



M[OB]ILITANCES

Mobilitatea incluzivă în Europa

Recomandări, Nomenclatură, Ilustrații

Cofinanțat prin
programul Erasmus+
al Uniunii Europene



Mulțumiri

Membrilor echipelor și organismelor de administrare ale Federației CAIPS, rețelei Mob'In Normandia și Atelierului Fără Frontiere, precum și personalului organizațiilor lor afiliate.

Angajaților și angajatelor organismelor de inserție și formare care au contribuit la proiectul Mob'In Europe, au luat parte la diferite grupuri de lucru organizate de AFF, CAIP și Mob'In Normandia.

Partenerilor CAIPS, AFF și Mob'In Normandia din cadrul Consorțiului Mobilitate pentru toți, ENSIE, Interfédé, Mob'In Franța și rețelei RISE.

Laboratorului de Mobilitate Incluzivă

Personalului Agenției AEF-Europa

Regiunii Valone, SPW Mobilitate

Coordonare:

Clémentine Libois-Chanoni, Mob'In Normandie

Autori:

Catherine Villedieu, Mob'In Normandie ; Clémentine Libois-Chanoni, Mob'In Normandie ; Céline Lambeau, Fédération CAIPS ; Ștefania Neagoe, Ateliere Fara Frontiere ; Layla Magon, Mob'In Normandie ; Costin Dragne, Ateliere Fara Frontiere ; Raluca Ouriaghli, Ateliere Fara Frontiere; Jean-Luc Vrancken, Caips ; Hélène Duclos (structura ?); Bruno Gallardo, INFREP.

Design grafic:

Thierry Lechanteur, COF

Imprimare :

AZ Print SA

Editor Responsabil:

Federația Caips, Rue du Pont 24 - 4540 Amay - Belgia

Orice reproducere a unui extras oarecare din textul acestei publicații, indiferent de procedeu, este autorizată prin menționarea autorului și a referințelor publicației.

Reproducerea integrală a fiecăreia din părțile acestei broșuri este interzisă.

© 2021 - Mob'In Europe by Federația Caips

Cuprins

| | |
|--|----|
| Preambul | 6 |
| Capitolul 1: Mobilitatea inclusivă | 7 |
| I. Definiții | 8 |
| Mobilitatea | 8 |
| Mobilitate incluzivă | 9 |
| II. Mobilitatea în practică | 9 |
| Operatorii din teren..... | 9 |
| Un drept generic..... | 10 |
| Mize multiple..... | 10 |
| În concluzie | 11 |
| III. Cadrul legal pentru mobilitate în Europa, Belgia, Franța și România | 13 |
| Competența de Mobilitate în Europa..... | 13 |
| Competențe de Mobilitate în Belgia | 13 |
| Competență Mobilitate în Franța..... | 15 |
| Competențe în mobilitate, în România | 17 |
| Note și referințe | 20 |
| IV. CARE ESTE SCENARIUL PENTRU INTEGRAREA MOBILITĂȚII INCLUZIVE ÎN POLITICILE PUBLICE.. | 21 |
| Scenariul 1: Transversalitate | 21 |
| Scenariul 2: Organism dedicat..... | 22 |
| Scenariul 3: Responsabilitatea încredințată sectoarelor de integrare și afacerilor sociale | 23 |
| În concluzie..... | 23 |
| CAPITOLUL 2: Recomadări de politică publică pentru mobilitatea incluzivă | 24 |
| Dezvoltarea ofertei de mobilitate | 25 |
| Însoțirea publicului vulnerabil..... | 26 |
| Reducerea problematicilor de mobilitate | 30 |
| Definirea unui cadru instituțional | 32 |
| Referințe..... | 33 |
| Capitolul 3: GLOSAR AL SOLUȚIILOR DE MOBILITATE INCLUZIVĂ | 34 |
| Accesibilitate | 35 |
| Ajutor pentru obținerea permisului auto cat. B..... | 35 |
| Fundații de mobilitate | 36 |
| CertIFICATE școlare de siguranță rutieră..... | 36 |

| | |
|--|----|
| Școală de șoferi socială sau solidară | 37 |
| Autonomia utilizatorilor | 37 |
| Partajarea autovehiculelor | 38 |
| Autostop organizat | 38 |
| Centrul local de mobilitate | 38 |
| Cont personal de formare | 39 |
| Conducere supravegheată..... | 39 |
| Utilizarea în comun a unui vehicul | 40 |
| Filieră liberă..... | 40 |
| Pregătirea consilierilor în mobilitate..... | 41 |
| Instruire specifică sau adaptată pentru accesul la un mijloc de transport alternativ vehiculului | 42 |
| France Relance | 42 |
| Garaj de auto-reparație..... | 43 |
| Garaj clasic cu ofertă adaptată..... | 43 |
| Garaj social și solidar | 43 |
| Indemnizații de deplasare | 44 |
| Laborator de mobilitate incluzivă..... | 44 |
| Închirierea solidară a vehiculelor | 44 |
| Legea orientării mobilității (LOM) | 45 |
| Microcredit personal / Microcredit pentru persoane fizice..... | 45 |
| Mobilități partajate | 45 |
| Participarea angajatorilor..... | 46 |
| Permis la 1,00 €/zi | 47 |
| Planul de mobilitate | 47 |
| Platforma de mobilitate incluzivă..... | 48 |
| Politica tarifară adaptată..... | 49 |
| Posibilitatea de mișcare | 50 |
| Pregătire prealabilă pentru permisul categoria B | 50 |
| Identificarea obstacolelor din calea mobilității..... | 50 |
| Rețeaua..... | 50 |
| A ști cum să te deplasezi..... | 51 |
| A ști cum să circuli cu bicicleta | 51 |
| Transport la cerere | 52 |
| Transport de utilitate socială sau transport solidar | 53 |
| Școala de biciclete | 53 |
| CAPITOLUL 4: Ilustrații și dispozitive existente | 54 |
| Lista abrevierilor utilizate | 88 |

Preambul

Necesitățile economice și ecologice din contextul contemporan fac din mobilitate o miză importantă pentru colectivitate, motiv pentru care acest domeniu cunoaște o tot mai mare expansiune a inițiativelor publice și private, destinate eficientizării deplasărilor, mai sigure și mai puțin poluante.

În mod paradoxal, dorința de a transforma mobilitatea, în sensul unei mai mari reziliențe, impactează în mod negativ persoanele vulnerabile din punct de vedere socio-economic, școlar, sau profesional. Pentru acestea, deplasarea devine în mod paradoxal un fapt obligatoriu, în măsura în care, este din ce în ce mai dificil de realizat.

Obligatoriu, pentru că structurarea teritoriilor rămâne masiv orientată printr-o normă socială: deținerea unui vehicul privat, ce presupune garantarea libertății și ușurința deplasării, fapt ce justifică în mare măsură suprimarea serviciilor de proximitate, din domenii precum: administrație, educație, sănătate, hobby-uri, comerț, transport în comun. Toate persoanele care nu își pot permite un vehicul și nici întreținerea acestuia se găsesc de facto defavorizate.

Dificil, pentru că digitalizarea informației impune recurgerea la instrumente tehnologice (smartphone, tabletă, sau calculator), pentru actele cele mai simple: găsirea unei adrese, căutarea programului unui autobuz, plata unui bilet de transport, programare pentru revizia tehnică. Pe lângă costul lor ridicat, aceste instrumente necesită din partea utilizatorilor o capacitate de citire și înțelegere a textelor scrise, de căutare și de decodare a informației și a manevrelor tehnice, de care aproximativ 20% din populație este lipsită.

Dacă este necesar să regândim mobilitatea în termeni de eficiență și durabilitate, atunci cu atât mai mult este important să-o regândim în termeni de incluziune. Societatea noastră trebuie să garanteze fiecărui om dreptul de a se putea deplasa, pentru a-și asigura nevoile fundamentale de hrană, îngrijire, întreținerea legăturilor, școlarizare, muncă, deplasare, furnizându-i mijloacele necesare, fără condiționarea nivelului său de viață.

Incluziunea este esența parteneriatului Mob'In Europe și subiectul prezentei lucrări. Ambiția autorilor săi este aceea de a îndrepta privirea către un punct adesea orb, al politicilor publice de transport: stratificarea socială a capacității de deplasare, generatoare de inegalități, care ne cheamă să acționăm la intersecția drumurilor, reunind forțele actorilor mobilității, ai educației, acțiunii sociale și angajării. Mai mult decât atât, este vorba despre a încuraja implementarea pe scară largă a soluțiilor de mobilitate incluzive care există, pentru că acestea contribuie la reducerea sărăciei, a precarității și a dezafilierii sociale.

Fie ca, inițiativele îmbucurătoare din aceste pagini să inspire persoanele aflate în funcții de decizie, din organizațiile și instituțiile publice și private.

Necati CELIK, Președinte CAIPS

Olivier ETTOUATI, Președinte Mob'In Normandie

Ancuța VAMEȘU, Președinte Ateliere Fără Frontiere

Capitolul 1: Mobilitatea inclusivă

Definiții

Mobilitatea în practică

Cadrul legislative actual

Scenarii pentru mâine

I. Definiții

Mobilitatea

Mobilitatea este proprietatea, sau caracterul, celor ce se pot deplasa, sau pot fi deplasați în spațiu și îmbracă diverse aspecte, după cum este asociată unei mize, sau unui obiect de studiu. Astfel, declinările sale lexicale sunt numeroase: mobilitate ușoară, mobilitate redusă, mobilitate rezidențială, mobilitate spațială, mobilitate navetă, mobilitate digitală.

Ne vom interesa aici de dimensiunea umană, dar și societală a mobilității: umană, pentru că a se mișca este un fapt inerent Omului și vieții, și societală pentru că mobilitatea impactează puternic organizările și schemele vieții.

Mobilitatea este înainte de toate un fapt social. A se deplasa este ceea ce permite indivizilor să se adune, să acceadă la resurse vitale și sociale. Deplasarea contribuie la formarea societății. Astfel, a se interesa de mobilitate, înseamnă a se interesa de „totalitatea tehnicilor și comportamentelor care permit accesul la resursele sociale dorite” (1). Este un fenomen central și transversal al vieții zilnice.

Mobilitatea contemporană se constituie astăzi ca normă socială. Simbol al libertății, al bunăstării și prosperității într-un anumit colectiv imaginar, mobilitatea se transformă în constrângere și chiar în obligație. Evoluția spațială a societăților noastre scoate acest fapt în evidență: astăzi, „93% din populație locuiește în spațiul de atracție a unui oraș” (2), care concentrează serviciile și locurile de muncă, în detrimentul serviciilor de proximitate (alimentație, educație, îngrijiri) din zonele rurale, sau peri-urbane, provocând o obligație de mobilitate pentru locuitorii lor. În Franța, „distanța medie de persoană parcursă în mașină a crescut de șase ori în patruzeci de ani” (3). Acest fapt înseamnă că a fi mobil și autonom este obligatoriu, sau chiar impus. Este ceea ce numim injoncțiune de mobilitate.

Apărută odată cu sufletele nomade ale istoriei, fenomenul mobilității nu poate fi redus la problematica serviciilor de transport. Din ce în ce mai individuală, chiar individualistă, mobilitatea cere din ce în ce mai multe competențe, abilități, cunoștințe, care sunt coordonate prin experiențe și formări individuale, prin educație, prin resurse financiare, fizice și psihice. Astfel, mobilitatea ca instrument indispensabil traiului zilnic, depinde în principal de bagajul cultural individual, ale cărui diferențe sunt uneori definite ca discrepanțe majore.

Incluziune și incluziune activă

Termenul de „incluziune” este un termen din ce în ce mai uzitat în numeroase și variate domenii ale societății contemporane. Este interesant de observat, cum acesta este frecvent asociat cu handicapul, fiind deseori utilizat prin comparație cu termenul de integrare.

Noțiunea de integrare definește persoana în situație de handicap, care se adaptează, pentru a accede la aceleași condiții ca ceilalți. Prin noțiunea de incluziune, înțelegem faptul că societatea trebuie să se adapteze nevoilor persoanei în situație de handicap, pentru a-i oferi acces la serviciile la care are dreptul.

Dacă luăm ca exemplu domeniul educației școlare, observăm că integrarea nu implică dispozitivul particular care să ajute elevul să se integreze. „Acesta (...) trebuie să se adapteze, indiferent de mijloacele puse în aplicare”. Incluziunea, din contra, „presupune un ajutor activ și administrarea handicapului” (4). Școala este cea care permite accesul la o școlarizare adaptată nevoilor sale. Dacă am aplica această definiție persoanelor mai vulnerabile, mai fragile, care nu au acces la mijloacele clasice de deplasare, atunci instituțiilor le-ar revini sarcina de a face posibil acest acces.

Incluziunea activă este o noțiune legată de Carta drepturilor fundamentale ale Uniunii

Europene. „Ea înglobează dreptul la muncă, dreptul la locuință, precum și dreptul la protecție socială, pentru garantarea unei existențe demne, măcar la fel de bună” (5). Ea „constă în a permite fiecărui cetățean, inclusiv celor mai defavorizați, să fie activ în societate și mai ales să exercite o meserie” (6), articulându-se în jurul a 3 piloni: un venit suficient, politici care favorizează întoarcerea în câmpul muncii și accesul la servicii de calitate.

După cum observăm, noțiunea de mobilitate nu este un punct de vedere formal al incluziunii active europene, ci este un obiectiv ale cărui dificultăți sunt identificate de mult timp de actorii integrării sociale și profesionale, ca manifestări și cauze ale precarității, sărăciei și excluderii.

Mobilitate incluzivă

Noțiunea de mobilitate incluzivă încearcă să răspundă accesului inegal la „a se putea mișca” (a dispune de competențele și capacitățile necesare pentru deplasarea autonomă și durabilă) și la „puterea de a mișca” (a dispune de mijloacele materiale necesare deplasării).

În societatea actuală, acolo unde distanțele s-au mărit, iar accesibilitatea, adică proximitatea, nu mai este o regulă pentru cei ce nu sunt automobiliști, sentimentul de a face parte dintr-o societate se destramă, iar legătura socială

II. Mobilitatea în practică

Operatorii din teren

În Franța, politicile publice s-au sesizat cu privire la problematica mobilității, în cadrul integrării profesionale și sociale, încă din anii 1990, prin intermediul dispozitivelor de ajutor la mobilitate, oferite de inițiativele locale. Acestea s-au dezvoltat din plin în perioada respectivă, pentru că transporturile în comun nu mai puteau răspunde totalității nevoilor de mobilitate a locuitorilor. În paralel, accesarea la conducerea unui vehicul este foarte costisitoare, sau devine prea dificilă, pentru un număr important de persoane, în special pentru

devine din ce în ce mai fragilă. Absența mobilității adaptate acestui secol creează fracturi sociale și teritoriale, din ce în ce mai mari. Ea este de facto un element de excludere.

A viza o mobilitate incluzivă, înseamnă a avea o abordare socială a mobilității care să permită tuturor indivizilor participarea la viața societății.

Pentru a răspunde nevoilor individuale, mobilitatea incluzivă se definește ca fiind totalitatea acțiunilor și soluțiilor create și imaginate, menite să îndepărteze frânelor cognitive, psihologice, socioculturale, materiale și financiare care compromit și reduc posibilitățile oamenilor de a se deplasa. Ea replasează individul în mijlocul dispozitivelor mobile, considerate ca fiind răspunsuri, la o necesitate identificată de totalitatea actorilor unui teritoriu.

Astfel, mobilitatea incluzivă vizează un orizont, care să permită indivizilor posibilitatea de a se mișca liber, conform nevoilor lor, cu mijloace adaptate acestora. Noțiunea de însoțire ocupă aici un loc primordial, deoarece nu este suficientă crearea de noi soluții de deplasare, ci mai degrabă este necesară o schimbare în abordarea deplasării, prin însoțirea persoanelor, care nu ar merge în mod spontan către această nouă ofertă de mobilitate.

cele vulnerabile, a căror șanse de integrare sunt, astfel, reduse.

Numeroase inițiative originale au văzut așadar lumina zilei pe plan local, cu scopul de a răspunde nevoilor directe a anumitor grupuri de indivizi și au putut fi implementate cu ajutorul subvențiilor publice, sub forma unor servicii de închirieri vehicule, la tarife solidare, școli de șoferi asociative, garaje sociale, școli de biciclete și platforme de mobilitate, a căror utilitate s-a făcut simțită cu ajutorul asistenței și instruirilor.

Un drept generic

Caracteristicile lumii de astăzi (dispariția serviciilor de proximitate în mediul rural (7), creșterea distanțelor între domiciliu și locul de muncă, lipsa accesibilității locurilor de viață, ...) au crescut nevoile de mobilitate. Cum poate un cetățean european să sesizeze și să-și aprecieze dreptul la educație (art. 14 din Carta drepturilor fundamentale ale Uniunii europene), dreptul său de a lucra (art. 15), de a răspunde drepturilor copiilor săi (art. 24) fără a avea capacitatea de a se deplasa? Cum poate trăi demn o persoană vârstnică (art. 25), o persoană în situație de handicap (art. 26) fără a i se garanta capacitatea de a se deplasa? (8)

Această gândire definește conceptul de mobilitate ca pe un drept generic și inalienabil, în măsura în care el condiționează accesul persoanei la celelalte drepturi ale sale, indiferent dacă este vorba despre sănătate, educație, muncă....A defini mobilitatea în complexitatea sa, înseamnă a avea în vedere un drept unificator, un drept care ar integra dreptul la transport, libertatea de circulație, dreptul de ancorare, puterea de a acționa colectiv, și bineînțeles dreptul la mobilitate (9).

Mize multiple

Educația: Considerată o competență, mobilitatea se achiziționează prin experiență și prin educație, atât formală cât și informală. Descoperirea mobilității, prin intermediul materiilor școlare, de tipul citirii cărților, folosirii reperelor în rețelele de transport, utilizării codurilor orașului, sunt tot atâtea cunoștințe, care trebuie să fie înscrise în programele școlare, dar și în formările ce au loc de-a lungul întregii vieți și în parcursurile de remobilizare.

Sănătate: concentrarea serviciilor în mediul urban, pentru a răspunde cerințelor economiei de scară, cuplată cu insuficiența soluțiilor de transport incluzive, conduce la o lipsă a medicilor de campanie și de proximitate și la o îndepărtare a serviciilor de sănătate necesare

unei populații crescânde. Este cazul seniorilor non mobili, care, în această situație nu se mai pot îngriji suficient. Diagnosticile tardive și îngrijirile medicale greoaie, care rezultă din această situație, cresc cheltuielile de îngrijiri de sănătate și scad calitatea vieții persoanelor, provenite din astfel de colectivități.

Nivelul de viață: studiile au demonstrat o strânsă legătura între precaritate și lipsa mobilității. Accesul la un loc de muncă, la formare profesională și nu numai, cere astăzi mobilitate. Așa cum am văzut anterior, a fi mobil nu se rezumă doar la a dispune de un mijloc de deplasare către casă, sau în apropierea acesteia. În lumea contemporană, a fi mobil presupune mai ales a fi autonom în deplasare; fapt ce necesită un anumit tip de formare, cât și deținerea mijloacelor materiale și financiare asociate.

Economia: În Franța, mobilitatea incluzivă este susținută pe scară largă de politicile de integrare. A permite unei persoane să fie mobilă, înseamnă a favoriza integrarea sa în societate și întoarcerea sa în câmpul muncii. Ultimele estimări arată că, pentru fiecare euro investit în mobilitatea incluzivă, economia realizată pentru colectivități este de 6,00 euro (10). Pe de altă parte, mare parte a operatorilor de mobilitate incluzivă sunt reprezentați de structuri care acționează în favoarea integrării, atât prin obiectul lor și funcționarea lor, cât și prin producția lor. Sectorul asociativ, cel al economiei sociale și solidare, precum și cel al integrării prin activitate economică sunt principalii furnizori ai locurilor de muncă, ai serviciilor și ai bunăstării populației.

Ecologia: cerința socială de mobilitate impune în prezent deplasări, pentru care numeroase persoane nu au alternative, la utilizarea propriului vehiculului, chiar dacă constientizează că acest model de deplasare nu va mai fi sustenabil pe termen lung. Într-adevăr, aglomerarea orașelor și rata emisiilor de gaze cu efect de seră sunt principalele fenomene care contribuie la saturația orașelor, respectiv a aerului. Mobilitatea automobilă

rămâne totuși un simbol al libertății și al proprietății individuale, profund înscris în reprezentările colective și puțin adus în discuție. A reveni asupra utilizării individuale a vehiculului impune deconstrucția imaginarului asociat. Este o revoluție dintr-un punct de vedere societal dificil de angajat. Mobilitatea partajată și inter-modalitatea sunt pentru moment, în curs de dezvoltare și experimentare, în unele țări europene, negăsindu-și în totalitate succesul.

Constrângerea ecologică se alătură totuși mizelor mobilității incluzive. O parte a asistențelor și soluțiilor propuse de operatorii de mobilitate incluzivă se înscriu într-o logică a mobilității durabile. Din punct de vedere social, durabilitatea constă în implementarea unei politici colective de mobilitate, care poate garanta fiecăruia, o capacitate de a se deplasa. Din punct de vedere ecologic, durabilitatea constă în încurajarea utilizării transporturilor în comun, a bicicletei, a mersului e jos, sau partajarea vehiculelor, propice restaurării teritoriilor reziliente, în ceea ce privește planul de mediu. În sfârșit, din punct de vedere economic, durabilitatea constă în asocierea mai multor operatori ai mobilității incluzive, ce aparțin sectorului economiei sociale și solidare, și/sau constituie structuri de integrare, prin activitatea economică. A garanta o mobilitate durabilă, adică „a satisface libertatea de deplasare a persoanelor căutând în același timp scăderea impactului mijloacelor de transport utilizate privitoare la mediu” (11), permițând în același timp persoanelor vulnerabile posibilitatea de se deplasa liber constituie baza mobilității incluzive.

Transportul: Mobilitatea substituie dreptul la transport, utilizat pe scară largă în unele țări europene, prin politici publice de accesibilitate a unui număr mai mare de persoane la transporturile în comun. Totuși, dreptul la transport nu constituie decât o axă a mobilității.

În concluzie

Mobilitatea trebuie percepută ca **bagajul esențial** pentru integrarea deplină a indivizilor în societate, cu scopul de a construi societatea. Este un bagaj de competențe, de a ști și de a putea mișca, care se îndeplinește, se reînnoiește și se adaptează lumii și tehnologiilor, prin experiențele și cunoștințele dobândite de-a lungul întregii vieți.

Mobilitatea poate fi aleasă, sau uneori impusă, indivizii fiind inegali în fața accesului la mobilitate, în capacitățile și libertățile lor de deplasare. **Din moment ce ea permite accesul fiecăruia dintre noi la toate celelalte drepturi ale sale, instituțiile sociale ale fiecărei țări au sarcina să remedieze inegalitățile, să ia în considerare această problematică, așa cum o fac în cazul accesului la locuință, la educație, la sănătate.**

Mobilitatea ține așadar de politică. O politică de mobilitate nu va avea sens, decât dacă este **accesibilă tuturor**, fără excepție, în toate teritoriile.

În prezent, numeroși actori sociali implementează deseori „soluții de ajutor”, cu mijloace insuficiente și punctuale, precum și cu o susținere politică intermitentă, difuză, sau vagă. Este vorba așadar, mai degrabă de paliative, deseori inovatoare, dar prea rare, soluții empirice, locale, rezultate dintr-o constatare a inaccesibilității serviciilor cheie, în slujba publicului, dar care nu sunt accesibile decât unui public restrâns de oameni, în timp ce nevoile din sânul populației sunt importante. Dacă considerăm mobilitatea ca fiind cheia pentru a accede la drepturi și la societate, atunci trebuie să fim conștienți că ea ține în mod necesar de sfera politicului, fapt ce impune existența dreptului la mobilitate.

Recunoașterea unui drept -universal - la mobilitate pentru toate persoanele este

susținută de numeroase instituții, de cercetători și de actorii sociali din teren.

În Franța, Legea orientării Mobilităților (LOM), votată în decembrie 2019, merge în acest sens, chiar dacă o definiție precisă a termenului în sine, de „mobilitate” rămâne în așteptare. Ea definește ca prim obiectiv, aducerea de soluții de mobilitate, pentru toți cetățenii și pentru toate teritoriile. Ținta anunțată de LOM afirmă faptul că „dreptul la transporturi va fi transformat în dreptul la mobilitate pentru acoperirea tuturor mizelor de acces la mobilitate, care nu se limitează nici la accesul la transporturile colective, nici la o viziune centrată pe infrastructură” (12). În acest sens, LOM prevede crearea de Autorități Organizatoare a Mobilităților (AOM locale), care să faciliteze dreptul la mobilitate, acoperind zonele albe și garantând o echitate de acces la servicii.

În România, abordarea juridică este inversă, bazată pe restricția capacităților de deplasare a populației vulnerabile, percepută ca marginală și periculoasă.

În Valonia, s-au dezvoltat în ultimii ani cercetări și experimente pilot, create în jurul acestei mize, însă traducerea lor în politicile structurale nu este încă finalizată.

Contrastul între națiuni vecine este suficient, pentru a dovedi necesitatea și relevanța, de a cere valorificarea unui drept la mobilitate și de a aduce această dezbatere la scară europeană. A gândi în termeni de mobilitate incluzivă, înseamnă a gândi împreună la societatea de mâine, la tipul de societate pe care dorim să o construim.

Note și referințe

[1] Bourdin Alain, 2005, « Les mobilités et le programme de la sociologie », Cahiers internationaux de sociologie, 2005/1 (n° 118), p. 5-21. DOI : 10.3917/cis.118.0005. <https://www.cairn.info/revue-cahiers-internationaux-de-sociologie-2005-1-page-5.htm>

[2] « INSEE FOCUS n°211 », octobre 2020, <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4806694>

[3] Orfeuil Jean-Pierre, 2010, « La mobilité, nouvelle question sociale ? », Sociologies [En ligne], Dosare, Frontiere sociale, frontiere culturale, frontiere tehnice, publicat online la 27 decembrie 2010, consultat la 06 mai 2021, <http://journals.openedition.org/sociologies/3321>

[4] Asociația Valentin Haüy, 2021, Raportul grupului de muncă privitor la școala incluzivă https://www.avh.asso.fr/sites/default/files/210225_lavh_et_lecole_inclusive.pdf

[5] Toledano Laredo Emma, 2013, « La politique européenne de lutte contre la pauvreté et l'exclusion : l'inclusion active » în Asistență pentru reintegrarea în câmpul muncii | Hazouard Solène, Lasserre René, Uterwedde Henrik . p. 273-281 - <https://books.openedition.org/cirac/328?lang=fr>

[6] Definiție dată pe site-ul comisiei europene <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1059&langId=fr>

[7] Este de asemenea de precizat faptul că este vorba cel puțin de « finalul comerțului de proximitate în campaniile franceze, precum și o mutare a proximității comerciale care se observă aici » și că “această mutare nu este cu atât mai puțin exclusivă pentru persoanele care nu au acces la această mobilitate ».

Massal Céline, 2018, « La fin des commerces de proximité dans les campagnes françaises ? », Géoconfluences, : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/france-espaces-ruraux-periurbains/articles-scientifiques/disparition-commerces-proximite>

[8] 2000, Carta drepturilor fundamentale ale Uniunii Europene <https://www.afapdp.org/wp-content/uploads/2018/06/Charte-des-droits-fondamentaux-de-lUE.pdf>

[9] Jouffe Yves, 2015, « Se mouvoir, une exigence sociale. Droit à la mobilité, droit d'ancrage et pouvoir de démobilisation » în MOBILITATEA PUBLICULUI ÎN INTEGRARE, sub conducerea lui Florence Faberon, Edition Editura Universitară din Aix Marseille.

[10] Wimoov, 2015, « Rapport d'activité et perspectives » https://www.wimoov.org/uploads/documents/2018/01/23/dmBy_JGEDuVdnpcAblwd_thY3.pdf

[11] Aviz, 2018, « Mobilité durable : de quoi parle-t-on ? » <https://www.avise.org/articles/mobilite-durable-de-quoi-parle-t-on>

[12] Ministerul tranziției ecologice și solidare, 2019, « Les mesures clés #LoiMobilités » https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/lom_mesures_cles_2019_v2.pdf

III. Cadrul legal pentru mobilitate în Europa, Belgia, Franța și România

Competența de Mobilitate în Europa

La scară europeană, mobilitatea este reglementată sub aspectul transporturilor, care se constituie ca „una dintre politicile strategice comune ale UE”.

