



**ETAT DES LIEUX  
ET  
ETUDES DE FAISABILITE JURIDIQUE, ORGANISATIONNELLE ET FINANCIERE  
POUR LA MISE EN ŒUVRE D' ACTIONS DE MOBILITÉ SOLIDAIRE ET D'ACCES  
AUX SERVICES ESSENTIELS  
SUR LE TERRITOIRE DU BASSIN D'EMPLOI DU PAYS DE MORLAIX**

Etat des lieux et études de faisabilité juridique, organisationnelle et financière pour la mise en œuvre d'actions de mobilité solidaire et d'accès aux services essentiels sur le territoire du bassin d'emploi du pays de morlaix

**CAHIER DES CHARGES**

**PROCEDURE ADAPTEE**

OFFRES A TRANSMETTRE AU PETR PAYS DE MORLAIX POUR LE 23 MAI 2023 19H00

## **PREAMBULE**

**Contexte règlementaire de l'étude** : la prise en compte de la mobilité des plus fragiles est inscrite dans la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM). A l'échelle de chaque bassin de mobilité défini par la Région, cette dernière et le département doivent élaborer en lien avec les AOM, les organismes concourant au service public de l'emploi, les organismes sociaux et les autres organismes publics et privés concernés un « plan d'action commun en faveur de la mobilité solidaire » pour faciliter la mobilité quotidienne des publics en fragilité.

La mobilité solidaire vise « à proposer des solutions physiquement et financièrement accessibles aux catégories de populations exclues d'un accès à la mobilité (personnes à faibles revenus, demandeurs d'emploi, travailleurs précaires, personnes âgées, personnes à mobilité réduite...). »

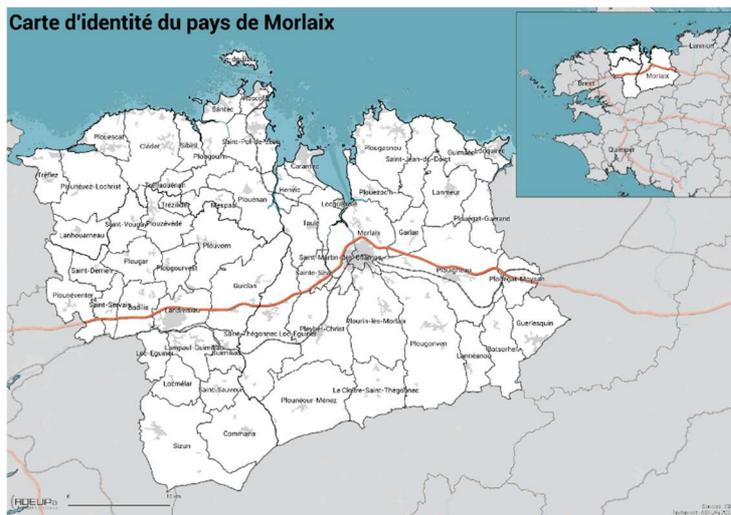
### **Objectifs locaux :**

- **Évaluer et répondre** aux difficultés d'accès à une solution de mobilité rencontrées sur le territoire et notamment par les publics en situation de précarité sociale ou économique, en situation de handicap ou à mobilité réduite ;
- Inciter les acteurs de la sphère sociale, de l'emploi et de l'insertion, les autorités organisatrices de la mobilité et les employeurs à se concerter et à **imaginer des dispositifs cohérents** entre eux et ainsi mieux répondre aux besoins des publics concernés ;
- Articuler leurs actions et construire **un accompagnement plus efficace des publics vulnérables en particulier en matière d'accès à l'emploi**

