

La Mobilité, un enjeu majeur sur le territoire Laonnois

Etude 2024





La mobilité, un enjeu majeur

Contexte général

Dans les territoires excentrés des bassins de vie et d'emploi, **les transports constituent un vecteur essentiel de l'accès à l'emploi, aux services et aux loisirs**. Mais les quartiers prioritaires de la politique de la ville, les zones périurbaines, comme les zones rurales souffrent d'un déficit d'offres en la matière.

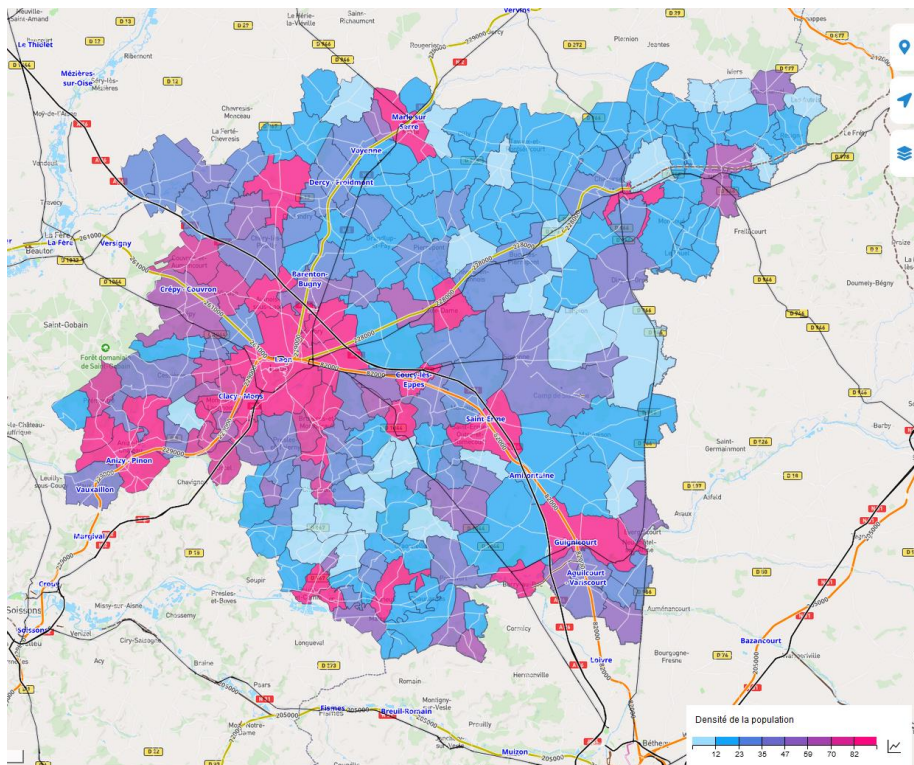
Pour de nombreux ménages, la **faiblesse de leur revenu associée à un lieu de résidence excentré** génère des problèmes d'accès aux emplois et aux services. Dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV), le taux de motorisation des ménages est faible et si, en zone rurale, il est en augmentation, il demeure insuffisant pour répondre aux besoins étant donné la forte dépendance des ménages à l'automobile dans ces territoires. Quant aux transports publics, l'offre n'est pas toujours adaptée, en termes de niveau et de qualité de service.

Ces **offres de transport répondent imparfaitement aux besoins spécifiques des habitants**, particulièrement pour accéder aux emplois à horaires décalés, fragmentés ou localisés en zones mal desservies. En effet, une proportion toujours croissante des emplois à très faible niveau de qualification est délocalisée en périphérie et devient inaccessible par les transports en commun.

La mobilité doit être considérée comme un capital social, cognitif, de compétences, autant que financier ou matériel, que la personne se constitue et gère au cours de sa vie.



Caractéristiques du bassin d'emploi de LAON



Source : géomilo, 2023

Superficie : 1 868 km²
Nombres de communes : 205
Population : 97 806 habitants

Sur le bassin d'emploi de LAON, la **zone d'emploi** est une des plus **étendues** du département (1 868 Km²).

Elle est composée de 9 cantons comprenant 205 communes réparties sur 5 communautés de communes et une communauté d'agglomération.

Le territoire, composé de **petites communes**, est plutôt **rural** avec une seule ville de taille moyenne, Laon

Secteurs se caractérisant par leur très faible densité de population :

- la Thiérache agricole dans le quart nord-est
- la Champagne picarde au centre-est

Les infrastructures

Aéroports : Roissy à 1h30, Lille à 1h30, Beauvais Tillé à 1h50 (distances indiquées à partir de Laon)

