Agence d'**Urba**nisme
aire métropolitaine **Lyon**naise

Observatoire
Opale
Emploi, insertion, cohésion sociale

Décembre **2015**

L'observatoire Mobilité vers l'emploi

Mesurer les freins à la mobilité des publics éloignés de l'emploi et les impacts socio-économiques des aides à la mobilité

Les publics éloignés de l'emploi 2

Les freins à la mobilité vers l'emploi 4

Les aides à la mobilité 16

Les impacts des aides à la mobilité 20

Dans la Métropole de Lyon, près d'un actif sur cinq est éloigné de l'emploi. 50% à 80% de ces publics n'ont pas de moyen de transport individuel et sont donc dépendants des transports collectifs pour l'accès ou le retour à l'emploi.

Chiffres clefs et entretiens à l'appui, cette publication montre que ce sont les plus précaires qui sont les plus impactés par la fragmentation des territoires et de l'emploi, premier frein territorial, à la mobilité. Or, les transports collectifs ne sont pas une solution suffisante : ils ne peuvent pas garantir l'accessibilité à tous les emplois. La poursuite du développement de services à la mobilité plus souples et plus flexibles est un enjeu.

En effet, les impacts des aides à la mobilité sur les publics éloignés de l'emploi sont réels. Ces aides, coordonnées par la Plateforme mobilité emploi insertion de la Métropole de Lyon, lèvent des freins aussi bien matériels que cognitifs. Elles se traduisent par une double mise en mouvement des publics - professionnelle et personnelle - renforçant leur employabilité.

Les publics éloignés de l'emploi

110 000 à 115 000 personnes en demande ou en cours d'insertion, la moitié ne sont pas inscrites à Pôle emploi.

87 500 allocataires à bas revenus

46 000 bénéficiaires du RSA en 2013, 80% au RSA socle. 30 000 bénéficiaient en juin d'un suivi dont près de 19 000 d'un suivi professionnel ou socioprofessionnel

Près d'un actif sur cinq en demande ou en cours d'insertion

Dans la Métropole de Lyon, le chômage continue à progresser, à un rythme moins soutenu que les années précédentes. D'après le baromètre insertion 2013, on compte 111 000 à 115 000 personnes en demande ou en cours d'insertion, soit 18% de la population active.

Le chômage continue à progresser

Le chômage continue à progresser à un rythme rapide : +5,5% par an pour les catégories A, B et C, avec une aggravation du chômage longue durée qui concerne 40% des demandeurs d'emploi. Cette hausse touche également plus fortement les personnes de 50 ans et plus.

Fin 2014, la Métropole de Lyon compte plus de 115 000 demandeurs d'emploi de catégories A, B, C dont 25 700 dans les communes de la première couronne est. Le taux de chômage de la zone d'emploi de Lyon (9,1%) reste cependant inférieur à celui d'autres agglomérations comme Toulouse ou Marseille.

Un actif sur cinq, en demande ou en cours d'insertion (baromètre de l'insertion 2013)

Sur une population active estimée entre 627 000 et 642 000 personnes en 2013, la Métropole de Lyon compte :

- 464 000 à 473 000 (soit 74 % de la population active totale) personnes principalement en emploi, non-inscrites comme demandeurs d'emploi tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi (cat. A, B, C) et par ailleurs non intégrées dans le baromètre. Les autres personnes (sans emploi, en contrat aidé ou en activité réduite) sont en recherche d'emploi et/ou plus globalement en demande d'insertion professionnelle.
- 52 000 à 54 000 personnes demandeurs d'emploi considérées comme plus « proches du marché de l'emploi »,
- 111 000 à 115 000 personnes en demande ou en cours d'insertion. Ces dernières sont plus de deux fois plus nombreuses que la catégorie précédente. La prise en charge de ces personnes en demande ou en cours d'insertion est conduite par l'État et Pôle emploi, mais aussi largement par les collectivités territoriales (Département du Rhône et communes).