În plan instituțional, politica transporturilor este încredințată unui comisar european și este organizată prin intermediul Conducerii generale a Comisiei Europene a Mobilității și Transporturilor. Aceasta lucrează în colaborare cu Statele membre ale Uniunii Europene, industria europeană, cetățenii și părțile implicate, în vederea unei integrări eficiente, armonioase și coerente a diferitelor moduri de transport în Europa, care să permită libera circulație a persoanelor și mărfurilor, respectând securitatea, mediul și drepturile pasagerilor.

Reglementările privind transporturile din Tratatul de funcționare a UE sunt transpuse în titlul VI (articolele 90 - 100), dar și în Cartea Albă (2011), sub denumirea de „Foaia de drum pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și econom în resurse” în care Comisia Europeană stabilește bazele unei politici a transporturilor mai durabilă, formulând aici 40 de inițiative destinate favorizării, creșterii, creării de locuri de muncă, reducerii dependenței de petrol și reducerilor emisiilor GEZ, până în anul 2050.

Competențe de Mobilitate în Belgia

Belgia este un stat federalizat, în care competențele și puterile de decizie sunt distribuite între șapte entități principale: Statul federal, Regiunile Valonă, Regiunea Flamandă, Bruxelles (definite în bază teritorială și

economică) și Comunitățile francfonă, flamandă și germanofonă (definită în bază lingvistică și culturală). La nivel sub-regional, țara este împărțită în 10 provincii, iar decuparea administrativă locală definește în total 581 localități.

Competențele în mobilitate aparțin parțial statului federal, parțial Regiunilor. În Belgia găsim 4 miniștri și/sau secretari de stat, însărcinați cu acest domeniu (un ministru federal și trei miniștri regionali). Administrarea politică a mobilității aparține, de asemenea, puterilor provinciale și celor comunale.

Competența Statului federal Belgian

Competențele legate de mobilitate conferite Guvernului federal includ:

- administrarea Serviciului Public Federal de Mobilitate și Transporturi”, însărcinat cu transportul rutier, aerian, naval, politica de mobilitate durabilă și feroviară, securitatea rutieră (aceasta incluzând instruirea la condus, revizia tehnică a vehiculelor, semnalizarea rutieră, sensibilizarea publicului, amenajarea rutieră într-o optică a securității).
- administrarea mai multor instituții mari de mobilitate: organismul de control a transportului aerian, societatea națională a căilor ferate, societatea gestionară a rețelei feroviare.

Competența de mobilitate a Regiunii Valone

Guvernul Valon are următoarele competențe de mobilitate:

- administrarea Serviciului Public din Valona, însărcinat cu Străzile și Imobilele (administrarea rețelei rutiere și a autorutelor regionale, dezvoltarea rețelei ciclice, asistență logistică la

Puterile locale în materie de mobilitate), Mobilitatea și Căile hidraulice (scăderea presiunii automobile, transportul de mărfuri pe apă, sau pe calea ferată, deparatamentele multinodale și infrastructurile hidraulice).

- administrarea societății regionale Valone a transportului, însărcinată cu autobuzele, tramvaiele și metroul
- strângerea de date cifrate privitoare la mobilitate și transportul mărfurilor și aplicarea legii privitoare la obligația societăților cu mai mult de 100 de angajați, de a expune un diagnostic de mobilitate, pe o durată de trei ani

Strategia pentru mobilitate a guvernului Valon este definită în documentul Vision FAST – mobilitate 2030. Obiectivele urmărite prin această strategie se referă la posibilitatea guvernului de a garanta tuturor și în special locuitorilor zonelor rurale, o accesibilitate la bunuri și servicii, simultan cu reducerea drastică a numărului de accidente rutiere, a numărului de kilometri de ambuteiaje, dar mai ales, cu reducerea cu 40% a emisiilor de gaz cu efect de seră, rezultate din sectorul transporturilor. Pentru atingerea acestor obiective, este reținut ca principiu, modelul multimodalității, ce impune modificarea absolută și structurală a respectivelor părți aferente modalităților de deplasare, atât pentru persoane, cât și pentru mărfuri.

Strategia este constituită pe două direcții: una privitoare la circulația mărfurilor (adoptată în data de 29 octombrie 2020), cealaltă legată de mobilitatea persoanelor (adoptată în data de 9 septembrie 2019).

Competențe de mobilitate a provinciilor și localităților belgiene

Autoritățile provinciale și locale au achiziționat progresiv unele competențe în materie de mobilitate, încredințate cel mai adesea, deputaților provinciali și funcționarilor locali, care pot influența implementarea serviciilor de mobilitate, cu destinația cetățeni, prin

sensibilizarea locală la problemă, prin numeroase soluții, sau inițiative locale și prin dezvoltarea unor stimulente diferite (servicii, prime, etc.). În plus, numeroase localități valone, propun servicii de Consiliere în Mobilitate (CEM), pentru a-și concretiza ambițiile politice, dar și pentru a facilita realizarea asistențelor și infrastructurilor favorabile unei mobilități alternative și a contribui la îmbunătățirea mobilității societăților.

Și mobilitatea incluzivă în toate acestea?

Mobilitate incluzivă nu este formulată în acești termeni. Ea nu constituie așadar o competență specifică, ministerială, locală, sau în deputăția permanentă provincială. O astfel de mențiune nu se regăsește în misiunile serviciului federal de mobilitate, sau în strategia regională. Ea nu face nici măcar obiectul vreunei vigilențe transversale, așa cum este astăzi lupta contra discriminării, bazată pe vârstă, sex, sau origine.

Privitor la societățile de transport în comun (tren, tramvai, autobuz, metrou), strategiile de incluzivitate explicite sunt rare și în general restrânse la o politică de asistență pentru persoanele cu mobilitate redusă, sau la o politică tarifară, favorabilă familiilor numeroase și seniorilor, dar nu și persoanelor a căror venituri sunt foarte modeste, sau care prezintă dificultăți de citire și înțelegere a limbii.

Consilierii în mobilitate din Valonia au ca misiune susținerea organizațiilor (societăți, școli, administrații, ...) pentru implementarea planurilor de mobilitate interne, dar nu sunt formați pentru asistarea persoanelor vulnerabile, sau în precaritate și nici pentru implementarea de soluții de mobilitate adaptate acestui public, în comparație cu consilierii în mobilitate din Franța, care sunt integrați activ.

Cu o excepție recentă, instruirea pentru conducerea unui vehicul este asigurată exclusiv de școlile de șoferi private, care nu

propun instruire în mod specific, adaptată publicului vulnerabil în plan social, emoțional, economic, sau cognitiv. Nu există, nici măcar, instruirea specifică a instructorilor de conducere și de mobilitate, pentru integrarea socială și profesională.

Există în schimb, inițiative private și publice, în materie de mobilitate incluzivă, ale unor asociații, societăți, școli și mai recent a doi miniștri valoni din cadrul departamentului de mobilitate și acțiune socială: taxiuri sociale, instruiți la conducere socială, instruiți biciclete, transport de persoane cu mobilitate redusă, transport școlar, centrale de mobilitate, finanțarea formărilor în mobilitate pentru persoanele de origine extra-europeană, burse individuale de finanțare a unei instruiți în conducere.

Competență Mobilitate în Franța

Un ministru dedicat transportului

În Franța, ministrul Tranziției ecologice însărcinat cu Transporturile, denumit Ministrul Transporturilor, este cel care are ca misiune pregătirea și implementarea politicii de stat, în toate domeniile legate de transporturi. Acesta lucrează cu două, din cele șase conduceri ale ministrului Tranziției Ecologice, cărui îi este atașat:

conducerea generală a Aviației Civile (DGAC)

conducerea generală a Infrastructurilor, a Transporturilor și a Mării (DGITM)

Ministrul dispune de asemenea, de o structură interministerială, secretariatul general al Mării (SGMer), care asigură coerența politicilor maritime.

Comisariatul general la Dezvoltarea Durabilă (CGDD) este o structură transversală, care reproduce datele legate de acțiunea ministrului, cu privire la totalitatea atribuțiilor sale.

DGITM administrează totalitatea subiectelor privitoare la transporturile terestre și maritime, exceptând reglementările vehiculelor terestre

motorizate, prelucrate de direcția generală a Energiei și Climei. Când despre securitatea rutieră, ea are competența delegării Securității și Circulației rutiere Ministrului de Interne. DGITM se înscrie în dinamica dezvoltării durabile și a tranziției energetice, favorizând modalitățile și uzanțele, care respectă cel mai mult mediul înconjurător.

Ministrul este de asemenea însărcinat cu elaborarea și implementarea cadrului juridic al autorităților organizatoare ale mobilității (AOM) și serviciilor, pe care le implementează în concordanță cu planurile instituționale și financiare.

Autoritatea organizatoare a mobilității, denumită astfel prin legea MAPTAM din 27 ianuarie 2014, asigură printre altele, organizarea rețelei urbane de transport pe teritoriul său, botezată resort teritorial. Ea organizează servicii regulate de transport public de persoane, inclusiv servicii de transport școlar și poate organiza servicii de transport la cerere.

Din 1 ianuarie 2017, Regiunea este autoritatea competentă pentru organizarea transporturilor colective neurbane, regulate, sau la cerere. Inițial partajată cu departamentul, această competență a devenit exclusiv regională, ca urmare a legii din 7 august 2015, privitoare la noua organizare teritorială a Republicii, numită Legea NOTRe. Regiunea, este de asemenea, autoritatea competentă pentru organizarea transporturilor școlare interurbane, excepție făcând cele legate de transportul elevilor cu handicap, care țin, la fel ca în trecut, de competența socială a Departamentului.

Prea multe zone albe

Chiar dacă, structurile de diferite naturi juridice, pot fi AOM, până în prezent, numai comunitățile din aglomerațiile urbane, comunitățile urbane și metropolele sunt în mod obligatoriu AOM, pe scara intercomunală. În consecință, majoritatea teritoriilor situate în afara aglomerațiilor urbane nu sunt, în prezent

,acoperite din punct de vedere local, de un actor public, care să-și exercite competența în mobilitate.

Din 24 decembrie 2019, **legea de orientare a mobilităților (LOM)** are ca obiectiv acoperirea totalității teritoriului național de către o AOM locală, oferind comunităților comunale posibilitatea de a prelua această competență în mobilitate, în zonele considerate albe. În paralel, se urmărește întărirea rolului Regiunii, ca lider al mobilității.

Regiunea, devine astfel AOM regională, pentru o rețea teritorială la nivelul său. EPCI (Instituția publică de cooperare intercomunală) devine **AOM locală**, pentru favorizarea soluțiilor adaptate nevoilor fiecărui teritoriu.

Consiliile comunitare au avut până la 31 martie 2021 posibilitatea de a decide asupra preluării, sau nu, a competenței de AOM. În cazul în care acest lucru nu ar fi fost posibil până la acea dată, sau deliberarea comunității nu s-ar fi făcut într-un mod favorabil, Regiunea urma să devină, prin substituție, în mod automat AOM la nivel local, începând cu data de 1 iulie 2021.

Argumentele avansate pentru a incita o comunitate a localităților să preia competența organizării mobilității sunt:

- puterea de a controla elaborarea strategiei locale de mobilitate, alături de celelalte politici publice locale
- puterea de a decide ce servicii dorește să organizeze, sau să susțină, împreună cu ofertele de mobilitate publice sau private, existente în teritoriul său
- posibilitatea de căutare a soluțiilor de mobilitate la scară regională care să corespundă realității nevoilor de deplasare.

Și unde se află mobilitatea incluzivă în toate acestea?

În anul 2019, în Franța, a fost utilizată pentru prima dată într-un text de lege (Legea de orientare a mobilităților) sintagma **dreptul la**

mobilitate. Acest fapt, marchează un pas important în trecerea de la dreptul persoanelor la transport, care figurează în legea de orientare a transporturilor interne (LOTI) din 1982, la dreptul persoanelor la mobilitate. Se abandonează astfel, în mod explicit, o logică centrată pe echipamente și infrastructuri, în favoarea serviciilor centrate pe problematicile indivizilor.

În acest fel, LOM încearcă să răspundă celor 4 provocări importante:

- lipsa mijloacelor de transport în numeroase teritorii, altele decât vehiculul personal, fapt ce întreține un sentiment de reținere la domiciliu, sau de dependență față de un astfel de vehicul
- urgența de mediu și climă, care amintește de schimbarea comportamentelor umane
- impasul unei politici de infrastructură, orientată către marile proiecte, în detrimentul nevoilor zilnice
- o revoluție a inovației și a practicii, care se constituie în oportunități sesizabile.

La nivel teritorial, cu un nivel minim al unei comunități de localități, AOM-urile vor putea dezvolta, sau susține, structurile însărcinate cu **servicii adaptate teritoriului, în termeni de mobilități solidare, active, sau partajate:**

- organizare în favoarea utilizării bicicletelor
- închirieri de biciclete
- ajutor financiar pentru achiziția de biciclete
- platforma de utilizare a vehiculelor în comun
- auto-partajare
- garaj solidar
- transport de utilitate socială
- ajutoare financiare individuale

În plus, în teritoriile AOM, vor putea fi oferite **servicii de consiliere și însoțire la mobilitate, de tip individualizat, pentru :**

persoanele vulnerabile din punct de vedere economic, social, sau cu handicap

solicitanții unui loc de muncă, ucenici, sau titulari ai unui contract alternativ

angajatori, în vederea implementării practicilor durabile în deplasările efectuate între domiciliu și locul de muncă al salariaților

Prin această lege, se speră ca mobilitatea incluzivă să poată fi susținută de o politică solidă. Dar, ce se va întâmpla cu finanțarea serviciilor? În prezent, dispozitivele sunt legate de numeroși finanțatori, conform domeniului de intervenție a acestora, și/sau de publicul pe care îi au în sarcină: serviciile de stat, colectivitățile locale, Europa, politica orașului, fundațiile unor societăți.

Un singur dispozitiv operațional necesită, uneori, intervenția mai multor finanțatori diferiți. Această situație fragilizează structurile, prin discutarea anuală a angajamentului actorilor din teritoriu și a finanțatorilor asociați.

Competențe în mobilitate, în România

La nivel național

Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor este principala entitate din România care furnizează infrastructura pentru mobilitate. Ea administrează domeniile aerian, feroviar, rutier și naval. Ministerul are în atribuțiile sale elaborarea și implementarea de strategii, politici și programe legate de rețeaua națională a rutelor publice din România, conform documentelor strategice naționale, europene și internaționale.

Principalele strategii implementate în prezent, în domeniul transporturilor sunt:

- Strategia de dezvoltare a infrastructurii feroviare pe perioada 2021 – 2025
- Strategia transportului durabil pentru perioada 2007-2013 și 2020, 2030
- Strategia transportului intermodal în România anulului 2020.

În privința transportului, pentru anumite grupuri sociale, ministerele au competențe diferite :

- Ministerul Educației instituie bonificații naționale, sau locale, pentru elevi și studenți
- Ministerul Muncii și protecției Sociale fixează bonificații și subvenții pentru persoanele cu handicap, sau pentru pensionari.

La nivel local

Atunci când, nu este acoperită prin strategii naționale, mobilitatea este lăsată în seama autorităților locale. Conform unității administrativ-teritoriale, mobilitatea și transportul sunt asigurate de consiliul municipal, comunal, sau județean local.

Consiliul furnizează cadrul necesar serviciilor de transport public de interes local. Astfel, în atribuțiile consiliului local se află administrarea serviciilor sociale pentru protecția copilului, a persoanelor cu handicap, a vârstnicilor, a familiei și a altor persoane, sau grupuri cu nevoi sociale.

Consiliul local poate stabili strategii pentru transportul școlar local, sau pentru persoanele defavorizate, alocând un buget în acest scop.

Și unde se află mobilitatea incluzivă în toate acestea?

Mobilitatea incluzivă, așa cum este definită la nivel comunitar, nu se regăsește în strategiile naționale ale României. Problemele legate de aceasta se găsesc sub formă de facilități de transport pentru grupurile defavorizate, în special pentru persoanele cu handicap, sau pentru pensionari.

Deși, nu este în mod oficial dezvoltată, sau susținută de instituțiile publice, sau private, mobilitatea incluzivă există în România, dar ea se adresează numai persoanelor cu handicap fizic, sau cu mobilitate redusă. Definiția reținută de autoritățile române este limitată, deoarece

excluse persoanele din mediile defavorizate, aflate în situație de precaritate, sau de sărăcie.

Din cauza limitării definiției sale, România nu are o strategie națională, sau locală, de mobilitate incluzivă, noțiunea neregăsindu-se în Strategia națională de integrare socială și reducere a sărăciei, pentru perioada 2021-2027.

În ciuda acestui fapt, legea din 2007, privitoare la serviciile de transport publice locale, are ca principiu de bază protecția grupurilor sociale defavorizate, realizată prin compensarea costului transportului, din bugetul local.

Inițiative publice dispersate

Absența unei strategii naționale, legată de mobilitatea incluzivă, conduce la apariția unor măsuri neuniforme, sau incluzive, pentru toate grupurile sociale vulnerabile.

Soluțiile de mobilitate incluzivă găsite de autorități, pentru a acoperi nevoile de transport a anumitor categorii marginalizate, nu se prezintă ca o platformă națională, ci ca măsuri provenite din alte legi, sau strategii, în mod sever limitate în conținut și întindere geografică.

Un exemplu apărut la nivel național este recenta suprimare a gratuității transportului feroviar pentru studenți. Începând cu 2011, aceștia beneficiau de o gratuitate totală a transportului feroviar, măsură acordată de Ministerul Transporturilor și Infrastructurilor, conform articolului 205 și articolului 2, din legea Educației Naționale nr. 1/2011. Anul acesta, gratuitatea a fost suprimată, iar reducerea de 50% a tarifului din prețul întreg al biletelor a fost acordată exclusiv tinerilor care urmează studii superioare, ignorându-i pe cei care nu sunt angajați, sau înscriși într-o formă de învățământ (NEETS).

Un exemplu similar, regăsim la Ministerul Muncii și Protecției Sociale, unde persoanele cu handicap „beneficiază de transportul

interurban gratuit, la alegere, pe orice tip de tren (...), autobuz, sau vapor, pentru transportul fluvial, pentru un număr de 12 călătorii pe an” conform legii nr.448/2006. Începând cu acest an, persoanele cu handicap și tutorii lor legali pot cere, de asemenea, rambursarea carburantului, în cazul în care aleg să călătorească cu mașina personală.

Cele două modele acoperă un număr limitat de categorii sociale și de mijloace de transport din populația României, în ciuda faptului că ambele documente provin din instituții cu acoperire națională. Lipsa uniformității la nivel național conduce la creșterea mobilității persoanelor cu handicap, în timp ce mobilitatea altor categorii vulnerabile, precum tinerii, este redusă, pentru aceeași perioadă de timp.

Un alt tip de subvenție, care susține mobilitatea categoriilor marginalizate este cel de tip local și se referă, în cazul Bucureștiului, la mijloacele de transport, precum autobuzul, sau metroul. Categoriile de populație, care beneficiază de reduceri, sau de gratuitatea transportului în comun, se decid la nivel municipal, județean, sau de fiecare oraș în parte.

Categoriile care beneficiază frecvent de aceste servicii de proximitate sunt pensionarii și copiii, aceștia din urmă, beneficiind și în localitățile mici de gratuitatea transportului școlar, datorită inițiativei locale a școlilor, sau primăriilor.

Deoarece categoriile sociale, care beneficiază de aceste subvenții sunt decise la nivelul consiliilor locale, sau județene, iar absența unei strategii a uniformității naționale privind mobilitatea constituie un termen de facto, excluderea continuă a anumitor grupuri sociale din planul liberei circulații și ținerea acestora departe de o societate funcțională este o situație frecvent întâlnită.

Marginalizarea grupurilor vulnerabile

Grupurile vulnerabile, care sunt în general excluse din planul local de mobilitate incluzivă, sunt reprezentate de comunitățile marginalizate

din cauza sărăciei, din cauza unei participări voluntare, sau fără intenție, la activități ilegale, sau cele care se confruntă cu o dependență la substanțe nocive.

Definite în mod comun de-a lungul anilor, în strategii de luptă împotriva sărăciei, ca „alte grupuri vulnerabile”, aceste persoane nu au acces la principalele mijloace de transport în comun. Într-adevăr, localizarea lor este în general în zone identificate pe rutele numite „sociale”, considerate ca nerentabile, conform legii din 2007, privitoare la serviciile de transport public local.

În lipsa mijloacelor de transport, aceste grupuri vulnerabile marginalizate se orientează deseori către serviciile publice de ajutor social (SPAS), care au ca scop misiunea de a susține persoanele excluse din societate. Prin legea nr. 292/2011 privind asistența socială, toate unitățile administrativ-teritoriale (UTA) din România au obligația de a implementa servicii publice de asistență socială, în cadrul totalității minime de servicii publice, necesare și obligatorii a fi furnizate la fiecare nivel administrativ-teritorial, conform aceluiași drept.

Totuși, aceste SPAS nu sunt prezente decât într-un procent de 29% din unitățile administrativ-teritoriale din România, lipsind în special în zonele cele mai defavorizate, acolo unde se găsesc grupurile cele mai vulnerabile. În plus, în zonele unde acest serviciu obligatoriu încă mai există, lucrătorii sociali locali sunt deseori privați de educație, sau de formări specializate, incapabili de a înțelege și de a răspunde în mod coerent nevoilor de mobilitate a persoanelor marginalizate.

Inițiativă/e privată/e de salvare

Private de serviciile de asistență socială, care ar trebui să ofere acces la mijloacele de transport adecvate, ignorate de majoritatea inițiativelor legislative, luate individual de diferite autorități centrale, sau locale, grupurile vulnerabile se sprijină pe inițiative private, care caută să înlocuiască absența unei strategii

naționale, legată de mobilitatea persoanelor vulnerabile.

O astfel de inițiativă privată, care are loc din ce în ce mai des în mediile vulnerabile, din jurul marilor orașe, este transportul furnizat de către societățile private, oferit angajaților din aceste zone, care ar trebui altfel, să se deplaseze zilnic, cu propriile mijloace financiare, către fabricile de la periferie. Acest mijloc de transport înlocuiește lipsa transportului în comun, pentru că liniile pe distanță lungă între zonele defavorizate și centrele urbane sunt deseori considerate ca fiind nerentabile.

Acest tip de inițiativă este în general lipsită de susținerea legislației, sau de infrastructura autorităților locale și depinde în totalitate de buna funcționare economică a societăților private.

O limită a mobilității incluzive în România este dată de neluarea în considerație a limitării accesului la educație a persoanelor provenite din mediile defavorizate. Un exemplu în acest sens, îl constituie persoanele care nu au urmat un parcurs școlar formal, pentru a putea obține permisul de conducere, ceea ce le reduce masiv oportunitatea de mobilitate socială și profesională.

Un parteneriat între ONG-uri și sectorul privat încearcă să acopere această lacună și ajută în prezent numeroși tineri să obțină permisul de conducere, pentru diferite categorii de vehicule.

Acest fapt rezolvă doar parțial problema, deoarece persoanele total analfabete au în continuare dificultăți în utilizarea mijloacelor de transport cele mai adecvate, dificultăți datorate neputinței de a citi orarul și itinerariile acestora. În absența serviciilor sociale, care să le coordoneze și dirijeze, prin metode de mobilitate adaptate nevoilor lor, numeroase persoane din zonele vulnerabile nu pot accede la oportunități de muncă, educație, sau locuință, deoarece ele nu cunosc, sau nu înțeleg mijloacele prin care pot accesa astfel de oportunități.

Aceasta indică faptul că există o problemă a funcționării statului în susținerea mobilității incluzive, adică, faptul că autoritățile de la toate nivelurile continuă să privilegieze o abordare reactivă, bazată pe subvenționarea transporturilor pentru grupurile aflate deja în situații extreme, decât să promoveze o direcție proactivă, axată pe prevenție, consiliere și educație.

Coerența necesară

Mobilitatea incluzivă este o noțiune care se regăsește cu greu în discursul puterilor publice, chiar dacă există măsuri, sau orientări generale, privitoare la dreptul la libera circulație în societate a grupurilor defavorizate.

Măsurile implementate de către Statul Român pentru susținerea mobilității cetățenilor săi sunt limitate și exclud grupurile marginalizate. Legislației actuale îi lipsește un cadru coerent, care să normalizeze mobilitatea incluzivă la nivel național și să includă toate grupurile care pot beneficia de aceste servicii, fără a ignora unele categorii vulnerabile.

Absența conceptelor și a unei legislații bine definite, legate de grupurile sociale vulnerabile și mobilitatea incluzivă, continuă să marginalizeze aceste grupuri și să le priveze de dreptul lor de a se deplasa liber, conform nevoilor lor, prin mijloace adecvate.

Note și referințe

EUR-LEX, Sinteza legislației UE « Transports » în EUR-LEX, Sinteza legislației UE (a se citi online :

<https://eur-lex.europa.eu/summary/chapter/transport>, consultat pe 25/05/2021)

Comisia europeană, Cartea albă. Foaia de drum pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și econom în resurse, 2011, en ligne sur <https://op.europa.eu/fr/>, consultat la 03/06/2020

« L'organisation de la mobilité en France » privitor la Ministerul Tranziției Ecologice (a se citi online : <https://www.ecologie.gouv.fr/lorganisation-mobilite-en-france>, consultat la 04/05/2021)

« Les mesures clés de la #LoiMobilités » privitor la Ministerul Tranziției Ecologice (a se citi online https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/lom_mesures_cles_2019_v2.pdf, consultat la 04/05/2021)

« Les communautés de communes et la compétence mobilité - Mode d'emploi » despre Cerema (a se citi online : https://www.cerema.fr/system/files/documents/2020/06/v5_cerema_inhouse_lom_commcomm_competence-aom_compressed.pdf, consultat la 04/05/2021)

« Deux modes d'emploi pour la prise de compétence mobilité dans les territoires peu denses » despre Cerema (a se citi online : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/deux-modes-emploi-prise-competence-mobilite-territoires-peu>, consultat la 04/05/2021)

IV. CARE ESTE SCENARIUL PENTRU INTEGRAREA MOBILITĂȚII INCLUZIVE ÎN POLITICILE PUBLICE

Mobilitatea îmbracă numeroase aspecte și se află în spatele a numeroase politici și acțiuni teritoriale. Tratarea mobilității, la nivel european, sub aspectul său empiric este incongruentă, deoarece există mai multe aspecte ale guvernantei, specifice fiecărei țări.

Prezenta Carte Albă se atașează în principal valorilor mobilității incluzive și difuzării sale în instituțiile noastre, cu scopul de a atinge cât mai multe persoane posibil. Plecând de la o bază axată pe două puncte comune, respectiv, capacitatea fiecărui individ de a fi mobil datorită accesului oferit la competențele necesare utilizării modurilor de transport, aflate la dispoziția sa (adică mișcarea) și capacitatea sectorului forței de muncă și de integrare, de a propune soluții complementare dispozitivelor de drept comun, sociale, solidare, inovatoare și generatoare a unor locuri de muncă (a putea mișca), sunt propuse un număr de 3 scenarii:

Scenariul 1: Transversalitate

Astfel, un prim scenariu s-ar concentra pe mobilitatea incluzivă, abordată în toate domeniile vieții politice, integrate în special în principalele ministere naționale.

Această propunere se referă la strategia implementată în favoarea egalității de gen la nivel european. Proiectul își propune ca statele membre să ia în considerare mobilitatea incluzivă, în mod sistematic, conform unei **abordări integrate**, în toate proiectele unde acțiunile transversale, sau specifice, pot fi susținute. Acțiunile țintă ar avea drept scop creșterea capacității fiecărei persoane de a se deplasa, în special în favoarea angajării și

integrării, de a lupta împotriva izolării și excluderii, de a reduce scindarea mobilității între teritorii, servicii și statutul persoanelor, de a permite un acces echitabil la serviciile de primă necesitate, cultura inclusă, și nu în ultimul rând, de a favoriza schimbul în favoarea mobilităților durabile, atât în domeniul muncii, cât și în cel al educației și formării.