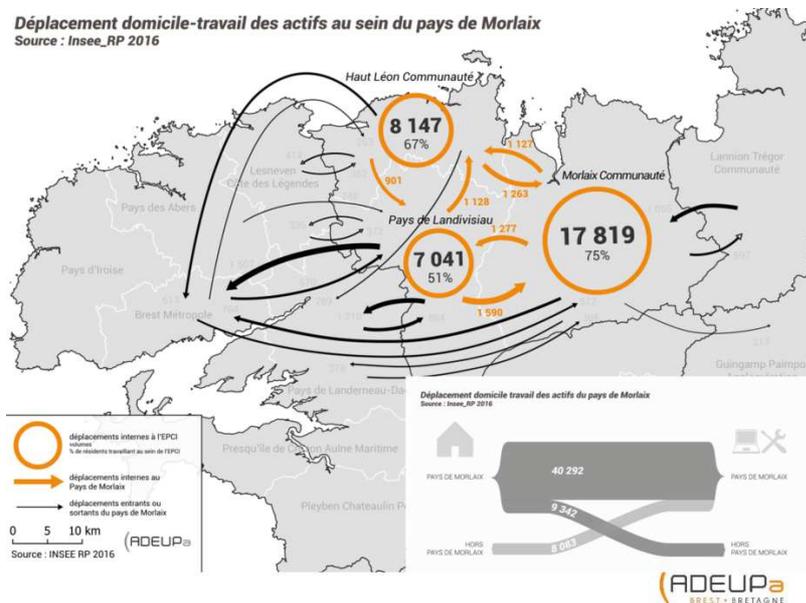
## **PARTIE 1 – CONTEXTE**

L'arrêt, en décembre 2022, de la plateforme de la mobilité du Pays de Morlaix portée par l'association ART (Association Recherche Travail) a conduit les élus du Pays de Morlaix et de ses membres à réinterroger, **en partenariat avec l'ensemble des parties prenantes des questions de mobilités sur le territoire, les conditions de réussite de ce type de dispositifs**. C'est avec cet objectif que le groupe mobilité du Pays de Morlaix a été créé.

Dans le cadre de cette réflexion souhaitée par les élus et les partenaires, il s'avère nécessaire au préalable d'observer de façon globale les tendances en matière de mobilité sur le territoire avant de redévelopper de **nouveaux dispositifs qui seront sécurisés dans leurs mises en œuvre et adaptés aux besoins du territoire**.



Le pays de Morlaix est un établissement public de coopération intercommunale composé de trois intercommunalités : la communauté d'agglomération de Morlaix Communauté et les communautés de communes du Pays de Landivisiau et du Haut-Léon Communauté. Il compte trois villes principales : Morlaix, Landivisiau, Saint-Pol-de-Léon mais demeure un territoire à dominante rurale. Les 56 autres communes regroupent à elles seules 76 % de la population. Le pays de Morlaix est situé à l'Ouest de la Bretagne, au Nord-Est du département du Finistère, à 60 km de Brest et 180 km de Rennes (s'agissant de la ville de Morlaix). Le territoire est traversé d'Est en Ouest par la voie express RN12 et par la voie ferrée Brest-Paris.



80 % des actifs vivant dans le Pays de Morlaix y travaillent. Les navettes domicile-travail sont donc essentiellement internes au territoire. Toutefois, chaque intercommunalité dispose de particularités. Morlaix Communauté est l'EPCI où l'on peut observer le plus fort taux de déplacements internes.

A contrario, la moitié des actifs doivent quitter l'intercommunalité du Pays de Landivisiau pour aller travailler, principalement à Morlaix Communauté, Brest métropole et dans le Haut-Léon.

Haut-Léon Communauté se situe entre ces deux situations avec 67 % des déplacements internes. Les échanges se font principalement avec l'agglomération morlaisienne.

Par ailleurs, les actifs sortants du Pays de Morlaix travaillent majoritairement à Brest métropole et dans la communauté de communes du Pays de Landerneau-Daoulas. Les actifs entrants, qui résident en dehors du Pays de Morlaix, proviennent essentiellement de Lannion-Trégor-Communauté.