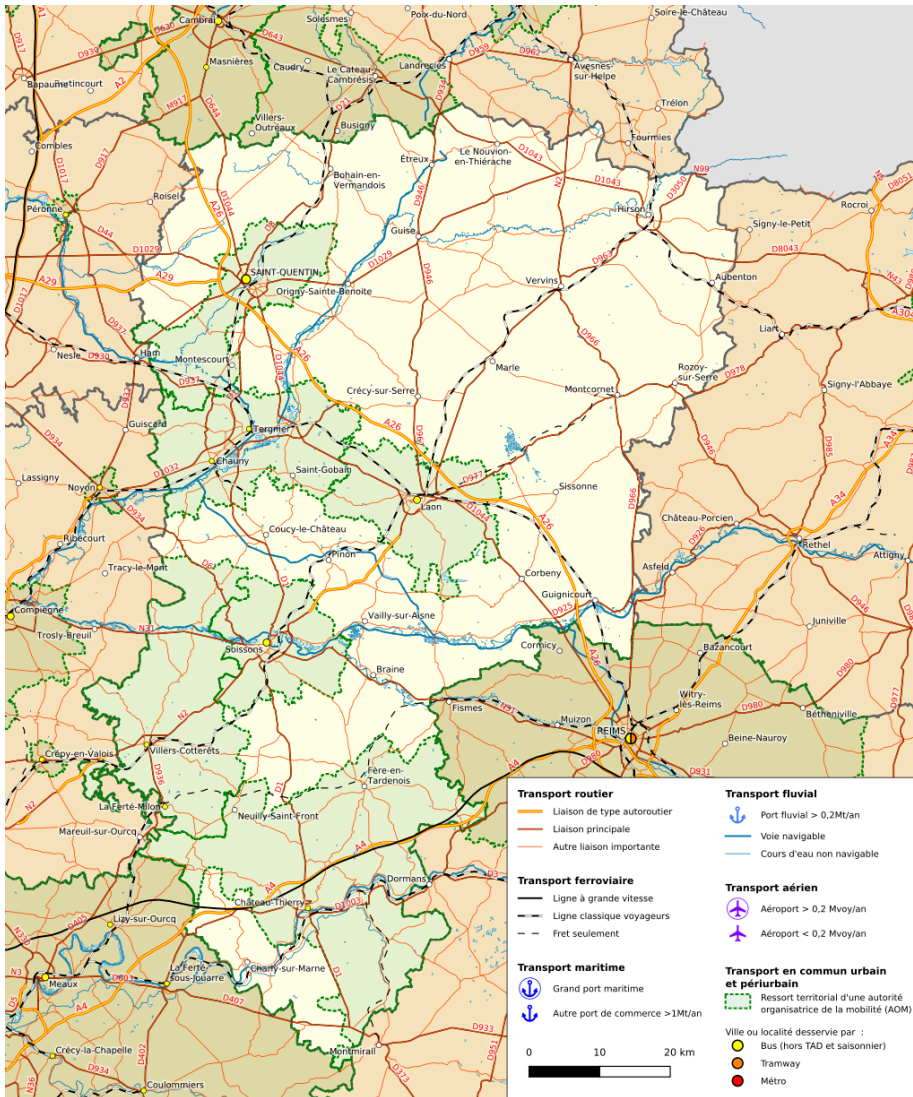
Gares : Gares SNCF à Laon (5 lignes), Chauny, Tergnier, TGV Champagne Ardenne (Reims) à 55 mn, TGV Haute Picardie à 55 mn, TGV Marne la vallée à 1h30

Autoroutes : A26 (Calais/Reims)

A proximité : A4 (Paris/Reims/Strasbourg) - A29 (St Quentin/Amiens/A28 Rouen/Le Havre)

Zoom sur les infrastructures

Les principaux axes routiers



La zone d'emploi de Laon est traversée par :

- Une Autoroute A26 (sortie 13 à Laon)
- Une nationale N2
- Des départementales D1044, D946, D966, D967, D977

Le caractère rural du territoire ressort avec une **grande majorité d'axes routiers secondaires**

Source : Wikipédia, 2023

Zoom sur les infrastructures

Le réseau TER



Source : SNCF TER, 2023

SNCF / 5 lignes

- Ligne Laon - Paris Nord
- Ligne Laon – Amiens
- Ligne Laon – Reims
- Ligne Laon - Hirson
- Ligne Laon – Rozoy sur Serre (car SNCF)

Avec ce bon maillage (5 lignes SNCF), une part limitée d’Axonais réside à plus de 15 minutes d’une gare.

Mais les **retards et travaux** rendent parfois difficile l’utilisation des transports dans un cadre professionnel

Au-delà du maillage, il est important de rappeler que le niveau de fréquence est déterminant dans la qualité du réseau ferré qui dessert un territoire. En dehors des principaux pôles, de nombreuses gares bénéficient de moins de 5 passages de train quotidiens.



Zoom sur les infrastructures

Le réseau de car

Les lignes RTA sur le territoire de Laon :

- LR 501 - MONTCORNET ↔ CHIVRES EN LAONNOIS ↔ BUCY LES PIERREPONT ↔ **LAON**
- LR 501 - ROZOY SUR SERRE → **LAON** (aller)
- LR 513 - FOURDRAIN → BRIE → CREPY → COUVRON AUMENCOURT → **LAON** (aller)
- LR 513 - **LAON** → FOURDRAIN → ST NICOLAS AUX BOIS → COUVRON ET AUMENCOURT (retour)
- LR 513 - **LAON** → ST QUENTIN (aller)
- LR 513 - **LAON** → ST QUENTIN (retour)
- LR 515 - MONTCORNET → REIMS
- LR 515 - REIMS → MONTCORNET
- LR 518 - BOUCONVILLE VAUCLAIR ↔ **LAON**
- LR 519 - BOURG ET COMIN → FISMES → BEAURIEUX
- LR 520 - CHATEAU THIERRY → BRAINE → **LAON**
- LR 520 - **LAON** → BRAINE → CHATEAU THIERRY
- LR 524 - **LAON** → MONTCORNET
- LR 524 - MONTCORNET → **LAON**
- LR 525 - PIERREPONT EN LAONNOIS → TOULIS ET ATTENCOURT ↔ **LAON**
- LR 526 - GUISE → **LAON**
- LR 526 - **LAON** → GUISE
- LR 526 - **LAON** → SAINS RICHAUMONT
- LR 526 - SAINS RICHAUMONT → **LAON**
- LR 546 - MONTCORNET ↔ MARLE
- LR 547 - MARLE → MARLE
- LR 548 - MONTCORNET → STE PREUVE → SISSONNE → MONTAIGU → **LAON**
- LR 548 - **LAON** → SISSONNE → STE PREUVE → DIZY LE GROS → MONTCORNET