Mobilitatea incluzivă ar putea deveni, atunci, un principiu structurant prin punerea în prealabil, în cadrul oricărui proiect, a problemei accesibilității locațiilor și acțiunilor, precum și a mobilității cetățenilor, atât din punct de vedere cognitiv, cât și operațional, în implementarea fiecăreia din politicile de acces la educație, la sănătate, la sport și hobby-uri, la angajare, la formare, în administrarea deplasărilor, în urbanism. Ar fi de asemenea vorba, la fiecare constrângere, despre modul de a gândi colegial și local, soluții disponibile, favorizând perenitatea lor, schimbul de nivel, dimensionarea, sau chiar găsirea soluțiilor, care și-au dovedit valoarea, în alte teritorii, naționale, sau internaționale.

La fel ca în egalitatea de gen, ar trebui pusă în aplicare o politică țintită, care să mobilizeze toate ministerele. De exemplu, privind abordarea egalității de gen, observăm creșterea numărului de conferințe, care abordează această temă ; începând cu 2012, fiecare ministru prezintă bilanțul acțiunilor sale și propune noi demersuri. Aceeași schemă ar putea fi transpusă problematicii mobilității incluzive.

Astfel, fiecare guvern ar putea avansa conform mecanismelor sale existente, iar ideile despre

dezvoltarea și modalitățile de punere în practică, ar permite altor guverne, mai puțin avansate, să profite de aceste experiențe. O politică interministerială, cu obiective și mijloace dedicate, a cărei bază comună să fie definită la nivel european, ar permite realizarea unor progrese semnificative.

Scenariul 2: Organism dedicat

Acest scenariu poate fi atașat mai degrabă politicii culturale, indiferent dacă ea este franceză, sau valonă.

Ideea de a avea un organism expert pentru problemele de mobilitate incluzivă este pertinentă deoarece abordarea mobilității se află la intersecția a numeroase domenii: educație, formare, integrare, angajare, dezvoltare durabilă, cultură, economie, transport, ...

Acest organism ar putea fi integrat ministerului cel mai mare, un minister al Mobilităților de exemplu, a cărui sarcină ar fi implementarea a două orientări precise:

implementarea educației și formării în mobilitate, pentru ca toți beneficiarii să fie dotați cu cunoștințe de deplasare (capacități și competente) de bază, și

susținerea acțiunilor în favoarea puterii de deplasare (mijloace materiale și financiare) puse în practică de actorii din teren.

Pluralitatea schemelor teritoriale, complexitatea geografică, mizele teritoriale sunt atât de diferite de la o regiune la alta, de la un stat la altul, încât o politică unică descendentă în materie de capacitate de deplasare ar fi contra-productivă. La fel de realistă este stabilirea unei baze de cunoștințe care să favorizeze experiența de mobilitate și îmbunătățirea specificităților culturale, juridice și locale ale fiecărei țări, așa cum impunerea unui model de platformă, dispozitiv de închiriere, garaj, școală de șoferi, sau altele, ar inhiba inovația și ar sărăci terenul fertil reprezentat de actorii din teren.

Astfel, un organism expert în materie de politică de mobilitate și de integrare ar permite reducerea dificultăților actuale, pe care le au operatorii, în termen de număr de interlocutori, care au fiecare prerogativele lor, publicul lor țintă și domeniul lor de acțiune, și în termeni de linii bugetare, care sunt astăzi neperene și diferite, de la o regiune la alta.

Acest organism ar putea fi dotat cu un buget specific, alimentat la rândul său de alte ministere: fiecare din ele ar avea în cadrul său un sub-buget dedicat mobilității incluzive, pentru că fiecare minister este obligat să reducă inaccesibilitatea serviciilor sale (finanțarea transportului la cerere, închirierea solidară, achiziția sau repararea vehiculelor), sau să răspundă unei cereri sociale de integrare (finanțarea permisului, a biletelor de autobuz, de exemplu). Sumele atribuite inițial pentru a răspunde acestor nevoi și acțiuni s-ar transfera unui organism de mobilitate incluzivă, în timp ce aceste ministere, nu ar mai trebui să administreze nevoile politicii lor în termeni de mobilitate și ar transmite administrarea dosarelor, a cererilor și a acțiunilor acestui organism. O altă sursă de finanțare ar consta în aceea că un procent din bugetul național și european (cuprinsă între 2 - 5 %) ar fi transmis sectorului mobilității incluzive.

În oricare din cazuri, opțiunea unui organism, sau minister, dedicat și expert, ar permite o mai bună lizibilitate, atât pentru beneficiari, politicile publice, cât și pentru operatori.

Misiunile importante ale acestui organism de mobilitate incluzivă ar putea fi:

- garantarea accesului la cunoștințe de deplasare oferite de școală
- consolidarea accesului la cunoștințe de deplasare pentru publicul adult
- susținerea creării și perenizării soluțiilor de mobilitate incluzivă
- asigurarea optimizării guvernantei, o mai bună coordonare și vizibilitate a politicii de mobilitate incluzivă

- promovarea și întreținerea dreptului la mobilitate.

Scenariul 3: Responsabilitatea încredințată sectoarelor de integrare și afacerilor sociale

Acest al treilea scenariu, parte a unui principiu mai limitativ, constă în asocierea mobilității incluzivă cu politici legate de integrare și lupta împotriva excluderii. Această opțiune ar tinde spre formalizarea clară a legăturii între integrare și mobilitate, prezentând riscul de excluderii unor categorii, cu excepția cazului în care sfera beneficiarilor ar fi extinsă.

Această preluare a competențelor afirmată ar cere totodată o linie politică precisă, legată de așteptări, în termeni de a ști și a putea mișca o linie bugetară dedicată. Apropiată de schema

actuală franceză, această opțiune poate slăbi programele și limita câmpul de acțiune.

În concluzie

Obiectivul programului Mob'in Europe este implementarea unei culturi comune de mobilitate incluzivă în Europa. Pentru aceasta, pot fi luate în calcul și alte scenarii, rămânând deschise întrebări de tipul: cum integrăm, din punct de vedere social, politic și juridic mobilitatea în cadrul statelor europene? Cum putem face față împreună diferitelor situații întâlnite în cadrul Uniunii europene?

Răspunsul la aceste întrebări rămâne deschis tuturor posibilităților și se bazează pe o abordare colectivă.

CAPITOLUL 2:

Recomadări de politică publică pentru mobilitatea incluzivă

Dezvoltarea ofertei de mobilitate

Asistarea grupurilor vulnerabile

Reducerea provocărilor de mobilitate

Definirea unui cadru instituțional

Dezvoltarea ofertei de mobilitate

Un factor important de excludere în planul mobilității constă în insuficiența, sau inadecvarea ofertei de transport, într-un teritoriu. Deseori, oferta din teritoriu devine anacronică comparativ cu nevoile și cererile de mobilitate, care cresc și se diversifică, și cu structura populației care se modifică. În acest caz, politica de mobilitate incluzivă poate acționa la acest nivel astfel :

- adaptând oferta de transport în comun
- diversificând oferta de mobilitate
- structurând oferta de mobilitate

Adaptarea ofertei de transport în comun

Adaptarea ofertei de transport în comun, este mai întâi de toate legată de nevoile efective ale unui teritoriu și de capacitatea ofertei existente, de a răspunde acestor nevoi. Aceasta poate fi obiectivată prin intermediul anchetelor efectuate la diverse niveluri, a studiilor țintă, a rapoartelor atelierelor tematice, care pot regropa toți actorii locali (administrații, servicii ale statului, colectivității locale, asociații, camere consulare, operatori ai transportului în comun, utilizatori, ...), în vederea informării autorităților organizatoare despre mobilitate. Pe aceste baze, pot fi create noi linii pentru îmbunătățirea deservirii anumitor cartiere, pot fi adaptate orare celor din departamentele de activitate ale unui teritoriu, trenuri extinse, reduse sau înmulțite pentru a fi cât mai aproape de fluxul de călători,...

Neutilizarea transporturilor în comun nu se explică întotdeauna printr-o inadecvare a serviciilor propuse, ci mai degrabă altor factori, care pot fi luați în considerare : tarificarea, inaccesibilitatea fizică a locațiilor, sau a materialului rulant, pentru anumite categorii de

persoane, necunoașterea serviciilor, a procedurilor și a uzanțelor.

Adaptarea ofertei de transport în comun, la nevoile populației, necesită o îmbunătățire a **accesibilității sale** în termeni de infrastructuri (amenajarea stațiilor, ...), de material rulant (instalarea rampelor de acces, ...), dar și o informare, cu privire la serviciile de transport și politică tarifară.

Însă, informația nu este întotdeauna de ajuns, pentru a garanta la timp autonomia utilizatorilor. Implementarea soluțiilor de însoțire individuală, sau de formare, sunt deseori necesare, pentru persoanele puțin familiare cu uzanțele în vigoare.

Diversificarea ofertei de mobilitate

Diversificarea ofertei de mobilitate permite un răspuns la nevoilor acelorora, care nu dețin un mijloc de transport individual, nu doresc să se servească de acesta în mod sistematic, sau sunt temporar împiedicați să recurgă la acesta.

Rețeaua de transporturi în comun nu poate răspunde de facto la toate solicitările de deplasare a locuitorilor unor teritorii, mai ales a celor rurale. **Transportul la cerere și transportul de utilitate socială sau solidară**, confundate, oferă noi soluții de mobilitate în zonele rurale, care sunt defectuos sau deloc deservite, de transporturile în comun.

Mobilitățile partajate, constituie de asemenea, noi soluții. Ele constau în punerea la dispoziție a mijloacelor de transport individual, în mod clasic: vehicul, scuter, bicicletă și mai recent, trotinetele electrice. Ele pot îmbrăca forme diferite:

- utilizarea în comun a vehiculelor
- auto-partajare
- autostop organizat

- închirierea solidară a vehiculelor.

Titularii unui permis de conducere, care permite conducerea unui scuter, a unei motociclete, sau a unui autoturism, precum și persoanele care doresc să utilizeze zilnic bicicleta, nu sunt în mod necesar protejate pentru toate dificultățile de mobilitate: ele încă mai trebuie să cumpere un vehicul, să îl întrețină, să îl repare după caz, deci, să dispună de mijloacele financiare necesare pentru a face aceste lucruri. Pentru persoanele care au dificultăți de acest tip, diferitele tipuri de garaje alternative cu ofertă comercială clasică, constituie soluții, la cel mai mic cost:

- garaj social și solidar
- garaj clasic, cu ofertă adaptată
- garaj de auto-reparare

Structurarea ofertei de mobilitate

Pentru a dezvolta în mod eficient o soluție, sau o ofertă globală de mobilitate pe termen lung, structurarea în rețea este esențială și necesită o modificare la scară. Această scară poate fi teritorială, sau tematică, adică legată de o activitate dată.

Este vorba, înainte de toate, de posibilitatea de a beneficia de experiența fiecărei persoane confirmând zicala: „Dacă singur mergi mai repede, împreună mergem mai departe”.

Însoțirea publicului vulnerabil

Anumite persoane au nevoie de asistență pentru a descoperi și stăpâni serviciile de transport în comun și soluțiile de mobilitate incluzivă. Este cazul persoanelor vârstnice, precum și a persoanelor în integrare socială și profesională (beneficiari ai unor ajutoare sociale minime, solicitanți ai unui loc de muncă, salariați precari, persoane în situație de handicap,...), persoane deseori calificate ca „vulnerabile”, „vulnerabilizate”, sau „fragile”.

Asistarea publicului vulnerabil se declină pe 7 axe:

- Crearea entităților teritoriale
- Consiliere (consiliere în mobilitate)
- Informarea și orientarea către oferta de mobilitate existentă
- Informarea și orientarea către oferta de finanțare adaptată
- Profesionalizarea actorilor

Crearea entităților teritoriale

Pentru însoțirea de durată a persoanelor vulnerabile, privitor la problematicile lor de mobilitate, este primordial să ne gândim la mobilitatea la scară a unui teritoriu, pentru a răspunde nevoilor specifice locale.

O etapă de diagnosticare aprofundată permite identificarea nevoilor de mobilitate a populațiilor, obstacolele în deplasare, publicul prioritar, precum și o situație a locurilor ofertei de transport local.

În Belgia, **centralele locale de mobilitate**, în Franța, **platformele de mobilitate incluzivă**, se înscriu în această logică a teritoriului. Ele permit observarea nevoilor publicului țintă, în globalitatea lor, pentru organizarea optimă a diferitelor modalități de transport și servicii de mobilitate, precum și acțiunile de însoțire.

Consiliere (consiliere în mobilitate)

Termenul de „consiliere în mobilitate” îmbracă realități diferite conform contextului în care este utilizat. În domeniul mediului, de exemplu, „consilierea în mobilitate constă în a ajuta actorii mobilității cotidiene să reducă utilizarea zilnică a vehiculului” (Cerema, 2003).

În domeniul mobilității incluzive, consilierea în mobilitate se bazează, cel mai adesea, pe o diagnosticare individuală (numită diagnosticare de mobilitate, sau bilanț al competențelor de mobilitate). Acesta din urmă poate lua diferite

forme, dar va avea întotdeauna ca obiectiv, avansarea potențialelor și reperarea obstacolelor la mobilitatea persoanei.

În Franța, plecând de la această diagnosticare, este propus un parcurs de mobilitate, care se integrează el însuși într-un program de integrare. Noțiunea de parcurs, apare în fapt, chiar din etapa de diagnosticare și induce diferite etape: orientarea printr-un expert social, sau de angajare, evaluarea nevoilor și a așteptărilor persoanei, definirea unui plan de acțiuni, implementarea acestuia, evaluarea acțiunilor realizate. Parcursul se prezintă sub formă de întruniri individuale și ateliere, ambele având ca obiectiv acțiunea pe 3 niveluri:

- **a ști să se deplaseze**, legat de capacitățile cognitive și posibilitățile de învățare ale uneia persoane (a citi un plan, o hartă, rezervarea unui bilet pe Internet, a se orienta în mijloacele de transport, a învăța să conducă, ...)
- **a putea să se deplaseze**, legat de capacitatea de deplasare a persoanei (locul de rezidență, oferta de transport disponibilă, ajutoarele financiare mobilizabile, deținerea sau nu a unui vehicul, persoanele cu resurse din anturaj, ...)
- **a dori să se deplaseze**, legat de motivația și de dorința de deplasare a persoanei

Această abordare globală a mobilității persoanelor vulnerabile încă mai trebuie implementată în Belgia, dar și în România, unde numai organismele locale iau inițiativa rezolvării acestei probleme, din unghiul unui „parcurs” de condus, către o mobilitate autonomă suplă, adaptabilă și diversificată, care să pună în practică acțiuni individuale și colective, pentru însoțirea persoanelor, în acest demers.

Printre aceste acțiuni, o soluție bine dezvoltată în Franța constă în organizarea de ateliere de mobilitate, care permit acționarea, în principal,

asupra modului de a ști să se deplaseze, cu obiective specifice: a învăța să se orienteze, a descoperi mijloace de transport, puțin chiar deloc utilizate, a recurge la instrumente digitale (aplicații, site-uri Web,...), a îmbunătăți încrederea în sine,Toate vizează creșterea autonomiei personale a celor găzduiți în aceste sesiuni.

Informarea și orientarea către oferta de mobilitate existentă

A accede la oferta de mobilitate a unui teritoriu nu este un lucru ușor pentru toți. Frica de necunoscut, de prima dată, de privirea celorlalți, constituie tot atâtea obstacole, care împiedică unele persoane să acceadă la ofertă, chiar dacă aceasta ea este adaptată nevoilor lor. Deseori, pentru a ajuta o persoană în dificultate, nu este suficientă doar orientarea către un dispozitiv: este nevoie de a contacta persoana și de a o însoți din punct de vedere fizic, pentru ca aceasta să poată descoperi și integra mental locurile, uzanțele și procedurile. Aceasta lucru nu poate fi făcut fără a avea o relație de încredere, bazată pe respect și luarea în considerare a nevoilor și fricilor, respectivei persoane.

Pentru mai multe informații despre oferta de mobilitate incluzivă susceptibilă ce face obiectul unei însoțiri a se vedea partea „Evoluția ofertei de mobilitate”

Informarea și orientarea către oferta adaptată de finanțare

Obstacolele de ordin financiar, în mobilitate, sunt cel mai ușor de reperat în situațiile persoanelor individuale. Posibilitățile de ajutor financiar public și privat existente trebuie aduse însă, la cunoștința persoanelor vizate. Modalitățile de acces la ofertă, procedurile de introducere a cererilor de ajutor și modalitățile de atribuire sunt deseori complexe, caz în care trebuie implementată o însoțire pentru persoanele puțin școlarizate, persoanele

străine, sau chiar pentru persoanele anxioase, cărora le lipsește încrederea în ele.

Pentru mai multe informații despre soluțiile incluzive de finanțare în materie de mobilitate a se vedea partea „Reducerea problematicilor de mobilitate”

Sprijin pentru acumularea de cunoștințe

Accesul la un nou mod de transport individual necesită o formare, care, în cazul persoanelor vulnerabile, trebuie adesea consolidată.

Pregătirea pentru obținerea permisului de conducere face parte din soluțiile de mobilitate cel mai des solicitate de populației. Deasemeni, seniorii sunt o categorie care solicită asistența, deoarece, odată cu trecerea anilor, capacitățile lor de conducere a unui vehicul scad.

Pentru obținerea unui permis de conducere, sau continuarea conducerii pe durată îndelungată, sunt posibile mai multe însoțiri:

Preformare la permisul de conducere : **Unele persoane nu posedă nivelul de informații necesar, pentru a accede la formarea în vederea obținerii permisului de conducere, organizată de școlile de conducere. Este așadar necesară,** o preformare în vederea obținerii permisului de conducere.

Consolidarea unei formări clasice: Pentru unele persoane, însoțirea de-a lungul unei formări într-o școală de șoferi clasică este suficientă. Este vorba despre posibilitatea de a asigura un parcurs al persoanei, prin întrevederi regulate, legate de motivația sa, prin acordarea de răspunsuri la întrebărilor sale, servind astfel, după caz, ca mediator între școala de șoferi și elev. În Franța, FASTT finanțează platformele de mobilitate incluzivă, pentru realizarea unei astfel de însoțiri, pe lângă persoane interimare.

Formarea specific: Pentru a răspunde persoanelor, care întâlnesc dificultăți în obținerea permisului de conducere în circuitul clasic, sunt necesare formări specifice. Ele necesită adesea o perioadă mai îndelungată de timp, folosesc pedagogii alternative, propun module complementare și au un cost mai redus. Obiectivul rămâne însă același, parcurgerea părții teoretice și practice în vederea obținerii permisului auto cat.B. **Școlile de șoferi sociale sau solidare** oferă astfel de formări și permit rezolvarea obstacolelor cognitive, socioculturale, psihologice și financiare.

Organizarea examenului din codul rutier: Pentru candidații care prezintă astfel de caracteristici, pot fi organizate ședințe specifice rezolvării probelor din codul rutier, prin implementarea de dispozitive care să favorizeze înțelegerea procedurilor și a întrebărilor de la examen.

În Franța, astfel de proceduri se aplică candidaților:

- surzi sau muți
- disfazici și/sau dislexici și/sau dispraxici
- care prezintă un handicap specific al aparatului locomotor, dacă handicapul lor face imposibilă participarea lor la o ședință tradițională
- care nu cunosc prea bine limba franceză.

În Belgia, candidații sunt:

- persoanele care au dificultăți de înțelegere, sau de citire, atestate de un organism autorizat
- persoanele care nu stăpânesc bine limba franceză
- candidații care au picat de cinci ori examenul teoretic.

În România, examenul teoretic din codul rutier este accesibil în diferite limbi.

Experiență crescută în conducere: Optimizarea șanselor de reușită a probei practice, pentru obținerea permisului auto cat.B poate fi făcută prin creșterea experienței de conducere, cu preț minim.

În Franța, după un minimum de 20 de ore de conducere efectuate la școala de șoferi (clasică sau socială), conducerea supravegheată permite continuarea învățării conducerii, cu unul sau mai mulți însoțitori.

În Belgia, după promovarea examenului auto, partea teoretică (obținerea permisului teoretic), candidatul poate să învețe, la alegere, să conducă de la A sau Z, într-o școală de șoferi autorizată, sau să efectueze în parte, sau în totalitate, orele de practică în „filieră liberă”, cu permis de conducere provizoriu, asistat de un instructor brevetat independent, sau de un ghid ales din anturajul său.

Instruire de actualizare pentru persoanele vârstnice: Odată cu trecerea anilor, capacitățile fizice și cognitive ale persoanelor scad. Acuitatea vizuală scade, timpul de reacție crește, luarea deciziilor devine mai lentă. În acest context, persoanele care înaintează în vârstă dezvoltă ele însele strategii de adaptare: nu mai conduc așa mult noaptea, evită să circule pe vreme nefavorabilă, schimbă itinerarul, dar țin în continuare să își actualizeze cunoștințele rutiere și tehnica condusului, prin intermediul atelierelor. Aceste ateliere pot avea denumiri diferite, dar toate sunt legate de creșterea gradului de conștientizare. În plus, pe lângă actualizarea cunoștințelor din codul rutier, acestea mai permit și evaluarea capacităților șoferului în situații practice, cu ajutorul unui instructor. Inițiativele sunt numeroase și sunt organizate de diferite structuri: companii de asigurări, colectivități în parteneriat cu asociații locale,

școli de șoferi. Ele pot fi în totalitate gratuite, au un preț în general rezonabil.

Și alte mijloace de transport precum bicicleta necesită o formare.

Școala de biciclete: Bicicleta, în special cea asistată electric, a devenit mijlocul de deplasare privilegiat, ca o alternativă la vehicul. Dar, contrar mentalităților noastre, nu toți adulții știu să meargă pe bicicletă, sau nu îndrăznesc să utilizeze biciclete în circulație, în afara activităților de petrecere a timpului liber.

Școlile de biciclete oferă un loc de învățare, sau de perfecționare, pentru toate persoanele care doresc să învețe să meargă pe bicicletă, sau să câștige siguranță în deplasarea cu acest mijloc de transport.

Pentru a facilita accesul la alte mijloace de transport individuale, precum scuterul sau trotineta, se impune deseori o **formare specifică, sau adaptată**. Publicului vulnerabil îi lipsește în mod obișnuit încrederea în sine, astfel încât, un prim demers către un nou mijloc de deplasare, necesită o însoțire specială, a cărui avantaj principal, pentru persoana vulnerabilă, îl constituie timpul redus de învățare.

Acțiune asupra obstacolelor anexe mobilității

Însoțirea publicului vulnerabil se poate face în concordanță cu acțiuni legate de obstacolele ce stau în calea mobilității, precum : grija de copii, învățarea limbii franceze, formarea în domeniul digitalizării.

În Franța, aceste obstacole nu țin de platformele de mobilitate. Esența platformelor constă în lucrul în rețea și în parteneriat. Ele devin, astfel, un instrument în serviciul parcururilor integrate de inserție.

În Valonia și Bruxelles, organisme autorizate de către autoritățile publice însoțesc și formează persoane puțin calificate și/sau îndepărtate de

un loc de muncă, într-o abordare globală, unde sunt examinate resursele și dificultățile generale ale acestor persoane. Organismele sunt autorizate să răspundă intern, precum și în parteneriat cu alți operatori, în modul cel mai adecvat posibil. Ele se pot interesa de mobilitatea publicului lor și de implementarea acțiunilor în materie de: diagnostic de mobilitate, ajutor la deplasare, formare la mobilitate, formare pentru obținerea permisului de conducere, orientare către operatori specializați, etc..

Profesionalizarea actorilor

Asistarea persoanelor vulnerabile are în vedere și profesionalizarea actorilor care îi însoțesc. În Franța, pentru formarea acestor profesioniști ai mobilității, pot fi propuse instruirii de consiliere în mobilitate – integrare în cadrul formărilor continue.

Reducerea problematicilor de mobilitate

Reducerea problematicilor de mobilitate se poate realiza pe axa muncii astfel :

- reducând nevoile de mobilitate
- anticipând dificultățile de mobilitate
- prevăzând o ofertă de finanțare.

Reducerea nevoilor de mobilitate

Astăzi, există soluții pentru scăderea nevoilor de mobilitate a populației și evitarea astfel a deplasărilor. Serviciile indispensabile zilnic (alimentație, sănătate, transporturi, ...) sunt uneori puțin accesibile. Desigur, acest lucru poate viza întreaga populație, dar problema se regăsește acut în special în cazul persoanelor vulnerabile. Ce soluții pot fi propuse?

O soluție, spre exemplu, poate fi apropierea serviciilor de populație, astfel :

- relocalizându-le pe cele implementate în marile centre urbane către localitățile mai mici
- organizând permanențe sociale, în principal, în zone peri-urbane și rurale (antene, vizite la domiciliu, circuit în autobuz)
- asigurând acoperirea lor teritorială.
-

Dematerializarea anumitor servicii publice poate apărea ca o soluție de reducere a deplasărilor, pentru că facilitează accesul la informații și demersuri administrative, unei majorități a utilizatorilor. Însă, un număr important de persoane, care nu stăpânesc digitalizarea, sunt puse în dificultate atunci când doresc să se informeze, sau să efectueze unele demersuri. De aceea, orice dematerializare a serviciilor publice trebuie neapărat însoțită de politica de accesibilitate și de mediere.

În Franța, casele de servicii ale publicului (MSAP) permit persoanelor îndepărtate de administrații, mai ales celor din zonele rurale și peri-urbane, să accedă în același teritoriu la principalele servicii publice. În plus, există posibilitatea însoțirii utilizatorilor în demersurile vieții lor zilnice (prestații sociale, accesul la un loc de muncă, la energie, la transporturi,...), de către agenții MSAP, care sunt instruiți în acțiunile de mediere digitală.

Nevoile de mobilitate pot fi reduse și printr-o adaptare organizațională a societății și a centrelor de formare. Unele centre de formare propun locuințe, pentru persoanele a căror domiciliu este un pic îndepărtat, sau adaptarea orelor de început și final ale programului de formare, în concordanță cu cele ale transporturilor în comun.

În domeniul muncii, utilizarea de către salariați, în comun a unui vehicul, poate fi organizată, spontană, sau la inițiativa conducerii societății. Aceasta poate propune salarii săi, inclusiv, telemunca. În Franța și în Belgia, aceste

dispoziții pot fi preluate într-un **plan al societății de deplasare**.

Anticiparea dificultăților de mobilitate

Pentru a anticipa dificultățile de mobilitate, este necesară sensibilizarea, sau formarea profesioniștilor și a copiilor.

Sensibilizarea profesioniștilor, din diferite sectoare de integrare devine o necesitate, pentru administrarea problemelor de mobilitate în caz de urgențe: atunci când o persoană e nevoită să se deplaseze într-un timp scurt, din motive sociale, sau profesionale și nu are soluții, pentru a o face. Într-adevăr, există puține soluții, care răspund urgenței pe termen scurt, excepție făcând soluțiile scumpe, precum taxi-ul, sau închirierea unui vehicul pe zi. Așadar, mobilitatea trebuie luată în considerare pe termen mediu, sau lung, deoarece extinderea razei de mobilitate a persoanei, implică accesul la diferite mijloace de transport, care necesită adesea o formare. Un diagnostic în mobilitate poate permite profesioniștilor să detecteze obstacolele, ce pot crea probleme în viitor.

Pentru a avea un comportament adaptat și responsabil, în calitate de utilizator rutier, educația trebuie să pornească de la o vârstă fragedă. Astăzi, există numeroase inițiative pentru sensibilizarea și instruirea copiilor.

În Franța, **atestatele școlare de securitate rutieră** sunt primele diplome obținute legate de mobilitatea, înainte de obținerea permisului de conducere. Complementar acestora există programe de instruire, pentru copii, de tipul **A ști să circuli cu bicicleta**.

În Belgia, educația la mobilitatea și securitatea rutieră poate fi învățată în mediul școlar, nefiind însă obligatorie. Astfel sunt vizate:

- consolidarea capacităților elevilor de a se deplasa în deplină autonomie și în mod responsabil pe străzile publice

- învățarea teoretică și practică, de către elevi, a utilizării diferitelor modalități de deplasare

- posibilitatea de a alege un mod de deplasare pertinent, în funcție de nevoile lor, de contextul de viață și de mizele societății (sociale și de mediu)

Pe de altă parte, în anumite regiuni din Belgia există planuri de deplasare școlare (PDS). La fel ca planurile de deplasare ale societății, obiectivul principal al PDS este acela de a asigura o administrare durabilă a mobilității, în instituțiile școlare. Beneficiul, pentru elevii mai tineri, constă în posibilitatea de a putea experimenta activ mersul pe trotineta și bicicleta, în interiorul și exteriorul școlii. Pentru cei mai mari, obiectivul este acela de a stăpâni propria mobilitate într-un mod activ și multimodal și de a folosi frecvent bicicleta pentru deplasarea la școală.

