Cap Ex)				1,50€	3€	3€	3€	3€	3€
Les Abymes (Cap Ex)				1,50€	3€	3€	3€	3€	3€
Baie-Mahault (Cap Ex)				1,50€	3€	3€	3€	3€	3€
Petit-Bourg (CANBT)	1,50€	1,50€	1,50€	1,50€	1,50€	3€	3€	3€	3€
Goyave (CANBT)	3€	3€	3€	1,50€	1,50€	1,50€	3€	3€	3€
Capesterre (CAGSC)	3€	3€	3€	3€	1,50€	1,50€	1,50€	3€	3€
Trois-Rivières (CAGSC)	3€	3€	3€	3€	3€	1,50€	1,50€	1,50€	3€
Gourbeyre (CAGSC)	3€	3€	3€	3€	3€	3€	1,50€	1,50€	1,50€
Basse-Terre (CAGSC)	3€	3€	3€	3€	3€	3€	3€	1,50€	1,50€

LOT 4 SUD BASSE-TERRE – Lignes 105 & 106

Avec cette répartition tarifaire et les autres plaquettes existantes, **il est compliqué pour les utilisateurs sociaux d'anticiper le coût d'un trajet quand ce dernier comporte plusieurs correspondances** sur des réseaux différents. Les informations sont disponibles, uniquement «lignes par lignes». Il n'existe aujourd'hui pas d'outil de lecture globale tarifaire pour les déplacements transverses entre lignes régulières et lignes urbaines, entre lignes interurbaines, à l'échelon communale, à l'échelon communautaire ou à l'échelon régionale. De plus, tous les déplacements tarifés s'effectuent prioritairement vers la région centre au détriment des autres communes, notamment des communes des pôles d'équilibre que sont Petit Bourg, Sainte Rose, Le Moule, Saint François... Certaines agglomérations sont complètement absentes du découpage existant (Vieux-Fort, Baillif, Saint Claude...), dépourvues de ligne. Les tarifs sont inadaptes et ne prennent pas en compte :

- Les distances parcourues (le prix est identique que l'on parcourt 2 ou 10 kilomètres).
- La composition des ménages (prix identique pour tous les passagers, enfant y compris).
- La fréquence d'utilisation du bus (absence d'abonnements).
- Les revenus précaires des publics sociaux (public qui cumule les problématiques financières).

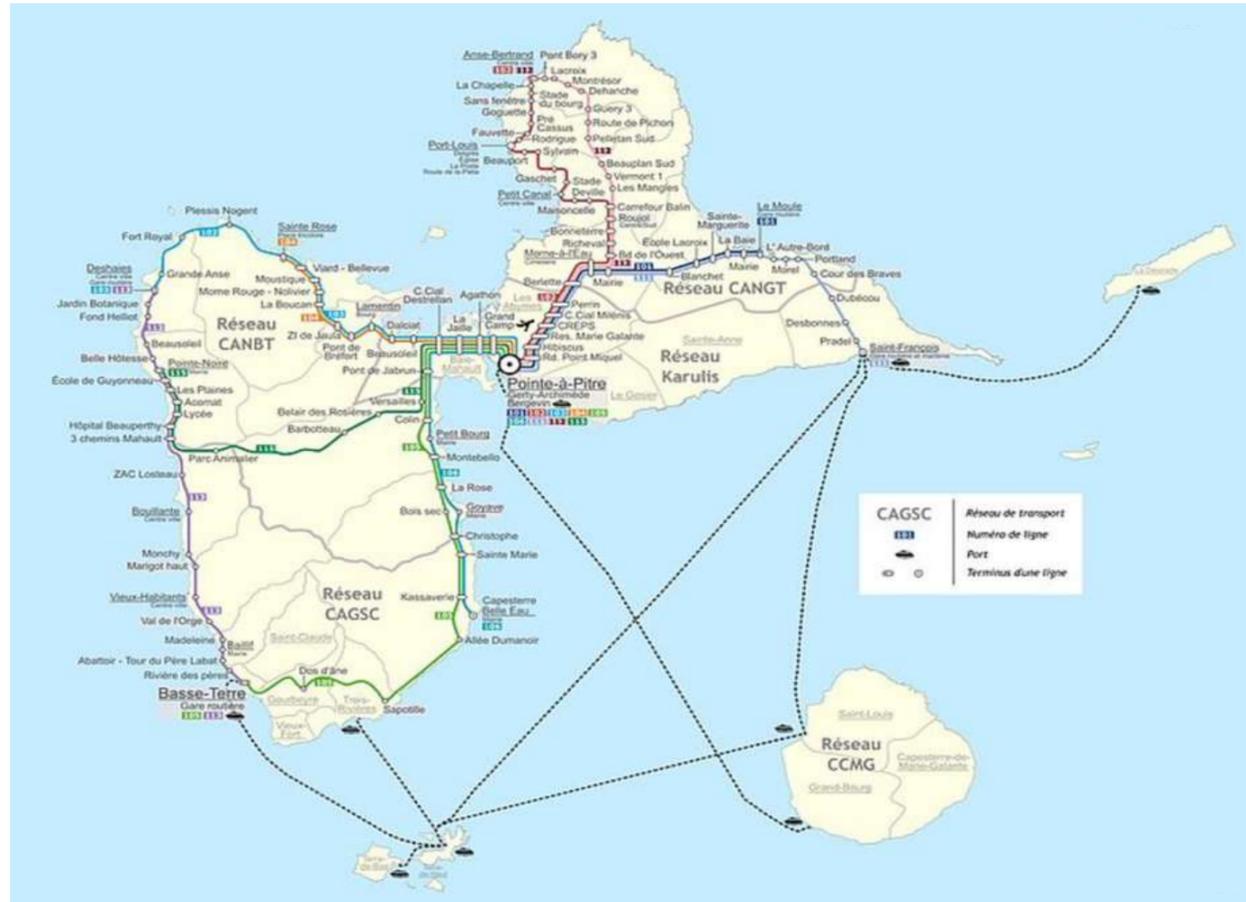
Malgré ces grilles tarifaires, les utilisateurs sociaux témoignent d'un tarif variable en fonction de la compagnie de transport et en fonction du conducteur de bus.

Le «réseau» de transport en commun n'est pas fluide ce qui rend nécessaire les correspondances avec plus de 3 correspondances par endroits, voire plus, pour les résidents de la région Basse Terrienne et le Nord Grande Terre.

Cette désorganisation et ces tarifs exorbitants poussent le public social à renoncer à certains déplacements et cela contribue à les maintenir dans une spirale d'exclusion. D'ailleurs, depuis la nouvelle organisation des lignes régulières, la situation a empiré selon les usagers car les bus traversent les nationales et ne passent plus par les quartiers et les centres villes, ce qui accroît le temps de route et le prix des déplacements.



Les spécificités des EPCI



Réseau régional de transport interurbain de Guadeloupe

Le réseau existant est carencé. Le système de transport en commun est disparate d'une EPCI à l'autre, ce qui crée une fracture mobilité au détriment du public précaire domicilié dans les zones d'habitations excentrées et les zones blanches. Nombreux quartiers ne sont pas ou peu couverts par une desserte de transport en commun ou de navette. Comme nous l'avons déjà vu, l'absence de mobilité alternative laisse pour seule possibilité, la marche à pied, incompatible pour certains usagers sociaux.

La nouvelle compétence mobilité redistribuée par la Région Guadeloupe aux EPCI, organisés en autorités organisatrices de la mobilité, fait apparaître des zones structurées, dynamiques et d'autres zones en souffrance. Chaque communauté d'agglomération a la charge de son plan mobilité et de l'organisation de l'offre urbaine sur son territoire. L'autorité unique de mobilité, en cours de création, est la réponse attendue pour amorcer un redécoupage et un maillage territorial optimal, équilibré et accessible. Actuellement, la répartition est comme suit :

LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION CAP EXCELLENCE

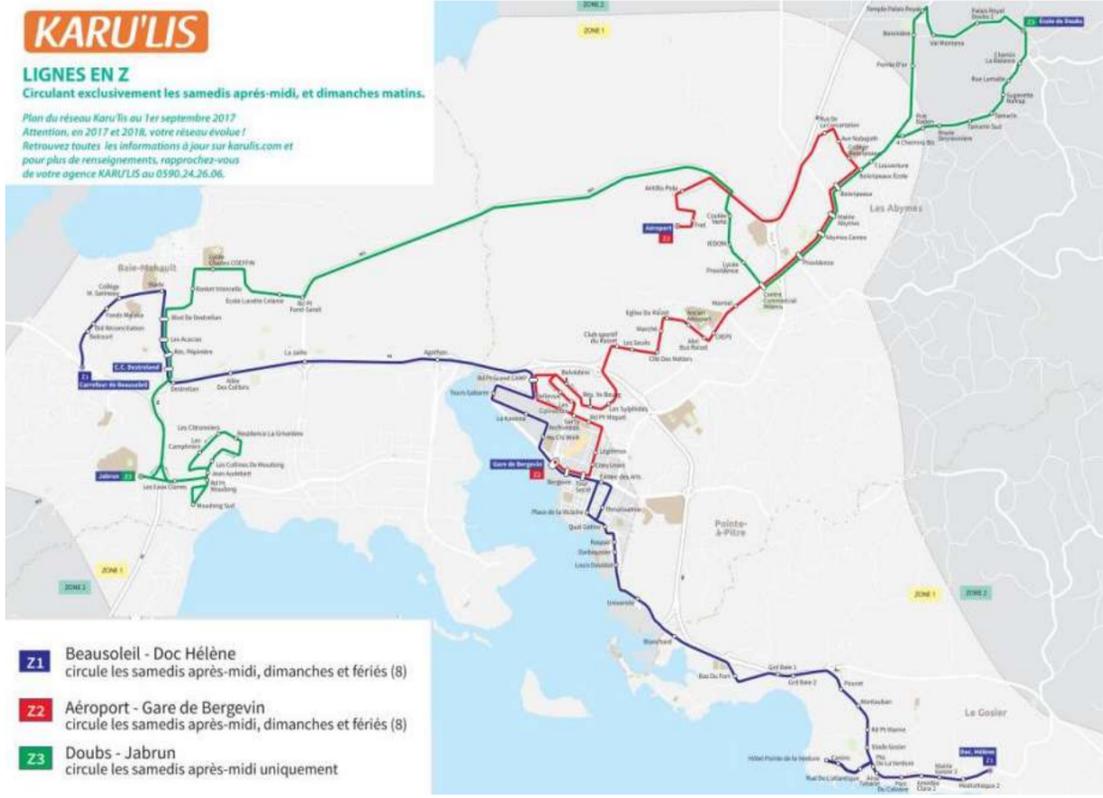


Réseau KARULIS : 82 bus pour 50 lignes interurbaines et urbaines
Flotte 100% PMR (personne à mobilité réduite)
62 bus d'une capacité de 20 à 25 assises
Le reste en 30 places assises
2 navettes et 3 lignes spécifiques les week-ends et jours fériés (Z1/Z2/Z3)
Billetterie et bornes d'achat (12 points de vente)