Dans le Pays de Morlaix, le dernier recensement disponible estime qu'il y a 129 500 habitants. La moitié réside à Morlaix Communauté et l'autre moitié se partage équitablement entre le Pays de Landivisiau et Haut Léon Communauté. La croissance démographique du début des années 2000 s'est ralentie pour atteindre une stabilité depuis 2009. Toutefois, la dynamique démographique est plus forte dans le Pays de Landivisiau. La dynamique de cette intercommunalité est portée par un solde migratoire positif notamment concernant les familles. Elles sont aujourd'hui surreprésentées en proportion par rapport aux moyennes observées dans l'ensemble de l'Ouest breton. Les deux autres intercommunalités se trouvent dans un schéma plus classique, avec une légère baisse démographique et un vieillissement de la population particulièrement présent dans les communes littorales.

Les ménages du Pays de Morlaix ont des revenus plus modestes par rapport à la moyenne régionale. Le revenu médian de la zone d'emploi de Morlaix s'établit à 21 210 euros en 2019 contre 21 990 euros en Bretagne. Cependant, les inégalités de revenus sont moins fortes. Les parts d'ouvriers et d'agriculteurs sont plus importantes dans le Pays de Morlaix par rapport à la moyenne régionale.

La part d'habitants vivant sous le seuil de pauvreté<sup>1</sup> diffère selon les intercommunalités. Le taux de Morlaix Communauté (18,6 %) est supérieur aux deux autres intercommunalités du fait notamment d'un parc de logement social plus important, une fonction généralement assurée de manière plus importante par les agglomérations.

Morlaix Communauté et Haut-Léon communauté sont compétents en matière de mobilité ; la communauté de communes du Pays de Landivisiau a signé avec la Région une convention de délégation.

## **PARTIE 2 – OBJET DE L'ETUDE**

L'objet de l'étude est la construction d'une stratégie partagée et d'un programme d'actions opérationnelles permettant :

- de répondre aux besoins en mobilité des plus fragiles,
- de proposer des dispositifs concertés améliorant l'accès à l'emploi,
- d'appréhender ces questionnements en s'adaptant aux particularités locales en prenant en compte les différentes dimensions de la mobilité telles que présentées dans le tableau ci-dessous :

---

<sup>1</sup> Le taux de pauvreté est la part des ménages ou individus qui ont un revenu inférieur à 60 % de la médiane française. En 2019, il correspondait à un revenu disponible mensuel de 1 102 euros pour une personne vivant seule et de 2 314 euros pour un couple avec deux enfants âgés de moins de 14 ans.

DIMENSION	OBJECTIFS	EXEMPLES
Mobilité inversée	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Lutter contre l'isolement des personnes dites fragiles</li> <li>· Créer des opportunités de dynamisation économique des territoires</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Services itinérants</li> <li>· Facilitation de l'accès aux services numériques</li> </ul>
Mobilité durable	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Satisfaire la liberté de déplacement de toutes les personnes</li> <li>· Diminuer l'impact environnemental des moyens de transport utilisés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Mobilités actives</li> <li>· Vélo et marche</li> <li>· Circuits courts</li> </ul>
Mobilité solidaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Proposer des solutions de mobilité conçues pour tous et avec tous</li> <li>· Accompagner de l'apprentissage du déplacement à sa réalisation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Garages solidaires</li> <li>· Mobilités partagées - Transports à la demande</li> <li>· Plateformes</li> <li>· Auto-école sociale</li> </ul>

Pour définir cette stratégie opérationnelle, plusieurs étapes seront nécessaires :

### **ETAPE 1 / DIAGNOSTIC ET PRECONISATIONS : ETABLIR LE DIAGNOSTIC PARTAGE DES BESOINS DE MOBILITE DU TERRITOIRE ET EN TIRER LES CONCLUSIONS EN MATIERE D' ACTIONS A DEVELOPPER**

En prenant en compte les différentes démarches initiées par les EPCI et acteurs compétents en matière de mobilité, et en les complétant si nécessaire, le diagnostic portera notamment sur :

- Les usages des habitants en matière de mobilité, avec un focus sur les freins aux déplacements
- Le recueil des besoins des acteurs qui accompagnent les publics fragiles
- Le recensement des moyens publics, privés et associatifs existants (offre de transport, aides financières) et des acteurs qui les portent
- L'identification des besoins non satisfaits en matière de mobilité : accès à l'emploi (typologie des projets de recrutement, desserte géographique, horaires d'embauche, niveau de mobilité nécessaire), accès à la santé et aux services
- L'évaluation détaillée des dispositifs ayant déjà été mis en œuvre sur le territoire ( plateforme de la mobilité ART)