Le département est doté de transports collectifs non urbains dont l'organisation et la gestion relèvent désormais de la compétence de la Région.

Le réseau de lignes d'autocar dessert la quasi-totalité des communes. Cependant, on peut noter que la densité du réseau varie fortement entre les territoires : les zones rurales restent peu desservies : Est du Pays Laonnois et Thiérache. De plus, il est à noter que les lignes de transport collectif non urbaines sont majoritairement destinées au transport scolaire et pour les lignes « régulières », il n'y a généralement que 2 départs dans la journée

☞ répond imparfaitement aux besoins spécifiques, particulièrement pour accéder aux emplois à horaires décalés ou fragmentés



La mobilité, un enjeu majeur

Zoom sur les infrastructures

Le transport à la demande

NAVETTE PAYS DE LAON



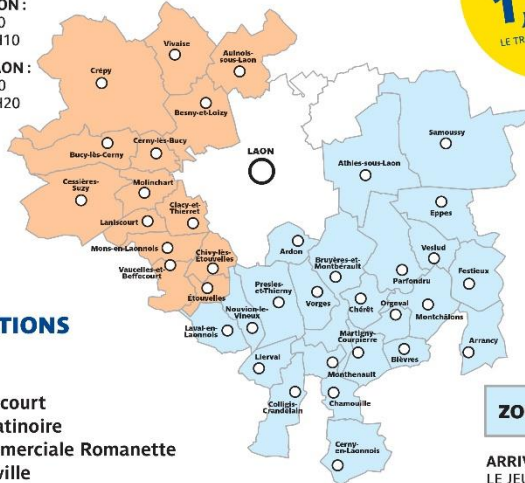
édition 2023

Pour vos achats, vos rendez-vous, vos loisirs... le nouveau **Transport A la Demande** proposé par la **Communauté d'Agglomération du Pays de Laon** vous permet de venir à Laon le jeudi ou le samedi (sauf jours fériés)

ZONE 1

ARRIVÉE À LAON :
LE JEUDI 10H10
LE SAMEDI 14H10

DÉPART DE LAON :
LE JEUDI 12H00
LE SAMEDI 18H20



TARIF 1,20€
LE TRAVET PAR PERSONNE

DESTINATIONS

À LAON

- Gare
- Gras-Brancourt
- Piscine-Patinoire
- Zone commerciale Romanette
- Hôtel de ville
- Hôpital

À CHAMBRY

- Zone commerciale Descartes

ZONE 2

ARRIVÉE À LAON :
LE JEUDI 8H50
LE SAMEDI 12H50

DÉPART DE LAON :
LE JEUDI 10H30
LE SAMEDI 17H00

Le transport à la demande (2 jours par semaine) n'existe que pour les habitants de la Communauté d'Agglomération du pays de Laon et **ne répond pas aux exigences du monde professionnel.**

Il peut être utile pour les rdvs, achats ou loisirs.

RÉSERVATION : 03 23 79 07 59

infos : www.tul-laon.fr/tad





La mobilité, un enjeu majeur

Zoom sur les infrastructures

Le covoiturage

Le grand Laonnois finance vos covoiturages quotidiens

La Communauté d'Agglomération du Pays de Laon, la Communauté de Communes du Pays de la Serre, la Communauté de Communes de la Champagne Picarde et la Communauté de Communes du Chemin des Dames ont décidé de s'associer pour soutenir le covoiturage sur leur territoire en finançant conjointement avec l'Etat les conducteurs qui prendront en charge des passagers, résidant ou travaillant sur le territoire des quatre intercommunalités.