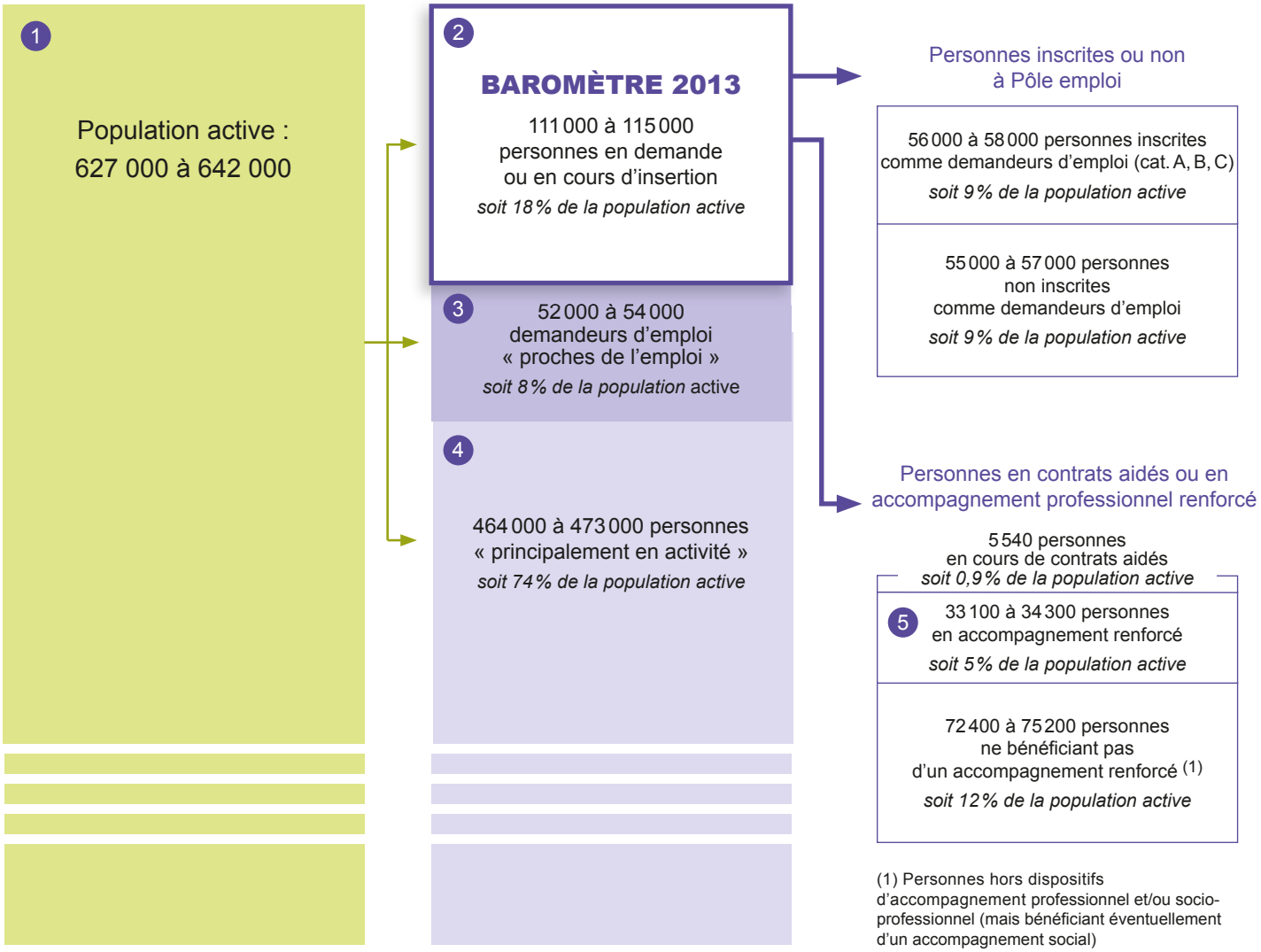
La moitié des personnes en demande ou en cours d'insertion ne sont pas inscrites à Pôle emploi

Environ la moitié des 111 000 à 115 000 personnes considérées comme « en demande ou en cours d'insertion professionnelle », ne sont pas inscrites à Pôle emploi (55 000 à 57 000 personnes).

Sur un autre plan, les 111 000 à 115 000 personnes comptabilisées dans le baromètre fin 2013 se divisent en 5 540 en cours de contrat aidé, 33 100 à 34 300 en accompagnement professionnel renforcé et le reste hors dispositifs spécifiques.