ZONE 1 Pointe-à-Pitre – Abymes 1 Mahaut 1 – Gosier 1	ZONE 2 Abymes 2 – Mahaut 2 Baie-Mahaut 2 – Gosier 2	ZONE 3 Sainte-Anne	ZONE 4 Saint-François	ZONE de la Désirade
1,20€	1,20€	1,20€	1,20€	1,00€
1,80€				
	1,80€			
		1,80€		
3,00€				
	3,00€			
4,00€				

- ☐ Voyage dans une zone uniquement
- ☐ Voyage dans deux zones voisines
- ☐ Voyage dans trois zones voisines
- ☐ Voyage dans quatre zones voisines



BUS DES MERS	3 lignes à l'étude
	Des points d'arrêts à Bergevin, place de la Victoire, Mémorial Acte, université de Fouillole, Jarry
AUTRES MODES DE TRANSPORTS SUR POINTE-À-PITRE	FatBee – Trotinette électrique
	Tuk-Tuk Electrique
	Vélos-taxi dit pousse-pousse
	<ul style="list-style-type: none"> o 35 Vélos électriques en libre-service, 20-25 min d'autonomie – Initiative du Syndicat Mixte des Transports o 5 stations : Place des dissidents, Parcours Canguio, Place de l'Hôtel de Ville, Place de la Victoire, Université des Antilles et de la Guyane o Coût de revient au consommateur : 0,10€/minute. Forfait touristique : 10€/3h ; au-delà 0,10€/minute. Location limitée à 24h

La région centre, Cap Excellence, est la plus attractive de l'île. En plus d'héberger sur son territoire tous les points d'intérêt stratégique, (flux de personnes vers l'extérieur, flux de marchandises, flux économiques), elle recense à elle seule, tous les modes de déplacements alternatifs pensés et développés en Guadeloupe. La richesse de son réseau offre de multiples solutions de mobilité à ses habitants. **L'offre spécifique aux publics en insertion est timide mais palliée par une offre plurielle, accessible et plutôt fiable.** C'est le seul territoire doté de liaisons interurbaines et urbaines de qualité, au départ des quartiers même si des zones blanches subsistent encore. La transition numérique accompagne leur offre de mobilité et répond à l'une des attentes exprimées par l'ensemble des publics sociaux de l'île même si leurs outils sont perfectibles. Tous espèrent et réclament le modèle KARULIS sur leur territoire, leur réseau d'abonnement, leur offre tarifaire, leur application mobile et leur réseau de bornes billettiques.

Cette commande publique est assurée par la société de transport de l'agglomération centre, qui jouit d'une expertise certaine dans le transport et dispose d'une large ressource humaine qualifiée et formée de près de 200 personnels. 130 000 personnes ont transités par le réseau de bus en 2022.

Le SMT, syndicat mixte de transport est quant à lui, la structure choisie pour devenir autorité unique. Forte de son observation territoriale, elle ambitionne des modes de déplacements urbains novateurs et envisage de consacrer une part active de son offre au public en insertion. Le diagnostic mobilité que nous portons, est l'un des outils stratégiques d'aide à la décision, dont ils souhaitent extraire indicateurs, besoins non couverts et préconisations.

LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU NORD GRANDE TERRE – CANGT



5 lignes interurbaines au départ du Moule, de Saint-François en direction des Abymes et de Pointe-à-Pitre, 9 bus avec une capacité de 30 à 60 places
11 lignes urbaines « TUNGT » – 10 bus, capacité de 22 à 59 places assises
<ul style="list-style-type: none"> o 1.20€ pour un déplacement dans la commune o 1.50€ pour un déplacement dans l'EPCI
Un dispositif interne au centre-ville dénommé « la moulinette », avec une desserte des quartiers périphériques vers le bourg, un tarif unique A/R d'un euro dans la limite d'une heure
<ul style="list-style-type: none"> o Horaires, itinéraires et billetteries disponibles en point physique o Possibilité d'achat des tickets directement dans les bus o QR code aux abris de bus pour informer des perturbations



Le réseau Nord Grande-Terre opère un rééquilibrage de son offre urbaine avec un accent porté sur les personnes résidant les QPPV. La volonté tarifaire d'un coût réduit est bien présente avec un prix avantageux pour le public social de l'ordre de 1€ A/R pour un déplacement vers le centre-ville du Moule. Toutefois, ce dispositif complémentaire de l'offre urbaine nouvellement créée se limite uniquement aux QPPV de la ville du Moule (dispositif « la moulinette ») et exclut les autres quartiers des communes de l'EPCI. Malgré ce rattrapage, l'offre urbaine au départ de Morne-à-l'Eau, Petit-Canal, Port-Louis et Anse-Bertrand reste disparate, peu régulière, inaccessible et cher. Ces agglomérations sont situées en milieu rural et subissent les distances géographiques plus longues que dans le reste de l'île. La connexion pour les liaisons vers le centre est complexe et éparse, avec un réseau de lignes régulières quasi-inopérantes (2 bus uniquement) et de nombreuses zones blanches.

Le défaut d'information sur les horaires, les itinéraires, les perturbations, les tarifs est un véritable frein à l'usage des transports en commun, pourtant déjà très limité. Il n'existe aucun point de proximité pour les relais mobilité (achat des tickets par exemple).

La topologie et les conditions climatiques rendent difficile l'accès à d'autres modes de déplacement tels que la marche à pied, le vélo. La voiture est d'ailleurs utilisée par dépit et par obligation pour ces publics ruraux en insertion. L'absence d'alternatives mobilité fait de ce territoire, un axe prioritaire de l'offre de service à développer.

A cela se greffe, une fracture numérique et l'absence de couverture réseau dans certains quartiers. Les défis sont nombreux même si la volonté manifeste d'un rééquilibrage est en marche.

LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES NORD BASSE-TERRE



5 lignes interurbaines au départ du Moule, de Saint-François en direction des Abymes et de Pointe-à-Pitre, 9 bus avec une capacité de 30 à 60 places	
6 lignes interurbaines passent sur le territoire	
o 103/104 : Pointe-à-Pitre / Deshaies	o 113 : Deshaies / Basse-Terre
o 105/106 : Pointe-à-Pitre / Basse-Terre	o 115 : Pointe-à-Pitre / Pointe-Noire
19 lignes urbaines relient 6 communes par 3 lots :	

LOTS	COMMUNES	NOMBRE DE LIGNE
1	LAMENTIN / PETIT-BOURG / GOYAVE	11
2	SAINTE-ROSE / DESHAIES	6
3	POINTE-NOIRE	2

Lignes régulières le matin et bus à la demande l'après-midi, géré par l'opérateur de transport CGTS

Tarifs par zonage (1 zone, 1.40€/ 2 zones, 2.20€/3 zones, 3.00€/ 4 zones, 4.00€)

La communauté Nord Basse-Terre, à l'instar de la CANGT, tente aussi un rattrapage au sein de son EPCI. **Une nouvelle lecture du territoire est en cours, avec des priorités de mobilité pour les séniors.** Il existe néanmoins, un fossé entre les communes de l'EPCI, dont deux communes en marge du développement – Pointe-Noire et Deshaies. Seules 2 lignes desservent quelques quartiers de Pointe-Noire. Il y a une volonté manifeste de faire correspondre lignes urbaines et lignes régulières même si de nombreux quartiers demeurent exclus (Jaula, Cafèière, Desbonnes...).

Les initiatives d'autres opérateurs mobilités sont vaines sur cet EPCI. La proximité géographique du réseau Karulis et de la région centre n'est pas représentative de la réalité lors d'un déplacement. Les utilisateurs sociaux rejettent tout accès au vélo sur ces portions de routes non éclairées et insécures, accidentogènes. Malgré deux villes fortes au sein de cet EPCI, le public se sent obligé de consommer sur les communes cap excellence, disposant d'un choix en commerces et équipement plus large et de tarifs promotionnels, encore trop margés dans leur bassin de vie. La cohabitation entre public de droit commun et public en insertion n'est pas simple compte tenu que Petit-Bourg est l'une des villes « riches » de Guadeloupe avec une population qui détient les avis d'imposition les plus élevés du département. L'offre de service est certes présente mais plus couteuse et donc moins accessible pour les publics précaires.

Le choix du bus à la demande, sur le principe d'une réservation par voie téléphonique est certes une belle initiative pour optimiser et adapter le service, et représente une alternative adaptée, mais il est totalement méconnu des publics sociaux et de ce fait non utilisé.



LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU SUD BASSE-TERRE

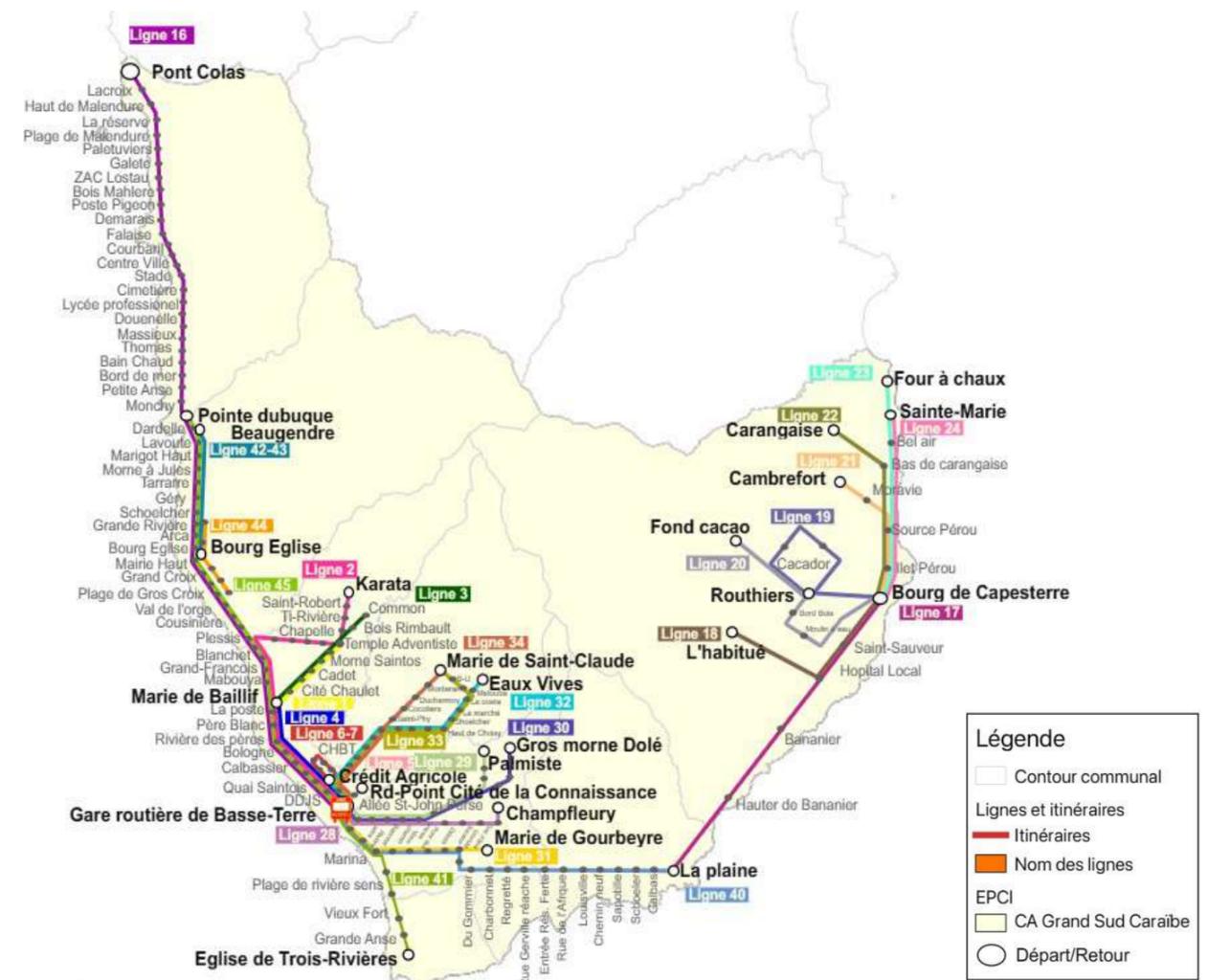


Grand Sud Caraïbes est la plus grande EPCI de Guadeloupe en termes de nombre de communes (12), mais aussi **la plus excentrée de l'offre territoriale de mobilité actuelle.** Au regard des autres AOM de l'île, elle demeure en grande souffrance. Son offre est éparse, quasi-nulle sur certains quartiers. Ce sont les communes dans lesquelles **les temps d'attentes sont les plus longs** et les attentes des habitants les plus importantes en terme de mobilité. Ces communes hébergent une population de séniors conséquente.

Six de ses communes ont un taux de chômage de plus de 25%, dont Capesterre-Belle-Eau et Trois-Rivières qui sont les plus fortement touchées, avec plus de 37%.

L'absence de solutions de mobilité adaptées plongent la population dans une désespérance et une colère. Ils se disent « oubliés », « abandonnés ». Ils décrivent une organisation politique catastrophique, des déperditions financières médiatisées, des affaires de corruption qui entachent le bon développement des services.

La collecte d'informations a été compliquée tant le mal-être est palpable, le « ras-le-bol » généralisé, le climat délétère. Les publics sociaux accusent une double peine selon eux, de bénéficier d'une prestation précaire et de résider en zone éloignée. Ces publics se déplacent majoritairement vers Basse-Terre, qui concentre les services administratifs et les zones marchandes les plus attractives de leur EPCI. Pour autant, la couverture du réseau de transport en commun est extrêmement restreinte et ne correspond pas à la réalité des besoins en déplacements.



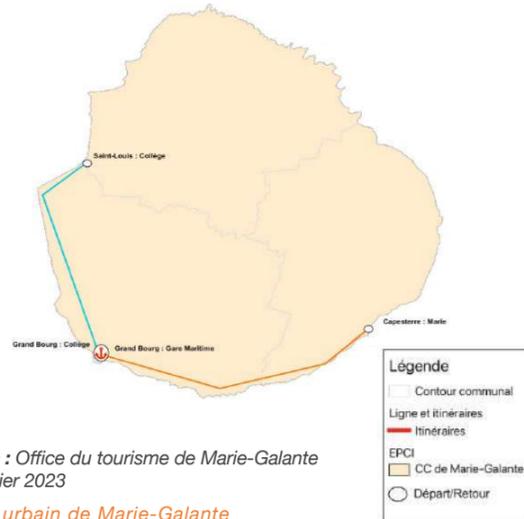
Réseau urbain de 2020 du Grand-Sud Caraïbe

LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE MARIE-GALANTE



Marie-Galante, à l'instar des autres dépendances souffre d'un retard structurel prégnant en matière de mobilité, commerce, équipement. **L'étroitesse de l'île rend le développement complexe.**

L'offre de bus est assurée par des opérateurs privés, avec un certain nombre de dérives et de dysfonctionnements (irrégularité, tarifs aléatoires, desserte inadaptée...). Une offre qui ne répond donc pas aux besoins des habitants et encore moins des publics précaires (à la descente du bateau notamment, une fois la journée en Guadeloupe achevée, avec les courses et autres marchandises ; à l'organisation très matinale – 4h00 du matin- pour prendre le bus puis le bateau à 6h30).



Sources : Office du tourisme de Marie-Galante
– 24 février 2023

Réseau urbain de Marie-Galante

Un recours aux scooters est jugé indispensable par certains utilisateurs sociaux, souvent en toute illégalité, sans être en possession du code et du permis AM.

Dans ces petits territoires, la mobilité alternative et durable prend tout son sens. Les bénéficiaires sociaux sont prêts à utiliser le vélo équipé si les aménagements sont créés (pistes cyclables, éclairage, vélo à assistance électrique couverts et avec des emplacements ports de marchandises) pour une pratique en toute sécurité.

L'intermodalité maritime et terrestre est inopérante, avec les conséquences d'attente et d'oisiveté déjà expliquées.

La mobilité coûte encore plus cher dans ces îles. Cela se confirme également sur le prix du permis de conduire, l'entretien et la réparation des véhicules, excluant encore plus d'usagers.

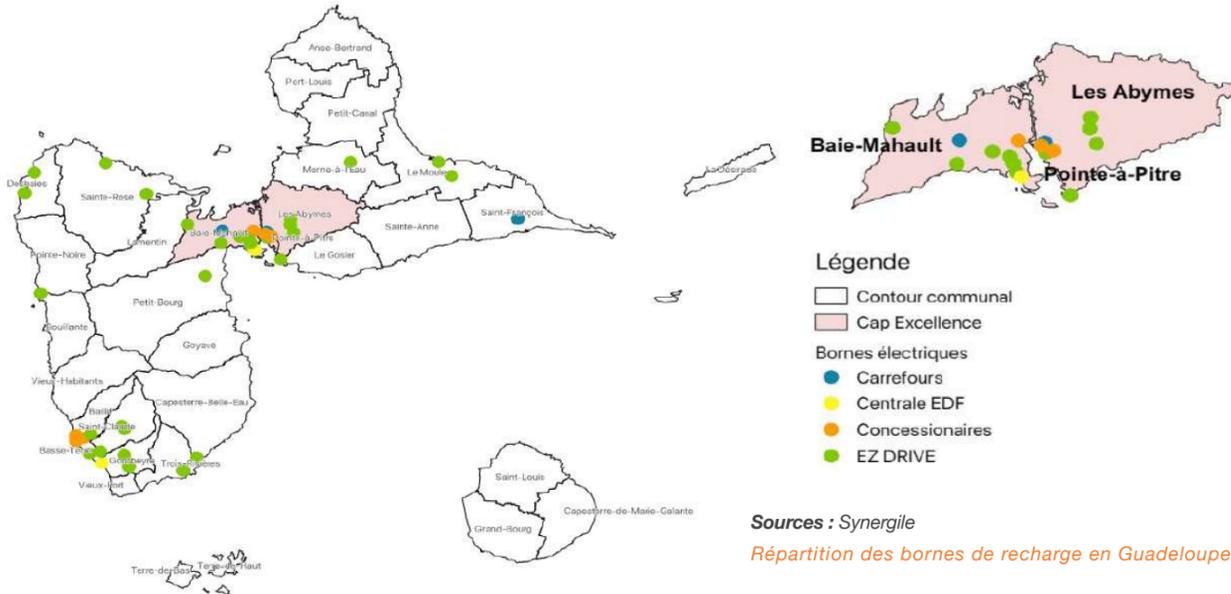
La réponse de mobilité à apporter à ces publics est prioritaire et ciblée, autopartage, vélo équipé en libre accès, navettes à la demande, tarif social spécifique. D'ailleurs 72% des sondés souhaitent une baisse des prix du transport.



3. DES INFRASTRUCTURES ET UNE ORGANISATION QUI N'ENCOURAGENT PAS L'INTERMODALITÉ

		À RETENIR
FORCES	<ul style="list-style-type: none"> Un modèle Karulis opérant, fonctionnel et plébiscité par les utilisateurs sociaux Le covoiturage, un potentiel sous-exploité Le bus à la demande, expérimentation prometteuse à reproduire en zone rurale Le QR code aux abris de bus, information en temps réel des perturbations (retards ou annulations de bus) Volonté affirmée d'un usage quotidien des bus par tous (usagers sociaux et autres), si et seulement si le système de transport est rendu efficace et fiable 	FAIBLESSES
		<ul style="list-style-type: none"> Pas de pôles d'échanges multimodaux. Réseau de transport peu structuré, disparate en fonction de l'EPCI (transport en commun peu fiable, irrégulier, inaccessible, coûteux) Peu d'aménagements propices à l'utilisation du vélo, du covoiturage, de l'autopartage, de l'électrique... (pas d'aire de covoiturage, pas de zones de stationnement dédiées) Un difficile accès à l'équipement de mobilité (40% de vie chère, poids des taxes) Une topographie diversifiée qui nécessite une adaptation locale de l'offre de mobilité Une écrasante domination de la voiture, responsable de la saturation chronique du réseau routier Une autorité unique de mobilité non fonctionnelle à ce jour
CONSÉQUENCES		
	<ul style="list-style-type: none"> → Une intermodalité terrestre et maritime inefficace → Une intermodalité marche à pied et transport en commun disparate, inégalement répartie → Une intermodalité marche/ vélo, transport en commun impossible en l'absence d'infrastructures et d'aménagement adaptés (aire de stationnement, pistes cyclables...) → Une intermodalité voiture / transport en commun inexploité faute d'aménagement, de communication et de points d'échange → Pas de schéma de multimodalité existante à l'heure actuelle 	

4. LE RÉSEAU DE BORNES DE RECHARGE : UNE TRANSITION NON PRIORITAIRE ?



Il y a un déploiement récent des bornes de recharges électriques publiques assuré en grande partie par un opérateur privé. Toutefois, cette transition est inégalement répartie sur le territoire avec une forte résistance au changement. Notez 20 bornes sur la communauté centre pour un total de 46 bornes sur le réseau EZ drive. L'utilisation des bornes est conditionnée à un forfait au choix, sinon une tarification réelle comprenant la puissance de la charge (0.40€ / kWh) et le temps de charge (0.15€ / minute). Cela représente environ 19€ pour 1h de charge.

Le marché automobile est onéreux et rend difficile l'accès au véhicule électrique pour le public social. De même, les équipements privatifs renforcent l'inaccessibilité à l'électrique. Les territoires sont très peu équipés en bornes de recharge électrique publique.