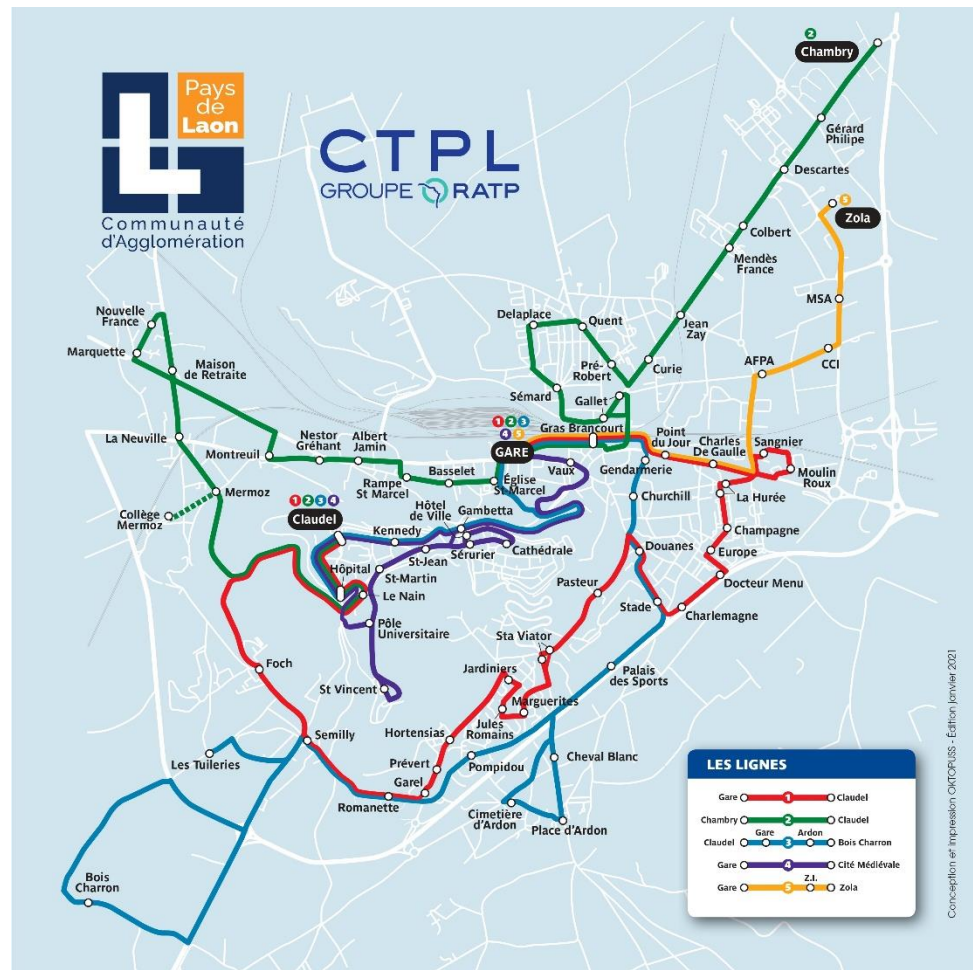


Malgré la promotion du covoiturage, celui-ci reste **très peu utilisé** sur le territoire de Laon. Il y a des besoins mais actuellement **très peu d'offres**



Zoom sur les infrastructures

Le réseau urbain laonnais



5 lignes qui desservent l'ensemble des quartiers de Laon + Chambry

Bon réseau urbain avec des lignes qui desservent l'ensemble de la ville de Laon (en moyenne 1 bus toutes 15-20 minutes)

Conception et Impression CACTOP/US - Edition Janvier 2021

Les spécificités territoriales qui impactent la mobilité

Un bassin à dominance rurale structuré autour d'un pôle urbain intermédiaire

Si le bassin se caractérise par une **forte ruralité** et l'absence de communes urbaines denses, il s'organise presque exclusivement autour d'un pôle urbain de densité intermédiaire : Laon qui exerce une forte attractivité sur sa périphérie.

Au nord est, des communes rurales :

- Portes de la Thiérache, Pays de la Serre des territoires très **isolés des pôles d'attractivité**
- Eloignés des pôles de formation et d'emploi, impliquant des distances longues
- Une offre de transports plus faible que sur le reste du bassin (cars, réseaux urbains)

Au sud est, un certain nombre de communes se trouvent dans l'aire d'attraction de la Métropole de Reims.

Des communes diversement influencées

En matière d'accès au marché du travail dans le bassin, **Laon concentre la majorité des emplois**, ce qui attire de nombreux actifs résidants dans les communes périphériques ou rurales avoisinantes. Bien que l'on trouve de petits pôles d'emploi connectés à Laon au nord du bassin (Marle, Montcornet, Liesse-Notre-Dame et Sissonne), une part non négligeable de leurs actifs occupés se rendent à Laon pour y travailler (entre 10 à 20%).

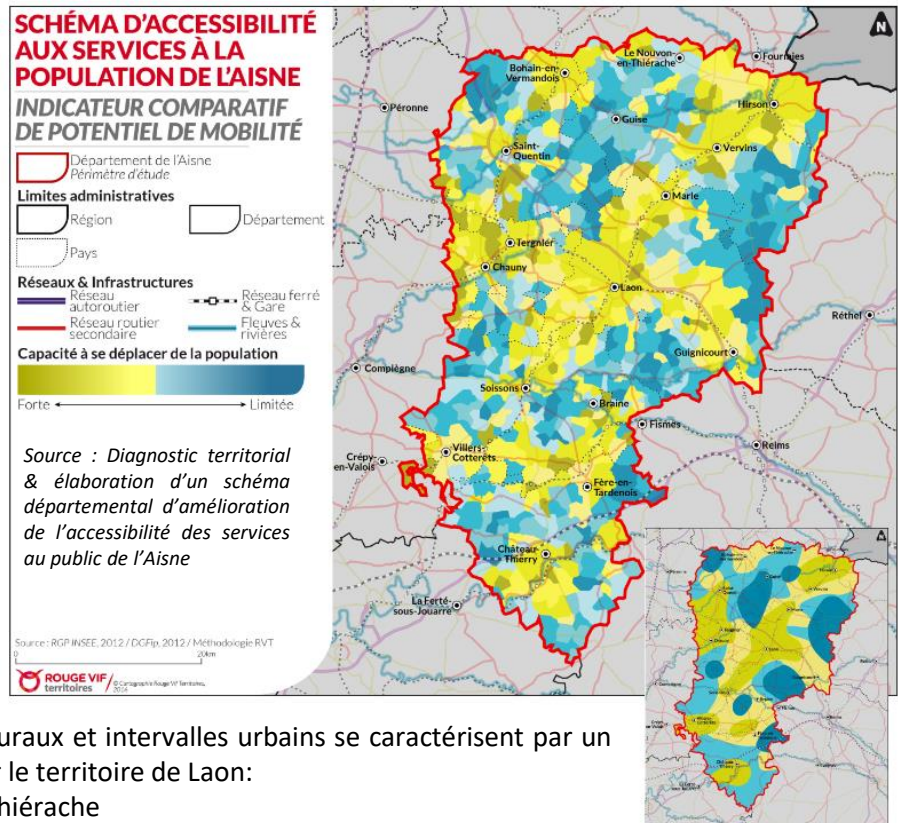
Les communes de la Champagne Picarde se retrouvent sous **l'influence de l'aire urbaine rémoise**.