Baromètre insertion 2013

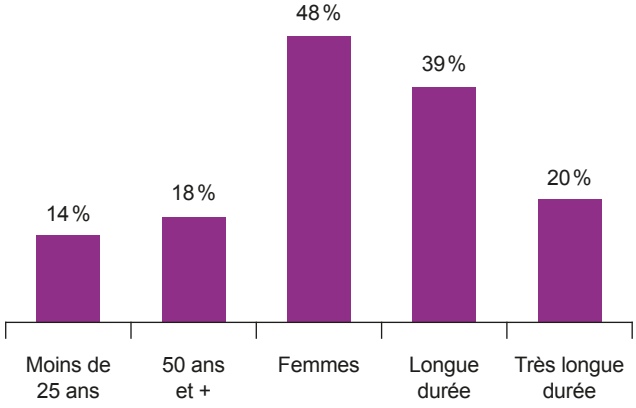
Source : Observatoire emploi insertion cohésion sociale, avril 2015



(1) Personnes hors dispositifs d'accompagnement professionnel et/ou socio-professionnel (mais bénéficiant éventuellement d'un accompagnement social)

Répartition des demandeurs d'emploi cat. ABC par population fin octobre 2014 dans la Métropole de Lyon

Source : Pôle emploi, Observatoire emploi insertion cohésion sociale, avril 2015



Les freins à la mobilité vers l'emploi

Une déconnexion plus forte entre habitat et emploi en périphéries

La déconnexion entre lieu d'habitat et lieu d'emploi, plus forte dans les bassins de vie périphériques que dans le Centre, est un premier frein à la mobilité. Sauf dans le Centre, l'usage de la voiture demeure majoritaire pour aller au travail.

« Je travaille actuellement dans un cinéma dans la banlieue Est. […] Maintenant que j'ai mon permis, ma mère a eu la délicatesse de me prêter sa voiture pour aller travailler au cinéma. Je passe de 1h15 à 15 minutes de trajet ! »,

Amanda, 23 ans, employée de cinéma*

* Les verbatim présentés dans cette étude sont extraits d'entretiens réalisés en face-à-face en 2014 auprès de 18 personnes bénéficiant d'une aide à la mobilité (passage du permis de conduire ou mise à disposition de voiture à bas prix) et dont les principaux résultats sont synthétisés dans les pages 21 à 23 de cette publication.

Une déconnexion plus forte entre lieux d'habitat et d'emploi en dehors du Centre

Deux actifs sur trois résidant dans le Centre travaillent dans leur bassin de vie : il concentre environ la moitié des emplois et de la population de la Métropole de Lyon. Parmi ces 190 000 actifs, plus de 70% se déplacent en modes alternatifs à la voiture.

Pour les autres bassins de vie de l'agglomération, les migrations internes concernent un actif sur trois, voire un actif sur quatre.

Des migrations des périphéries vers le Centre (17%) qui stagnent

17% des migrations domicile-travail sont réalisées des périphéries vers le Centre (87 000 actifs environ). Ces migrations sont en légère baisse (-1%, soit 700 actifs en moins), alors que la majorité des créations d'emploi a concerné le Centre ces dernières années. Seuls les actifs qui résident dans le Val de Saône et Rhône Amont sont de plus en plus nombreux à se rendre dans le Centre pour travailler.

Des relations de périphéries à périphéries en hausse

Les migrations domicile-travail entre les bassins de vie périphériques (74 000 actifs environ), sont en forte hausse, progressant de 7% entre 2006-2011.

Des relations du Centre vers les périphéries en hausse

Les migrations du Centre vers les périphéries concernent à 40% Porte des Alpes et Ouest Nord. Leur nombre est croissant : respectivement +12% et +7% entre 2006 et 2011. Les actifs du Centre qui vont travailler à Rhône Amont et Portes du Sud sont également significatifs (27%), mais en baisse.