Pour établir ce diagnostic, le prestataire présentera de manière claire et précise les moyens méthodologiques mis en place (entretiens, questionnaires, événements). A titre d'exemple, la méthodologie du référentiel d'évaluation d'impact social - Projets mobilités inclusives – (Guide méthodologique développé par la fondation Macif et l'ESSEC) peut être inspirante.

Pour établir ce diagnostic, le prestataire s'appuiera sur les groupes d'acteurs déjà existants, dans une logique d'efficience pour l'ensemble des acteurs sollicités.

Le diagnostic permettra de cerner les besoins à traiter en priorité, les publics cibles prioritaires et le type d'actions correspondantes.

A partir de ce diagnostic, le prestataire s'attachera à mettre en évidence les actions à mettre en place, sans limitation du nombre de proposition sous la forme d'un programme d'actions répondant à chaque besoin identifié.

Au sein de cette liste, le prestataire priorisera 5 actions à approfondir pour le territoire selon lui au regard de son expertise en argumentant les raisons de cette priorisation.

La liste totale des actions et leur description sera soumise aux comités de gouvernance afin de valider les 5 actions pour lesquelles une étude de faisabilité sera approfondie.

Livrable attendu :

1 – un rapport de diagnostic synthétique, faisant clairement aux références aux sources des données utilisées.

Le rapport de diagnostic devra faire apparaître les enjeux prioritaires du territoire en matière de mobilité, le résultat de l'évaluation des dispositifs préexistants et la liste des actions à mettre en œuvre pour répondre aux enjeux

2- un cahier de synthèse du diagnostic et des enjeux et tableau des 5 actions prioritaires

## **ETAPE 2 / POUR CHACUNE DES ACTIONS PRIORITAIRES : REALISER UNE ETUDE DE FAISABILITE OPERATIONNELLE, JURIDIQUE ET FINANCIERE**

Il s'agira de définir pour chacune des 5 actions priorisées :

- ***la stratégie d'action opérationnelle et d'apporter les réponses suivantes :***
  - Objectif de l'action et réponse à l'enjeu
  - publics cibles à accueillir,
  - conditions de prise en charge (par exemple : sur prescription ou non)
  - partenaires à associer - publics et privés
  - périmètre géographique d'intervention
  
- ***Définition du modèle économique de l'action, plan pluriannuel de fonctionnement et d'investissement, tour de table des financeurs***

L'objectif de la définition du modèle économique est d'équilibrer un premier budget pluriannuel et d'orienter le choix du statut juridique.

Devront être définies :

- Les charges • Coût des services de mobilité en investissement et en fonctionnement • Coût de l'installation physique (matériel nécessaire, achat ou location des locaux) • Charges en ressources humaines • Frais de gestion (assurances, entretien du matériel...)
- Les ressources • Recettes : participations directes et indirectes (via des aides) des bénéficiaires • Éventuelle activité commerciale annexe • Financements publics et privés nécessaires Un budget pluriannuel (3 ans a minima) sera établi sur ces bases, en intégrant une montée en charge progressive : typologie, dimensionnement, matériel nécessaire, coût, acteur(s) porteur(s)

Devra être réalisé :

- Le tour de table des financeurs publics et privés pour déterminer les pistes de cofinancement pérennes dans le cadre de partenariats conventionnés

- **Définition de l'organisation juridique, choix du portage, éventuels partenariats public-privé.... :**

Définition d'un statut juridique et d'un modèle économique pour chaque action.

Par exemple pour le cas d'une plateforme de la mobilité, détailler les différents scénarios de portage et leurs impacts financiers : (éventuelle activité commerciale annexe aux activités sociales et solidaires (vente de véhicules par exemple) et donc d'une fiscalisation totale ou partielle de l'activité) ; précision des modalités d'implication et participation des financeurs, y compris dans les processus de décision : subventions, participations au capital, achats de prestations de service, donations...