Ces flux de mobilité de travail coïncident, étroitement, avec le niveau de revenus plutôt élevé des communes périphériques des pôles urbains intermédiaires et des communes rurales avoisinantes sous influence rémoise par rapport aux autres territoires du bassin.

Des communes rurales peu denses et isolées cumulant les vulnérabilités

Les communes rurales peu denses sont principalement regroupées au nord-est de Laon. Elles souffrent d'un éloignement généralisé et cumulent les difficultés pour accéder aux activités et services. Elles sont éloignées des pôles de formation et d'emploi, ce qui pénalise leurs habitants qui sont amenés à parcourir de plus grandes distances.

- Le croisement des différents potentiels de mobilité de la population (motorisation, réseaux collectifs, niveaux de dessertes, etc.) permet de dresser un indicateur comparatif de mobilité des territoires axonais.
- Les secteurs les mieux dotés en infrastructures et les espaces les mieux motorisés (espaces périurbains des grands pôles, etc.) apparaissent comme les secteurs les plus mobiles.



- A l'inverse différents espaces ruraux et intervalles urbains se caractérisent par un potentiel de mobilité limitée. Sur le territoire de Laon:
 - ensemble des Portes de la Thiérache
 - vallée de l'Aisne (Sud de Laon)

Outre la question de la disponibilité de l'offre, les Hauts-de-France se caractérisent par une **culture de la mobilité particulièrement faible**, laquelle articulent différents freins cognitifs et psychosociaux.

Cela renvoie d'abord à la notion de **projection dans l'espace**. 43% des demandeurs d'emploi estiment ne pas être prêts à faire de concessions géographiques pour trouver un emploi. Pour les jeunes, le choix des formations est généralement restreint par la proximité géographique : un des leviers est la prise en charge financière de l'hébergement dans l'internat de la structure de formation, mais cela se heurte également à un frein psychologique.



La mobilité, un enjeu majeur

Une grande variété de publics en difficulté de mobilité

- **Une population plus faiblement diplômée qu'en région**

Le **niveau de formation** sur la zone d'emploi de Laon est **peu élevé**. 61,6% de la population a au plus un niveau V (CAP, BEP ou équivalent). Les diplômés de l'enseignement supérieur ne représentent que 21,1% des 15 ans ou plus, déscolarisés.

Le niveau de formation des actifs en emploi dans le Grand Laonnois est très inégal. Il est plus élevé dans les zones où l'emploi tertiaire est important.

Dans les zones rurales, où l'emploi industriel peu qualifié et l'agriculture prédominent, la part des actifs sans qualification est plus élevée qu'en moyenne départementale et régionale (près de la moitié dans le Pays de la Serre et Thiérache) tandis que les titulaires du bac ou d'un diplôme supérieur sont peu nombreux

¼ des jeunes 15 29 ans n'est ni en emploi ni en formation (ce qui est supérieur à la moyenne régionale

- **Un taux de pauvreté très élevé**

Le territoire est également confronté à un taux de pauvreté élevé : 31% à Laon en 2021 qui monte à **48% pour les moins de 30 ans**. Les prestations sociales représentent 13% des revenus disponibles sur l'année 2021. les 3 profils de pauvreté sur le territoire : non insérés locataires du social, insérés sur le marché du travail mais faible salaire, non insérés locataires du privé

A ces 2 caractéristiques du bassin, se rajoutent d'autres situations de précarité socioéconomique : des **familles monoparentales**, des travailleurs en horaires décalés (notamment dans le secteur industriel) ou à forte mobilité (aides à domicile).



- **Les habitudes de mobilités des habitants**

Zone du lieu de travail	2015	%	2021	%
Travaillent :				
◦ dans la commune de résidence	12 330	30,3	10 615	26,3
◦ dans une commune autre que la commune de résidence	28 425	69,7	29 712	73,7
Ensemble	40 755	100	40 327	100

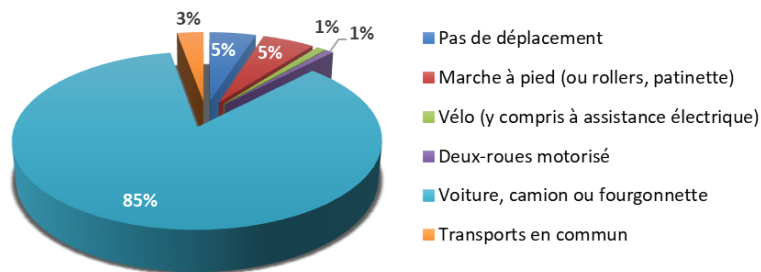
Source : Insee, 2021

En 2021, par rapport à 2015, la **mobilité domicile-travail a nettement augmenté**.