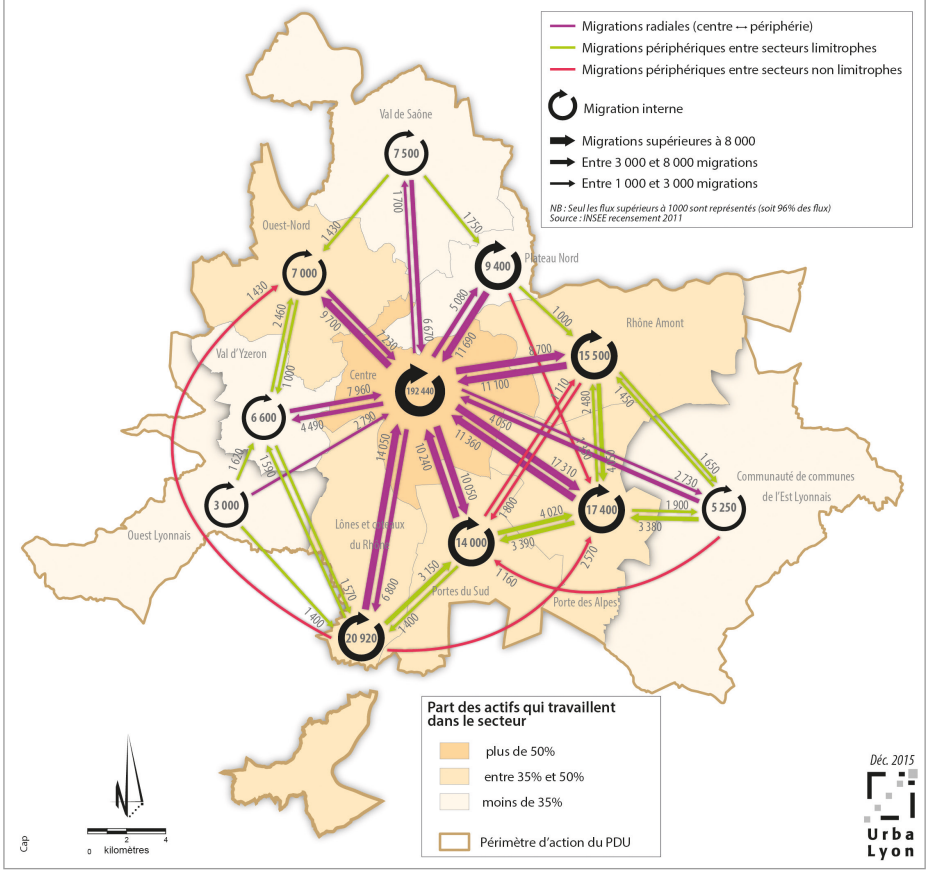
L'usage de la voiture demeure majoritaire, notamment pour les bassins de vie périphériques

Entre 2006 et 2011, dans l'agglomération lyonnaise, l'usage de la voiture pour les déplacements vers le travail est passé de 61% à 56%, au profit des transports collectifs (de 23% à 27%) et des deux roues (de 3 à 4%). Au global, l'usage de la marche est resté stable (10%).

C'est chez les actifs résidant dans le Centre que l'usage des transports collectifs a le plus progressé, passant de 31% à 36%, l'usage de la voiture reculant de 47% à 41%.