5. UNE OFFRE SOLIDAIRE À ENRICHIR

En dépit de toutes ces contraintes, la mobilité répond à un enjeu d'insertion sociale et professionnelle. **Les structures sociales ont repérés ce frein majeur et développent des initiatives pour tenter de le lever :**

- Dans la commune du Moule, l'association SOLIDARITIES a développé un concept d'auto-école sociale et solidaire, prenant en compte les problématiques sociales, financières, pédagogiques des usagers sociaux pour l'obtention du permis de conduire. Elle propose par ailleurs une offre de location de véhicules électriques à tarif solidaire.
- A Gourbeyre, la MAISON DE L'INSERTION a acquis une navette de 7 places pour acheminer ses candidats dans les démarches et actes de la vie quotidienne. Elle s'apprête à acquérir un nouveau véhicule, tant le service est nécessaire.
- A Marie-Galante, l'APAEI s'est doté d'un parc de véhicule dédié au transport de ces bénéficiaires vers les services - (emploi, culture, formation).
- A Bouillante, KAR AN NOU est une initiative de bus à la demande pour le transport des personnes en situation d'handicap.
- Le bailleur social SP HLM a acquis un véhicule électrique qu'il met à disposition de ses locataires sous forme d'autopartage. Un coffre sécurisé gère la récupération et la restitution du véhicule via la mise à disposition de la clé du véhicule.
- Le SMT a lancé en 2023, en lien avec l'application KAROS, un service de covoiturage « social » avec un reste à charge pour le bénéficiaire de 0.50 centimes en fonction des kilomètres parcourus.

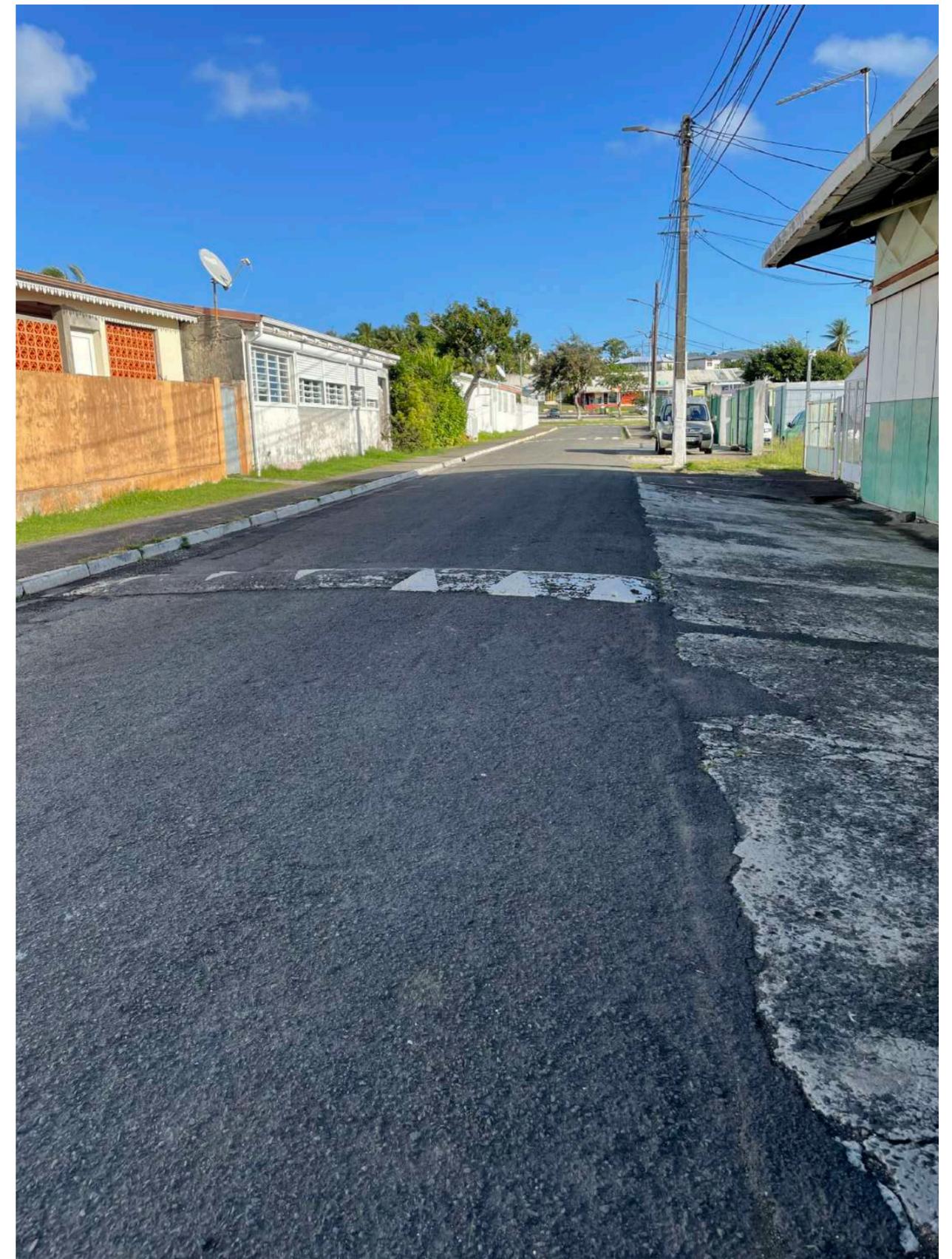
- La REGION propose une formation « remise en selles » pour inciter l'utilisation du vélo au travers d'ateliers de pratique. Le ministère des sports encourage cette pratique auprès des plus jeunes avec l'opération « savoir rouler à vélo ».

Même si des initiatives émergent ici et là, l'offre solidaire est restreinte. Elle est inégalement répartie sur le territoire et limitée à un public circonscrit dans une zone donnée. Les bonnes pratiques sont remarquables et pourraient faire l'objet d'un essaimage auprès des associations de proximité – maisons de quartiers, équipes de rue – ou des points relais – maison France services, centre local de sécurité et prévention de la délinquance « CSLPD ».

Les retours d'expériences démontrent un intérêt à dupliquer ces initiatives et ces bonnes pratiques, en consolidant cependant les modèles économiques, puisque ces usages optimisent la participation des bénéficiaires aux ateliers, aux convocations.

Ces utilisateurs sociaux se disent satisfaits de gagner en autonomie tout en valorisant leur image d'eux-mêmes et le regard positif des institutions vis-vis de leur implication.

La cohabitation des réponses de mobilité ciblées apparaît évidente voir essentielle pour bien mailler le territoire et offrir des services exhaustifs, qui s'adaptent aux besoins de chacun. Le diagnostic servira de laboratoire de « testing » en matière de services et dispositifs à mettre en œuvre pour répondre à un besoin cible ou à un public donné.



05

L'OFFRE À CRÉER



Les constats précédents ont permis de dresser une photographie des publics en insertion et des problématiques de mobilité qu'ils rencontrent au quotidien et qui restreignent leurs possibilités d'accès ou de maintien dans l'emploi ou la formation. Il est indispensable de se baser sur ces remontées, pour imaginer et développer des solutions concrètes à court, moyen et long termes adaptées au territoire, efficaces et accessibles.

Il est également important d'imaginer ces solutions de manière à ce qu'elles soient accessibles par les plus fragiles, ce qui les rendra accessible par tous les publics. Certaines d'entre elles auront bien évidemment des spécificités liées aux besoins des publics cibles (tarifs, pédagogie, etc.).

Trois types de préconisations sont formulées dans ce diagnostic, à la suite des constats faits : des préconisations d'ordres organisationnels et structurels, des préconisations d'ordre serviciel et les préconisations spécifiques à la plateforme d'écomobilité inclusive.

1. AMÉLIORATION DE L'ORGANISATION DE LA MOBILITÉ ET DES INFRASTRUCTURES

Avant de rentrer dans le détail des solutions de mobilités pouvant être envisagées, il est nécessaire de penser la mobilité à l'échelle de tout le territoire guadeloupéen : des réflexions et un travail macro, touchant à l'organisation des systèmes, réseaux et services de mobilité, pour garantir une cohérence territoriale pour l'ensemble du territoire et une bonne répartition de l'offre en fonction des besoins.

Cela peut passer dans un premier temps par **une gouvernance concertée de la mobilité en impliquant toutes les parties prenantes, en lien avec les transports mais aussi les publics fragiles**. Il est également important de penser l'amélioration et le développement des infrastructures de transports – réseaux de transports en commun, mais aussi réseaux cyclables, aménagements urbains, etc. –, qui sont essentielles dans la vie quotidienne, car elles contribuent à la fluidité des déplacements et peuvent encourager le report modal vers des modes alternatifs à la voiture individuelle. Le tout en faisant le lien avec les acteurs de terrain au contact des usagers, qui vont accompagner ces derniers à adopter de nouveaux modes de déplacements, de nouvelles habitudes, de manière pérenne. Les infrastructures ou services seuls n'auront que peu d'effets sans information et accompagnement.

Récapitulatif des besoins et attentes des personnes en insertion

<p>AMÉLIORER L'OFFRE EN TRANSPORTS COLLECTIFS POUR RENDRE LE SYSTÈME FIABLE, ACCESSIBLE, SÉCURÉ ET EFFICACE :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Définir un schéma de transports en communs avec des points d'échanges pour les lignes régulières et les lignes urbaines • Revoir l'organisation complète des transports, se calquer sur l'organisation antérieure avec un passage de bus tous les quarts d'heures en ville comme en campagne • Prévoir des transports les week-ends, les jours fériés, les mercredis après-midi, les soirs • Desservir tous les quartiers en campagne • Améliorer les infrastructures comme les abris de bus (localisation, fréquences, sécurité, confort, etc.) • Mettre en place un affichage écrit et un affichage numérique (écran multimodal) des horaires, itinéraires, tarifs • Permettre les trajets directs sans correspondance • Créer des pôles d'échanges formalisés, sécurés et abrités des intempéries • Créer des abonnements mensuels illimités sur la Guadeloupe • Rendre accessible aux PMR ou autres handicaps (sourds, muets, aveugles...) aux transports en commun • Permettre l'achat de titre de transports dans les commerces de proximité • Former les chauffeurs de bus aux transports de personnes handicapées et de seniors • Mettre en place un système d'évaluation des transports en commun
<p>AMÉLIORER L'INFORMATION POUR PERMETTRE UN ACCÈS À LA MOBILITÉ ET FLUIDIFIER LES DÉPLACEMENTS :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Créer un site internet unique centralisant toutes ces informations, consultable 24h/24 • Créer une ligne d'appel unique pour gérer les déplacements et conseiller sur la mobilité • Identifier des personnes référentes en mobilité • Favoriser un accès au numérique via les bus itinérants notamment
<p>DIVERSIFIER LES SOLUTIONS DE MOBILITÉ ALTERNATIVES ADAPTÉES AUX BESOINS DES PERSONNES EN INSERTION :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prévoir des aménagements adaptés à l'intermodalité (marche, vélo, covoiturage, couloir de bus) • Améliorer les infrastructures existantes (trottoirs, cheminements, bords de route...) • Améliorer la signalisation piétonne • Développer une offre roulante alternative et solidaire • Développer un service de transport de nuit (de 18h00 à 23h00) dans les zones d'activités (hôtellerie, restauration) • Développer des tarifications sociales
<p>FACILITER L'ACCÈS À L'EMPLOI ET À LA FORMATION EN LEVANT LES FREINS MOBILITÉ :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lever les freins psycho-sociaux grâce à des formations facilement accessibles (s'appuyer sur les services de proximité identifiés par le public pour délocaliser les formations (faire déplacer le seul formateur) • Déconstruire auprès des employeurs l'image de mobilité négative rattachée au BRSA/SPIE • Développer des accompagnements financiers adaptés, des aides et dispositifs prenant en compte leurs spécificités pédagogiques • Inciter les employeurs du secteur restauration, hôtellerie, bâtiment, service à la personne à prendre en compte les problématiques de mobilité dans les offres d'emploi (mise à disposition de vélo/scooter, aides financières à la mobilité, incitation au covoiturage inter-établissement, aider au financement du permis...)