Les mouvements se font vers le Soissonnais, un peu vers les autres pays proches, Saint- Quentin, Chauny et la Thiérache ou l'Île-de-France. Mais près de la moitié des sorties du Grand Laonnois se fait vers le pays rémois

Les emplois offerts dans le département n'ont pas suffi à offrir des débouchés aux jeunes actifs entrant sur le marché du travail, ce qui les a conduits à rechercher du travail dans les bassins d'emploi dynamiques proches, notamment Reims

Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2021



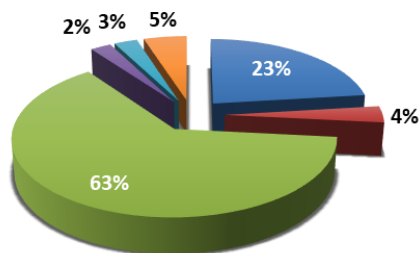
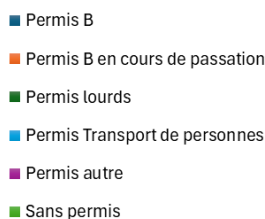
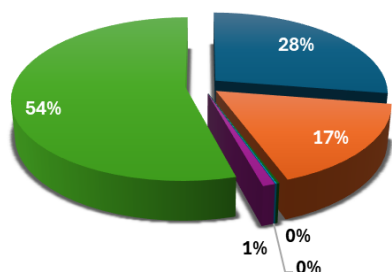
La dominance rurale de l'Aisne explique en grande partie la **dépendance à la voiture** de ses habitants, visible à travers l'analyse du taux de motorisation des ménages, qui donne une indication relativement fiable du recours ou non à la voiture en fonction des territoires.

Hormis Laon avec ses communes périphériques et rurales avoisinantes, le taux de motorisation des ménages des autres EPCI est supérieur à 85%, et de facto supérieur à la moyenne régionale de 81,5%. Cela signifie qu'en dehors des principales agglomérations du bassin qui sont dotées de réseaux de transports urbains, la dépendance à la voiture individuelle est très forte en l'absence de solutions de mobilité alternatives.

Même lorsqu'une offre de transports collectifs existe, de nombreux emplois nécessitent la possession d'un véhicule et du permis de conduire en raison de leur positionnement externe mais aussi des horaires ne correspondant pas

- Les habitudes de mobilités des jeunes accompagnés par la mission locale

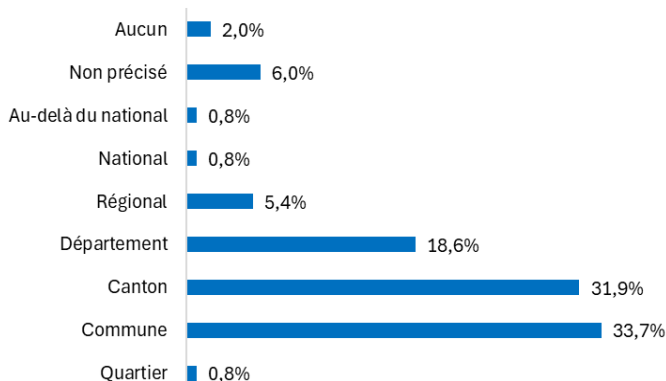
Permis et moyen de transport



Source : I Milo , 2023

Plus de la moitié des jeunes accompagnés par la mission locale en 2023 n'ont pas le permis. 17% sont en cours de passation et seulement 28% ont le permis. Par conséquent près des 2/3 des jeunes utilisent les transports en commun pour se déplacer.

Rayon de mobilité



Les 2/3 des jeunes accompagnés par la mission locale ont un rayon de mobilité restreint (commune voire canton) du fait de l'utilisation des transports en commun pour se déplacer

Source : I Milo , 2023

La mobilité pose par ailleurs la question des compétences et de rapport psychologique à l'échec. Ce frein est particulièrement prégnant pour les jeunes qui rencontrent des difficultés à passer le code et le permis. Enfin, l'accès à une offre de mobilité, individuelle ou collective, pour les jeunes, si elle repose avant tout sur des facteurs objectifs, dépend également de représentations sociales liées aux différents modes et à leur coût. Globalement, ces représentations ont tendance à renforcer la dépendance à la voiture individuelle perçue comme un idéal à atteindre.



La mobilité, un enjeu majeur

Les nombreux freins à la mobilité

Le **taux de chômage reste l'un des plus élevés de la Région** avec un **nombre important d'offres d'emploi non pourvues**. Les entreprises soulignent avoir rencontré ou anticipé des difficultés de recrutement pour 47 % des projets d'embauche prévus en 2024, et ce essentiellement pour des **motifs de mobilité ou de compétences**

La mobilité est un des problèmes majeurs dans l'accès à l'emploi et le maintien dans l'emploi. Qu'il s'agisse de la possession d'un véhicule individuel (voiture, vélo, deux roues motorisées) ou de l'accès à un transport collectif (train, car et bus, covoiturage, transport solidaire), de nombreux **freins (difficultés financières, matérielles et sociales)** empêchent la mobilité des personnes vulnérables et plus largement de l'ensemble des usagers.