Prevederea unei oferte de finanțare

Reducea problematicilor de mobilitate se poate face oferind publicului ofertele de finanțare considerate necesare de către autoritățile publice. Chiar dacă obstacolele financiare sunt mai ușor de detectat, nu trebuie uitat faptul că soluțiile financiare nu sunt întotdeauna suficiente. Din ce în ce mai multe instituții devin conștiente de aceste aspecte, motiv pentru care este necesară o însoțire și o supraveghere atentă a beneficiarilor, pentru a se putea ajunge la capătul unui astfel de proiect.

Finanțările pot fi regăsite sub diferite forme:

- prețul la tarif preferențial: microcredit personal / pentru particulari și permis la 1,00 €.
- politica tarifară adaptată
- participarea angajatorului
- contul individual de formare
- ajutoare financiare
-

În domeniul mobilității incluzive ajutoarele financiare devin din ce în ce mai numeroase. Ele pot lua forma unor indemnizații de deplasare, sau a unor ajutoare specifice (finanțarea obținerii permisului, ajutorul la achiziția vehiculelor și a accesoriilor). Din ce în ce mai multe municipalități încurajează achiziția de biciclete cu asistare electrică, finanțând o parte din achiziția și din echipamentul acestora. **Ajutorul la obținere a permisului auto cat. B** este cel mai reprezentativ, fiind considerat deseori ca esențial într-o integrare profesională durabilă.

Definirea unui cadru instituțional

Determinarea purtătorilor de soluții de mobilitate incluzivă trebuie susținută prin definirea unui cadru instituțional puternic, al unei portări politice solide, care să garanteze perenitatea acțiunilor demonstrate și construirea de noi soluții inovatoare.

Soluția franceză demonstrează că este un exemplu de proces, care conduce la definirea unui astfel de cadru, aflat încă în construcție prin :

- identificarea tipurilor de resurse naționale
- inițierea gândirilor politice
- promulgarea legilor
- inanțarea măsurilor.

În Franța, primele dispozitive de mobilitate incluzivă apar în anii '90, implementate de profesioniștii din teren, într-un context economic degradat. Dezvoltarea lor va continua, astfel încât, în perioada 2000 - 2010, mobilitatea incluzivă, chiar dacă nu beneficia explicit de această denumire, se va înscrie în agenda publică. Numeroși cercetători se apleacă asupra problemei, iar în teren, apar primele organizații în rețea, sunt organizate seminarii și întruniri, se creează instituții, precum Institutul pentru Orașul în Mișcare, care

va juca un rol primordial, în ideile din jurul acestei problematice .

Identificarea tipurilor de resurse naționale

Ulterior, apar și alte tipuri de resurse (instituții sau site-uri web).

În 2013, cifrele alarmante privind persoanele active care ar putea întâlni dificultăți de mobilitate pentru a accede la locul de muncă, sau la formare, au determinat echipele Wimoov și Total să pună bazele **Laboratorului mobilității incluzive** (LMI), în Franța.

În 2020, acesta a lansat, la cererea publică a DGITM¹, site-ul *Tous mobiles*, al cărui obiectiv constă în furnizarea instrumentelor necesare, pentru a se angaja pe calea unei „mobilități solidare, mobilitate prin toți și pentru toți”, actoriilor teritoriale.

Un demers asemănător, lansat în 2018, este platformă colaborativă *France Mobilités*, care se bazează pe 4 obiective:

- partajarea bunelor practici
- identificarea soluțiilor pentru teritorii
- favorizarea implementării soluțiilor inovatoare
- accelerarea implementării de experimente.

Inițierea gândirii politice

LMI a contribuit activ la **Bazele mobilității**, gândire politică inițiată de Ministrul Transporturilor în septembrie 2017, a cărui obiectiv este pregătirea viitoarei legi de orientare a mobilităților (LOM).

Promulgarea legilor

¹DGTIM, Direcția Generală a Infrastructurilor, Transporturilor și Mării, Ministerul Tranziției ecologice care are în sarcină Transporturile.

Legea de orientare a mobilităților a fost promulgată în decembrie 2019 și marchează o turnantă în conștientizarea faptului că mobilitatea nu reprezintă doar o problemă de transport.

Finanțarea măsurilor

Autoritatea publică poate dezvolta o politică de mobilitate incluzivă consacrand mijloacele financiare creării sau perenizării serviciilor de mobilitate inovatoare, adaptate nevoilor persoanelor, care întâlnesc dificultăți în a se deplasa.

Astfel, statul însoțește implementarea LOM prin intermediul Strategiei de prevenire și de luptă împotriva sărăciei. Măsurile planului de combatere a sărăciei sunt legate de mobilitatea solidară, care începând cu anul 2021, beneficiază de o sumă de 30 de milioane de euro și se dezvoltă în jurul a 3 axe:

- Structurarea teritoriului în platforme de mobilitate
- Însoțirea persoanelor pentru integrare
- Dezvoltarea soluțiilor de mobilitate solidară

Pe de altă parte, planul de relansare economică **France Relance**, în prelungirea obiectivelor definite de LOM, dispune de mai multe măsuri care vizează îmbunătățirea infrastructurilor de transport și favorizarea mobilităților proprii. Ele se articulează în jurul a cinci tematici, din care una legată de mobilitatea cotidiană, prin dezvoltarea planului de biciclete și a proiectelor de transport în comun.

De asemenea, în 2019, Guvernul Valon a afirmat prin Declarația sa de politică regională (DPR) 2019 – 2024 o puternică ambiție socială: reducerea drastică a sărăciei și garantarea unei vieți decente a cetățenilor. Planul de ieșire din sărăcie pe perioada 2020 – 2024, definește mobilitatea ca fiind unul din domeniile de acțiune prioritare, pentru lupta împotriva sărăciei și prevede finanțarea instruirii pentru

conducere, a diferitelor grupuri țintă. Sunt acordate burse individuale, care să acopere totalitatea unei instruirii la școala de șoferi (cursuri teoretice și practice, însoțite de absolvirea examenelor), pentru un număr de 4000 de solicitanți ai unui loc de muncă, începând cu anul 2021.

Referințe

Le Breton Eric, 2019, « Deux décennies de mobilité inclusive - Quelques éléments pour un bilan prospectif »

<https://www.mobiliteinclusive.com/deux-decennies-de-mobilite-inclusive-par-eric-le-breton/>

DGTIM, Direcția Generală a Infrastructurilor, Transporturilor și Mării, Ministerul Tranzicției ecologice care are în sarcină Transporturile.

Capitolul 3: GLOSAR AL SOLUȚIILOR DE MOBILITATE INCLUZIVĂ

Accesibilitate

În domeniul transportului, accesibilitatea definește posibilitatea tuturor cetățenilor de a avea acces la sistemele de transport și se referă parțial la problema persoanelor cu mobilitate redusă (PMR). Acronimul PMR cuprinde toate persoanele care au dificultăți în mișcare într-un mediu inadaptat, adică oricine este împiedicat în mișcările și deplasările sale, temporar sau permanent, fie din cauza mărimii sale, a stării sale (boală, supraponderalitate etc.), a vârstei, a invalidității permanente sau temporare, a obiectelor sau persoanelor pe care le transportă, a dispozitivelor sau instrumentelor, pe care trebuie să le folosească, pentru a se deplasa.

Prin urmare, pot interveni mai mulți factori: handicapul motor, dar și orbirea, surditatea, sarcina, vătămarea corporală, transportul unui copil cu un cărucior, utilizarea unei valize, sau chiar dificultăți în înțelegerea limbajului.

Pentru aceste persoane, fiecare deplasare poate fi o dificultate, în cazul în care, nu au loc anumite amenajări.

În Franța, legea a permis autorităților organizatoare a transportului să se angajeze într-un sistem numit SD'AP (schema directoare pentru accesibilitate programată), care reunește o serie de angajamente:

- propunerea unui program de investiții în infrastructură
- achiziționarea de vehicule adaptate unui ritm determinat prin decret
- identificarea opririlor prioritare conform criteriilor definite prin decret
- implementarea instruirii șoferilor și personalului de primire a publicului
- implementarea unor informații accesibile călătorilor.

În cadrul dezvoltării sistemului SD'AP și nu numai, consultarea asociațiilor este necesară pentru a lua în considerare mai bine nevoile și

așteptările PRM-urilor. Această consultare se poate face prin intermediul comisiilor locale de accesibilitate, care sunt forumuri de dialog între factorii de decizie și reprezentanții utilizatorilor (asociații de persoane cu dizabilități, vârstnici, actori economici etc.), sau prin intermediul comitetelor ad hoc.

În Belgia, Colectivul de Accesibilitate Valon Bruxelles (CAWaB), care reunește aproximativ douăzeci de asociații, lucrează împreună cu companiile de transport din regiunea Bruxelles-Capitală și din regiunea valonă, pentru a atinge obiective similare.

Ajutor pentru obținerea permisului auto cat. B

Există multe ajutoare financiare pentru instruire în vederea obținerii permisului auto cat. B. Acest lucru nu înseamnă totuși că ajutoarele acoperă toate nevoile, având în vedere faptul că acestea sunt adesea specifice unui teritoriu, sunt parțiale, sau sunt destinate unui anumit public.

Există trei modalități de ajutor pentru obținerea permisului auto cat. B:

Acoperirea integrală a cheltuielilor

Instruirea (instruirea teoretică privind codul rutier + instruirea practică de conducere) este finanțată integral. Beneficiarul nu are nimic de plătit.

Vezi Ilustrații: B - Pașaport de conducere , R - Licență pentru viitor

Acoperirea parțială a cheltuielilor. Beneficiarul ajutorului trebuie să demonstreze că poate acoperi o parte din costul instruirii. Obiectivul declarat este acela de a responsabiliza candidatul.

A se vedea ilustrația: F – Atuuri ale permisului

Acoperirea parțială a cheltuielilor și contrapartida ajutorului acordat. În Franța, din ce în ce mai multe municipalități contribuie la finanțarea formării, în vederea obținerii permiselor de conducere, pentru cetățenii lor. Aceștia oferă în schimb din timpul lor unei asociații la alegere. Numărul de ore de voluntariat, precum și caracteristicile beneficiarilor, variază de la o municipalitate la alta. În general, această măsură îi vizează pe tinerii, cărora le sunt solicitate în schimb, o medie 50 de ore de voluntariat.

A se vedea ilustrația: F – Bursa permiselor Orașul Caen

Fundații de mobilitate

Văzute ca un loc de reflecție, discuție și dezbateră, Fundațiile de mobilitate s-au dezvoltat în Franța în perioada septembrie - decembrie 2017. Ele au reunit oficiali aleși, operatori și companii, ONG-uri, asociații și utilizatori, oameni calificați, servicii de stat, în jurul diverselor ateliere tematice, de inovare, sau regionale. Laboratorul de mobilitate inclusivă a făcut parte dintr-unul dintre atelierele intitulate: „Mobilitate mai unită: reducerea diviziunilor sociale și teritoriale”. Sinteza acestui atelier tematic rezumă și detaliază principalele măsuri propuse:

- reducerea inegalităților teritoriale în domeniul mobilității. Identificarea unei autorități responsabile. Sprijinirea inițiativelor locale
- facilitarea accesului la mobilitate a persoanelor vulnerabile
- facilitarea accesului la mobilitate a persoanele cu mobilitate redusă
- gândirea mobilității într-un mod global, pentru a dezvolta accesul la activități și pentru a reduce nevoia de a călători.

CertIFICATE Școlare de siguranță rutieră

În Franța, certificatele școlare de siguranță rutieră (ASSR) 1 și 2 sunt eliberate la colegiu, respectiv în clasele a 5-a și a 3-a, și se referă la cunoașterea riscurilor și a regulilor aplicabile fiecărui tip de utilizator: pieton, ciclist, motocicliști, pasager al unei mașini, viitor automobilist.

Cele două teste se regăsesc sub forma a 20 de secvențe video, care ilustrează întrebări, cu opțiuni multiple și necesită obținerea unui scor minim de 10/20.

Aceste certificate sunt obligatorii pentru persoanele cu vârsta sub 21 de ani, pentru a obține permise de conducere A1, sau A2 (motocicletă), B (vehicul), B1 (permis de cvadriciclu greu motorizat) și AM (motocicletă, cvadriciclu, scuter sau mașini mici cu o capacitate cilindrică mai mică sau egală cu 50cm³).

Un alt certificat este planificat pentru cei care nu au obținut ASSR, inclusiv persoanele care nu au fost școlarizate în Franța: **certificatul de siguranță rutieră (ASR)**. Acesta este emis de către Gréta, persoanelor care au trecut cu succes un test de cunoștințe, privind regulile de siguranță rutieră și comportamentul diferiților utilizatori. El este echivalentul certificatelor ASSR 1 și ASSR 2, care pot fi obținute, în mediul școlar.

Certificatul de educație rutieră (AER) a fost creat pentru elevii cu deficiențe de vedere, cărora nu le este permis să participe nici la ASSR, nici la ASR. Testul este o adaptare a ASSR, cu o selecție de întrebări axate pe pietoni, pasageri, prevenirea comportamentelor dependente și riscante, cetățenie, educație pentru dezvoltare durabilă. Trecerea testului nu are limită de timp și permite obținerea unui certificat de cunoștințe cu privire la partajarea spațiului rutier și riscurile suportate ca utilizator.

Școală de șoferi socială sau solidară

O școală de conducere socială sau solidară este o structură asociativă, care oferă instruire pentru obținerea permisului auto cat. B, la un tarif solidar, unui public care întâmpină dificultăți financiare, educaționale, sau psihologice.

În Franța, misiunile școlilor sociale de șoferi nu se limitează, în general, la instruirea elevilor cu privire la codul rutier și conducere. Acestea pot fi completate de asistență, sfaturi privind mobilitatea și sesiuni de conștientizare a siguranței rutiere. Aceste instruiri pot fi, de asemenea, o parte integrantă a unei platforme de mobilitate incluzivă. Formatorii au aceeași diplomă, ca și profesorii școlilor de șoferi, tradiționale, fiind necesar un nivel ridicat de abilități de ascultare, pentru a susține cel mai bine publicul.

Cel mai comun mod de funcționare:

Primirea persoanelor însoțite, direcționate către școala de șoferi de către un expert numit „prescriptor”, care este garantul procesului de integrare socio-profesională desfășurat de candidat.

Criterii de selecție: legătură strânsă între proiectul permis și proiectul profesional, verificarea procedurilor de integrare și căutare a locurilor de muncă, documentul de identitate valid, evaluarea inițială a conducerii între 35 - 45 de ore de conducere, pentru mașinile cu cutie de viteze manuală, între 20 - 30 de ore de conducere, pentru autoturisme cu cutie de viteze automată

- Durata instruirii: între 6 luni și 2 ani
- Instruire modulară la codul rutier, colectivă, față în față cu un instructor
- Suport personalizat și pedagogie diferențiată
- Instruire finanțată de structurile publice, adesea comunități, rezultând

un cost foarte mic pentru candidați (între 150,00 – 500,00 €)

- Rată mare de succes

În Belgia, până în prezent, singura școală socială de șoferi francofonă a fost creată în 2016, în regiunea Charleroi. Ea oferă instruire teoretică și practică. Pregătirea teoretică este mai lungă comparativ cu o școală comercială aprobată și aproximativ similară în ceea ce privește prețul. Costul instruirii practice a acestora este redus la jumătate, dar chiar și așa, el poate fi totuși costisitor, pentru un anumit public. Acesta este motivul pentru care, pe lângă acest cost redus, solicitanții pot beneficia de ajutor financiar în funcție de statutul lor. Unele asociații oferă doar pregătire teoretică. Aceasta este mai lungă decât perioada legală și include alte conținuturi educaționale, în special sesiuni de consolidare lingvistică și metodologică.

Publicul vizat de această abordare poate fi reprezentat de:

- solicitanți de locuri de muncă, șomeri de cel puțin 12 luni, înregistrați la FOREM, sau echivalent
- beneficiari de venituri de integrare socială (CPAS), sau de asistență socială echivalentă
- persoane cu dizabilități recunoscute la + 80% sau + 12 puncte.
-

Cf. Ilustrații: F - Școala de șoferi socială și solidară din Flers și Școala de șoferi socială itinerantă,

B - Sesiunea „Permisul teoretic de conducere B” al FUNOC

Autonomia utilizatorilor

Autonomia persoanelor, în ceea ce privește mobilitatea, reprezintă obiectivul așteptat de multe scheme de mobilitate incluzive. Folosirea transportului public este adesea primul pas și necesită învățare. Cum și de unde să

cumpărați un bilet, cum să citiți un orar de autobuz, cum să ajungeți la o stație etc., toate acestea sunt întrebări, la care utilizatorii, trebuie să fi găsit răspunsurile înainte de a călători, în liniște, pe diferitele rețele. Autonomia este în general dobândită rapid, prin frecventarea unor ateliere educaționale teoretice, mai ales dacă acestea sunt consolidate prin formare practică. Dar, pentru un public deosebit de vulnerabil, așa cum este cel al persoanelor cu dizabilități motorii, vizuale, sau mentale, care pot fi totuși relativ autonome, pe traseele identificate și parcurse în mod regulat, totul devine complicat, atunci când, urmează să fie efectuat un nou traseu, se lucrează în orașul lor și se modifică reperele. Există inițiative care ajută aceste persoane să își mențină, sau să își recapete autonomia. Este vorba despre înșoțiri fizice, mai mult, sau mai puțin frecvente, mai mult, sau mai puțin regulate, al căror obiectiv îl constituie câștigarea siguranței, pentru ca, la un moment dat, beneficiarul să acționeze singur pe un traseu presatbilit, sau în interiorul unei rețele de transport.

A se vedea ilustrația: F - Sprijin urban Handuo Tandem Caen

Partajarea autovehiculelor

Un serviciu de partajare a autovehiculelor, sau autoservire, este sistemul în care, o structură publică, sau privată, sau chiar un grup de persoane, pune la dispoziția membrilor serviciului, unul, sau mai multe vehicule.

Utilizatorul are astfel un vehicul pe care îl finanțează numai pe durata nevoii sale. În restul timpului, vehiculul este folosit de alți membri. Diversitatea utilizării, pe intervale diferite de timp, constituie succesul acestui sistem.

Costurile achiziționării și întreținerii vehiculelor sunt grupate în serviciul de partajare a acestuia, acest tip de operaționalizare existând

sub diferite forme. Sistemul este conceput ca o alternativă reală la proprietatea individuală a vehiculului.

Vezi Ilustrații: F - Ecomobil, B - Cambio carsharing/partajarea autovehiculelor

Autostop organizat

Autostopul organizat reunește șoferii și pasagerii înregistrați în aceeași bază de date, care utilizează semne de recunoaștere reciprocă (hartă, autocolant, banderolă etc.). Stațiile în care pasagerii așteaptă șoferii sunt deseori cele de transport public, deja existente. Călătoria este în general gratuită, sau foarte ieftină.

A se vedea ilustrația: F - Rézo Pouce

Centrul local de mobilitate

În Belgia, centrele locale de mobilitate formulează cererea și oferta de transport, la nivel local, oferind oricui solicită, printr-o centrală telefonică, informații și sfaturi cu privire la mijloacele de transport disponibile, orarele de transport în comun, sau cel mai bun mod de a ajunge din punctul A în punctul B.

În plus, față de transportul public, acestea promovează servicii alternative de transport local, față de mașina privată și promovează mobilitatea durabilă, în rândul populației. Centralele locale de mobilitate, oferă de asemenea, municipalităților expertiza lor, în materie de mobilitate.

Adesea, create de sectorul asociativ, pentru a satisface nevoile specifice populației locale, centralele de mobilitate sunt diversificate, dar nu există în toate subregiunile din Valonia. Fiecare propune, pe lângă informații despre mobilitatea locală, servicii suplimentare, cum ar fi : instruire pentru biciclete, ateliere de biciclete, instruire pentru obținerea permisului de conducere auto, sau transportul solidar.

Începând din 2019, centralele locale de mobilitate pot beneficia de subvenție publică valonă, prin intermediul unui acord cu o centrală regională de mobilitate, responsabilă de coordonarea acțiunii lor și prevăzută în acest scop cu finanțare pe termen lung.

A se vedea ilustrația: B - MOBILESEM centrale locale de mobilitate

Cont personal de formare

Contul personal de formare (CPF) face posibilă dobândirea drepturilor de formare, care pot fi mobilizate pe tot parcursul vieții profesionale. El are o vocație universală și se adresează tuturor persoanelor active. Ambiția sa este aceea de a contribui la inițiativa persoanei însăși, la menținerea capacității sale de angajare și la asigurarea carierei sale profesionale. Din 2017, formarea pentru obținerea permisului de conducere cat. B (dar și pentru B78, C1, C, D1, D, C1E, CE, D1E, DE) face parte din cursurile de formare, ce pot fi finanțate în cadrul CPF.

Condițiile sunt următoarele:

- dobândirea suficientă a drepturilor de formare în contul CPF
- explicarea modului în care permisul de conducere ajută la asigurarea, sau dezvoltarea unei cariere profesionale (certificat pe propria răspundere)
- să nu fi făcut obiectul unei suspendări a permisului auto cat.B și nici interdicției de a-l obține din nou.

Drepturile CPF sunt mobilizabile pentru instruirea, care vizează obținerea examenului codului rutier, a examenului de conducere, sau a ambelor. Nu pot fi mobilizabile pentru o actualizare în conducere (permis străin validat în Franța, fără să fi condus o perioadă lungă de timp), pentru un curs de recuperare a punctelor, ore de conducere pentru a trece de la utilizarea cutiei de viteze automată, la utilizarea cutiei de viteze manuală.

Organizațiile autorizate să ofere instruire pentru obținerea permisului auto cat. B în cadrul CPF sunt cele care dețin:

- autorizare de la prefectură, pentru a preda conducerea și siguranța rutieră, contra cost
- un număr de declarații de activitate, ca organizație de formare
- certificare, sau o atestare a calității.

Conducere supravegheată

Ucenicia în conducerea supravegheată este destinată, în Franța, candidaților cu vârsta minimă de 18 ani, înscriși într-o școală de conducere pentru instruire în vederea obținerii permisului auto cat. B. Ea permite candidatului să-și completeze pregătirea inițială, cu o etapă de conducere „supravegheată” de un ghid, pentru a trece testul practic, în condiții de siguranță.

Pentru a-l accesa, candidatul trebuie:

- să treacă proba codului rutier
- să urmeze o pregătire practică, cu un profesor de la o școală de șoferi (minimum 20 de ore)
- să i se facă o evaluare favorabilă de către instructorul școlii de șoferi
- să fie însoțit de o persoană, care îndeplinește următoarele criterii: să dețină un permis de conducere auto categoria B, timp de cel puțin 5 ani (nu există limită de vârstă), să nu fi comis o infracțiune de circulație (alcool, exces de viteză, suspendare sau anulare a permisului)
- să obțină acordul asigurătorului vehiculului.

Candidatul poate avea mai mulți însoțitori.

Perioada de conducere supravegheată începe cu o ședință preliminară de 2 ore, care are loc în prezența instructorului școlii de șoferi, a elevului și a viitorului însoțitor. Instructorul oferă

apoi sfaturi ambelor părți. Conducerea supravegheată nu impune un timp, sau o distanță minimă de parcurs. Costul acesteia este relativ scăzut, deoarece doar școala de șoferi este facturată pentru orele de interviu preliminar și câteva ore de pregătire, pentru examen, după conducerea supravegheată. Pentru a dezvolta această practică, structurile construiesc parteneriate cu echipe de voluntari, care sunt de acord să fie ghizi.

A se vedea ilustrația: Conducere supravegheată 49

Utilizarea în comun a unui vehicul

Utilizarea în comun a unui vehicul este cu certitudine un serviciu distinct, față de unul de transport persoane, pentru că se înscrie într-un cadru neprofesional, adică este legat de voluntariatul persoanelor. Acest tip de serviciu poate fi realizat la inițiativa unei societăți, pentru salariații acesteia și constă în utilizarea unui vehicul de către mai multe persoane.

Utilizarea în comun a unui autovehicul trebuie să răspundă celor două condiții cumulative:

- Traseul trebuie să se înscrie în cadrul unei deplasări efectuate de șofer pentru contul său
- Schimburile financiare dintre pasager și șofer sunt limitate la partajarea costurilor. Ele pot include mai ales cheltuielile de carburant, eventualele taxe de drum și uneori comisionul platformei, în cazul în care, pasagerii și șoferul au fost puși în legătură prin intermediul acesteia.

Serviciul de utilizare în comun a unui vehicul se poate efectua între particulari. Site-urile online favorizează punerea în legătură a șoferilor și pasagerilor, fără a lua, de obicei, comisioane.

Avantajele utilizării în comun a unui vehicul sunt multiple:

- de mediu: scăderea traficului pe marile axe și ale poluării
- economice: cheltuieli de traseu (carburant, taxe de drum) reciproce

- sociale: întâlnirea cu alte persoane
- practice: posibilitatea de a se deplasa, a persoanelor, care nu posedă un vehicul.

Dezvoltarea **utilizării în comun a unui vehicul pe distanțe scurte**, denumită și deplasare în comun pe distanțe scurte, este o practică în plină expansiune, pe traseele zilnice, mai ales sub efectul serviciilor private de punere în legătură, care se asociază colectivităților și angajatorilor, pentru dimensionarea ofertelor, adaptate din punct de vedere teritorial.

În timp ce traseele pe distanță lungă se organizează anticipat, partajarea traseelor scurte necesită reactivitate și tehnologie dezvoltată, permițând o rezervare și o punere în legătură instantanee a persoanelor, care utilizează în comun un vehicul.

Utilizarea în comun a unui vehicul, pe distanțe scurte, este o soluție de mobilitate, în totalitate aparte, printre soluțiile oferite în aglomerație, complementară rețelelor existente.

În Franța, mai multe autorități organizatoare ale mobilității experimentează în prezent o politică financiară de incitare, pentru utilizarea în comun a unui vehicul, prin intermediul plății unor ajutoare financiare, oferite celor care utilizează în comun un vehicul. Legea de orientare a mobilităților se sprijină pe această dinamică pentru încadrarea și promovarea acestei practici.

Cf. Ilustrației : F - Karos.

Filieră liberă

În Belgia, educarea unei **filiere libere** se adresează candidaților cu vârstă minimă de cel puțin 18 ani. La obținerea permisului teoretic, candidatul poate cere primăriei sale un permis provizoriu pentru 36 de luni, considerat ca fiind o perioadă de stagiu. Perioada cuprinsă între 3 – 36 luni îi va permite acestuia, conducerea vehiculului, asistat de doi ghizi.

Particularitatea filierei libere, oferă posibilitatea beneficiarului de a fi însoțit, de doi ghizi titrați, care îndeplinesc următoarele condiții:

- dețin un document de identitate eliberat în Belgia
- dețin, de cel puțin 8 ani, un permis de conducere auto belgian, sau european, categoria B
- nu au fost decăzuți în ultimii 3 ani, din dreptul de a conduce un vehicul motorizat și au trecut eventualele examinări impuse de un judecător
- cu excepția aceluiași candidat, care nu a fost menționat ca ghid pe un alt permis provizoriu în anul precedent datei eliberării permisului provizoriu (cu excepția copiilor, nepoților, surorilor și fraților săi, a elevilor săi sau ai partenerului său legal)

Candidatul și ghidul, sau ghizii săi, trebuie să fi urmat individual un curs de formare de 3 ore, numit întrunire pedagogică, prin intermediul unei școli de conducere autorizată, sau a e-learning. Această întrunire pedagogică oferă certificare de formare, cu o perioadă de valabilitate de 5 ani.

Filiera liberă impune unele restricții:

- însoțirea nu poate fi realizată decât de unul din cei doi ghizi menționați pe permisul de conducere provizoriu
- circulația nu este posibilă între orele 22:00 - 06:00 vineri, sâmbătă, duminică, în ajunul zilelor libere legale și a sărbătorilor legale
- semnul „L” reglementar trebuie afișat în partea din spate a vehiculului
- în plus, vehiculul trebuie să aibă o a doua oglindă retrovizoare internă reglabilă, față de oglinda retrovizoare obișnuită, care să permită ghidului supravegherea circulației, în mod satisfăcător.

Înafara ghizilor înscriși pe permisul de conducere provizoriu, candidatul își poate face ucenicia practică și sub îndrumarea unui instructor de conducere brevetat.