Zoom sur les besoins et attentes des petites îles

<p>LES SAINTES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place un abonnement mensuel avec des trajets illimités vers la Guadeloupe • Développer un système de location de véhicule à tarifs spéciaux spécialement pour les iliens en démarches professionnelles ou en démarches de santé sur la Guadeloupe – pour rappel, un seul médecin sur l'île, aucun spécialiste • Optimiser le fonctionnement des dessertes maritimes : <ul style="list-style-type: none"> o Augmenter le nombre de rotations maritimes notamment celle de la pause méridienne o Coordonner les horaires de la desserte maritime de Terre-de-Bas à Terre-de-Haut o Instaurer un service de mobilité maritime itinérant pour la distribution des médicaments, du pain, des petites courses... o Baisser le coût du trajet de Terre-de-Haut à Terre-de-Bas • Disposer d'un point carburant ou d'une mini station sur Terre-de-Haut
<p>DÉSIRADE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Permettre les mobilités alternatives (marche, vélo et deux roues motorisés) en toute sécurité, en améliorant les infrastructures existantes (éclairage, trottoir, abris de bus, etc.) et en développant de nouveaux aménagements (limitation de vitesse, dos d'âne, pistes cyclables, etc.) • Mettre en place un système de bus fiable avec respect des horaires, pour assurer en temps et en heure les rendez-vous médicaux et professionnels • Disposer de logements relais ou de transit, utilisés par les iliens lors de leurs déplacements • Mettre en place un abonnement mensuel avec un tarif réduit pour les rotations maritimes et aériennes
<p>MARIE-GALANTE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Revoir la tarification pour permettre les déplacements de tous : <ul style="list-style-type: none"> o Baisser le prix des billets de bateau o Mettre en place des tarifs de rotations inter-îles préférentiels pour les iliens (aucun aménagement financier prévu pour les iliens) o Créer un tarif spécial pour les femmes enceintes • Optimiser le fonctionnement des dessertes maritimes : <ul style="list-style-type: none"> o Migration de karulis ou de son équivalent avec des horaires affichés, des coûts réduits, des dessertes régulières o Augmenter la fréquence des rotations maritimes notamment à mi-journée grâce à une meilleure coordination des compagnies maritimes déjà présentes o Maintenir les rotations hors festivités touristiques (pas ou peu de rotations à certaines périodes) o Organiser un sas d'attente pour jeunes, personnes âgées et handicapées, à la gare ou près de la gare o Mettre en adéquation les horaires de rotations du bateau et l'offre de bus • Améliorer les infrastructures pour permettre et sécuriser les déplacements : <ul style="list-style-type: none"> o Sécuriser les déplacements doux à Marie-Galante : éclairages des campagnes, pistes cyclables... o Améliorer l'aménagement de la gare routière de Pointe-à-Pitre • Accorder des aides financières pour passer le permis de conduire ou acquérir un véhicule dans une optique professionnelle • Créer des lignes directes depuis les campagnes de l'île vers la ville centre Grand-Bourg

À RETENIR

La mobilité représente de nombreux enjeux dans la vie quotidienne des habitants, en termes de santé, de culture/loisirs, d'insertion, d'économie. Lever les différents freins à la mobilité, qu'ils s'agissent des freins des individus mais aussi ceux liés à l'organisation territoriale des réseaux et de l'offre, permettrait de :

- Donner sens à une profonde volonté de s'intégrer dans la société, au même titre que « monsieur tout le monde ».
- Offrir une chance de « pouvoir postuler, travailler sans se mettre des barrières ».
- Favoriser la présence et la participation dans les ateliers ou institutions sociales (maison France services, médiathèque, centre culturel...).
- Permettre aux enfants de participer aux activités extra-scolaires, de développer une vie sociale en dehors de la cité, de pratiquer un sport, de penser des loisirs en famille.
- Participer à la vie de sa commune (manifestations culturelles, artistiques, traditionnelles de jour comme de nuit).
- Lutter contre l'isolement, l'enclavement, rencontrer et voir d'autres personnes, tisser du lien social.
- Lutter contre l'oisiveté, lutter contre les conduites addictives (écran, jeux vidéo, réseaux sociaux).
- Se sentir valorisé, autonome, sortir de la spirale stigmatisante et du poids de la société Guadeloupe sur l'image et les représentations autour du BRSA/SPIE « sans permis, sans voiture ».
- Déconstruire l'image négative des employeurs sur la mobilité des BRSA et SPIE.

2. FICHES ACTIONS : DES ACTIONS AU CŒUR DES BASSINS DE VIE

Aller vers ...

DÉLOCALISER LES CENTRES DE FORMATION AU PLUS PRÈS DES BÉNÉFICIAIRES

PILOTE DE L'ACTION	Conseil Départemental / Région / Guadeloupe Formation
TERRITOIRE	Guadeloupe continentale et les dépendances
PARTENAIRES	<ul style="list-style-type: none"> • Organismes de formation • Pôle emploi • Prescripteurs sociaux • Acteurs de l'emploi et de l'insertion
DIAGNOSTIC	Le public en insertion a exprimé au cours du diagnostic de la mobilité toutes leurs difficultés à se rendre en formation ou à s'y maintenir pour faute de solutions de mobilité. L'absence d'une offre de transport en commun fiable, accessible et peu cher les pousse aux renoncements de se déplacer. Les îliens, quant à eux, subissent l'intermodalité maritime et terrestre en terme organisationnels et en terme de coûts, les limites sont donc plus importantes.
OBJECTIFS	<ul style="list-style-type: none"> • S'appuyer sur un réseau de services de proximité tels que les maison France Service pour apporter la formation au plus près des personnes, dans leur bassin de vie (l'idée étant non plus de faire se déplacer des dizaines de personnes mais de faire déplacer le seul formateur). • Optimiser la participation des personnes pendant toute la durée de la formation et optimiser leur chance de qualification et de sortie positive vers l'emploi.
DESCRIPTION	<ul style="list-style-type: none"> • Repérage du besoin de formation par le référent social ou insertion. • Orientation vers l'organisme de formation concerné. • Recenser un quota réservataire pour la délocalisation de la formation vers un point de proximité dédié. • La plateforme mobilité peut jouer un rôle de lanceur d'alerte pour la diffusion des offres de formations sur sites dédiés selon un calendrier prédéfini.
CALENDRIER	2024
MODALITÉS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'orientations • Nombre de bénéficiaires • Nombre et type de prestations • Taux de participation • Taux de réussite

DES RENDEZ-VOUS NUMÉRIQUES ANIMÉS ET ASSISTÉS PAR DES AMBASSADEURS RÉSEAU

PILOTE DE L'ACTION	Services de l'Etat / Conseil Départemental / Solidarités
TERRITOIRE	Guadeloupe continentale et les dépendances
PARTENAIRES	<ul style="list-style-type: none"> • Pôle emploi • Service civique • Maison France services • Bus itinérants • Association ad hoc • Prescripteurs sociaux et SPIE
DIAGNOSTIC	Les publics en insertion se heurtent aux difficultés de déplacement pour se rendre d'un point A à un point B. De nombreux déplacements vers les institutions sociales ou insertion pourraient être évités (le dépôt d'un simple document, pour l'actualisation de données, pour des entretiens de suivi...) et remplacés par des rendez-vous numériques, assistés par un ambassadeur réseau pour faciliter la prise en main de l'outil informatique.
OBJECTIFS	<ul style="list-style-type: none"> • Favoriser des rendez-vous en distanciel, limitant les déplacements non obligatoires. • Lever le frein au numérique par une assistance informatique et faciliter l'échange interactif par un ambassadeur qui accompagne, traduit, reformule si besoin est pour la bonne compréhension des questions. • Offrir un échange possible en langue créole traduite par l'ambassadeur pour optimiser la bonne compréhension et les réponses des publics en insertion, les seniors notamment. • Apporter le service au plus près de la personne et en respectant ses codes d'interactivité et pas une image figée sous forme de selfie (utiliser le process du miroir pour animer la gestuelle et les mouvements de l'ensemble du corps).
DESCRIPTION	<ul style="list-style-type: none"> • Les prescripteurs sociaux fixent les rendez-vous en proposant l'option de rendez-vous numériques à distance. • L'utilisateur ou le professionnel réserve directement un créneau auprès de l'opérateur de proximité. • La plateforme mobilité peut aussi gérer le calendrier avec la répartition présenteielle des ambassadeurs réseau par commune et ainsi rapprocher la demande de rendez-vous aux disponibilités.
CALENDRIER	2024
MODALITÉS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de rendez-vous numériques • Lieux mobilisés • Profil des personnes • Taux de présence

Aménagements

RÉSEAU DE BILLETTEUSE OU BORNES DE PROXIMITÉ

PILOTE DE L'ACTION	Conseil Départemental / Autorités organisatrices de mobilité – EPCI
TERRITOIRE	Guadeloupe continentale et les dépendances
PARTENAIRES	<ul style="list-style-type: none"> • EPCI • AOM • REGION • Opérateurs de mobilité • Réseau de service de proximité (épiceries, stations essence, « lolos », « PMU »...)
DIAGNOSTIC	Les publics en insertion ont du mal à se déplacer pour leurs rendez-vous professionnels, pour les besoins de la vie courante... encore plus pour aller acheter un ticket de bus ou un abonnement à des kilomètres de leur domicile.
OBJECTIFS	<ul style="list-style-type: none"> • Rapprocher l'offre de vente (tickets, abonnements) au plus près de la population sous forme de bornes sinon en points de vente physique. • S'appuyer sur un réseau de proximité déjà opérant et repéré par les publics en milieu rural notamment. • Rendre plus accessible l'achat des titres de transport sans surcoût lié au déplacement.
DESCRIPTION	<ul style="list-style-type: none"> • Se rendre à pied dans un point de vente identifiable par un macaron et acheter directement son titre de voyage. • Réserver auprès de l'épicerie référencé et se faire livrer à domicile par la Poste, le boulanger itinérant, le paramédical (infirmier, auxiliaire de vie).
CALENDRIER	2024
MODALITÉS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de bornes installés • Nombre de points de vente • Taux d'achat • Enquête de satisfaction auprès des usagers