L'**illettrisme** s'ajoute à ces freins psychosociaux. Il est particulièrement important dans l'Aisne où 13% de la population axonaise est en situation d'illettrisme contre 11% pour les Hauts-de-France et 7% au niveau national. **Les jeunes de moins de 16 ans en difficulté de lecture sont particulièrement nombreux**, puisqu'ils représentent environ 17% de la population dans l'Aisne contre 11,5% en France en 2019. Le sujet de l'**illectronisme**, avec la grande diversité de situation qu'il recouvre (non-possession, non-maîtrise, mauvais état des outils numériques) est particulièrement fort pour les personnes vulnérables. Il concerne le recours aux outils d'aide à la mobilité (calculateur d'itinéraire, géolocalisation, réservation de trajets) mais également les procédures administratives périphériques (accès aux aides, abonnements). La maîtrise du numérique est plutôt dévolue aux actifs, ce qui explique le non-recours aux aides, très fréquent pour les personnes en situation de précarité.

Le bassin Laonnois apparaît particulièrement exposé à ces enjeux d'illectronisme et d'usages du numérique. C'est en particulier le cas du Nord du bassin, le plus fragile déjà socio-économiquement, avec en tête la CC des Portes de la Thiérache, mais également des EPCI plus urbains tels que la CA du Pays de Laon. Cela s'explique par une surreprésentation dans ces territoires de publics exposés aux exigences du numérique, pour les démarches dématérialisées à réaliser par exemple, à destination des NEETS, des demandeurs d'emploi, des bénéficiaires des minimas sociaux, etc.

➡ Pour dépasser ces freins (financiers, matériels, de disponibilité et d'adéquation de l'offre et psychosociaux), un **accompagnement humain et personnalisé est nécessaire**.



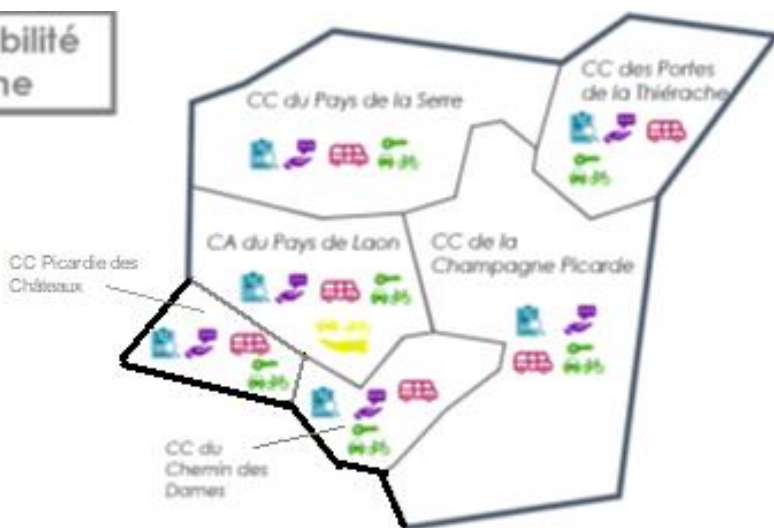
Une solution pour le territoire : la mise en place d'une plateforme mobilité sur l'arrondissement de Laon

Pour lever les freins à la mobilité, l'accompagnement des publics est essentiel. Il prend la forme d'un **parcours mobilité visant l'autonomie en mobilité**.

Recensement des services de mobilité solidaire sur le bassin Sud de l'Aisne

Services de mobilité solidaire présents sur l'EPCI :

- Diagnostic mobilité
- Accompagnement mobilité
- Transport solidaire
- Location solidaire
- Achat et/ou réparation solidaire



Il n'existe aucun garage solidaire proprement dit, mais plutôt des garages « classiques » ayant développés depuis une dizaine d'années des programmes sociaux. En l'occurrence, il s'agit exclusivement du groupe lillois Norauto, présent à la Z.A.C Île-de-France au Sud de Laon, dont le dispositif « Mana Ara » permet aux personnes ayant des revenus mensuels (quotient familial) inférieurs à 750€ de bénéficier d'une prise en charge jusqu'à 30% des coût de réparation de leur voiture avec la possibilité de régler en plusieurs fois.

Néanmoins, face au volume de demandes très important, le programme se trouve saturé. Cette réalité relative aux besoins très élevés pour ce type de structure ou de dispositif est très marquée d'autant plus au sein d'un territoire très rural où l'absence de voiture est parfois caractérisée de « mort sociale ».

Pour les vélos, il existe sur Laon la Pharmacycle qui est un atelier d'autoréparation de vélo participatif et solidaire. Son but est de favoriser l'usage du vélo en permettant aux personnes d'être autonome dans la réparation et l'entretien de leurs bicyclette.



La mobilité, un enjeu majeur

Une plateforme mobilité a été mise en place en 2022 sur l'arrondissement de Laon pour combattre les problématiques de mobilité que rencontrent les personnes en insertion.