Pe durata stagiului, candidatul și ghidul/ghizii săi trebuie să utilizeze cartea de circulație. Este vorba despre un instrument pedagogic, ce conține un jurnal de bord, care permite atestarea celor 1.500 de kilometri, pe care acesta îi are de parcurs în mod obligatoriu, înainte de susținerea examenului practic final.

Acesta din urmă nu va putea avea loc decât:

- atunci când candidatul va împlini 18 ani
- după absolvirea TPR (testul de percepție a riscurilor)
- după un stagiul de minim 3 luni de la eliberarea permisului provizoriu
- după ce au fost efectuați minimum 1.500 km

Pregătirea consilierilor în mobilitate

În Franța, a fost instaurată în 2017 o diplomă interuniversitară (DIU) de formare continuă a „**Consilierilor Mobilitate Integre**”, dar convenția care reunea diferiți parteneri angajați în implementarea acestei diplome – Universitatea Paris Est Créteil (UPEC), Universitatea Paris Est Marne la Vallée (în prezent Universitatea Gustave Eiffel), Wimoov și Laboratorul de Mobilitate Incluzivă (LMI) – a ajuns la scadență în decembrie 2020 nemaifiind reînnoită ulterior.

Această pregătire viza certificarea competențelor în materie:

de elaborare a parcursului de mobilitate

de însoțire a publicului

de cooperare cu operatorii de mobilitate și partenerii de integrare

de contribuție la elaborarea și/sau la adaptarea dispozitivelor de mobilitate incluzivă.

De a se adresa profesioniștilor, care lucrează în toate tipurile de structuri însărcinate cu implementarea diferitelor forme de acces la mobilitate: asociații, colectivități, structuri de integrare prin activitate economică (SIAE), societăți, autorități organizatoare ale mobilității (AOM), operatori de transport și în special:

salariaților platformelor de mobilitate

operatorilor de mobilitate

profesioniștilor integrării, cu o specializare mobilitate

profesioniștilor sectoarelor de Transport și teritorii, cu o specializare de integrare.

Persoana, care dorește să fie admisă, trebuie să aibă doi ani de studii superioare și să dețină o experiență profesională de doi ani în sectorul mobilității (posibilitate de derogare pe dosarul VAE).

Pregătirea diplomei are loc în 10 luni, câte 2 zile pe lună, reprezentând 126 de ore de formare.

O pregătire mai scurtă, cu o durată de 21 de ore, a fost inițiată ca parte a programului de profesionalizare a rețelei Mob'In. Intitulat Fundamentele consilierii în mobilitate pentru integrare, obiectivul general al instruirii este acela de a dobândi o bază de cunoștințe și abilități necesare pentru practicarea consilierii în mobilitate pentru integrare. Se adresează consilierilor în mobilitate, sau viitorilor consilieri în mobilitate, în cadrul dezvoltării abilităților lor, oricărui actor al unei structuri, care intervine, sau care dorește să intervină în domeniul mobilității incluzive, care dorește să se alăture consiliului în mobilitate pentru integrare. Acesta dă naștere unui certificat de pregătire.

În Belgia, este organizată o formare de Consilier în mobilitate de Serviciul Public din Valonia (SPW) - Direcția de planificare a mobilității. Această formare se adresează profesioniștilor activi în domeniul mobilității, în administrațiile municipale și regionale,

companiile de transport public, asociații și birouri de studii. Aceasta este o abordare globală a mobilității, fără a se concentra în prezent, pe mobilitatea incluzivă: rolul consilierului pentru mobilitate, așa cum este prevăzut în această formare, constă în identificarea disfuncționalităților și a posibilelor neconcordanțe în gestionarea deplasărilor unei entități geografice, sau a unei organizații, precum și formularea de propuneri pentru soluții, sau invitația la consultare a părților interesate de problemele identificate, pentru a dezvolta opțiuni de soluționare adecvate unui număr cât mai mare de persoane.

Instruire specifică sau adaptată pentru accesul la un mijloc de transport alternativ vehiculului

Prin instruire specifică se înțelege un ciclu de învățare special conceput pentru un anumit public. Vom vorbi despre formarea adaptată, atunci când oferta de formare există în dreptul comun, dar este transformată pentru un public țintă, deseori mai mult în formă, decât în conținut.

De exemplu, instruirea pentru permisul AM (scuter) există în Franța într-un curs clasic, ținut la școala de șoferi autorizată, dar este adesea adaptat în cadrul școlilor sociale de șoferi, cu perioade mai lungi de explicații și conducere în trafic. În acest context, instruirea poate avea loc și individual. În Belgia, a fost lansată o inițiativă, care combină formarea în permisul AM, cu formarea în examinarea teoretică pentru obținerea permisului auto cat. B și căutarea activă a unui loc de muncă.

A se vedea ilustrația: B - Scuter către angajare

France Relance

France Relance este un plan de stimulare în valoare de 100 de miliarde de euro, implementat de guvernul francez, pentru a face

față consecințelor epidemiei de Covid-19. Acesta se referă la trei domenii principale: ecologie, competitivitate și coeziune.

În domeniul transporturilor, apar 5 teme, dintre care prima prezintă un interes deosebit pentru mobilitatea incluzivă, în măsura în care este evidențiată mobilitatea de zi cu zi. Este vorba despre dezvoltarea planului de biciclete și a proiectelor de transport public.

- Prima axă are ca scop accelerarea implementării facilităților de ciclism.
- A doua axă promovează crearea unor servicii mai atractive pentru a dezvolta transportul feroviar, ca transport zilnic.
- A treia axă se referă la dezvoltarea de noi oferte de servicii de transport public, în zonele urbane, precum și la îmbunătățirea liniilor actuale, crearea de noi linii de transport public în propriile locații și dezvoltarea continuă a centrelor de schimburi multimodale.

Cele 5 teme sunt descrise pe site-ul Ministerului Tranziției Ecologice, la pagina Franța Relance în transporturi : infrastructuri și mobilitate ecologică.

Garaj de auto-reparație

Auto-reparația implică faptul că persoana investește ea însăși în reparațiile de rutină ale vehiculului său, indiferent care este acesta: bicicleta, scuterul, mașina.

Pentru a proceda singur la reparații, este suficient să devină membru al unui garaj asociativ, unde partajarea este cuvântul de ordine. Membrii acestuia au acces la echipamentele și instrumentele necesare reparației și sunt sfătuiți de profesioniști din domeniu. În funcție de garaj, intervenția unui mecanic profesionist este posibilă la un cost suplimentar, dar totuși foarte accesibil. Achiziționarea de piese se poate face prin participare gratuită, sau ca urmare a sfatului primit de la membrii garajului.

Pe principiul autoservirii, auto-garajele oferă o formulă diferită, prin închirierea de echipamente utile, pentru efectuarea întreținerii, sau reparații vehiculelor. Și aici persoana poate beneficia de sfaturile unui profesionist. Uneori acesta oferă stagii teoretice și practice.

Un număr ridicat de intervenții, realizat prin metoda de autoreparare este însă nefezabil, deoarece la un moment dat, aceste reparații necesită cunoștințele unui profesionist.

A se vedea ilustrația: F - Garaj social 2 roți IFAIR

Garaj clasic cu ofertă adaptată

Garajele tradiționale investesc în domeniul mobilității incluzive, fie sprijinind și finanțând proiecte, fie prin adaptarea ofertei de servicii. Publicul țintă este publicul vulnerabil, care nefiind mobil riscă izolarea socială, economică, sau geografică. Zona de integrare socială și profesională este privilegiată. Garajele solidare pot ajunge să fie susținute prin fundații, alături de alte scheme pentru achiziționarea, întreținerea, sau repararea unei mașini.

A se vedea ilustrația: F - Renault solidar

Garaj social și solidar

Garajul social este în general destinat unui public aflat într-o situație precară, orientat pe prescripție. Un garaj solidar, pe de altă parte, este accesibil tuturor. În plus, promovează diversitatea socială, iar lista sa de prețuri depinde de resursele beneficiarilor. Cu toate acestea, vorbim cel mai des, în mod obișnuit, despre garajul solidar.

Deși, poate fi deschis tuturor (studenți, seniori, ...), un garaj solidar se adresează în special unui public în integrare socială și profesională. Unele garaje au chiar un dublu scop social, prin acordarea unei aprobări pentru „structura de integrare”. Sub statutul de atelier de integrare, sau de societate de integrare, ei recrutează și

formează persoane excluse de la angajare, în profesia de mecanic. Sunt angajați cu CDD pentru o perioadă cuprinsă între 6 luni și 2 ani și sunt însoțiți de un supraveghetor tehnic și un consilier în integrare profesională.

Garajele solidare sunt în principal asociații non-profit. Obiectivul lor este să ofere soluții de mobilitate la cel mai bun cost, pentru persoanele care nu au acces la piața tradițională, datorită veniturilor insuficiente.

Garajele solidare beneficiază de subvenții și asistență la post (atunci când au aprobarea unei structuri de integrare), care le permit oferirea de prețuri mai mici, decât cele dintr-un garaj tradițional. Cu toate acestea, nu există concurență între cele două tipuri de garaje, deoarece ele nu se adresează aceluiași public.

Echilibrul economic al garajelor solidare rămâne fragil și trebuie să dezvolte mai multe servicii atât pentru a satisface cererea, cât și pentru a-și diversifica sursele de finanțare. Dacă activitatea principală este întreținerea și repararea mașinii, activitățile adiacente pot completa acest panou: închirierea, vânzarea vehiculelor după reparații, sfaturi privind achiziționarea, ateliere practice.

Garajul solidar este o soluție de mobilitate franceză. În prezent, nu există nici un dispozitiv similar în Belgia, sau în România.

A se vedea ilustrația: F – Garaj Transmisie 14

Indemnizații de deplasare

Indemnizațiile de deplasare pot fi acordate persoanelor aflate în căutarea unui loc de muncă, în special atunci când intră în formare, sau revin la locul de muncă.

În Franța, asistența la mobilitate, finanțată de Departamentul de Ocupare a Forței de Muncă, include indemnizația de deplasare atunci când solicitantul unui loc de muncă revine în câmpul muncii, sau urmează cursuri de formare.

Aceasta din urmă trebuie să fie finanțată sau cofinanțată de Departamentul de Ocupare a Forței de Muncă. Locul de muncă, sau de instruire, trebuie să fie situat la mai mult de 60 de kilometri distanță, sau la 2 ore dus-întors, de la locul de reședință. Revenirea în câmpul muncii trebuie să aibă în vedere un contract, cu o durată de cel puțin trei luni consecutive. Costurile de deplasare sunt acoperite pe toată durata instruirii și pentru maximum o lună pentru revenirea în câmpul muncii.

În România, un angajat nou, care anterior a fost șomer, poate beneficia de o indemnizație de transport de 55 RON (11 €), dacă locul său de muncă se află la o distanță de până la 15 km de casa sa. În cazul în care distanța este mai mare de 50 km, necesitând modificarea domiciliului de către noul angajat, acesta primește ajutor de stat în valoare de 12.500 sau 15.500 RON dacă este însoțit de soț/ soție și de copii.

În Belgia, FOREM plătește în baza unui decret ministerial, solicitanților de locuri de muncă în curs de formare, o indemnizație financiară contractuală, care acoperă cheltuielile de deplasare, prin rambursarea abonamentelor la transportul public, în termen de 15 zile de la achiziție..

Laborator de mobilitate incluzivă

În Franța, Laboratorul de mobilitate incluzivă (LMI) înființat în 2013 de către Wimoov și Total reunește principalii actori în mobilitate, transport și integrare socială și profesională. În 2015, a devenit o fundație sub egida FACE (Fundația Acțiune contra Excluderii) participând astfel, mai mult, la dezbaterile publice. LMI este prezentat în 9 întrebări și răspunsuri pe site-ul său web, la rubrica *Despre noi*.

Închirierea solidară a vehiculelor

Închirierea solidară a vehiculelor constă în punerea la dispoziția unui public vulnerabil, în

special din punct de vedere economic, a diferitelor tipuri de vehicule (biciclete, biciclete electrice, scutere, mașini). Costul pentru utilizator este mult mai mic decât în circuitul comercial tradițional. Vehiculele sunt cel mai adesea finanțate prin fundații corporative. Mașinile pot fi, de asemenea, donate ca parte a responsabilității sociale a întreprinderilor.

Un contract de închiriere, semnat de ambele părți, definește regulile de funcționare a serviciului și obligațiile fiecăruia.

A se vedea Ilustrațiile: F - Acțiune de mobilitate solidară AAJB, B – Velocitatea

Legea orientării mobilității (LOM)

Pe 24 decembrie 2019, în Franța a fost promulgată legea orientării mobilității (LOM), care este organizată în jurul a 5 proiecte:

- să ofere soluții de mobilitate tuturor persoanelor și tuturor regiunile
- să accelereze creșterea noilor soluții de mobilitate
- să reușească în tranziția ecologică a mobilității
- să investească în serviciul de transport zilnic
- să asigure buna funcționare a transportului.

Prima pune accent pe mobilitatea incluzivă. Măsurile cheie ale acestei legi sunt prezentate pe site-ul web al Ministerului Tranziției Ecologice, la rubrica Politici publice.

Microcredit personal / Microcredit pentru persoane fizice

Microcreditul personal (Franța), microcreditul pentru persoane fizice (Belgia) sunt operațiuni destinate celor mai defavorizate populații, excluse de la creditul bancar tradițional (solicitanți de locuri de muncă, beneficiari ai unei alocații sociale minime, persoane cu venituri mici,). Este vorba despre un

împrumut, cu o rată mică a dobânzii. În consecință, contractantul trebuie să fie în măsură să îl ramburseze. Nu există condiții de venit definite, dar cel mai adesea este necesar să existe un proiect personal, care să vizeze integrarea socială, sau profesională. Mobilitatea este unul dintre aceste proiecte: instruire pentru obținerea permisului auto categoria B, achiziționarea, sau repararea unui vehicul. În Franța, aceste credite sunt în general cuprinse între 300 și 3.000 € și pot ajunge în mod excepțional până la 5.000 de euro. Au o rată a dobânzii fixă, cuprinsă în general între 2 și 5% și beneficiază de o garanție oferită de stat în cadrul Fondului de coeziune socială, de 50%. În Belgia, sumele acordate variază între 500 și 10.000 €, cu o rată a dobânzii cuprinsă între 4 și 5%.

Solicitantul unui microcredit trebuie să contacteze un serviciu de asistență socială, care va acționa ca intermediar între el și o bancă autorizată. În Franța, în conformitate cu directivele guvernamentale, Casa de Depuneri și Economii încurajează crearea de platforme departamentale de microcredit personal, pentru a sprijini structurile sociale, a le crește abilitățile, a standardiza practicile și a dezvolta în continuare această soluție de mobilitate incluzivă.

A se vedea Ilustrațiile: F - Platforma personală de microcredit Calvados, B - Credit social acceptat – Credal

Mobilități partajate

Mobilitățile partajate constau în punerea la dispoziția publicului a mijloacelor de transport utilizate de obicei individual, cum ar fi : vehicule, scutere, biciclete și trotinete. Datorită specificităților lor, ele sunt adaptate la unul, sau mai multe tipuri de teritoriu (urban, periurban, rural) arareori la toate și răspund la o nevoie definită. Ele pot lua diferite forme:

- folosirea în comun a mașinilor
- vehicule în serviciu liber: autoturisme, biciclete, scutere și trotinete

- autostop organizat
- închiriere

Participarea angajatorilor

Pentru deplasările de la domiciliu la locul de muncă, angajatorul contribuie la reducerea costurilor de călătorie ale angajatului său și îl încurajează pe acesta să călătorească cu mijloace de transport, alternativă la vehiculului personal.

În Franța, contribuția angajatorului la costurile abonamentului necesar transportului public (metrou, autobuz, tramvai, tren) este obligatorie, inclusiv costurile legate de utilizarea unei biciclete. Există mici diferențe de implementare între angajații din sectorul privat și cei din sectorul public.

În sectorul privat, angajatorul trebuie să plătească 50% din prețul abonamentelor de orice tip, contractate de angajații săi, pentru întreaga călătorie, de la reședința obișnuită, la locul de muncă, efectuată cu transportul public, pe baza unui tarif clasa a doua și traseul cel mai scurt. Această participare a angajatorului se referă la toți angajații plătiți și stagiați, care muncesc fie parțial, fie parțial în telemuncă. Pentru angajații care lucrează mai puțin de jumătate din timp, acoperirea este asigurată proporțional cu numărul de ore lucrate, comparativ cu jumătatea timpului.

Acest sprijin este scutit de taxele sociale, în limita costurilor suportate efectiv. El poate fi combinat cu pachetul de mobilitate durabilă în anumite condiții.

Pachetul de mobilitate durabilă este o acoperire opțională a costurilor de transport personal între casă și muncă, de până la 500 €/an oferită de către angajator, pentru angajații din sectorul privat.

Mijloacele de transport în cauză sunt:

- biciclete

- mașina, ca parte a unui serviciu de folosire în comun a mașinii (șofer sau pasager)
- vehicule personale de transport (motorizate sau nu) închiriate sau autoservire (scutere, trotinete electrice)
- transportul public în afară de taxele de abonament
- alte servicii de mobilitate partajată.

Este scutit de impozitul pe venit și contribuții sociale până la 500 €/an/angajat.

Pachetul de mobilitate durabilă este implementat și în serviciul public de stat, dar nu poate fi combinat cu rambursarea parțială a costurilor transportului public.

Angajatorul poate acoperi, în anumite condiții, total sau parțial, printr-un acord al companiei sau unul unilateral, cheltuielile angajatului, care își folosește mașina personală. Acest suport este opțional. Dacă angajatorul decide să-l implementeze, toți angajații săi trebuie să beneficieze de aceleași condiții.

În România, este un lucru comun ca angajatorii să ofere o soluție de transport angajaților, precum autobuzele speciale, deoarece infrastructura de transport public este fragilă și incompletă. Această dispoziție apare în contractele colective de muncă, dar nu este reglementată de lege.

În Belgia, convențiile colective de muncă naționale, sau sectoriale (CCT), obligă angajatorul să participe la costurile de călătorie ale lucrătorilor săi, suportate de aceștia în traseul domiciliu – loc de muncă.

Atunci când aceștia utilizează transportul public (tren, tramvai, autobuz, metrou), angajatorul este obligat să contribuie la costurile de călătorie. Valoarea intervenției variază în funcție de mijloacele de transport utilizate (calea ferată sau alte mijloace de transport public) și în funcție de prețul transportului proporțional, cu distanța, sau de prețul fixat indiferent de distanță.

Intervenția angajatorului, în cazul în care muncitorul își folosește propria mașină nu este obligatorie, cu excepția cazului în care un contract colectiv de muncă sectorial, sau un acord de întreprindere stipulează acest lucru. Același lucru este valabil și pentru utilizarea bicicletei.

Atunci când angajatorul a semnat o convenție de terț plătitor cu SNCB (compania națională a căilor ferate belgiene), acesta trebuie să contribuie cu cel puțin 80% din costul abonamentului. Cota-parte a angajatului este acoperită de stat.

Permis la 1,00 €/zi

Programul Permis la 1,00 €/zi este un împrumut cu dobândă plătit de Stat. El facilitează finanțarea pregătirii șoferilor pentru permisele A (motocicletă) și B (vehicule ușoare). Înființat de stat, în parteneriat cu instituții de creditare și școli de șoferi, acesta se adresează tinerilor cu vârste cuprinse între 15 și 25 de ani împliniți, care beneficiază astfel de o facilitate de plată pentru instruire, în vederea obținerii permisului de conducere. Costul total al instruirii rămâne același, dar instituția financiară avansează banii, iar statul plătește dobânzile.

Acest sistem îndeplinește două obiective principale:

- facilitează accesul la un permis de conducere, al cărui cost poate reprezenta o frână și un obstacol, în calea obținerii unui loc de muncă
- îmbunătățește calitatea generală a instruirii, grație unui parteneriat cu școlile de șoferi certificate, care se angajează, alături de stat, să abordeze calitatea.

Sumele împrumutului sunt:

- 600,00, 800,00, 1.000,00 sau 1.200,00 €, pentru o primă înscriere la formare în categoriile A și B ale permisului de conducere

- 300,00 € în cazul eșecului testului practic al permisului de conducere pentru finanțarea pregătirii suplimentare.

În cazul în care candidatul este major, acesta trebuie să contracteze împrumutul direct cu instituția financiară. Pentru acest el are trei posibilități:

- fie să justifice venituri suficiente pentru a rambursa suma de 30,00 €/lună
- fie să garanteze rambursarea împrumutului său prin acordarea unei garanții
- fie să se înscrie ca și co-împrumutat, adică o terță persoană împrumută cu el

Cu toate acestea, decizia de acordare a împrumutului revine instituției financiare, după studierea documentelor, care constituie dosarul de împrumut.

În cazul când candidatul este minor (ca parte a învățării timpurii a condusului), părinții sunt cei care împrumută în numele copilului lor.

Deoarece unii tineri nu sunt în măsură să ofere o garanție parentală, sau a unei terțe părți, comitetul interministerial de siguranță rutieră se ocupă de garanția pentru tinerii înscriși într-un proces de integrare profesională (formare sau angajare).

Acest dispozitiv poate fi combinat cu alte ajutoare publice.

Planul de mobilitate

Un plan de deplasare al societății (PDE), denumit și plan de mobilitate (PDM), este un set de acțiuni menite să promoveze gestionarea durabilă a deplasărilor legate de activitate, la nivelul unei companii, sau a unui grup. Acesta include studierea, implementarea măsurilor și monitorizarea acestora.

Acest sistem există la nivel european și este obligatoriu în anumite țări, sau regiuni. În

Franța, PDM este, de la 1 ianuarie 2018, o obligație pentru toate locațiile cu mai mult de 100 de angajați situate în domeniul de aplicare al unui Plan de Deplasare Urbană (PDU). În principiu, sunt vizate toate deplasările. Cu toate acestea, în practică, POE se concentrează cel mai adesea pe deplasările personalului, ca parte a deplasărilor domiciliu – loc de muncă, sau ca parte a sarcinilor lor.

Un plan de deplasare al societății promovează cele mai durabile mijloace de călătorie și abordează mobilitatea incluzivă, care promovează aceste tipuri de deplasare. Astfel, un PDE se alătură mobilității incluzive în următoarele misiuni:

- Reducerea nevoilor de deplasare: lucrând de acasă și prin videoconferințe, închirierea de birouri comune, ajutor acordat angajaților în a-și găsi cazare aproape de locul lor de muncă, oferindu-le servicii la fața locului în timpul zilei (creșe de zi, magazine sau curățătorie)
- Optimizarea deplasărilor: prin promovarea utilizării în comun a vehiculelor, prin facilitarea unor programe de lucru mai flexibile, pentru a adapta programele angajaților la cele ale transportului public
- Transferul deplasărilor către moduri alternative vehiculului privat: prin rambursarea totală sau parțială a abonamentelor la transportul public, crearea de locuri de parcare adecvate pentru biciclete, servicii de folosire a mașinii de către mai multe persoane.

Platforma de mobilitate incluzivă

În Franța, platformele de mobilitate incluzivă sunt dispozitive care deservește o populație și un teritoriu, ceea ce explică diversitatea lor: modelul lor nu este fix și se adaptează nevoilor locale ale publicului țintă. Acestea depind de contextul teritorial și pot diferi de la o platformă

la alta. Ele au în comun faptul că sunt considerate persoane vulnerabile (solicitanți de locuri de muncă, angajați precari, vârstnici, tineri, persoane cu dizabilități, ...)

Cel mai adesea, este vizat publicul în integrare socio-profesională. În consecință, platformele de mobilitate incluzive se bazează, cel puțin parțial, pe un principiu de prescriere a partenerilor implicați în domeniul acțiunii sociale și al sprijinului pentru ocuparea forței de muncă. Aceștia devin responsabili pentru componenta de mobilitate în cadrul integrării persoanei.

Platformele de mobilitate incluzivă oferă o gamă variată de servicii, concepute pentru a facilita mobilitatea persoanelor pe care le însoțesc. Această paletă se bazează pe trei dimensiuni complementare:

- suportul în sine,
- sfaturi, informații și instruire (a ști cum să te deplasezi),
- furnizarea sau închirierea de servicii de transport și mobilitate (putința de deplasare).

Pentru a facilita accesul celor mai vulnerabili la o mobilitate autonomă, platformele de mobilitate incluzive fac adesea parte dintr-o logică de parcurs, care se bazează pe un diagnostic inițial de competențe și capacități, în ceea ce privește mobilitatea, precum și pe evaluări. Asistența este oferită de un consilier în mobilitate, un expert în parcursul persoanei, capabil să propună un serviciu de informare și consiliere, instruire și supraveghere individualizată.

Platformele de mobilitate incluzivă funcționează în centrul unei rețele coordonate de actori: structuri locale din domeniile transportului și mobilității solidare, a dezvoltării economice (angajatori), sau specializate în sprijinirea publicului specific (Departamentul de Angajare a Forței de Muncă, Misiunea locală, CCAS, SIAE, ...). Aceste parteneriate pot viza

prescrierea beneficiarilor, furnizarea de servicii de mobilitate și finanțare.

Platformele pot să creeze ele însele servicii de mobilitate, să coordoneze mai mulți actori în mobilitate, care intervin într-un teritoriu, sau să opteze pentru o operațiune mixtă.

A se vedea Ilustrațiile: F - Platforma de mobilitate Caen la mer, Platforma de mobilitate Mobyliis

Politica tarifară adaptată

Pentru a asigura mobilitatea populațiilor defavorizate, structurile de organizare a transporturilor implementează politici tarifare adaptate.

În Franța, Cerema și GART au lansat în 2018 un studiu privind tarifarea solidară ale rețelelor de transport public urban. Acest studiu subliniază diferența dintre prețurile sociale și prețurile de solidaritate.

Prețurile sociale corespund alocării reducerilor tarifare, sau a gratuităților pentru categoriile de persoane considerate vulnerabile. Cele mai frecvente criterii utilizate sunt : vârsta, statutul, dar și condițiile de venit.

Această tarifare are dublul dezavantaj al integrării utilizatorilor, care au constrângeri financiare reduse și excluderea anumitor persoane care îndeplinesc totuși criteriile de venit, dar nu și condițiile de statut (lucrătorii precari, de exemplu).

Pentru a compensa aceste inegalități, mai multe rețele de transport au creat tarife solide.

Definiția tarifării solidară adoptată de Cerema și GART combină următoarele 3 criterii:

- prețurile sunt accesibile întregii populații, independent de statutul lor

- se bazează pe veniturile întregii gospodării și este valabilă pentru toate persoanele din această gospodărie
- se caracterizează prin progresivitate, în funcție de diferite praguri de venit, pentru a ține cont mai bine de capacitatea utilizatorilor de a plăti.

În Franța, tarifarea socială și solidară coexistă, uneori în același teritoriu. Autoritățile care organizează mobilitatea sunt cele care stabilesc condițiile pentru alocare, care sunt diferite în fiecare teritoriu.

În Belgia, prețurile sociale prevalează, în principal pentru familiile numeroase și pentru persoanele în vârstă, rareori pentru persoanele cu venituri modeste. Cu toate acestea, la nivel local, există prețuri specifice. Persoanele cu domiciliul în Regiunea Bruxelles-Capitală, care beneficiază de un venit de integrare socială, sau echivalent, pot beneficia de acces gratuit în rețeaua STIB. În Valonia, solicitanții de locuri de muncă, care au un contract de formare profesională FOREM, pot beneficia de un abonament gratuit.

România aplică, de asemenea, principiile de stabilire a prețurilor sociale. Persoanele cu mobilitate redusă și pensionarii călătoresc gratuit cu transportul public. Majoritatea rețelelor oferă transport gratuit persoanelor în vârstă și reducere de cel puțin 50% pentru copii și studenți. Acest lucru se aplică și călătoriilor cu trenul în întreaga țară, unde aceste categorii de persoane beneficiază de o reducere de 50%, pentru un număr nelimitat de călătorii. Unele municipalități oferă subvenții pentru rețelele de transport local. Majoritatea subvențiilor variază de la oraș la oraș, dar cele mai mari trei orașe oferă transport gratuit, pentru anumite categorii de persoane vulnerabile. De exemplu, în București, persoanele care suferă de discriminare socială, sau etnică (în mare parte imigranți străini), pot primi o reducere de 10% pentru călătoriile interurbane. În Cluj-Napoca, șomerii pot călători gratuit cu autobuzul la Agenția Națională

pentru Ocuparea Forțelor de Muncă. În cele din urmă, orașul Timișoara oferă abonamente lunare gratuite, persoanelor care beneficiază de alocații de integrare socială. Transportul către locul de formare profesională este gratuit pentru persoanele care primesc îndrumări de la Agenția Națională pentru Ocuparea Forței de Muncă.