3. FICHES ACTIONS : LES SERVICES DE MOBILITÉ À DÉVELOPPER

Information / formation en mobilité

CRÉATION D'UNE PLATEFORME D'ÉCOMOBILITÉ INCLUSIVE

PILOTE DE L'ACTION	Conseil départemental / Services de l'Etat
TERRITOIRE	Guadeloupe continentale et les dépendances
PARTENAIRES	<ul style="list-style-type: none"> • Conseil départemental • Pôle emploi • Mission locale • Cap emploi • Caisse d'allocation familiale • Ad hoc
DIAGNOSTIC	Pour répondre au défaut d'informations et la méconnaissance des dispositifs de mobilité, proposer un organe coordonnateur qui : <ul style="list-style-type: none"> • Centralise l'offre territoriale de droit commun et l'offre de mobilité solidaire. • Met en adéquation besoins de mobilité des publics en insertion et offres mobilisables existantes. • Anime le réseau partenarial.
OBJECTIFS	Créer un guichet unique de la mobilité solidaire pour les publics sociaux et les personnes en insertion : <ul style="list-style-type: none"> • Potentiel d'accueil téléphonique de 1500 à 2000 personnes par an. • 12 à 15 bilans de compétence mobilité par mois. • 5 à 8 parcours mobilité par mois. • 1 permanence mobilité par mois / par EPCI ou point de proximité identifié.
DESCRIPTION	<ul style="list-style-type: none"> • Accueillir, informer, diagnostiquer, orienter via une centrale d'appel téléphonique usagers et professionnels de l'action sociale, insertion. • Centraliser les informations mobilité sur les horaires, itinéraires, tarifs, perturbations. • Recenser les aides et dispositifs de mobilité existants. • Coordonner l'offre de mobilité solidaire existante. • Promouvoir des modes de déplacement alternatifs, particulièrement les mobilités douces. • Accessible du lundi au vendredi de 8h00 à 17h00 sans interruption.
CALENDRIER	Démarrage – juin 2023
MODALITÉS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de bénéficiaires • Profils des bénéficiaires • Analyse quantitative des données de l'action

Les phases de développement de la plateforme d'écomobilité inclusive, en termes de ressources humaines, de projets, de services, de partenariats ou encore de maillage territorial sont développés ultérieurement (cf. 3. Calibrage du dispositif d'écomobilité inclusive).

DÉVELOPPEMENT D'UNE APPLICATION NUMÉRIQUE DE MOBILITÉ SOLIDAIRE

PILOTE DE L'ACTION	Conseil départemental / Services de l'Etat
TERRITOIRE	Guadeloupe continentale et les dépendances
PARTENAIRES	<ul style="list-style-type: none"> • Conseil départemental • Pôle emploi • Mission locale • Cap emploi • Caisse d'allocation familiale • Financeurs privés
DIAGNOSTIC	<p>Il n'est plus à démontrer l'importance de disposer d'une information précise en temps réel, peu importe la zone de domiciliation géographique :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Consulter les itinéraires, les points d'échanges multimodaux, gérer et organiser ces déplacements, découvrir et expérimenter de nouveaux modes de déplacements, commander et réserver en ligne de manière autonome et responsable son offre roulante. • Répondre à une demande d'accès numérique de certains publics sociaux, particulièrement les jeunes et les demandeurs d'emploi.
OBJECTIFS	<p>Développer une application numérique accessible aux publics sociaux et SPIE, téléchargeable à partir des smartphones :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Accès simplifié par un QR code. • Accès conditionné par un numéro d'identification sociale (numéro allocataire ou numéro Pôle emploi) et un avis d'imposition ou de non-imposition (seuil plancher).
DESCRIPTION	<ul style="list-style-type: none"> • Accès à l'ensemble de l'offre de mobilité solidaire mobilisable sur le territoire. • Informations sur l'ensemble des tarifs, horaires et itinéraires des transports en commun par EPCI.
CALENDRIER	Démarrage – juin 2023
MODALITÉS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de bénéficiaires • Profils des bénéficiaires • Analyse quantitative des données de l'action

ANIMATION D'UN RÉSEAU D'ACTEURS AUTOUR DE LA MOBILITÉ

PILOTE DE L'ACTION	Conseil départemental / Services de l'Etat / Association SOLIDARITIES
TERRITOIRE	Guadeloupe continentale et les dépendances
PARTENAIRES	<ul style="list-style-type: none"> • EPCI et AOM • REGION • Antennes locales d'insertion • Pôle emploi • Mission locale • Cap emploi • Caisse d'allocation familiale • Centres communaux d'action sociale • Opérateurs et sociétés de transport • Acteurs SIAE • Bailleurs Sociaux • Tiers lieux, associations de quartiers...
DIAGNOSTIC	<p>L'un des premiers besoins exprimés par le public en insertion est le défaut d'informations et la méconnaissance des dispositifs. Cette absence de lisibilité touche aussi les professionnels. Aucun document de lecture globale de la mobilité n'existe à ce jour, ce qui rend complexe toute organisation. Dans l'animation de l'offre territoriale de mobilité réside l'une des attentes les plus fortes des publics sociaux et des professionnels.</p>
OBJECTIFS	<ul style="list-style-type: none"> • Identifier l'écosystème des acteurs de la mobilité, les mettre en synergie et éviter un éclatement de l'offre. • Informer et animer sur les dispositifs existants. • Coordonner le réseau partenarial.
DESCRIPTION	<ul style="list-style-type: none"> • Se réunir en tant que de besoin pour penser, adapter et innover sur l'offre de mobilité. • Éprouver l'adéquation de l'offre classique de mobilité et l'offre de mobilité solidaire. • Réfléchir ensemble sur la promotion de cet écosystème de la mobilité.
CALENDRIER	Dernier trimestre 2023
MODALITÉS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de professionnels / institutions • Nombre et motifs des rencontres • Nombre et types d'actions conjointes

PROMOTION D'UNE ÉDUCATION À LA MOBILITÉ SOLIDAIRE ET INCLUSIVE VIA DES AMBASSADEURS MOBILITÉ

PILOTE DE L'ACTION	Conseil départemental / Services de l'Etat / Association SOLIDARITIES
TERRITOIRE	Guadeloupe continentale et les dépendances
PARTENAIRES	<ul style="list-style-type: none"> • Antennes locales d'insertion • Pôle emploi • Mission locale • Cap emploi • Caisse d'allocation familiale • Centres communaux d'action sociale • EPCI et AOM • Opérateurs et sociétés de transport • Acteurs SIAE • Bailleurs Sociaux • Tiers lieux, associations de quartiers...
DIAGNOSTIC	<p>La Guadeloupe est un territoire où oralité et langue créole vont de pair. Il faut compter avec la fracture numérique pour certains publics. Il apparaît nécessaire de démystifier ce terme de mobilité alternative autour d'une syntaxe accessible à tous, d'expliquer les enjeux d'une mobilité novatrice, adaptée. Il convient aussi d'expérimenter, de s'entraîner en temps réel à l'utilisation des outils pour les utilisateurs sociaux.</p>
OBJECTIFS	<ul style="list-style-type: none"> • Présenter la mobilité sous différentes formes, ses services, ses aides, ses dispositifs, ses applications... • Déconstruire les idées reçues, les représentations autour de la mobilité douce et la mobilité durable. • Manipuler, pratiquer, s'exercer avec assistance sur les outils de mobilité aussi bien pour les BRSA que les personnes âgées ou en situation d'handicap. • Dispenser cette information et cette formation au plus près des personnes, dans leur bassin de vie.
DESCRIPTION	<p>Des ambassadeurs mobilité qui :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Animent et informent au travers d'ateliers de mobilité collectif. • Sensibilisent à l'utilisation de nouveaux modes de déplacement. • Exercent et accompagnent la prise en main sur les outils de mobilité.
CALENDRIER	Démarrage – juin 2023
MODALITÉS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de bénéficiaires • Profils des bénéficiaires • Analyse quantitative des données de l'action

Aides à la mobilité

MISE EN PLACE D'UN TARIF « MOBILITÉ » SOCIALE UNIQUE OU ABONNEMENT SOCIAL UNIQUE

PILOTE DE L'ACTION	Conseil départemental / Services de l'Etat / Association SOLIDARITIES
TERRITOIRE	Guadeloupe continentale et les dépendances
PARTENAIRES	<ul style="list-style-type: none"> • EPCI • AOM UNIQUE • AOM • Sociétés de transport • Conseil départemental • Pôle emploi • CAF • Mission Locale
DIAGNOSTIC	<p>Les pratiques de déplacements constatés mettent en avant une mobilité trop coûteuse, un système de transport inaccessible, inadapté et inégalement réparti sur le territoire, pour pouvoir répondre aux besoins de la population et notamment aux besoins des publics en insertion sociale et professionnelle. La mobilité apparaît clairement comme le premier frein de maintien ou de retour à l'emploi ou dans la formation. Les déplacements réguliers voir journaliers imposent l'adaptation de la grille tarifaire par des abonnements mensuels ou un tarif social unique pour les utilisateurs sociaux.</p>
OBJECTIFS	<ul style="list-style-type: none"> • Faciliter l'utilisation des transports en commun de manière répétée en limitant les contraintes financières. • Favoriser le maintien d'une mission d'emploi, de formation dans la durée. • Harmoniser la tarification pour l'ensemble des publics avec un faible revenu notamment par un tarif social maritime pour les liens des dépendances.
DESCRIPTION	<ul style="list-style-type: none"> • Le référent social ou insertion diagnostique le candidat, lui ouvre droit à ce dispositif au regard du cahier des charges. • L'opérateur de transport, après conventionnement, appliquera directement ce tarif social unique sur présentation d'un document d'accès nominatif.
CALENDRIER	Démarrage – mars 2024
MODALITÉS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de bénéficiaires • Profils des bénéficiaires • Analyse quantitative des données de l'action