Ces difficultés de mobilité ont des causes diverses : économiques, sociales, psychologiques, cognitives

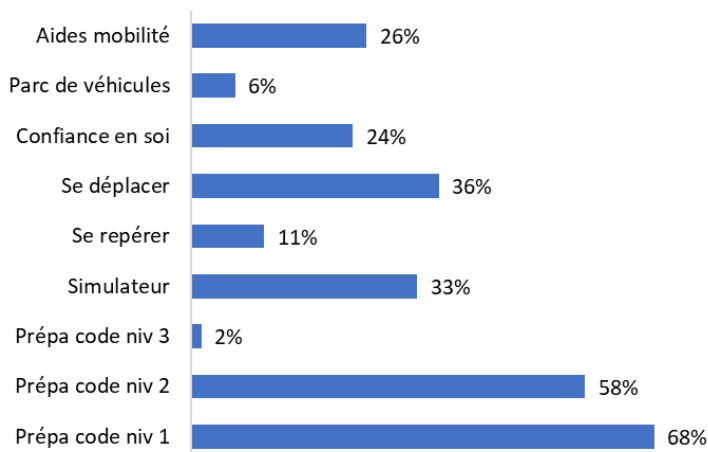
La plateforme mobilité a vocation à :

- Centraliser l'ensemble des aides existantes touchant la mobilité et les solutions de mobilité existantes,
- Informer et orienter vers les aides à la mobilité disponibles,
- Réaliser un diagnostic de la situation spécifique de la personne et établir un plan d'actions,
- Accompagner et former la personne vers une mobilité autonome
- Mettre à disposition des moyens de déplacement : déplacement à la demande, deux roues, voitures
- Recenser les besoins non couverts
- Travailler en réseau avec les acteurs de l'insertion et de la mobilité

Sur 2022-2023, **836** personnes ont pu bénéficier de la Plateforme Mobilité

- 25% des participants sollicitent la plateforme pour **reprendre confiance en eux** vis-à-vis de l'apprentissage du code ou de la conduite
- Les 2/3 souhaitent être accompagnés dans la **préparation du code (67%)** et **43%** pour la **préparation de la conduite**
- Pour près de la moitié d'entre eux, le périmètre de mobilité personnel ou de recherche d'emploi/formation est restreint
- 28% des participants ont des difficultés d'apprentissage ou de compréhension
- Seulement un peu plus de la moitié des participants se déplacent en dehors du département (54%) et certains ne dépassent pas la limite de leur ville ou village (10%)
- 57% des participants a déjà refusé une offre d'emploi ou n'a pas postulé parce qu'il fallait avoir le permis

- Un diagnostic mobilité approfondi est réalisé pour permettre d'appréhender la situation individuelle des personnes, d'identifier des difficultés mais surtout des potentiels, et de proposer un parcours mobilité adapté.
- Suite au diagnostic, les participants sont positionnés sur les ateliers répondant à leurs besoins



Le suivi permet ensuite de maintenir le participant dans la démarche de changement en matière de mobilité et de tenter que les déplacements entravent de moins en moins le projet professionnel.

A l'issue de l'accompagnement:

- **231 participants sont maintenant en capacité d'assumer leurs démarches**
- **341 participants ont gagné l'autonomie nécessaire pour suivre les cours de code en autoécole**
- **185 ont validé la compétence 1 (connaître des principaux organes et commandes du véhicule, maîtriser le maniement du véhicule dans un trafic faible ou nul...)**

ATOUTS

- Présence d'une plateforme de mobilité sur le bassin
- Couverture de l'ensemble des EPCI, à minima, par une offre de diagnostic et d'accompagnement mobilité
- Des aides financières nombreuses

FAIBLESSES

- Des infrastructures de transport inégalement réparties faisant apparaître des zones blanches
- Freins financiers
- Freins cognitifs et psychosociaux, en particulier chez les jeunes déscolarisés

OPPORTUNITES

- Des projets cherchant à faire évoluer les offres de mobilité de droit commun et solidaire
- Une conscience élevée des liens entre mobilité et insertion/accès à l'emploi avec des dispositifs en adéquation avec celle-ci

RISQUES

- Illisibilité et inaccessibilité de l'offre de mobilité solidaire
- Non-recours aux aides financières du fait de leur lisibilité complexe



La mobilité, un enjeu majeur

Conclusion

Sur le territoire de Laon, le faible niveau de qualification, le faible niveau de revenu associés à un lieu de résidence excentré (ruralité du territoire) génère des problèmes d'accès aux emplois particulièrement chez les jeunes.

Malgré l'offre de transport déployée sur le territoire, le manque de mobilité des jeunes demandeurs d'emploi est un véritable frein sur le marché du travail et constitue une problématique majeure sur le territoire. Celle-ci se pose à plusieurs niveaux :

- L'absence de permis de conduire pour des personnes en âge de l'avoir ;
- L'absence de véhicule particulier pour des personnes possédant le permis de conduire ;
- L'incapacité financière à payer un titre de transport ;
- La faible efficacité des réseaux collectifs dans les communes rurales.

Ainsi, un certain nombre de demandeurs d'emploi, non mobiles, sont exclus du marché du travail par leur impossibilité d'atteindre les pôles d'attractivité locaux et régionaux, et de saisir les opportunités d'emploi ou de formation que ceux-ci offrent.

Sur 2022-2023, la plateforme mobilité a permis d'aider de nombreux bénéficiaires dans leur autonomie sur le plan de la mobilité. Au vu des résultats obtenus, l'action sera reconduite sur 2024 et 2025.