Posibilitatea de mișcare

Posibilitatea de mișcare este legată de capacitatea unei persoane de a se deplasa. Termenul acoperă soluții de mobilitate materială: ofertă de transport disponibilă în apropierea locului de reședință, deținerea, sau nu, a unui vehicul, persoane resurse din anturaj.... În domeniul mobilității incluzive, închirierea bicicletelor, a bicicletelor asistate electric, motoretelor și autoturismelor sunt cele mai frecvente soluții, uneori îmbunătățite prin servicii de microtransport colectiv pentru transportul persoanelor însoțite către destinația lor (angajare, instruire, servicii pentru vârstnici,). Ajutorul financiar se încadrează, de asemenea, în această categorie.

Pregătire prealabilă pentru permisul categoria B

Pentru unele persoane, înainte de a lua în considerare instruirea efectivă pentru obținerea permisului auto cat. B, este necesar să se ia în considerare pregătirea prealabilă. Mai întâi, este necesar să se dobândească abilități lingvistice și matematice, legate de orientare în timp și spațiu. Se va crea, de asemenea, o metodologie de învățare. Atelierele platformelor de mobilitate sunt adesea orientate spre această temă. De asemenea, centrele de instruire care lucrează în domeniul analfabetismului se bazează frecvent pe predarea codului rutier, pentru a dobândi abilități de bază. Au fost efectuate lucrări suplimentare pentru a identifica în mod specific abilitățile legate de mobilitate în general și de

codul rutier în special. Trusa practică publicată de ANLCI „Cum să consolidați abilitățile de bază pentru a facilita obținerea permisului de conducere” oferă o formalizare a punctelor de referință implicite, implementate de membrii grupului de lucru din regiunea Centru - Valea Loarei. În 2018, rețeaua Mob'in France a experimentat pregătirea prealabilă în formarea obținerii permisului de conducere pentru persoanele imigrante. Depozitul Integracode, cu același nume ca acțiunea, se referă la o bază comună de competențe lingvistice.

A se vedea ilustrația: F – Integracode

Identificarea obstacolelor din calea mobilității

Obstacolele din calea mobilității, nu sunt doar materiale, sau financiare. La acestea se adaugă adesea obstacole de ordin:

- psihologic (lipsa de încredere în sine, față de ceilalți, frica de a lua mijloacele de transport în comun, de a conduce)
- cognitiv (dificultăți de învățare, în termeni de spațiu și timp)
- socio-cultural (reprezentări nu foarte dinamice ale viitorului, izolare socială)
- organizațional (legat de îngrijirea copiilor, orare decalate)
- sănătate (fobii, dependențe)
- Cf. Hărții euristice: obstacolele din calea mobilității clasificate pe categorii

Rețeaua

Numim rețea teritorială o organizație formală sau non-formală, care are ca scop conectarea actorilor cu interese comune, în același teritoriu. Aceasta din urmă, poate fi mai mare, sau mai mică. În Franța, există în general rețele la nivelul unei EPCI, al unui departament, al unei regiuni, al națiunii.

Rețeaua poate lua forma unui grup spontan de operatori, a unei federații (asociație care regrupează persoane juridice, inclusiv asociații), sau poate depinde de o autoritate politică.

O rețea tematică este similară unei rețele teritoriale, cu excepția faptului că scopul său se referă la una, sau mai multe activități și nu se reduce la un teritoriu. În Franța, de exemplu, asociațiile care au ca obiect comun bicicleta: FUB (federația franceză a utilizatorilor de biciclete) s-au reunit într-o federație. În Belgia, FMB (Federația Belgiană de Motociclism) reunește federații formate din zeci de asociații a căror activitate se referă la motociclete.

„A face împreună” este motivația principală a rețelelor. Modul de comunicare este cel mai adesea orizontal și participativ, permițând fiecărui actor să investească în forma care i se potrivește cel mai bine.

Fiecare rețea are propriul mod de operare. În general, comisii, grupuri de lucru și comitete de coordonare punctează viața rețelei.

A face parte dintr-o rețea poate oferi operatorilor numeroase avantaje:

- vizibilitate mai bună prin utilizarea instrumentelor comune de comunicare
- sprijin în desfășurarea de activități, organizarea de evenimente și asistență pentru proiect
- acces la actualizări ale reglementărilor privind sectorul de activitate
- reprezentare la nivel regional, național sau european
- asistență tehnică pentru crearea de noi sisteme, asistență administrativă pentru cererile de finanțare etc.
- întâlniri și discuții cu membrii și managerii altor operatori pentru a pune în comun cunoștințele și practicile
- profesionalizarea personalului lor

A se vedea ilustrațiile: F - Réseau Mob'in Normandie, B - Centrul regional de mobilitate, F – Rețeaua AGIL'ESS (garaje și locatori solidari)

A ști cum să te deplasezi

A ști cum să te deplasezi este legat de abilitățile cognitive și abilitățile de învățare. Acest domeniu, adesea nerecunoscut în lumea transporturilor, este esențial pentru a facilita accesul și capacitatea de a utiliza o ofertă de transport public, sau alte mijloace de deplasare. Această categorie include cursuri individuale, sau colective, de pregătire, privind citirea unei hărți, sau a unui plan de rețea de transport, crearea unui traseu, învățarea de a merge cu bicicleta, însoțirea în transportul public, trecerea permisului de conducere.

A ști cum să circuli cu bicicleta

În Franța, programul *A ști cum să circuli cu bicicleta* se adresează copiilor cu vârste cuprinse între 6 și 11 ani. Le este oferit un curs de formare de 10 ore în timpul școlii, perișcolare curriculare, sau extracurriculare, cu următoarele obiective:

- stăpânirea fundamentelor ciclismului (a învăța să pedaleze)
- descoperirea mobilității cu bicicleta într-un mediu sigur (a ști să circule)
- a circula independent pe drumurile publice (a învăța mersul pe bicicletă).

Aceasta este o inițiativă interministerială în favoarea familiilor, care își propune să consolideze practicarea ciclismului în rândul copiilor și să dezvolte autonomia elevilor înainte de a intra la liceu. Prin acest program, este încurajată practicarea activității fizice regulate, pentru a lupta împotriva sedentarismului. Este, de asemenea, o oportunitate de a promova ciclismul ca mod de călătorie ecologic și economic. Acest program este oferit pe întreg teritoriul, de un număr mare de profesioniști, care lucrează în domeniul utilizării bicicletelor.

Transport la cerere

Transportul la cerere (TAD) este un serviciu de transport colectiv, organizat de profesioniști în transporturi. Utilizatorul își planifică și își rezervă călătoria în avans. Traseul poate fi optimizat după cum este necesar. În acest caz, utilizatorii trebuie să meargă la un punct de trecere a vehiculului.

Cu toate acestea, o comunitate poate recurge, în cazul unei oferte insuficiente, la serviciile unei asociații, sau la persoane fizice, pentru a organiza un serviciu de transport la cerere, cu autobuze mici. Pe o bază marginală, în zone foarte puțin populate, acest tip de transport se poate organiza cu autoturisme personale.

*A se vedea Ilustrații: F - Transport la cerere
IFAIR, B - T'Condrușes*

Transport de utilitate socială sau transport solidar

Transportul de utilitate socială, sau transportul solidar, este un serviciu de transport organizat exclusiv de asociații care facilitează viața de zi cu zi a membrilor lor, ducându-i la medic, să-și cumpere cele necesare, să-și vadă rudele, etc. pentru a întări legăturile sociale. Acest serviciu este destinat persoanelor al căror acces la transportul public colectiv, sau privat, este limitat ca rezultat al veniturilor scăzute, sau a amplasării lor geografice. Este gratuit, cu posibilitatea de a cere persoanelor transportate să participe la costuri.

Cf. Ilustrații: F - Solidaritate transport Manche, R - Taxi Gratis România

Școala de biciclete

O școală de biciclete este o structură asociativă care oferă instruire în utilizarea bicicletei. Ea se adresează tuturor tipurilor de public, copiilor sau adulților, indiferent de nivelul de stăpânire al vehiculului. Pe lângă vocația sa de învățare, școala de biciclete are o puternică vocație socială.

În funcție de teritoriul acoperit și de numărul de persoane implicate în activitate, școlile de biciclete antrenează, de la câțiva indivizi la câteva sute de oameni, pe an. Pentru adulții începători sunt oferite ateliere numite „înapoi în șă”. În Franța, platformele de mobilitate incluzive pot avea propria școală de biciclete.

Învățarea ciclismului permite accesul la un nou mod de transport, dar nu numai. Prin atelierele în circulație, oamenii devin utilizatori ai drumurilor confruntându-se cu situații de trafic pentru a capătă încredere. Ulterior, aceștia pot lua în considerare planificarea unei rute de ciclism, posibilitatea de a reacționa adecvat la situații neașteptate, orientarea într-un mediu urban, folosirea rutelor destinate bicicletelor și

desfășurarea în siguranța a călătoriei. Atelierele de biciclete, fac de asemenea posibilă, validarea fezabilității unui proiect de conducere a scuterelor, pentru persoanele care doresc să obțină un permis AM, iar atelierele în circulație permit dezvoltarea abilităților de a conduce o mașină. Într-adevăr, a fi în trafic înseamnă a te confrunța cu situații complexe, cu comportamente și obiceiuri ale altor utilizatori ai drumului, precum și cu necesitatea dezvoltării anticipate a reflexelor, observației, analizei și înțelegerii, toate acestea pentru luarea unor decizii cât mai rapide și sigure. Astfel, oamenii reușesc să dobândească rapid atitudinea și atenția esențială pentru conducerea unui vehicul. Treptat, ei aplică regulile codului rutier, astfel încât pot accelera procesul de învățare a părții teoretice necesare obținerii permisului auto categoria B. Interesul pentru tipul acesta de proiect capătă mai rapid sens pentru beneficiarii acestuia atunci când este coroborat cu obținerea a permisului.

În cazul seniorilor, bicicleta asistată electric ia din ce în ce mai mult avânt, existând multe cereri pentru folosirea acestui tip de vehicul.

A se vedea ilustrația: Școala de biciclete F - Edith Bonnem

CAPITOLUL 4:

Ilustrații și dispozitive existente

Dezvoltarea ofertei de mobilitate

Sprijinirea publicului vulnerabil

Reducerea problemei mobilității

Însoțirea urbană – HANDUO TANDEM CAEN

Dispozitiv pus la dispoziție de Asociația Handuo Tandem Caen

Adecvarea rețelei de transport public pentru ca persoanele vulnerabile să poată deveni autonome

Servicii

Asistarea fizică individuală pentru deplasările zilnice (cumpărături, programări medicale, hobby-ur), de luni până vineri, în intervalul orar 8:00 - 20:00

Public țintă

Publicul numit vulnerabil: persoane cu handicap, vârstnici, lipsiți de încredere, etc.,

Teritoriu acoperit:

Comunitatea urbană din Caen la Maer

Teritoriu de 48 localități - 363 km² - 268 470 locuitori - 740 hab./km²

Autoritatea organizatoare:

EPCI: Comunitatea urbană din Caen la Mer

Data creării:

2017

Buget anual:

150.000,00 €

Surse de finanțare

Comunitatea urbană din Caen la Mer, Conferința finanțatorilor – ARS, casele de pensii (CARSAT, MSA, SSI) și complementare (AGIRC ARRCO), ANAH, Asigurare Mutală Franceză, CPAM, CNRACL și reprezentanți ai colectivităților teritoriale.

Număr de angajați :

5 ETP: 4 însoțitori profesioniști, 1 coordonatoare

Număr de utilizatori:

230 persoane/an

Rezultate cunoscute (obiective)

Obiectul însoțirilor în ordinea importanței:

1. Sănătate, 2. Integrare, relații sociale și familiale,
3. Hobby-uri, sport și cultură.

Prețul serviciului pentru finanțator (de către utilizator),

Informație indisponibilă

Prețul serviciului pentru utilizator

Gratuit, prețul transportului, rămâne sarcina utilizatorului

Contact

Yannick Gerny – președinte - 06 89 89 50 25

Site web

<https://www.handuo-caen.fr/accompagnement-urbain.html>

<https://fr-fr.facebook.com/handuo.caen>

Transportul la cerere – IFAIR

Dispozitiv pus la dispoziție de asociația IFAIR

Transport la cerere prin prescripție de la un referent profesionist sau social, pe termen scurt sau mediu, pentru revenirea sau menținerea unui loc de muncă

Servicii

Transportul la cerere în fiecare zi din săptămână în intervalul orar 5:00 - 23:00, excepție făcând week-end-urile și zilele libere, prin prescrierea de către un expert profesionist, sau social

Public țintă

Rezidenți majori din Aglomerația Seine Eure, supravegheați de un expert profesionist, sau social, care nu au acces la transporturile publice, sau la soluții alternative existente

Teritoriu acoperit

Plecure din Aglomerația Seine Eure, deplasarea poate începe din acest punct

Autoritatea organizatoare

Doriința comună a Aglomerației Seine Eure și a asociației IFAIR.

Data creării

2003

Buget anual

120.000,00 €

Surse de finanțare: Aglomerația Seine Eure, CPAM, auto-finanțare

Număr de angajați

4 salariați dintre care 2 soferi acompañatori, cu normă întreagă

Număr de utilizatori

300 persoane/an

Rezultate cunoscute (obiective)

1600 trasee în 2019

Dispozitivul permite persoanelor în dificultate să accedă la locul de muncă (30%), la formare (24%), la sănătate (18%) și la orice altă cerere de mobilitate (21%)

Prețul serviciului pentru finanțator (de către utilizator)

Aproximativ 400 de euro/beneficiar

Prețul serviciului pentru utilizator

Costul serviciului este de 2,00 euro/traseu, 8 euro/săptămână și 25 de euro/lună, cost identic unui abonament de transport public.

Contact

IFAIR - Dna Virginie Gressent - 7/9 rue des Entrepôts – 27400 Louviers – ifair.louviers@wanadoo.fr

Site web

<http://www.ifair-mobilite.fr>

Transportul la cerere – T`CONDROUSE

Dispozitiv pus la dispoziție de Grupul de Acțiune Locală (GAL) Țara Condruces . Taxi social în zone rurale

Servicii

Serviciul T`Condruces este un serviciu de transport social care pune în aplicare două vehicule de tip combo, din care unul adaptat pentru un cărucior rulant și un vehicul de opt locuri, cu trei șoferi, care lucrează în ture. Este o soluție de mobilitate disponibilă în mediul rural, la cel mai mic preț, care încurajează regrupările de pasageri (exceptând perioada de criză sanitară).

Public țintă

Serviciul se adresează în principal persoanelor în vârstă, solicitanților unui loc de muncă, beneficiarilor unui venit de integrare socială, precum și familiilor monoparentale care rezidă în teritoriul GAL Țara Condruces. Deplasările privesc în principal accesul la infrastructuri și servicii comerciale, administrative, educative și medicale.

Teritoriu acoperit

Plecure din localitățile Clavier, Anthisnes, Tinlot, Marchin, Modave, Nandrin, Ouffet, cu destinația Provincia Liège (până la Marche, Liège, Verviers, Namur, Huy-Waremme), sau până la un alt punct de mobilitate (gară, stație de autobuz). Teritoriul a 7 localități: 300 km² - 30 000 locuitori - 100 locuitori/km²

Autoritatea organizatoare

GAL Țara Condruces și localitățile partenere

Data creării

2010

Buget anual

Informație indisponibilă

Surse de finanțare

Regiunea valonă (subsidii anuale) / Localități partenere (pachet la numărul de locuitori) / Contribuția utilizatorilor.

Număr de angajați

2 ETP (coordonare + 1 șofer) + 2 angajați cu contract de integrare

Număr de utilizatori

500 călători/lună, 300 trasee/lună

Rezultate cunoscute (obiective)

T`Condruze constituie o adevărată alternativă locală pentru locuitorii localităților acoperite, care sunt defectuos deservite, de transporturile în comun.

Prețul serviciului pentru utilizator

Administrare forfetară: 3,5 €/km pentru un număr de până la 8 km + 0,37 €/km pentru un număr de peste 8 km (pasager unic), sau 0,20 €/km (în cazul mai multor pasageri).

Așteptare sau însoțire: 1,5 €/15 min. (începând cu al doilea 1/4h)

Contact

T`Condruces

GAL pays des Condruces ASBL

Rue de la Charmille, 16

4577 Strée - Belgique

info@taxicondruces.be

<http://www.galcondruces.be>

Transportul solidar – SOLIDARITATE TRANSPORT MANCHE

Dispozitiv pus la dispoziție de asociația Familii Rurale din Manche Rețea de șoferi voluntari pentru călătorii ocazionale

Servicii

Însoțitor pentru călătorii ocazionale în zilele lucrătoare: vizite de convivialitate, achiziția de medicamente, demersuri administrative și sociale, vizite medicale,... (sunt excluse transporturile administrate de asigurarea de sănătate, casele de pensii, mutualele, ...)

Public țintă

Toate persoanele fără mijloace de locomoție, cu venituri neimpozabile și membre ale unei asociații partenere a asociației Solidaritate Transport, indiferent de vârstă și de regimul lor de protecție socială. Transportul trebuie să rămână punctual.

Teritoriu acoperit

35 teritorii în departamentul La Manche, district geografic limitat la departamentele de atracție cele mai apropiate. Locul de plecare și de sosire trebuie să se situeze pe teritoriul vizat.

Autoritatea organizatoare

Dispozitiv implementat la inițiativa MSA, cu scopul de a răspunde nevoilor membrilor săi, care nu ar ajunge la programările de sănătate, pentru că nu au posibilitatea de a se deplasa. Autoritatea organizatoare este comisia de pilotare, care regrupează MSA, asociația Familii rurale și asociații locale.

Data creării

1988

Buget anual

7.000,00 € cheltuieli de funcționare pentru un 1 salariat, cu fracțiuni de normă și o valorizare de aproape 400.000,00 € din timpul de angajare, în medie raportat la numărul de voluntari pe departamentul La Manche.

Surse de finanțare

Public: Conferința finanțatorilor departamentului La Manche

Privat: Contribuția MSA subvenție (operator social al domeniului agricol) și CARSAT

Număr de angajați

1 coordonator departamental, 11 angajați sociali ai MSA și aproximativ 300 de voluntari.

Număr de utilizatori

În 2019, 1.000 unități de impozitare transportate, reprezentând un total de 7000 transporturi.

Rezultate cunoscute (obiective)

În afara transportului propriu-zis, asociația are interesul de a crea o legătură socială între voluntar și persoana transportată. Însoțirea voluntarului conduce la o relație de încredere și are un impact asupra ieșirii din izolare a persoanelor.

Prețul serviciului pentru utilizator

Adeziune anuală la o asociație parteneră a Solidarității în Transport în valoare de 3,00 €

Participare la cheltuielile de deplasare ale voluntarului (0,32 €/kilometru)

Contact

Coordonare departamentală solidaritate transport La Manche - 06 68 14 95 59

solidarite-transport.manche@famillesrurales.org

Site web

<https://cotesnormandes.msa.fr/lfy/solidarite-transport-un-reseau-de-benevoles>

Transportul solidar – TAXI GRATUIT

Dispozitiv pus la dispoziție de ONG Taxi Gratuit Asistență de călătorie

Servicii

Ajutorarea persoanelor care trebuie să meargă la spital, sau să rezolve diferite obligații administrative

Public țintă

Toate persoanele fără mijloace de locomoție, indiferent de vârstă și de regimul lor de protecție socială.

Teritoriu acoperit

Persoanele care nu pot călători din cauza stării de sănătate precare, sau a problemelor financiare.

Autoritatea organizatoare

Inițiativă privată individuală.

Data creării

2018

Surse de finanțare

Sponsorizare, crowdfunding, donații în natură (timp, vehicul, carburant)

Număr de angajați

Minimum 10 voluntari

Număr de utilizatori

Aproximativ 1.000 de persoane transportate din anul 2013

Rezultate cunoscute (obiective)

Relație socială între persoana însoțită și voluntar.

Prețul serviciului pentru utilizator

Gratuit

Contact

ALEEA ROTUNDA, NR.2, BL.H8, SC.B, ET.4, AP.39

+40720892838

Alexandru Bobes

Site web

www.taxigratis.ro

Transportul în comun, cu un vehicul, pe distanțe scurte – Flers Agglo

Dispozitiv pus la dispoziție de Flers Agglo Aplicație pentru organizarea de carpooling pe distanțe scurte

Servicii

Prin intermediul unei aplicații, se realizează punerea în legătură a șoferilor și pasagerilor, în baza itinerariilor recurente compatibile pentru organizarea unei utilizări în comun, a unui vehicul, pe distanțe scurte.

Soluția Karos face parte integrantă din rețeaua de transport urban Némus, în cadrul delegării serviciului public implementat de Flers Agglo. Ea completează oferta Némus (linii regulate, transport la cerere). Utilizatorii beneficiază de mai multe mijloace de transport publice complementare. Aplicația găsește cea mai bună soluție pentru realizarea traseului cerut de utilizator.

Public țintă

Locuitori ai comunității aglomerației Flers Agglo, cu vârsta minimă de 18 ani împliniți, care se bucură de exercitarea deplină a drepturilor civile și care au cont pe aplicația Karos.

Teritoriu acoperit

Flers Agglo. Teritoriu de 42 localități - 568 km² - 55 000 locuitori - 97 locuitori/km²

Autoritatea organizatoare

Flers Agglo

Data creării

Noiembrie 2018

Buget anual

Informație indisponibilă

Surse de finanțare

Comunitatea din aglomerația Flers Agglo

Număr de angajați

Informație indisponibilă

Număr de utilizatori

708 înscriși în serviciu la data de 23 aprilie 2021

Rezultate cunoscute (obiective)

Un număr de 2516 trasee efectuate la data de 23 aprilie 2021. Obiectiv de atins, 63% la finalul anului 2020

Prețul serviciului pentru finanțator (de către utilizator)

Informație indisponibilă

Prețul serviciului pentru utilizator

Descărcarea gratuită a aplicației pe site-ul Karos pe smartphone prin App store, sau Google Play. Indicând o adresă în teritoriul Flers Aglo, pasagerul își plătește traseul conform tarifelor din rețeaua Némus prin aplicația securizată Karos, adică 1,10 €, în limita a 40 km.

Harta Némus permite persoanelor să beneficieze gratuit de traseele propuse pe Karos, în limita a 40 km/zi (dus-întors). Peste această limită, beneficiarul va plăti suplimentar 0,10 €/km.

Contact

Agentția Némus
6, place du Général de Gaulle
61100 Flers

flers.nemus@transdev.com

Site web

<https://www.karos.fr/ville/flers/>
<https://nemus.flers-agglo.fr/se-deplacer/covoiturage>

Autopartajare ECOMOBIL

Serviciu efectuat de către orașul Vire-Normandie Închiriere de vehicule electrice la un cost mai mic

Servicii

Închirierea de vehicule electrice 7/7 în intervalul orar 5:30 - 21:30, la cel mai mic cost: 5 Renault Zoé, din care 1 organizat PMR

Punerea la dispoziția utilizatorilor a unei platforme de rezervări online, cu ajutorul unui operator privat „CLEM”

Public țintă

Locuitori ai Vire Normandia.

Teritoriu acoperit

Fără limită la plecarea din Vire Normandia

Vire Normandia: Teritoriu de 138.52 km² - 17 839 locuitori - 129 locuitori/km²

Autoritatea organizatoare

Primăria din Vire Normandia

Data creării

2018

Buget anual

23.000,00 € fără TVA (funcționare)

Surse de finanțare

Vehicule finanțate 80% în cadrul unei licitații, la inițiativa Teritoriului cu energie pozitivă pentru creștere verde, lansată de ministerul Mediului, Energiei și Mării, în data de 4 septembrie 2014.

Încasări din închirieri

Număr de angajați

Informație indisponibilă

Număr de utilizatori

Informație indisponibilă

Rezultate cunoscute (obiective)

1.200 de rezervări în 2019, (100 rezervări/lună)

Prețul serviciului pentru finanțator (de către utilizator)

Informație indisponibilă

Prețul serviciului pentru utilizator

10,00 €/24 h, sau 6,00 €/12 h

4,00 € taxe de administrare /lunile de utilizare

Contact

Serviciul de Transporturi din Vire Normandia – 02 31 69 68 66 - transport@virenormandie.fr

Site web

<https://portailcitoyens.virenormandie.fr/demarche/181/2>

Autopartajare – CAMBIO CARSHARING

Serviciu furnizat de organizația non-profit M’Pact Car sharing electric

Servicii

Serviciul de auto-partajare a vehiculelor electrice 7/7, 24h/24, în baza diferitelor formule de abonamente, prin platforma de rezervare online.

Public țintă

Persoane de peste 18 ani, posesoare unui permis de conducere valid.

Teritoriu acoperit

Belgia

Teritoriu de 30 688 km² - 11 507 163 locuitori - 374 locuitori/km²

Autoritatea organizatoare

ASBL Mpact (fostul Taxistop)

Surse de finanțare

Abonamentele utilizatorilor

Acționariat privat

Subvenții publice

Număr de angajați

Informație indisponibilă

Număr de utilizatori

47.400 de persoane

Rezultate cunoscute (obiective)

1.300 vehicule repartizate în 49 de orașe belgiene și conectate la transporturile în comun, 47.400 utilizatori cu o satisfacție de peste 97%

Prețul serviciului pentru finanțator (de către utilizator)

Informație indisponibilă

Prețul serviciului pentru utilizator

Participare financiară obligatorie între 150,00 € - 500,00 €, rambursată la finalul contractului.

Trei formule de abonament lunar (cu taxe de activare unică de 35,00 €):

Formula START: media lunară de 50 km, 4,00 €

Formula BONUS: media lunară între 50 - 300 de km, 8,00 €

Formula CONFORT: media lunară peste 300 km, 22,00 €

Tarif tarifar sau pe kilometru.

Contact

Rue Buisson Saint-Guibert 1B

5030 Gembloux

+32 81 62 50 91

wallonie@cambio.be

Site web

<https://www.cambio.be>

Autostop organizat – REZO POUCE

Dispozitiv pus la dispoziție de Rezo Pouce. Serviciu de autostop în zonele rurale sau peri-urbane pentru a călători în trasee cotidiene scurte

Servicii

Serviciu de autostop organizat pentru o rețea de membri înregistrați. Șoferii primesc în plus un abțibilt, pe care îl pun la vedere, pe parbrizul autovehiculului lor. Pasagerii merg într-o stație Rezo Pouce și afișează o pancartă cu destinația dorită. Șoferii, membrii Rezo, opresc, preiau pasagerul și îl transportă la destinația indicată.

Public țintă

Persoane care nu au acces la un autoturism individual dovedind astfel dificultăți de mobilitate: persoane fără loc de muncă, părinți celibatari, tineri fără diplome, tineri fără permis, persoane care nu mai pot conduce. Persoanele care nu doresc, sau doresc să utilizeze mai puțin autoturismul (ecologie, partaj, solidaritate).

Teritoriu acoperit

2.800 de localități vizate

Autoritatea organizatoare

Rezo Pouce are un format de SARL Cooperativă: Societate Cooperativă de Interes Colectiv. Parteneriatul este compus din: colectivități, asociații, societăți (Grupul Transdev și Macif), salariați și persoane calificate. Principiul Rezo Pouce este acela de a construi o rețea locală. Colectivitatea participă activ la implementarea serviciului: implementarea „stațiilor Pouce”, un fel de stații de autobuz destinate administrării, comunicarea locuitorilor teritoriului și munca de animare pentru asigurarea adecvării serviciului. Rezo Pouce pune la dispoziția teritoriilor toate instrumentele necesare și oferă sprijin pentru a-i însoți (puncte lunare, sfaturi și formări în animare,...).

Data creării

2010

Buget anual

450.000,00 €

Surse de finanțare

Cheltuielile de funcționare sunt acoperite de abonamentul colectivităților. Dezvoltarea sau investițiile fac obiectul căutării finanțărilor prin parteneriate, fundații, sau apelurilor la proiect.

Număr de angajați

9 ETP

Număr de utilizatori

Numărul de persoane înscrise crește progresiv în fiecare an, de la 1% la 1,5% din numărul locuitorilor teritoriului. Astfel, teritoriile cele mai vechi numără 7 – 8% din utilizatori.