PROPOSER UN ÉVENTAIL DES AIDES MOBILITÉ EN FAVEUR DE L'EMPLOI

PILOTE DE L'ACTION	Conseil départemental / Pôle emploi / Mission locale
TERRITOIRE	Guadeloupe continentale et les dépendances
PARTENAIRES	<ul style="list-style-type: none"> • Antennes locales d'insertion • Pôle emploi • Mission locale • Cap emploi • Caisse d'allocation familiale • Centres communaux d'action sociale • OPCO, opérateurs de compétence, employeurs
DIAGNOSTIC	Afin de favoriser l'accès et le maintien dans l'emploi des publics en insertion, l'aide au démarrage d'activité semble indispensable.
OBJECTIFS	<ul style="list-style-type: none"> • Faciliter l'insertion au travers d'un coup de pouce mobilité à la prise de poste, au démarrage de la formation... • Prévenir les abandons de poste prématurés pour cause de mobilité.
DESCRIPTION	Dispensation sur prescription sociale après diagnostic de la situation du requérant : <ul style="list-style-type: none"> • Inscrit dans une démarche d'insertion avérée (contrat d'embauche, attestation d'inscription en formation...). • Choix de la mesure financière ou matérielle adaptée au profil. Il peut s'agir d'une allocation forfaitaire mobilité emploi versée uniquement le 1er mois de l'emploi sur réserve de présence (sinon retenue sur l'allocation du mois postérieure), d'un chèque carburant ou une carte de réduction du carburant nominatif sur réserve d'un plein par quinzaine, d'une aide à l'achat d'un véhicule (vélo, scooter, voiture).
CALENDRIER	Démarrage en septembre 2023
MODALITÉS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de bénéficiaires • Profils des bénéficiaires • Analyse quantitative des données de l'action

Offre de transports solidaires

BUS À LA DEMANDE

PILOTE DE L'ACTION	Conseil départemental / Services de l'Etat / Association SOLIDARITIES
TERRITOIRE	Guadeloupe continentale et les dépendances
PARTENAIRES	<ul style="list-style-type: none"> • Epci • AOM • Opérateurs du transport • Conseil départemental
DIAGNOSTIC	<ul style="list-style-type: none"> • Favoriser les déplacements qui aujourd'hui ne peuvent être opérés faute d'un système de transport en commun efficace, fiable et accessible. • Lutter contre l'isolement et l'oisiveté dans lesquels sont plongés les publics en insertion à cause des problématiques de mobilité.
OBJECTIFS	<ul style="list-style-type: none"> • Optimiser les déplacements en zone blanches. • Offrir un service à la carte aux bénéficiaires sociaux résidant en campagne, en zone excentrée. • Favoriser les déplacements hors desserte du système classique. • Programmer des déplacements dédiés à l'emploi, la vie sociale, la santé, la vie quotidienne selon une planification mensuelle. • Favoriser une vie sociale, culturelle, sportive inclusive.
DESCRIPTION	<ul style="list-style-type: none"> • Réserver une course ou un créneau au travers de l'application numérique de mobilité ou par téléphone auprès de la plateforme mobilité. • Disposer en temps réel des sorties programmées. • Organiser et encadrer ces déplacements de la vie courante en toute quiétude.
CALENDRIER	Démarrage – juillet 2023
MODALITÉS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de bénéficiaires • Profils des bénéficiaires • Analyse quantitative des données de l'action

TAXI SOCIAL

PILOTE DE L'ACTION	Conseil départemental / Services de l'Etat / Association SOLIDARITIES
TERRITOIRE	Guadeloupe continentale et les dépendances
PARTENAIRES	<ul style="list-style-type: none"> • Réseau de taxi agréé de Guadeloupe • Conseil départemental • Etat
DIAGNOSTIC	Compléter l'offre de mobilité existante avec des modes de déplacements alternatifs, nouveaux et ciblés aux besoins des personnes, à la configuration de leur ménage, à leur bassin de vie...
OBJECTIFS	<ul style="list-style-type: none"> • Offrir un service de mobilité sur mesure pour certains publics notamment les personnes âgées, les BRSA. • Pallier l'absence totale de l'offre de transport en commun dans certaines zones rurales et à certains moments (fin d'après-midi, nuits, fériés, week-end...).
DESCRIPTION	<ul style="list-style-type: none"> • Identifier des taxis référents par commune, de jour comme de nuit. • Réserver une course via l'application numérique mobilité sinon la plateforme mobilité à partir de la géolocalisation. • La course, une fois terminée fera l'objet d'une notation en guise d'évaluation de la prestation afin de responsabiliser le transporteur. • La course est acquittée à la fois par une participation forfaitaire de l'utilisateur et par les aides publiques.
CALENDRIER	Démarrage Septembre 2023
MODALITÉS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de bénéficiaires • Profils des bénéficiaires • Analyse quantitative des données de l'action

COVOITURAGE SOCIAL ET SOLIDAIRE

PILOTE DE L'ACTION	Conseil départemental / Services de l'Etat / Association SOLIDARITIES
TERRITOIRE	Guadeloupe continentale et les dépendances
PARTENAIRES	<ul style="list-style-type: none"> • Epci • AOM • Opérateurs du transport • Conseil départemental • Prescripteurs sociaux
DIAGNOSTIC	<ul style="list-style-type: none"> • Le covoiturage est une pratique certes installée dans l'entourage familial, amical néanmoins elle présente des limites pour les proches. Le covoiturage avec une personne inconnue soulève de nombreux freins psychosociaux. • Promouvoir le covoiturage via une plateforme rassurerait et sécuriserait son usage auprès des publics en insertion.
OBJECTIFS	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en relation chauffeurs et passagers pour des trajets ponctuels ou réguliers. • Déconstruire les représentations autour du covoiturage. • Offrir une interface de mise en relation sécurisé et sécurisée. • Développer une mobilité plus propre et moins coûteuse.
DESCRIPTION	<ul style="list-style-type: none"> • Réserver sa course via une application numérique de covoiturage. • Organiser son itinéraire et son déplacement de manière optimisée d'un point à un autre.
CALENDRIER	Démarrage juillet 2023
MODALITÉS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de bénéficiaires • Profils des bénéficiaires • Analyse quantitative des données de l'action

PROFESSIONNALISATION LES TAXIS « MAWONS » EN CHAUFFEURS SOLIDAIRES

PILOTE DE L'ACTION	Conseil départemental
TERRITOIRE	Guadeloupe continentale et les dépendances
PARTENAIRES	<ul style="list-style-type: none"> • Pôle emploi • Organisme de formation • Centre d'apprentissage
DIAGNOSTIC	Le diagnostic territorial de la mobilité a mis en lumière un réseau informel certes illégal mais qualifié d'indispensable par les utilisateurs sociaux. Le recours obligé aux taxis clandestins prend naissance dans les défaillances du système de transport en commun inopérant dans certaines zones de Guadeloupe. Il y a nécessité de former et encadrer cette pratique tant l'usage est largement diffusé et bien installé dans les habitudes de mobilité des publics en insertion.
OBJECTIFS	<ul style="list-style-type: none"> • Former et qualifier ces chauffeurs déjà repérés par les publics en insertion. • Encadrer le transport de personnes et de marchandises à partir d'un cadre légal. • Rendre sécurisée cet usage et limiter les dérives et abus observés. • Compléter l'offre de mobilité existante par une solution ciblée, plébiscitée par le public.
DESCRIPTION	<ul style="list-style-type: none"> • La première étape consistera à repérer ces chauffeurs, puis à les inciter à se former, à se professionnaliser et à intégrer une plateforme légale de gestion et mise en relation. • La seconde étape consacrera l'étude d'un défraiement ou d'une indemnité pour accompagner le BRSA ou SPIE vers un nouvel emploi de la mobilité solidaire « chauffeur solidaire ».
CALENDRIER	
MODALITÉS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de BRSA ou SPIE repérés • Nombre de formation • Passation vers un emploi déclaré et rémunérateur • Nombre de courses

AUTOPARTAGE

PILOTE DE L'ACTION	Conseil départemental / Services de l'Etat / Association SOLIDARITIES
TERRITOIRE	Les dépendances et certaines zones de Guadeloupe continentale
PARTENAIRES	<ul style="list-style-type: none"> • Concessionnaires • Maison France service • Maison de quartier • Mairie et/ ou CCAS • Association ad hoc
DIAGNOSTIC	Le diagnostic de la mobilité met en lumière les attentes en matière de solutions de mobilité ciblées, adaptées aux besoins des publics en insertion notamment les seniors et les femmes tant pour des besoins d'ordre professionnel que pour les actes de la vie courante. L'accès aux mobilités douces apparaît évidente pour les iliens afin de lever les freins aux petits déplacements quotidiens et limités.
OBJECTIFS	<ul style="list-style-type: none"> • Installer sur le territoire un véhicule électrique de type voiture sans permis, adossé à un service relais pré-identifié. • Se baser sur les dispositifs sociaux de proximité existants comme les maisons France services, déjà identifiés par les habitants, qui remplissent déjà des missions d'insertion socioprofessionnelles. • Adosser la possibilité du covoiturage.
DESCRIPTION	<ul style="list-style-type: none"> • Contact téléphonique pour réserver une course sur une plage horaire déterminée. • Planning de réservation géré par la maison France service et la plateforme d'écomobilité inclusive. • Clé et recharge électrique assurés par France services.
CALENDRIER	Démarrage Septembre 2023
MODALITÉS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de bénéficiaires • Nombre de courses • Motif des courses

GARAGE SOLIDAIRE

PILOTE DE L'ACTION	Conseil départemental / Services de l'Etat / Association SOLIDARITIES
TERRITOIRE	Guadeloupe continentale et les dépendances
PARTENAIRES	<ul style="list-style-type: none"> • Auto-écoles sociales • Prescripteurs sociaux • Garages classiques • Concessionnaires • Magasin de pièces détachées / casses automobiles
DIAGNOSTIC	Le diagnostic mobilité fait émerger un besoin d'entretien, de maintenance, de réparation d'un parc automobile âgé chez les publics en insertion. Ce besoin confirme des acquisitions de véhicules thermiques au détriment de l'électrique, encore trop coûteux et inaccessible pour ces personnes.
OBJECTIFS	<ul style="list-style-type: none"> • Disposer d'un point d'accueil de type garage pour entretenir et réparer son véhicule. • Bénéficier de tarifs réduits pour l'achat des pièces automobiles et pour la main-d'œuvre. • Utiliser ses compétences ou connaissances de « mécano du dimanche » pour réparer seul son véhicule ou changer des pièces d'usure sous le tutorat d'un mécanicien confirmé et ainsi réduire le coût de prise en charge (le faire par soi-même). • Préparer un projet de changement ou d'acquisition d'un nouveau véhicule.
DESCRIPTION	<ul style="list-style-type: none"> • Orientation du public en insertion par un prescripteur social • Saisie du garage pour le type d'intervention à réaliser
CALENDRIER	2024
MODALITÉS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'orientations • Nombre de bénéficiaires • Nombre et type de prestations