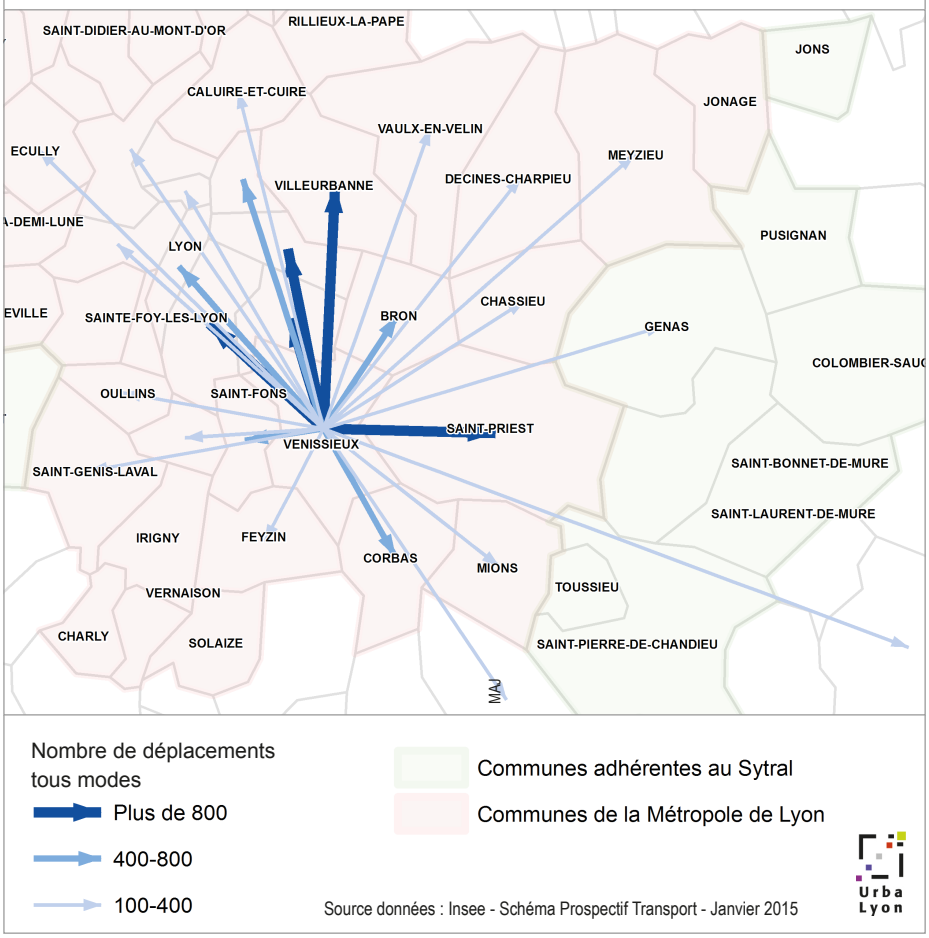
Pour les actifs résidant dans les bassins de vie périphériques, l'usage de la voiture demeure majoritaire (72% en 2011, 75% en 2006). Si l'usage des transports collectifs a progressé (passant de 14% à 17%), il demeure limité.

Migrations domicile-travail des actifs résidant et travaillant dans l'agglomération lyonnaise en 2011 *



** **L'agglomération lyonnaise** correspond au périmètre d'action du plan de déplacements urbains de l'agglomération lyonnaise, mis en révision par le Sytral en 2015.

Migrations domicile-travail des actifs résidant à Vénissieux en 2011 *



Une forte dispersion des besoins de déplacements vers le travail :

l'exemple des 20 200 actifs résidant à Vénissieux

- 33% travaillent à Vénissieux : 55% utilisent leur voiture, 22% les transports collectifs, 15% les deux-roues et 3% la marche ;
- 28% travaillent dans Lyon 3e, Saint-Priest, Lyon 7e, Lyon 8e, Villeurbanne (migrations > à 800 actifs) à 58% en voiture, 35% en transports collectifs ;
- 13% travaillent à Bron, Lyon 2e, Saint-Fons, Corbas, Lyon 6e, Lyon 9e (migrations entre 400 et 800 actifs) à 58% en voiture, 35% en transports collectifs ;
- 14% des actifs travaillent au sein de 17 communes différentes (entre 100 et 400 actifs par communes) ;
- 13% des actifs restant travaillent au sein de plus de 200 communes différentes.

* Seules les migrations > 100 actifs sont représentées

Ouvriers et salariés précaires : plus impactés par la fragmentation des territoires et du travail

Les salariés précaires sont moins motorisés et utilisent davantage les transports collectifs. Pourtant, ils sont plus impactés par la fragmentation des territoires et des rythmes de travail qui s'accentue.

Une surreprésentation del'emploi ouvrier dans l'Est lyonnais et dans le Centre

Dans l'Est lyonnais, plus de 140 000 emplois dont près de 100 000 concentrés dans de vastes zones d'activités économiques peu denses :

- Zi Lyon Sud-Est : 26 000 emplois, 1 200 ha
- Zi Mi-Plaine : 22 000 emplois, 940 ha
- Zi Vallée de la Chimie : 9 000 emplois, 800 ha
- Zi La Soie : 9 000 emplois, 400 ha
- Zi Meyzieu Jonage : 8 800 emplois, 320 ha

Une polarisation de l'emploi dans le Centre, l'emploi cadre surreprésenté

Plus de la moitié des emplois de la Métropole de Lyon sont localisés dans le Centre, en majorité en zone urbaine mixte. Les sites hypercentraux de la Part-Dieu, de la Presqu'île, de Gerland, de la Doua ou encore de Confluence constituent des pôles majeurs d'emplois de l'agglomération lyonnaise qui concentrent plus de 160 000 emplois salariés privés. Ces sites bénéficient tous d'une excellente desserte en transports collectifs. Le Centre concentre 61% des emplois cadres, qui ne représentent que 23,7% de l'emploi au sein de la Métropole de Lyon.