Rezultate cunoscute (obiective)

Rezo Pouce conduce în prezent un studiu pentru măsurarea impactului serviciului în teritoriu. Aplicația lansată la începutul anului 2020 va da în viitor datele statistice necesare. „Marea carte a inițiativelor locale 2021”, publicată de cabinetul Ithéa, care identifică 200 de inițiative remarcabile și ușor estimabile numără douăzeci de teritorii Rezo Pouce. Rezo Pouce este deseori asociat unei gândiri globale a teritoriului, sau unei deschideri spre această gândire.

Prețul serviciului pentru finanțator (de către utilizator)

Investiții (€): Costul unui panou publicitar (80,00 € montaj neinclus).
Funcționare (€/an): plecând de la 3.500,00 € (în funcție de numărul de locuitori ai teritoriului).
Un alt cost variabil: salariul pentru o persoană însărcinată cu implementarea, supravegherea și animarea Rezo Pouce.

Prețul serviciului pentru utilizator

Gratuit. Totodată, este deseori binevenită o compensare la taxele de carburant, mai ales pe traseele lungi sau regulate (de ordinul a 0,05 €/km). Tarifal diferă este în funcție de distanță (și nu de ofertă sau de cerere), iar suma totală este plătită șoferului drept compensație.

Contact

Rozes Bénédicte, Coordonatoare -
b.rozes@rezopouce.fr - 06 25 72 96 81

Site web

<https://www.rezopouce.fr/>

Închiriere solidară a vehiculului – ACȚIUNE MOBILITATE SOLIDARĂ

Dispozitiv pus la dispoziție de Asociația Prietenilor – Jean Bosco (AAJB).
Închirierea cu prescripție a scuterelor și a bicicletelor asistate electric, ca parte a integrării socio-profesionale

Servicii

Închiriere cu prescripție de scutere (flotă de 26 de vehicule) și biciclete asistate electric (flotă de 6 vehicule) în vederea integrării socio-profesionale:

Supravegherea beneficiarilor, sfaturi în căutarea unor soluții pentru serviciul de după închiriere

Contacte regulate cu platforma de mobilitate din Caen la Mer și actorii din teritoriu

Public țintă

Persoanele în situație de integrare socioprofesională, al căror loc de muncă, sau de formare este îndepărtat față de locul de domiciliere și nu este prevăzut un mijloc de transport public (durata traseului mai mare, sau egală cu 45 de minute, program atipic, zone nedeservite de către mijloace de transport, sau defectuos deservite)

Teritoriu acoperit

Comunitatea urbană Caen la Mer, pe o distanță de 15 km de la locul de rezidență
Teritoriu de 48 localități - 363 km² - 26 8470 locuitori - 740 locuitori/km²

Autoritatea organizatoare

Dorința asociației de a răspunde nevoilor din teritoriu

Data creării

2006

Buget anual

70.000,00 €

Surse de finanțare

Public (subvenție): Caen la Mer, CCAS Oraș Caen, CAF. Privat (Convenție): FASTT

Număr de angajați

1,75 ETP: 1 angajat din programul de inserție profesională pe partea tehnică + 1 mecanic din programul de inserție profesională pentru vehiculele pe două roți

Număr de utilizatori

În 2019, 74 persoane au beneficiat de închirierea unui scuter, ceea ce reprezintă 129 închirieri în total. Aceasta corespunde unui număr de 6.000 de zile de închirieri solidare, și unui număr de 76.489 km parcurși. În 2019, 7 persoane au beneficiat de închirierea unei biciclete cu asistare electrică, ceea ce reprezintă 12 contracte de închirieri solidare.

Rezultate cunoscute (obiective)

Închirierea răspunde unei nevoi punctuale, sau pe termen mai lung. În acest ultim caz, timpul lung de închiriere permite persoanei să găsească o soluție perenă de deplasare: fie achiziția unui vehicul, fie recuperarea permisului, etc.,

Prețul serviciului de închiriere pentru utilizator

3,00 €/zi/scuter

2,00 €/zi/bicicletă cu asistare electrică
garanție de 150,00 € (cec sau numerar)

Contact

Service Ateliers-Formation AAJB –
si.atelierformation@aajb.asso.fr - 02 31 29 31 52

Închiriere de biciclete pe termen lung

Dispozitiv pus la dispoziție de ASBL Pro Vélo

Închiriere de biciclete de calitate la prețuri mici pentru
o perioadă de timp îndelungată

Servicii

Închirierea de biciclete de calitate, pentru o perioadă lungă, la un preț modest.

Public țintă

Toate persoanele cu vârsta de peste 16 ani

Teritoriu acoperit

Oraș Liège

Teritoriu de 70 km² - 197 355 locuitori - 2 844 locuitori./km²

Autoritatea organizatoare

Oraș Liège – Implementare operațională prin asociația Provélo

Surse de finanțare

Subsidii regionale acordate localității Liège în cadrul unui apel la proiecte

Număr de angajați

Informație în așteptare

Număr de utilizatori

Informație în așteptare

Rezultate cunoscute (obiective)

Informație în așteptare

Prețul serviciului pentru finanțator (de către utilizator)

Informație în așteptare

Prețul serviciului pentru utilizator

Bicicletă de oraș: 80,00 €/an + garanție de 50,00 €

Contact

<https://www.provelo.org>

Garaj solidar – TRANSMISSION 14

Dispozitiv pus la dispoziție de SARL Transmission 14

Diagnostic auto, întreținere, reparații și depanare cu prețuri de solidaritate

Servicii

Diagnostic înainte de cumpărarea unui vehicul uzat, diagnosticarea defecțiunilor, reparații mecanice ale autovehiculelor, întreținere și modernizare, vânzare, montare și echilibrare a anvelopelor, serviciu solid de avarie

Public țintă

Orice public. Tariful manoperei solidare pentru publicul în integrare socioprofesională: solicitanți ai unui loc de muncă, salariați precari, beneficiari ai alocațiilor sociale minime, dar și pensionari și studenți.

Teritoriu acoperit

Comunitatea urbană Caen la Mer în Normandia, și împrejurimi dacă persoanele pot conduce vehiculul până la garaj.

Tractare solidară, pe o distanță de până la 35 km în jurul Caen.

Teritoriu de 48 localități - 363 km² - 26 8470 locuitori - 740 locuitori/km²

Autoritatea organizatoare

Dorința comună a societății și clasei politice de integrare SINEO în originea garajului solidar.

Data creării

2018

Buget anual

43.100,00 € în 2020

Surse de finanțare

Public: Consiliul Regional Normandia, Unitatea teritorială din Calvados a DIRECCTE, ANCT (politica Orașului), Comunitatea urbană din Caen la Mer

Privat: Fondurile Casei de Economii Normandia pentru inițiativă solidară, societatea Legallais, Franța activă

Număr de angajați

5 ETP: 1 șef de atelier, 1 mecanic încadrat, 2 mecanici în integrare, 1 secretar

Număr de utilizatori

874 persoane în 2020, dintre care 434 persoane beneficiare ale tarifului solidar.

Rezultate cunoscute (obiective)

În 2020, un număr de 874 persoane au trecut prin garaj (51% bărbați, 49% femei), 434 persoane au beneficiat de tariful solidar, iar 289 persoane provin din cartiere prioritare din Caen la Mer

Prețul serviciului pentru utilizator

Tarife adaptate resurselor persoanelor (conform cotei familiale și venitului fiscal de referință)

17,50 € cu TVA inclus pentru diagnosticare, dedus din factură, dacă reparațiile sunt realizate la garaj

Tarif solidar 35,00 € cu TVA inclus /oră de mentenanță

Tarif intermediar 42,00 € cu TVA inclus / oră de mentenanță

Tarif clasic 71,00 € cu TVA inclus/oră de mentenanță

Participare COVID-19, 1,08 € facturat (cumpărarea de echipamente de protecție sanitare)

Muncă în parteneriat cu serviciile sociale pentru mobilizarea de ajutoare financiare.

Contact

Christophe SARAZIN, administrator
christophe.sarazin@sineo.fr / 06 82 09 17 58

Sandrina SAMSON, coordonatoare,
sandrina.samson@sineo.fr / 06 42 30 70 05

Site web

<https://www.garagesolidairecaen.org/>

Garaj clasic cu ofertă adaptată – RENAULT SOLIDAR

Dispozitiv pus la dispoziție de Grupul Renault Servicii auto la tarife reduse pe bază de certificat

Servicii

Servicii pe bază de prescripție (Pôle Emploi, ADMR, Restos du Coeur etc.) sau online fără prescripție (studiul dosarului de către un voluntar)

Întreținere și reparații auto

Acces la un vehicul nou pentru închiriere pe termen lung cu opțiuni de cumpărare

Public țintă

Locuitorii din Franța continentală, adulți și titularii unui permis de conducere care au nevoie de un mijloc de transport individual pentru a căuta, găsi sau păstra un loc de muncă și nu au mijloacele financiare pentru a plăti utilizarea mașinii

Persoane într-un incident bancar (la studiul dosarului)

Eligibilitate delegată prescriptorilor parteneri și validată sub rezerva resurselor

Teritoriu acoperit

Franța metropolitană

Autoritatea organizatoare

Programe dezvoltate de direcția RSE a Grupului Renault. Ele vizează oferirea de soluții, la o problemă socială, prin intermediul unui demers antreprenorial inovator.

Data creării

2012

Buget anual

Informație indisponibilă.

Surse de finanțare

Societatea Grupului Renault

Număr de angajați

Informație indisponibilă

Număr de utilizatori

Din 2012, 18.000 de persoane asistate

Rezultate cunoscute (obiective)

Începând cu 2012, 2.500 persoane au beneficiat de una din două oferte solidare.

Prețul serviciului pentru utilizator

Tarif adaptat resurselor persoanelor (conform cotei familiale și venitului fiscal de referință)

Întreținere și reparații vehicul: tarif manoperă redus la 45,00 € cu TVA inclus, piese de schimb la prețuri de achiziție

Acces la un vehicul nou de la 90 € la 210 € / lună, TVA inclus, în funcție de model

Contact

<https://rse.groupe.renault.com/contact>

Site web

<https://rse.groupe.renault.com/offres-solidaires>

Garaj de reparații pentru vehicule pe două roți - IFAIR

Dispozitiv pus la dispoziție de asociația IFAIR

Suport și furnizare de echipamente pentru autorepararea bicicletelor și bicicliștilor

Servicii

Dispozitiv pus la dispoziție de asociația IFAIR

Asistarea persoanelor și punerea la dispoziție a utilajului pentru întreținerea sau repararea ciclomotorului personal (50 cmc maxim) și a bicicletei cu asistare electrică, sau normală

Sfaturi pentru achiziția de piese detașate și vehicule

Vânzarea de scutere rulate și recondiționate

Public țintă

Locuitorii teritoriilor: Comunitatea din aglomerațiile Évreux Portes de Normandie / Comunitatea din aglomerația Seine Eure / Comunitatea localităților Lyons Andelle,

Orice public, prioritar cel integrat socio-profesional

Teritoriu acoperit

Comunitatea din aglomerația Évreux Portes de Normandie

Teritoriu de 74 localități - 660 km² - 111 800 locuitori - 170 locuitori/km²

Comunitatea din aglomerația Seine Eure

Teritoriu de 60 localități - 544 km² - 105 738 locuitori - 194 locuitori/km²

Comunitatea localităților Lyons Andelle

Teritoriu de 30 localități - 276 km² - 21 336 locuitori - 77 locuitori / km²

Autoritatea organizatoare

La inițiativa asociației, în funcție de nevoile din teritorii

Data creării

1994

Buget anual

150.000,00 €

Surse de finanțare

Public: EPCI, Consiliul departamentului Eure

Privat: autofinanțare Număr de angajați

2,5 ETP din care 2 animatori

Număr de utilizatori

Între 150 - 200 utilizatori/an

Rezultate cunoscute (obiective)

În 2019, 70% dintre persoanele fac parte dintr-o inserție profesională, 92 de vehicule întreținute reprezentând 1.106 ore de întreținere sau reparare, 27 de vehicule motorizate, cu două roți, au fost vândute.

Prețul serviciului pentru utilizator

Adeziune anuală de 10,00 €/garaj social.

Contact

Olivier ETTOUATI, Director - ifair.association@wanadoo.fr - 02 32 62 66 38

Site web

<http://ifair-mobilite.fr/garagesocial.php>

Rețeaua MOB'IN NORMANDIE – Dispozitive de mobilitate incluzivă din Normandia

Rețea de structuri care oferă servicii de mobilitate incluzive

Servicii

Promovarea accesului echitabil a tuturor persoanelor la drepturile la mobilitate durabilă autonomă în teritoriul normand

Animarea și dezvoltarea rețelei constituite de actorii din Normandia a mobilității incluzive: schimburi de experiențe, mutualizarea formărilor, a mijloacelor și a competențelor.

Partajarea unui cadru comun al valorilor și principiului de acțiuni.

Asistarea proiectelor în creare și dezvoltarea platformelor de mobilitate solidară în teritoriul normand.

Reprezentarea membrilor Mob'in Normandie alături de actorii publici și privați cu privire la mizele de mobilitate incluzivă din teritoriul normand.

Realizarea de studii alături de actorii publici sau privați, cu privire la mobilitatea durabilă.

Favorizarea tuturor acțiunilor de interes general, care să permită acționarea în favoarea mobilității pentru toate și pentru toți.

Public țintă

Structuri private, publice sau para-publice, operatori ai acțiunilor de mobilitate incluzivă

Teritoriu acoperit

Regiunea Normandia. Teritoriu de 29 906 km² - 3 342 467 locuitori - 111 locuitori/km²

Autoritatea organizatoare

La inițiativa operatorilor mobilității incluzive din Normandia

Data creării

2017

Buget anual

63.000,00 € în 2019

Surse de finanțare

Cotizații plătite de membri, subvenții de Stat, colectivități teritoriale și organisme publice sau private, donații în natură, orice altă resursă autorizată de legile în vigoare.

Număr de angajați

O persoană însărcinată cu dezvoltarea pentru 28 de ore pe lună

Număr de utilizatori

24 structuri aderente în 2019

Rezultate cunoscute (obiective)

6.903 persoane primite, 7.212 ore de formare, 60.381 zile de închiriere solidară, 283 permise obținute, 1.053 persoane au beneficiat de transport solidar, 1.725 persoane de reparații mecanice.

Prețul serviciului pentru utilizator

Adeziune anuală de 200,00 €/tranză de 100.000,00 € din bugetul dedicat mobilității pentru anul precedent.

Contact

Clémentine Chanoni - normandie@mobin-solutions.fr - 06 37 36 36 83

Site web

<https://fr-fr.facebook.com/MobInNormandie>

Centrul regional de mobilitate

Coordonarea și promovarea serviciilor de transport local alternative la mașina privată pe lângă transportul public.

Servicii

Implementarea unui număr de apel unic și asigurarea promovării acestuia

Stabilirea unei convenții cu fiecare centrală de mobilitate locală recunoscută

Conectarea la rețea a centrelor locale de mobilitate

Punerea la dispoziția a centrelor locale de mobilitate a instrumentelor informatice comune

Informarea centrelor locale de mobilitate cu privire la sursele de finanțare existente

Formularea de propuneri pentru îmbunătățirea mobilității persoanelor

Public țintă

Centrale locale de mobilitate, autoritate publică, instituții științifice, profesionale de mobilitate

Teritoriu acoperit

În termen: întreaga regiune valonă

Teritoriu de 16 850 km² - 3 644 000 locuitori - 216 locuitori/km²

Autoritatea organizatoare

Serviciul Public din Valonia – Ministerul Mobilității și Direcția Generală operațională a Mobilității și mijloacele hidraulice, prin intermediul unei convenții-cadru.

Data creării

Semnarea convenției cadru la 27 aprilie 2020

Buget anual

1,1 milioane € în 2019

Surse de finanțare

Guvernul valon

Număr de angajați

20

Număr de utilizatori

Informație indisponibilă

Rezultate cunoscute (obiective)

Informație indisponibilă (serviciu activ numai din 2020)

Prețul serviciului pentru utilizator

Informație indisponibilă

Contact

Nu are încă o adresă de contact oficială

Site web

Nu are încă un site web

Rețeaua AGIL`ESS (fosta rețea APREVA)

Asociația Agil'ess. Garaje și firme de închiriere solidare

Servicii

Mobilizarea mijloacelor umane și financiare pentru a ajuta structurile membre la perenizarea și dezvoltarea acțiunii lor de integrare socială și profesională, în direcția publicului aflat în dificultate, pe care îl găzduiește

Implementarea unei comunicări de cunoștințe membrilor săi, prin intermediul întâlnirilor fizice, de formare remunerată, de asistare și de transfer a cunoștințelor

Intervenția pe lângă autoritățile publice și sensibilizarea opiniei publice, pentru a favoriza recunoașterea structurilor membre din teritoriu

Favorizarea creării de noi structuri precum garajele și locatorii solidari. Favorizarea și organizarea de cursuri pentru perfecționarea și profesionalizarea membrilor săi, voluntari și salariați

Un loc resursă, pentru punerea în contact a membrilor săi, pentru circulația informațiilor, opiniilor, competențelor și persoanelor, pentru organizarea de întruniri regulate, pentru editarea de instrumente și publicații și pentru coordonarea acțiunilor naționale

Căutarea de experimente susceptibile de a dezvolta primirea și angajarea, de a favoriza integrarea persoanelor aflate în situație de excludere. Implementarea de parteneriate cu societăți internaționale de vehicule și mobilitate.

Public țintă

Structuri private, publice și para-publice, operatori ai acțiunilor de mobilitate incluzivă

Teritoriu acoperit

Franța metropolitană și ultramarină

Autoritatea organizatoare

Creată la inițiativa primilor săi membri, rețeaua cuprinde trei structuri de ajutorare în mobilitate, bazate pe ideea de reuniune și partajare, pentru obținerea unei dezvoltări mai puternice.

Data creării

2016

Buget anual

90.000,00 €

Surse de finanțare

Drepturi de adeziune și cotizații, subvenții de la Stat, departamente și comune, colectivități publice și instituțiile lor, Uniunea Europeană, sau organisme private. Servicii de consultanță și suport pentru creație. În general, toate resursele autorizate de legea în vigoare.

Număr de angajați

2 ETP în 2020: 1 delegată generală, însărcinată cu dezvoltarea, coordonarea și derularea diferitelor programe ale rețelei și 1 persoană însărcinată cu comunicarea și animarea rețelei.

Număr de utilizatori

34 membri în mai 2021

Rezultate cunoscute (obiective)

4.000 de beneficiari ai garajelor și locatorilor solidari membri
89.000 zile de închiriere
4.277 reparații solidare/an (cifre 2020)

Prețul serviciului pentru utilizator

Adeziunea anuală este de 100,00 €/membru

Contact

Albine Séris, delegată generală –
albine.seris@reseauapreva.fr

Site web

<https://www.reseau-apreva.com>

Centrul local de mobilitate: Mobilesem

Informații și instruire privind mobilitatea la nivel local și supralocal

Coordonarea întâlnirii dintre cerere și oferta de mobilitate

Servicii

Centru de apel accesibil tuturor cetățenilor și organizațiilor pentru organizarea traseelor la nivel comunal și supra-comunal, pe un teritoriu local, sau supra-local

Formări necesare conducerii (permis de conducere, prevenție, perceperea riscurilor, eco-conducere, actualizarea cunoștințelor seniorilor)

Formarea instructorilor din școlile de șoferi

Instruire și reparații biciclete (circulație, mecanică, proiecte și evenimente)

Coordonarea și colaborarea dintre comune cu privire la mobilitate

Public țintă

Cetățeni lambda, cetățeni cu nevoi specifice, societăți diferite, asociații, societăți de transport, instituții publice.

Teritoriu acoperit

11 localități din Entre-Sambre et Meuse (sudul Belgiei), la 1 septembrie 2021.

Autoritatea organizatoare

Asbl Mobilisem

11 localități din Entre Sambre et Meuse

Serviciul public din Valonia – Ministerul Mobilității și Direcția generală operațională a Mobilității și căile hidraulice (convenția - cadru)

Data creării

2011

Buget anual

Centrala locală pilot Mobilisem: 350.000,00 €

Surse de finanțare

Localități membre ale Cartei (prin contribuția de 0,40 euro/locuitor)

Dispozitive locale, regionale și federale de ajutor la angajare

Subsidii punctuale Valonia

Chitanțe proprii provenind din serviciul permise și închirierea bicicletelor (prin intermediul rețelei biciclete)

Licitații în proiecte Loteria Națională, Fundația Regele Baudoin, Feder și Feder, ...

Număr de angajați

9 angajați la birou + 11 șoferi voluntari

Număr de utilizatori

Informație în așteptare

Rezultate cunoscute (obiective)

Informație în așteptare

Prețul serviciului pentru utilizator

Informație în așteptare

Contact

<http://mobilesem.be/>

Platforma de mobilitate Caen la Mer

Dispozitive puse la dispoziție de CALMEC și INFREP

Diagnostic, asistență, sfaturi, ateliere și îndrumări în domeniul mobilității

Servicii

Diagnosticul mobilității, sfaturi privind mobilitatea, ateliere colective pentru eliminarea obstacolelor cognitive, psihologice sau socio-culturale.

Orientarea către ajutorul financiar. Orientare către operatorii de mobilitate regionali: asistență pentru călătorii, acces la două roți, școală de șoferi solidară, navetă de închiriere, garaj solidar.

Proiecte inovatoare și noi acțiuni de mobilitate în favoarea teritoriului

Public țintă

Public în integrare socioprofesională: solicitanți ai unui loc de muncă, salariați precari, beneficiari ai alocației minime sociale.

Teritoriu acoperit

Comunitatea urbană Caen la Mer în Normandie

Teritoriul a 48 de localități communes - 363 km² - 26 8470 locuitori - 740 locuitori/km²

Autoritatea organizatoare

La origine, dorința politică locală: licitații la proiectul PLIE din Țările Caen pentru publicul specific, apoi extinderea dispozitivului tuturor locuitorilor din Caen la Mer, prin finanțarea comunității urbane Caen la Mer.

Conducerea platformei de mobilitate: Caen angajare și competențe (fosta Casă de Angajare și Formare a Aglomerației din Caen) finanțată de Comunitatea urbană din Caen la Mer și de Stat, și însărcinată cu animarea și coordonarea acțiunilor de pe lângă partenerii de formare, de angajare și de integrare din teritoriu.

Animarea platformei de mobilitate: Centrul de formare privat INFREP, ca răspuns la o licitație de proiecte

Data creării

2009

Buget anual

242.000,00 € în 2019

Surse de finanțare

Public: Comunitatea urbană din Caen la Mer și ANCT (politica Orașului), Regiunea Normandia, Unitatea teritorială din Calvados a DIRECCTE din Normandia, PLEI din Țara Caen

Privat: FASTT

Număr de angajați

4,8 ETP în 2019

Număr de utilizatori

800 utilizatori în 2019

Rezultate cunoscute (obiective)

Accesul sau menținerea în câmpul muncii / formare: 47%

Prețul serviciului pentru finanțator (prin utilizator)

Informație indisponibilă

Prețul serviciului pentru utilizator

Participarea utilizatorului cerută pentru școala de șoferi socială, închirieri și garaje solide. Totalitatea celorlalte servicii gratuite.

Contact

Claire YONNET, Responsabil Studii în CALMEC - 02 31 39 39 04 - c.yonnet@calmec.fr

Site web

www.mobilitate-caenlamer.fr

Platforma de mobilitate Mobyliis

Dispozitiv pus la dispoziție de Mobyliis

Centrul de resurse, informații și orientare pentru mobilitate

Servicii

Ghișeu unic și centru de resurse

Diagnosticul mobilității, asistență personalizată, sfaturi privind mobilitatea și ateliere colective

Organizarea dosarelor de microcredite și însoțire către un ajutor financiar adaptat

Garaj mobil mobil, garaj fix la tarif social, serviciu de închiriere vehicul

Orientarea către operatorii regionali de mobilitate

Școală socială de șoferi

Planul de mobilitate corporativă MobiPro

Inițierea de noi acțiuni de mobilitate în favoarea teritoriului

Public țintă

Public în integrare socioprofesională: solicitanți ai unui loc de muncă, salariați precari, beneficiari ai alocației minime sociale, interimari.

Societăți locale

Teritoriu acoperit

Partea de vest a departamentului Calvados. Unele servicii sunt de asemenea mobilizabile în Orne și Manche.

Autoritatea organizatoare

Platforma de mobilitate a fost creată în anul 1998 sub denumirea de SOS deplasare, apoi sub egida Étape, pentru ca în 2019 să se regăsească sub denumirea de Mobyliis.

Data creării

1998

Buget anual

500.000,00 €

Surse de finanțare

Public

Consiliul Departamental Orne și Manche, ANCT (politica Orașului), Unitatea teritorială din Calvados a DIRECCTE din Normandie, FSE, Flers agglomeration, DDCSPP

Privat

FASTT, fundații de societăți, prestații

Număr de angajați

14

Număr de utilizatori

1.700 utilizatori în 2019, pentru mai mult de 2.000 prestații

Rezultate cunoscute (obiective)

Creșterea potențialului de mobilitate al persoanelor, revenirea și menținerea în câmpul muncii

Prețul serviciului pentru finanțator (prin utilizator)

Informație indisponibilă

Prețul serviciului pentru utilizator

Participarea utilizatorului cerută pentru școala de șoferi socială, închirieri și garaje solidare. Totalitatea celorlalte servicii gratuite.

Contact

Clémentine Chanoni – Directoare – clementine.chanoni@mobyliis.org -

06 37 36 36 83

Site web

www.mobyliis.org

www.facebook.com/mobyliis

www.linkedin.com/company/mobyliis-fabrique-equitable-mobilite

Pre-formare Permis B – Integracode

Dispozitiv pus la dispoziție de federația Mob'In France

Pre-instruire pentru permisul de conducere prin învățarea francezei ca limbă străină și a competențelor de cetățenie utile integrării

Servicii

Cinci module de formare, 12 ședințe

Formare stabilită plecând de la trei referențiale: CECRL, REMC (referențial de educație la mobilitate cetățenească), Integracode

Prezența unui număr de 2 animatori: un formator, titular al brevetului pentru exercitarea profesiei de profesor în conducerea vehiculului și securitate rutieră (BEPECASER) și un formator în franceză, ca limbă străină: 200 ore de formare, grupe de 8 -12 persoane, 12 -15 ore pe săptămână

Public țintă

Persoane imigrante, majore, cu o situație administrativă regulată, care doresc să se pregătească pentru obținerea permisului de conducere, în vederea facilitării integrării lor în societate: cu nivel de limbă A2 (CECRL), validat în special pentru înțelegere scrisă, cu contract de integrare republicană semnat de cel puțin 5 ani

Teritoriul acoperit

Totalitatea teritoriului național prin intermediul rețelei Mob'In France, în parteneriat cu actorii locali ai integrării.

Autoritatea organizatoare

Inițial, în 2018, Direcția de primie, însoțire a străinilor și naționalității (noua conducere a integrării și accesului la naționalitate), care depinde de Ministerul de Interne, ca răspuns la o licitație de proiecte.

Acțiune organizată de Mob'In France care a permis experimentarea în 17 teritorii și a dat naștere referențialului Integracode.

Data creării

2018

Buget anual

14.000,00 €/sesiune, pentru un număr de 8 – 12 persoane

Surse de finanțare

BOP 104 pentru 80% finanțări publice diferite în funcție de teritoriu pentru restul de 20%.

Număr de angajați

Informație indisponibilă

Număr de utilizatori

500 beneficiari/an

Rezultate cunoscute (obiective)

100% din persoane dezvoltă în mod sensibil competențe de franceză

80% din persoane sunt gata să urmeze o formare în codul rutier într-o școală de șoferi

70% din persoane declară că au câștigat destul de multă încredere în sine

80% din persoane își urmează parcursul în învățarea codului rutier.