AUTO-ÉCOLE SOCIALE

PILOTE DE L'ACTION	Conseil départemental / Services de l'Etat
TERRITOIRE	Guadeloupe continentale et les dépendances
PARTENAIRES	<ul style="list-style-type: none"> • Prescripteurs sociaux • Agences d'insertion • Associations ad hoc
DIAGNOSTIC	Le diagnostic mobilité démontre que la première attente du public en insertion est le passage du permis de conduire pour assurer leur autonomie, particulièrement chez les jeunes. Face à leurs difficultés pédagogiques et à la mauvaise compréhension de la langue française, les usagers sociaux souhaiteraient des auto-écoles avec un apprentissage adapté.
OBJECTIFS	<ul style="list-style-type: none"> • Disposer d'un enseignement pédagogique adapté aux problématiques des personnes en insertion. • Compléter l'offre d'auto-écoles classiques par une offre adaptée avec à la fois des tarifs compétitifs et solidaires et des accompagnements différenciés, optimisant les chances de réussite théorique et pratique du permis de conduire. • Rendre accessible le permis de conduire.
DESCRIPTION	<ul style="list-style-type: none"> • Orientation et saisine de l'auto-école par prescription au regard du projet d'insertion ou de réinsertion sociale ou professionnelle. • Être partie prenante de son parcours.
CALENDRIER	2024
MODALITÉS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'orientations • Nombre de bénéficiaires • Nombre de réussite au code de la route • Nombre d'obtention du permis de conduire • Analyse des motifs d'ajournements

CHRONOGRAMME DES PRÉCONISATIONS

	PROBLÉMATIQUES	THÉMATIQUES	ACTIONS	MISE EN OEUVRE
A COURT TERME – 6 MOIS	Défaut d'informations	Infos mobilité	Création d'une plateforme mobilité solidaire	<ul style="list-style-type: none"> Guichet unique – centrale d'appels téléphoniques. Accueil, information, diagnostic, orientation. Conseillères mobilité du lundi au vendredi de 8h à 17h. Bascule intelligence artificielle le week-end plateforme mobilité solidaire.
	Mobilité onéreuse	Aides à la mobilité	Éventail des aides mobilité en faveur de l'emploi	<ul style="list-style-type: none"> Allocation forfaitaire 1^{er} du mois d'emploi. Chèque carburant emploi.
	Inadéquation de l'offre	Offres de transport solidaire	<ul style="list-style-type: none"> Professionnaliser les taxis Développement de l'autopartage 	<ul style="list-style-type: none"> Formation en lien avec le PE et les OF – création des postes de chauffeurs solidaires par commune.
A MOYEN TERME – 6 À 12 MOIS	Défaut d'informations	Infos mobilité	Développement d'une application mobilité solidaire	<ul style="list-style-type: none"> Application numérique en direction des publics et des professionnels sociaux. Réservation en ligne des services de mobilité solidaires (taxi social, covoiturage, chauffeur solidaire, location, autopartage...) – filtre avec ID PE / CAF et avis impôt.
			Promouvoir une éducation à la mobilité via des ambassadeurs mobilité	<ul style="list-style-type: none"> Lever les freins psycho-sociaux et cognitifs sur le covoiturage. Conscientiser la mobilité, présenter les dispositifs. Faire découvrir les mobilités alternatives et leur utilisation concrète.
	Mobilité onéreuse	Aides à la mobilité	Tarif mobilité sociale unique ou tarif social unique	<ul style="list-style-type: none"> Tarif mobilité sociale unique Tarif famille nombreuse / Tarif enfant Tarif social maritime Avec les partenaires sociaux et les AOM
	Inadéquation de l'offre	Offres de transport solidaire	<ul style="list-style-type: none"> Bus à la demande Taxi social Covoiturage sociale et solidaire Garage solidaire 	<ul style="list-style-type: none"> Navette à la carte sur réservation selon une planification établie, déplacement à réserver pour les courses, les démarches, les loisirs, le sport... Prescription du taxi en fonction du besoin à couvrir, de jour comme de nuit. Plateforme « Déposé » et « Karos ».
	Inaccessibilité aux infrastructures	Aller vers ...	RDV numérique animés et assistés par des ambassadeurs réseaux	<ul style="list-style-type: none"> Rendez-vous avec les institutions sociales sous forme de visio assisté par un ambassadeur (ALI/PE/CAF/ML) pour la mise en route, l'assistance numérique et pédagogique, langagière (compréhension des questions) sur son lieu de vie ou structure de proximité rattachée.
	Inadéquation de l'offre	Gouvernance	Construction d'une gouvernance mobilité au service des publics fragiles	<ul style="list-style-type: none"> Animation de l'offre territoriale de mobilité solidaire en lien avec les autorités et opérateurs du transport.
A LONG TERME – 12 MOIS ET +	Inaccessibilité aux infrastructures	Aller vers ...	Délocalisation des organismes de formation au plus près des bénéficiaires	<ul style="list-style-type: none"> Mise en réseau des MSAP, des tiers lieux ou autres associations de quartiers pour l'organisation décentralisée de formations qualifiantes (seul le formateur se déplace dans le bassin de vie).
	Inaccessibilité aux infrastructures	Aménagement	Réseau billettique ou bornes de proximité	<ul style="list-style-type: none"> Apporter la vente des tickets et abonnements de transport au plus près des usagers sociaux via le réseau de tabas, de « lolos » ou le réseau MSAP, Tiers lieux ... avec possible assistance.
	Inadéquation de l'offre	Offre de transport en commun	Améliorer les infrastructures de transports	<ul style="list-style-type: none"> Améliorer l'offre en transports collectifs pour rendre le système fiable, accessible, sécurisée et efficace. Améliorer l'information pour permettre l'accès à ce mode de déplacement et tenter de fluidifier les déplacements et les alternatives à la voiture.

4. CALIBRAGE DU DISPOSITIF DE PLATEFORME D'ÉCOMOBILITÉ INCLUSIVE

A l'issue du diagnostic territorial de mobilité, la création d'une plateforme de mobilité, de type Guichet Unique de la Mobilité pour les publics fragiles, fait sens. Elle permettra de coordonner et de communiquer sur l'ensemble des informations et services de mobilité existants afin d'améliorer leur visibilité. Elle visera à éduquer et accompagner à la mobilité, les publics seniors, les jeunes, les femmes notamment sur leurs modes et choix de déplacements et sur l'utilisation des outils de mobilité. La plateforme jouera non seulement un rôle de coordination mais d'animation partenariale pour veiller à la bonne santé des services de mobilité existants, améliorer leur attractivité et développer de nouveaux services pour répondre aux besoins ciblées des publics en insertion.

SES ENJEUX

- L'accès des plus fragiles à une mobilité autonome, inclusive en faveur de l'insertion professionnelle.
- Une mobilité adaptée et ciblée au public social en complément de l'offre classique installée.

SES OBJECTIFS

- Favoriser la visibilité et la compréhension des services de mobilité présents sur le territoire pour les usagers en insertion.
- Améliorer et renforcer l'offre de services de mobilité pour mieux répondre aux besoins de déplacements.
- Lutter contre les freins psychologiques, matériels et financiers des usagers et ainsi leur permettre un accès aux services de bases, à l'emploi et à la formation.
- Développer une mobilité alternative et écologique.

SON PUBLIC CIBLE

- Bénéficiaires des minimas sociaux.
- SPIE (jeunes, demandeurs d'emploi, personnes âgées, personnes handicapées).
- Public en difficultés sociales (« ni, ni », les publics précaires).

SES DISPOSITIFS

- Un guichet unique doté :
 - D'une ligne d'appel téléphonique pour usagers et professionnels sociaux, accessible du lundi au vendredi de 8h00 à 17h00 sans interruption.
 - D'une application numérique, téléchargeable à partir du play ou app store.
 - D'un accueil physique des bénéficiaires par des conseillères mobilités, en charge des accompagnements ciblés sur leurs problématiques de mobilité via leur parcours mobilité, en procédant par un diagnostic individuel permettant de comprendre leur situation/besoin/frein...
- Un guichet d'animation de l'offre territoriale de la mobilité solidaire via les conseillères mobilité et les ambassadeurs mobilité.
- Un guichet de coordination du réseau partenarial des acteurs de la mobilité.

SON PÉRIMÈTRE GÉOGRAPHIQUE

- Implantation de la centrale d'appel en QPPV - Sergent Le Moule. Acquisition et aménagement d'un container sous forme de chantier participatif encadré par les corps de métier du RSMA (régiment militaire) et la société civile.

- Rayonnement sur la Guadeloupe continentale et les dépendances.
- Site dédié également à la recharge et au stationnement du parc électrique roulant.

CALENDRIER DE DÉPLOIEMENT

Pour un démarrage au 1^{er} juillet 2023 :

- FÉVRIER** – autorisations administratives.
- MARS** – achat des matériaux, organisation et démarrage du chantier participatif.
- AVRIL / DÉBUT MAI** – fin du chantier / aménagement du container (mobilier, enseigne, extincteurs, évacuations, rampe PH).
- MI-MAI** – commission de sécurité.
- MI-MAI** – recrutement des conseillers mobilité, formation, démarchage de partenaires – prescripteurs.
- JUIN** – communication, publicité, évènement, animation.
- Lancement au 1^{er} juillet 2023 .

SON FONCTIONNEMENT

- Centrale d'appel fonctionne du lundi au vendredi de 8h00 à 17h00 sans interruption.
- Accueil, information, diagnostic, orientation assurés par des conseillères mobilité sectorisées par AOM – autorités organisatrices de la mobilité.
- Saisine du guichet (bilans, parcours mobilités) par prescription sociale ou insertion, dans le cadre d'un parcours d'insertion.
- Objectif d'environ 1500 à 2000 appelants.
- 8 diagnostics / mois / conseillère.
- 5 parcours mobilités / mois / conseillère.
- 1 atelier mobilité par mois / conseillère / secteur / structure ou permanence dédiée.

EXERCICES	AXES DE DÉVELOPPEMENT
2023	<ul style="list-style-type: none"> Aménagement du local. Embauche et formation du personnel (3 conseillères). Lancement de la plateforme. Création de l'application numérique. Instructions des dossiers des porteurs de solutions ciblées pour le public en insertion (AAP) aux côtés du Département ? Partenariats avec les EPCI et AOM sur l'offre classique existante et à adapter.
2024	<ul style="list-style-type: none"> Embauche de 2 conseillères mobilité supplémentaires. Développement du réseau partenarial avec ancrage sur les publics seniors et les jeunes. Force de proposition sur la mobilité durable avec une promotion sur les alternatives douces en milieu urbain. Création un laboratoire « testing » pour expérimenter des nouveaux modes de déplacements.
2025	<ul style="list-style-type: none"> Ouverture de l'application numérique à tous les publics. Augmentation du nombre de personnes accompagnées par la plateforme. Accroissement des synergies coopératives entre acteurs insulaires avec une mobilité inter-iles pour les publics en insertion (Guadeloupe, Martinique, Sainte Lucie, Saint Martin, Guyane / formation, chantier métier, chantier emploi...) Schéma de la mobilité solidaire (bilan et retour d'expériences). Focus sur la mobilité des liens, des publics en milieu rural.
2026	Développement d'une agence de formation et une agence d'interim sociale dédiées aux métiers de la mobilité pour les usagers sociaux.

Chronogramme – Perspectives d'évolution

DIAGNOSTIC TERRITORIAL DE LA MOBILITÉ SOLIDAIRE



CONTACT

Sabine LAUTRIC – Association SOLIDARITIES
06 90 746 726
association-solidarites-sos@orange.fr
www.solidarities-sos.com