Préciser pour chaque action les agréments nécessaires pour mener certaines activités : création d'une auto-école à statut associatif, octroi de microcrédits en propre, prestations de formation professionnelle, support d'une activité d'insertion par l'activité économique, transport d'utilité sociale, par exemple.

Pour chaque action, il s'agira de distinguer ce qui entre dans le champ des compétences publics et privés et de détailler chaque modèle selon : le maître d'ouvrage, le public cible, les partenaires à mobiliser ; il s'agira également de graduer le niveau de service à développer a minima et de l'adapter aux options retenues par le projet politique local.

**Livrable attendu :**

- fiche action détaillée faisant apparaître l'ensemble des points énoncés ci-dessus. Ces fiches actions pourront ensuite constituer la base des conventions partenariales à formaliser pour mettre en œuvre les actions.

## **PARTIE 3 – CONDITION D'EXECUTION**

### **GOUVERNANCE**

La gouvernance de l'étude est structurée de la manière suivante :

#### **-Gouvernance politique de l'étude :**

Bureau du Pays de Morlaix composé de 8 élus, de représentants des consulaires et du conseil de développement

#### **-Gouvernance technique de l'étude :**

Le pilotage technique de l'étude sera assuré par le groupe mobilité constitué à l'échelle du Pays. Il est composé de représentants de :

- Haut-Léon Communauté
- Morlaix Communauté
- Communauté de Communes du Pays de Landivisiau
- Conseil Régional de Bretagne
- Conseil départementale du Finistère
- L'Etat – DDETS

- Le Pays de Morlaix

Il est coordonné par la Direction du Pays de Morlaix.

La proposition du prestataire présentera une méthodologie de validation de chaque étape par les comités et prévoira le nombre de réunions correspondantes.

### **CALENDRIER PREVISIONNEL**

Le délai imparti au prestataire pour l'exécution de la mission est fixé à partir de la date de signature du devis.

Les délais de réalisation de chaque phase sont à préciser dans la note méthodologique à joindre pour la consultation. Ces délais ne comprennent pas le temps de validation des différentes phases par le comité syndical. Démarrage prévisionnel mai 2023, fin de la mission décembre 2023

Le prestataire retenu s'engage à fournir au maître d'ouvrage un planning mis à jour tout au long de la mission

### **COMPOSITION DU DOSSIER DE REMISE DE L'OFFRE**

- Une note méthodologique précisant la compréhension de l'étude par le prestataire qui précisera le phasage prévisionnel de l'étude
- Le coût de chaque phase précisé en coût de travail par jour et demi-jour de travail selon le niveau d'intervention (traitement de données, réunions, entretiens téléphoniques, cotec, copil)

### **POUVOIR ADJUDICATEUR**

Nom et adresse du pouvoir adjudicateur : PETR PAYS DE MORLAIX – CCI – Aéroport -CS 27934 – 29679 Morlaix Cedex

Adresse auprès de laquelle des informations complémentaires peuvent être obtenues :  
aela.lecointre@paysdemorlaix.com

Adresse à laquelle les offres et les candidatures doivent être envoyées ou déposées : PETR PAYS DE MORLAIX – CCI – Aéroport -CS 27934 – 29679 Morlaix Cedex ou aela.lecointre@paysdmeorlaix.com

Lieu d'exécution des prestations : territoire du Pays de Morlaix

### **MODALITES DE TRANSMISSION ET DE RECEPTION DES CANDIDATURES ET DES OFFRES**

Les offres sont transmises par mail à l'adresse suivante : aela.lecointre@paysdemorlaix.com

**AU PLUS TARD LE 23 MAI 2023 A 19H00**

Le délai minimum de validité des offres est de 45 jours à compter de la date limite de réception des offres.

Une fois déposées, les offres ne peuvent plus être retirées, ni modifiées. Le candidat reste tenu par son offre pendant tout le délai de validité de l'offre. Les dossiers de participation des candidats ne sont pas restitués.