Prețul serviciului pentru finanțator (prin utilizator)

Informație indisponibilă

Prețul serviciului pentru utilizator

Gratuit pentru utilizator

Contact

Pascal Grand - coordonator național -
integracode@mobin-solutions.fr - 06 16 99 90 29

Școala de șoferi socială din Flers

Dispozitiv pus la dispoziție de autoritățile locale Instruire de integrare socială și profesională pentru public

Servicii

Pregătirea persoanelor pentru examenele aferente obținerii permisului de conducere (proba practică și teoretică) în cadrul unei însoțiri specifice, care încearcă să identifice dificultățile periferice ale persoanelor, împreună cu expertul lor social

Formare consolidată a cunoștințelor privind codul rutier pentru o perioadă de 4 – 8 săptămâni, efectuată în prezent cu un instructor al școlii de șoferi, prin antrenament complementar individual și prin ateliere de securitate rutieră

Formare pentru conducerea unui vehicul cu cutie manuală

2-3 sesiuni de câte 12 locuri/an

Poziționarea persoanelor cu privire la acțiune prin intermediul experților

Public țintă

24 beneficiari ai RSA înscriși la Departamentul de Ocupare a Forței de Muncă + 4 rezidenți ai cartierelor prioritare ale politicii Orașului + 1 – 2 interimari

Teritoriu acoperit

Flers agglo

Teritoriu a 42 de localități - 568 km² - 55 000 locuitori - 97 locuitori/km²

Autoritatea organizatoare

Dorința publică locală

Data creării

2009

Buget anual

58.400,00 €

Surse de finanțare

Public: Consiliul departamental Orne, Oraș Flers

Privat: FASTT

Număr de angajați

1 ETP instructoare școala de șoferi + 0.25 ETP coordonatoare

Număr de utilizatori

36 candidați pe an

Rezultate cunoscute (obiective)

Între 90 -100% reușită din numărul de prezentări la examenul codului rutier și între 75 și 85% din reușita din numărul de prezentări la examenul practic.

Prețul serviciului pentru finanțator (prin utilizator)

Între 1.650,00 și 1.900,00 €

Prețul serviciului pentru utilizator

Participarea solicitată a utilizatorului : de la 150,00 la 250,00 € pentru examenele de cod rutier și conducere, conform finanțatorilor. Pentru interimari, participarea individuală este definită în funcție de ajutorul acordat de FASTT.

Contact

Clémentine Chanoni – Directoarea asociației Mobyli-

clementine.chanoni@mobyli.org - 06 37 36 36 83

Site web

www.mobyli.org

www.facebook.com/mobyli

www.linkedin.com/company/mobyli-fabrique-equitable-mobilite

Școala de șoferi din mediul rural

Dispozitiv pus la dispoziție de asociația Caravane Instruire teoretică și practică de conducere (inițiere)

Servicii

Dispozitiv pus la dispoziție de asociația Caravane

Instruirea la codul rutier într-un camping amenajat în acest scop, cu o capacitate de primire de 5 persoane, completată de un antrenament complementar individual, pe tabletă tactilă

Achiziția primelor gesturi la volan, în autonomie și reținerea cunoștințelor printr-un simulator de conducere, situat în camping

Instruire la conducere, cu un vehicul cu dublă comandă

Public țintă

Persoane supravegheate de structurile de Integrare prin Activitatea Economică a teritoriului, al cărui proiect și parcurs profesional necesită obținerea permisului auto cat. B

Teritoriu acoperit

Zona de revitalizare rurală din regiunea Hauts de France, care regroupează 4 EPCI

Autoritatea organizatoare

La inițiativa asociației intermediare Speranța, plecând de la nevoile reperate în teritoriu

Data creării

2019

Buget anual

90.000,00 €

Surse de finanțare

Public: Consiliul regional din Hauts de France, Consiliul departamental din Pas de Calais, Departamentul de Ocupare a Forței de Muncă (funcționare)

Privat: 8 fundații de societăți (investiție)

Număr de angajați

2 ETP (instructori ai școlii de șoferi)

Număr de utilizatori

45 candidați/ an

Rezultate cunoscute (obiective)

95% reușită la examenul de cod rutier (prima trecere), fără nici o retrospectivă pentru moment, cu privire la proba practică pentru obținerea permisului auto cat.B, pentru că este vorba despre o asociație tânără și din cauza dificultăților legate de criza sanitară de Covid-19.

Prețul serviciului pentru finanțator (prin utilizator)

Aproximativ 2.000,00 €/permis

Prețul serviciului pentru utilizator

Participarea solicitată utilizatorului pentru școala de șoferi socială este de 300,00 €.

Contact

Domnul Emmanuel Lebouc, Domnul Anthony Merlin, președinte și vice-președinte al asociației Caravane - 7, rue J.L.B. Coquerel Hucqueliers - 03 21 90 34 34

Site web

<https://caravane-asso.blogspot.com/>

Sesiunea „Permis de conducere teoretic cat. B”

Dispozitiv pus la dispoziție de asociația FUNOC

Cursuri teoretice privind codul rutier și conducerea unei mașini în vederea integrării socio-profesionale

Servicii

Curs teoretic legat de codul rutier și de conducere a vehiculului în vederea trecerii examenului permisului de conducere cat. B.

Durata: 90 ore de formare împărțite în 12 săptămâni

Public țintă

Solicitanți ai unui loc de muncă, puțin școlarizați, necalificați, șomeri de mult timp, beneficiari ai unor alocații sociale, persoane de origine străină.

Teritoriu acoperit

Localitatea Charleroi

Teritoriu de 103 km² - 202 746 locuitori - 1968 locuitori/km²

Autoritatea organizatoare

FUNOC, organism de formare a adulților fondat în 1977, subvenționat de autoritățile publice

Data creării

Instruirea pentru obținerea permisul auto cat.B este organizată teoretic din septembrie 2004.

Surse de finanțare

Subsidii plurianuale primite în baza unei autorizări a Regiunii Valone.

Număr de angajați

Numărul de angajați afectați instruirilor pentru obținerea permisului B: 1 ETP.

Număr de utilizatori

45 persoane anual

Rezultate cunoscute (obiective)

80% reușită la examenul teoretic a candidaților instruiți în necomercial (comparativ cu 50% în medie a populației belgiane în ansamblul său, conform rapoartelor anuale 2011-2015 a GOCA).

Prețul serviciului pentru finanțator/i

Aproximativ 1.200,00 €/persoană formată

Prețul serviciului pentru utilizator

Gratuit

Contact

În așteptare

Site Web

<http://www.funoc.be/?Mobilite-Permis-de-conduire-theorique-B>

Conducere supravegheată 49

Dispozitiv pus la dispoziție de asociația Afodil

Resurse umane și materiale pentru conducerea însoțită

Servicii

1.000 de kilometri de conducere supravegheată cu un însoțitor voluntar, timp de 3-4 luni, pentru a se familiariza cu conducerea, a câștiga experiență pentru a-și crește șansele de reușită la proba practică de obținere a permisului cat. B.

Punerea la dispoziție a unui voluntar, a unui vehicul și a unei asigurări extinse. Minimum 4 ore de conducere săptămânală

Public țintă

Toate persoanele care au împlinit vârsta de 18 ani și peste, înscrise într-o școală de șoferi, și care au trecut testul codului rutier și sunt în curs de integrare, adică sunt supravegheați de Misiunea Locală, și au un contract în atelierele, sau șantierele de integrare, sau în asocieri intermediară, sau primesc alocații sociale minime precum RSA, ASS sau AAH.

Persoanele mai trebuie să obțină atestatul loc de finalizarea a formării inițiale (eliberat de școala de șoferi) sau să fie aproape, fie, după ce a picat examenul pentru permisul de conducere, a obținut autorizarea de a pleca în conducere supravegheată (eliberată de școala de șoferi).

Teritoriu acoperit

Departamentul Maine-et-Loire. Teritoriu de 7 107 km² - 815 325 locuitori - 115 locuitori/km²

Autoritatea organizatoare

La inițiativa asociației Afodil pentru a răspunde nevoilor persoanelor asistate: câștigarea în experiența de conducere, reducerea costului financiar.

Data creării

2014

Buget anual

50.000,00 €

Surse de finanțare

Dispozitivul de conducere supravegheată se înscrie în cel al platformei de mobilitate Maine-et-Loire, care beneficiază de următoarele finanțări publice: FSE, ANCT (politica Orașului), Consiliul regional al Țării Loara, Consiliul departamental Maine et Loire, aglomerația Angers, Cholet, Saumur, Mauges comunitate, CAF, MSA, Departamentul de angajare a forței de muncă

Vehiculele (8 cutii manuale, 2 cutii automate) au fost obținute prin fundații și societăți (donații în cadrul RSE)

Număr de angajați

1 ETP – aproximativ 45 de voluntari

Număr de utilizatori

60 persoane pe an

Rezultate cunoscute (obiective)

Cea mai bună reușită la obținerea permisului de conducere – legătură socială puternică între voluntar și candidat – deschiderea rețelei de societăți ai voluntarilor, foști salariați – sfaturi la achiziția unui vehicul.

Prețul serviciului pentru utilizator

10,00 €/adeziune (asigurări) la înscriere și 30,00 €/lună pentru conducere supravegheată

Contact

Thomas Chevillard, director -
t.chevillard@afodil.org

Site web

www.afodil.org/La-conduite-supervisee_a38.html

Școala de biciclete Edith Bonnem

Dispozitiv pus la dispoziție de centrul social Edith Bonnem

Antrenament de ciclism pentru toate publicurile

Servicii

Formare în utilizarea bicicletei pentru deplasarea pe stradă, stăpânirea codului rutier, în grupuri foarte mici, 2-3 ședințe pe săptămână

Mai multe posibile achiziții

Învățare completă (12 ședințe de 1h30)

Așezare în șa (6 ședințe a 1h30)

Curs individual (1 ședință de 1h30)

Învățare specifică pentru persoane în dificultate (în situație de handicap, lipsă de încredere, ...)

Public țintă

Orice persoană, copil sau adult.

Teritoriu acoperit

Comunitatea urbană din Alençon

Teritoriu de 462 km² - 55 924 locuitori - 121 locuitori/km²

Autoritatea organizatoare

Centrul social Edith Bonnem pentru a răspunde nevoilor din teritoriu

Data creării

2018

Buget anual

4.000,00 € în 2019

Surse de finanțare

Consiliul departamental pentru beneficiari ai RSA, centrul sociale Edith Bonnem și participarea persoanelor primite

Număr de angajați

1 educatoare mobilitate pe bicicletă

Număr de utilizatori

20 în 2019 (asociație tânără, care nu are încă o locație dedicată)

Rezultate cunoscute (obiective)

90% din utilizatori circulă în velotonomie la finalizarea formării lor, adică sunt autonomi din punct de vedere mecanic și știu să circule în deplină securitate, într-un mediu securizat, cât și în circulație.

Prețul serviciului pentru finanțator (prin utilizator)

Informație indisponibilă.

Prețul serviciului pentru utilizator

35,00 € pentru învățare completă, 25,00 € pentru punere în șa, 5,00 € cursul individual.

Formare gratuită pentru beneficiarii RSA

Contact

Centrul social Edith Bonnem – platforma mobilitate MOBI JUMP - Place Edith Bonnem, 61000 Alençon - 06 71 65 21 05

Site web

centre-social-edith-bonnem.org/velo-ecole

<http://www.mobijump.fr/>

Scuter pentru angajare

Dispozitiv pus la dispoziție de asociația Échafaudage

Antrenament teoretic și practic pentru scutere și mașini, cu sprijin social individual

Servicii

Scuter pentru angajare este un program de formare care vizează trecerea examenului teoretic și practic pentru obținerea permisului cat. AM (de scuter) și a permisului cat.B (permis auto). Acesta mai include un modul de căutare activă a unui loc de muncă, o învățare a limbii franceze și a matematicii. Sunt de asemenea propuse stagii și o însoțire individuală pentru optimizarea șanselor de integrare profesională.

Public țintă

Solicitanții unui loc de muncă începând cu vârsta minimă de 18 ani.

Teritoriu acoperit

Regiunea Liège

Autoritatea organizatoare

ASBL Échafaudage

Data creării

Informație în așteptare

Buget anual

Informație în așteptare

Surse de finanțare

Subsidii ale Regiunii Valone

Număr de angajați afectați programului

Informație în așteptare

Număr de utilizatori

24 ucenici pe an

Rezultate cunoscute (obiective)

Obținerea permiselor AM și B

Îmbunătățirea gradului de mobilitate

Îmbunătățirea limbii franceze

Obținerea experienței de muncă

Obținerea unui loc de muncă

Prețul serviciului pentru finanțator (prin utilizator)

Aproximativ 600 € pe persoană instruită

Prețul serviciului pentru utilizator

Gratuit

Contact

Laurence TRILLET

Rue Fosse-aux-Raines, 40

4020 Liège

+32 (0)4 341 57 64

+32 (0)473 72 10 17

ltrillet@asblechafaudage.be

<http://www.echafaudageasbl.be/scooter-vers-emploi/>

Micro-credit pentru persoane fizice – Credit social asistat

Dispozitiv pus la dispoziție de Credal, societate cooperativă cu răspundere limitată și scop social.

Credit social susținut pentru persoanele cu venituri modeste

Servicii

Dispozitiv pus la dispoziție de Credal

Acordarea unui credit social asistat (credit de consum, max. 10.000,00 €) pentru instruire în vederea obținerii permisului de conducere și/sau achiziția unui autovehicul.

Public țintă

Persoane fizice cu venituri modeste, beneficiari de alocații sociale.

Teritoriu acoperit

Regiunea Valonă și Regiunea Bruxelles - Capitală

Teritoriu de 17.000 km² – 4 850 000 locuitori - 285 locuitori/km²

Autoritatea organizatoare

Credal, cooperativă cu finalitate socială care promovează o societate mai justă și mai solidară, în special în ceea ce privește utilizarea banilor.

Surse de finanțare

Capital adus de cooperatori

Număr de angajați

2,5 ETP

Număr de utilizatori

În 2020, un număr de 552 micro-credite acordate, dintre care 340 pentru soluții de mobilitate.

Rezultate cunoscute (obiective)

<https://www.credal.be/temoignages/la-voiture-de-leur-avenir>

Prețul serviciului pentru utilizator

Gratuit (cu procent de dobândă pe credit)

Contact

<https://www.credal.be/credit/besoin-credit-social-accompagne>

Platforme de micro-credit personal în regiunea Calvados

Dispozitiv pus la dispoziție de UDAF din Calvados și CCAS din Caen
Sprijin pentru structurile de integrare și persoanele care solicită
microcredite personale

Servicii

Suport pentru structuri de integrare socială și profesională de îndrumare, procesarea cazurilor, căutarea unui partener bancar și urmărirea debitorilor în contextul cererilor personale de microcredit

Public țintă

Toate structurile de integrare socială și profesională din Calvados primesc un public eligibil pentru microcredit social

Locuitorii departamentului Calvados care îndeplinesc criteriile pentru microcreditul social: persoane cu resurse limitate care nu au acces la împrumuturi bancare convenționale, dar care, totuși, pot rambursa plățile lunare ale împrumuturilor.

Teritoriu acoperit

Departamentul Calvados

Teritoriu de 5 535 km² - 694 056 locuitori - 125 locuitori/km²

Autoritatea organizatoare

Conform directivelor guvernului, Casa de depuneri și consemnațiuni incită la crearea de platforme departamentale pentru uniformizarea practicilor și dezvoltarea mai bună a acestei soluții de mobilitate incluzivă.

Data creării

2015

Buget anual

178 984,00 € (total cumulată din micro-credite deblocate) în 2019

Surse de finanțare

Casa de depuneri și consemnațiuni, Filiala Banca Teritoriilor

Număr de angajați

0,70 ETP

Număr de utilizatori

25 structuri afiliate, 105 utilizatori în 2019

Rezultate cunoscute (obiective)

73 dosare de micro-credit acceptate

Prețul serviciului pentru finanțator (prin utilizator)

Informație indisponibilă

Prețul serviciului pentru utilizator

Gratuit pentru structuri și pentru utilizatori

Contact

Anaïs GESLOT, serviciul instituției familiale -
microcredit@udaf14.unaf.fr - 02.31.54.64.34

Ajutor pentru permisul B – Bursă pentru obținerea permisului auto în Orașul Caen

Dispozitiv pus la dispoziție de autoritățile locale Ajutor financiar pentru formarea șoferilor în mod voluntar

Servicii

Ajutor financiar de maximum 600,00 euro

40 ore de voluntariat într-o asociație locală în contrapartidă

Suținerea pedagogică a platformei de mobilitate Caen la Mer, în cazul unor dificultăți

Comisia de acordare a burselor constituite din doi aleși ai Orașului Caen (tinerețe și solidaritate), un funcționar CCAS, o coordonatoare de tineret din Orașul Caen, o expertă în mobilitate a Misiunii locale și o coordonatoare a platformei de mobilitate

Public țintă

Public tânăr (18 – 25 ani) supravegheat de Misiunea locală a locuitorilor comunei Caen de mai bine de 3 luni, care a trecut examenul codului rutier, având un proiect profesional definit și coerent.

Teritoriu acoperit

Localitatea Caen

Teritoriu de 26 km² – 105 512 locuitori - 4 106 locuitori/km²

Autoritatea organizatoare

Municipiul Caen

Data creării

2013

Buget anual

18 000,00 €

Surse de finanțare

Co-finanțare Oraș și CCAS

Număr de utilizatori

30 persoane

Rezultate cunoscute (obiective)

60% permis obținute în termen mediu

Prețul serviciului pentru finanțator (prin utilizator)

600,00 €

Prețul serviciului pentru utilizator

Pentru completarea necesară obținerii permisului său, utilizatorul trebuie să poată mobiliza alte ajutoare financiare, sau să-l poată auto-finanța.

Contact

Misiunea locală Caen la Mer Calvados Centre – 02 31 46 21 46

Site web

<https://caen.fr/se-former-travailler-se-deplacer>

Ajutor pentru permisul B – Atouri Permis

Dispozitiv pus la dispoziție de FASTT

Suport și instruire pentru obținerea permisului de conducere

Servicii

Însoțirea și supravegherea din partea unui consilier al unei școli de șoferi sociale, sau a unei platforme mobilitate partener FASTT pentru: securizarea parcursului de formare la conducere a interimarilor și creșterea procentului de reușită la obținerea permisului de conducere. Bilanțul competențelor de mobilitate pentru identificarea: pârghiilor și obstacolelor la trecerea permisului în învățare, mijloacelor financiare disponibile și numărului de ore necesare obținerii permisului cat.B

Plan de acțiuni incluzând căutarea finanțării și identificarea formării adaptate (școala de șoferi tradițională sau asociativă)

Ajutor financiar pentru cei care nu dispun de resurse suficiente pentru administrarea totalității costurilor legate de obținerea permisului cat. B

Public țintă

Interimari în contract în cadrul unei Societăți de Muncă Temporară de Integrare (în acest caz, nu sunt necesare condiții de vechime sau de resurse)

Interimari însoțiți de un asistent social al FASTT în cadrul proiectului lor de reconversie (ca urmare a unui accident de muncă sau boală)

Teritoriu acoperit

Unele departamente din Franța, ceea ce reprezintă 70 structuri de însoțire și peste 200 locații de primire.

Autoritatea organizatoare

FASTT

Data creării

2015

Buget anual

800 000,00 €

Surse de finanțare

FASTT

Număr de utilizatori

1 200 noi intrați în însoțire în fiecare an

Rezultate cunoscute (obiective)

Rată de reușită ridicată la examenul codului rutier: 76% dintre lucrătorii temporari care au demarat procesul de însoțire în cadrul programului trec cu succes examenul codului rutier

Rată de reușită ridicată la examenul pentru permisul de conducere: 70% dintre lucrătorii temporari acceptați în programul de însoțire au obținut la final permisul de conducere.

Obținerea permisului este determinantă pentru evoluția profesională a interimarilor asistați:

61% din interimari declară că obținerea permisului le-a oferit noi perspective de evoluție în angajarea lor ca muncitori cu program de lucru decalat, sau chiar la realizarea unor misiuni la distanțe mari

50% din interimari indică faptul că aceasta facilitează accesul la noi misiuni

Prețul serviciului pentru finanțator (prin utilizator)

Costul mediu pe beneficiar: 670,00 € (incluzând costurile de prelucrare și de înregistrare a cererilor, administrarea și supravegherea dispozitivului, administrarea însoțirilor realizate de asociațiile partenere și ajutoarele plătite).

Prețul serviciului pentru utilizator

Minim 20% din suma totală a costului formării

Contact

amelie.pajot@fastt.org

Site web

<https://www.fastt.org/atouts-permis>

Ajutor la obținerea permisului B – Pașaport Drive

Finanțarea integrală a instruirii șoferilor pentru solicitanți de locuri de muncă cu calificare scăzută, pe bază de recomandare

Servicii

Acordarea persoanelor aflate într-o situație precară a unei burse individuale, care să acopere costurile totale necesare formării unui conducător auto, de la învățarea codului rutier până la obținerea permisului practic.

Prețul serviciului pentru utilizator

Gratuit

Site Web

<https://www.leforem.be/a-propos/projets-passeport-drive.html>

Public țintă

Solicitanții unui loc de muncă, înscriși într-un demers de formare, sau de însoțire a unui organism organizat, sau autorizat de autoritățile publice.

Teritoriu acoperit

Valonia

Teritoriu de 16 850 km² - 3 644 000 locuitori - 216 locuitori/km²

Autoritatea organizatoare

Regiunea Valonia (Cabinet și Administrare în Angajare – Formare + Forem)

Surse de finanțare

Buget valon în cadrul Get up Wallonia

Număr de angajați

Informație indisponibilă

Număr de utilizatori

4 000 în anul 2020

Rezultate cunoscute (obiective)

Informație indisponibilă (proiect în curs)

Prețul serviciului pentru finanțator (prin utilizator)

2 000,00 €

Ajutor la obținerea permisului B – Permis pentru viitor

Finanțarea permiselor de conducere pentru tinerii defavorizați

Servicii

Administrarea integrală a costurilor de obținere a unui permis de conducere (curs și examen)

Contact

office@pentrucomunitate.ro

Public țintă

Tineri între 17 - 25 de ani, care locuiesc în zone defavorizate.

Site web

<https://pentrucomunitate.ro/en/program/permis-pentru-viitor-2020>

Teritoriu acoperit

România

Teritoriu de 238 397 km² – 21 302 893 locuitori
- 89 locuitori/km²

Autoritatea organizatoare

ONG Fundația pentru Comunicate

MOL România Petroleum Products

Surse de finanțare

Finanțare privată MOL România Petroleum Products

Număr de angajați

Informație indisponibilă

Număr de utilizatori

Informație indisponibilă

Rezultate cunoscute (obiective)

Informație indisponibilă

Prețul serviciului pentru finanțator (prin utilizator)

3 000,00 RON/utilizator

Prețul serviciului pentru utilizator

Gratuit

Lista abrevierilor utilizate

Structuri care vin în sprijinul soluțiilor

AAJB : Asociația Prietenilor lui Jean Bosco

CALMEC : CAen La Mer Angajare & Competențe

CCAS : Centrul Comunal al Acțiunii Sociale

FUNOC : Formare pentru universitate deschisă la Charleroi

IFAIR : Integrare Formare Animare Individualizată pentru a Reuși

INFREP : Institutul Național de Formare și Cercetare în Educația permanentă

UDAF : Uniunea Departamentală a Asociațiilor Familiale

Surse de finanțare

AGIRC : Asociația Generală a Instituțiilor de Pensionare a Cadrelor

ANAH: Agenția Națională pentru Îmbunătățirea Habitației

ANCT: Agenția Națională a Coeziunii Teritoriilor

ARRCO: Asociația pentru Regimul de Pensie Complementar al Salariaților

ARS: Agenția Regională de Sănătate

CAF: Casa de Alocații Familiale

CARSAT: Casa de Asigurări de Pensie și Sănătate în Muncă

CCAS: Centrul Comunal al Acțiunii Sociale

DDCSPP: Direcția Departamentală a Coeziunii Sociale și a Protecției Populațiilor

CNRACL: Casa Națională de Pensii a Agențiilor Colectivităților Locale

CPAM: Casa Primară de Asigurări de Sănătate

CPF: Contul Personal de Formare

DIRECCTE: Direcția Regională a Societăților, a Concurenței, a Consumului, a Muncii și a Angajării Forțelor de Muncă

FASTT: Fondul de Acțiune Socială a Muncii Temporare

FEADER; Fondul European Agricol pentru Dezvoltare Rurală

FEDER : Fondul European de Dezvoltare Regională

FSE: Fondul Social European

MSA: Mutualitate Socială Agricolă

PLIE: Planul Local de Integrare și Angajare

SSI: Securitatea Socială a Independenților

Altele

AAH : Alocație Adulților cu Handicap

ADMR: Ajutor la Domiciliu în Mediul Rural

ARE: Ajutor la Întoarcerea în Câmpul Muncii

ASBL: Asociație fără scop lucrativ

ASS: Alocație de solidaritate specifică

CDDI: Contract pe Perioadă Determinată de Integrare

CPAS: Centrul public de acțiune socială

EPCI: Instituția Publică de Cooperare Intercomunală

ETP: Echivalent Normă Întreagă

FOREM: Biroul Valon de formare profesională și de angajare

GOCA: Grupul de societăți autorizate de verificare auto și a permisului de conducere

GRÉTA: Gruparea de Instituții

ONG: Organizație Non guvernamentală

PMR: Persoană cu Mobilitate Redusă

RSA: Venit de Solidaritate Activă

RSE: responsabilitatea Societală a Întreprinderilor

SARL: Societate cu Răspundere Limitată

Federația CAIPS

Federația CAIPS reunește 90 de asociații non-profit, companii fără scop lucrativ valone și CPACS, cu activitate în domeniul integrării socio-profesionale și al economiei sociale. CAIPS a creat în 2017 Consorțiul „Mobilitate pentru toți”, o platformă informală de colaborare care reunește diverse rețele de operatori specializați în sprijinirea persoanelor vulnerabile pentru a lucra la problema mobilității pentru publicul lor.

Rue du Pont, 24 | 4540 Amay Belgique | Tel. +32 4 337 89 64 | Info@caips.be

Ateliere Fără Frontiere

Ateliere Fără Frontiere (AFF) este o întreprindere socială de integrare prin economia socială și solidară a persoanelor excluse și marginalizate. Asociația are trei linii de activitate: Reconect (colectare, reutilizare și reciclare a echipamentelor informatice), Remesh (confeccionarea de plase și accesorii din bannere și meshuri publicitare) și Bio&Co (fermă ecologică, producție și distribuție de legume organice în circuit scurte, compostare și evitarea risipei alimentare). Ateliere Fără Frontiere (AFF) este cofondator și prezidează RISE România, Rețeaua Română a Întreprinderilor Sociale de Inserție

Șos. Olteniței nr. 105 (INTEC) | București, sector 4 | Tel. +40 314 259 010 | contact@atelierefarafrontiere.ro

Mob'In France

Federația Mob'In France reunește cele 13 rețele regionale cu același nume, care la rândul lor reunesc sub egida Mob'In sute de actori din Franța care lucrează pentru o mobilitate incluzivă. Platforme de mobilitate, companii de închiriere solidare, școli de conducere asociative, garaje sociale, transport la cerere: Mob'In însumează mai mult de 150 de operatori care acționează și inovează zilnic pentru a elimina obstacolele legate de lipsa de mobilitate a celor mai vulnerabile grupuri. Împreună dezvoltă practici și know-how, în vederea realizării echității serviciilor pe teritoriile lor, cu scopul de a promova integrarea socială și profesională a tuturor.

119, rue DAMREMONT | 75018 PARIS | Tel. +33 1 48 07 52 10 | contact@mobin-solutions.fr

Mob'In Europe

Proiect transnațional pentru mobilitatea grupurilor vulnerabile

Proiectul Mob'In Europe își propune să pună bazele unei oferte de formare în domeniul mobilității și conducerii auto, adaptată nevoilor și resurselor persoanelor defavorizate. Este susținut de un parteneriat transnațional între trei organizații:

- CAIPS, federația valonă a operatorilor de integrare socială și profesională
- Mob'In Franța, rețeaua franceză de operatori de mobilitate
- Ateliere Fără Frontiere, asociație fondatoare a RISE România, Rețeaua Română de Întreprinderi de Integrare Socială

Partenerii au implementat acțiuni transnaționale și au dezvoltat instrumente în patru domenii:

- Recomandări de politici privind mobilitatea incluzivă
- Instrumente și metode de diagnosticare a mobilității pentru sectorul de integrare socio-profesională
- Resurse pentru formare în mobilitate pentru grupuri vulnerabile din punct de vedere social, financiar și profesional
- Pregătirea prealabilă a permisului de conducere teoretic al grupurilor vulnerabile din punct de vedere social și profesional



The "Mob'In Europe" project is funded by the European Union within the framework of the ERASMUS + program "Strategic Partnerships for Education and Training of Adults".

<https://www.mobineurope.eu/>