Dans l'Est lyonnais, de vastes zones économiques difficiles à desservir

Dans l'Est lyonnais, près de 60% de l'emploi est localisé dans une zone d'activité économique. Ces grands espaces dédiés à l'activité industrielle et logistique, à proximité des axes autoroutiers. concentrent près de 100 000 emplois en 2013.

Accueillant des activités artisanales ou industrielles, peu compatibles avec des tissus résidentiels, ces sites économiques ont été progressivement aménagés sur des surfaces parfois considérables, sur un modèle de fonctionnement s'appuyant sur l'accès automobile. Ils constituent, de fait, des espaces monofonctionnels, situés souvent à l'écart des territoires urbains constitués. Malgré des densités d'emplois plus faibles que les sites tertiaires (de l'ordre de 20 à 50 emplois à l'hectare), ils concentrent des volumes d'emploi importants et jouent un rôle majeur pour maintenir et développer des activités, notamment productives, essentielles au développement économique.

Une surreprésentation d'emplois ouvrier dans l'Est et dans le Centre

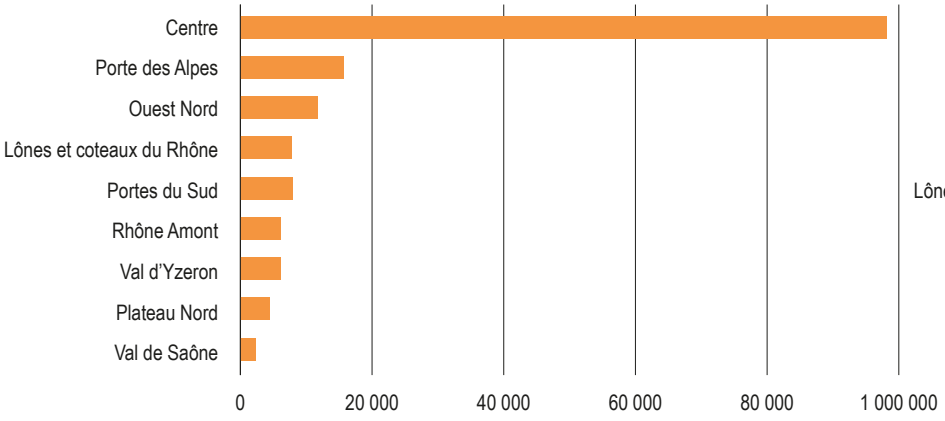
L'emploi ouvrier est surreprésenté dans les bassins de vie de l'Est, à l'inverse les emplois de cadre et professions intellectuelles supérieures sont sous-représentés.

« Ce travail, c'est à vingt bornes en zone industrielle, et c'est un travail d'équipe. On commence à six heures et il y a nécessité d'avoir un véhicule. »

Abdou, 42 ans, ouvrier dans la conduite numérique

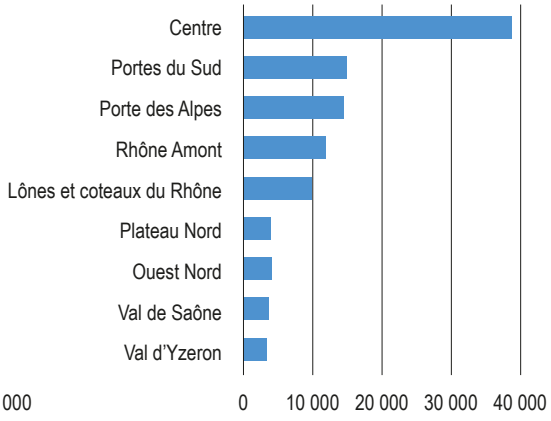
Lieu de travail des cadres, professions intellectuelles et supérieures en 2011 dans la Métropole de Lyon

Source : Insee, RP 2011



Lieu de travail des ouvriers en 2011 dans la Métropole de Lyon

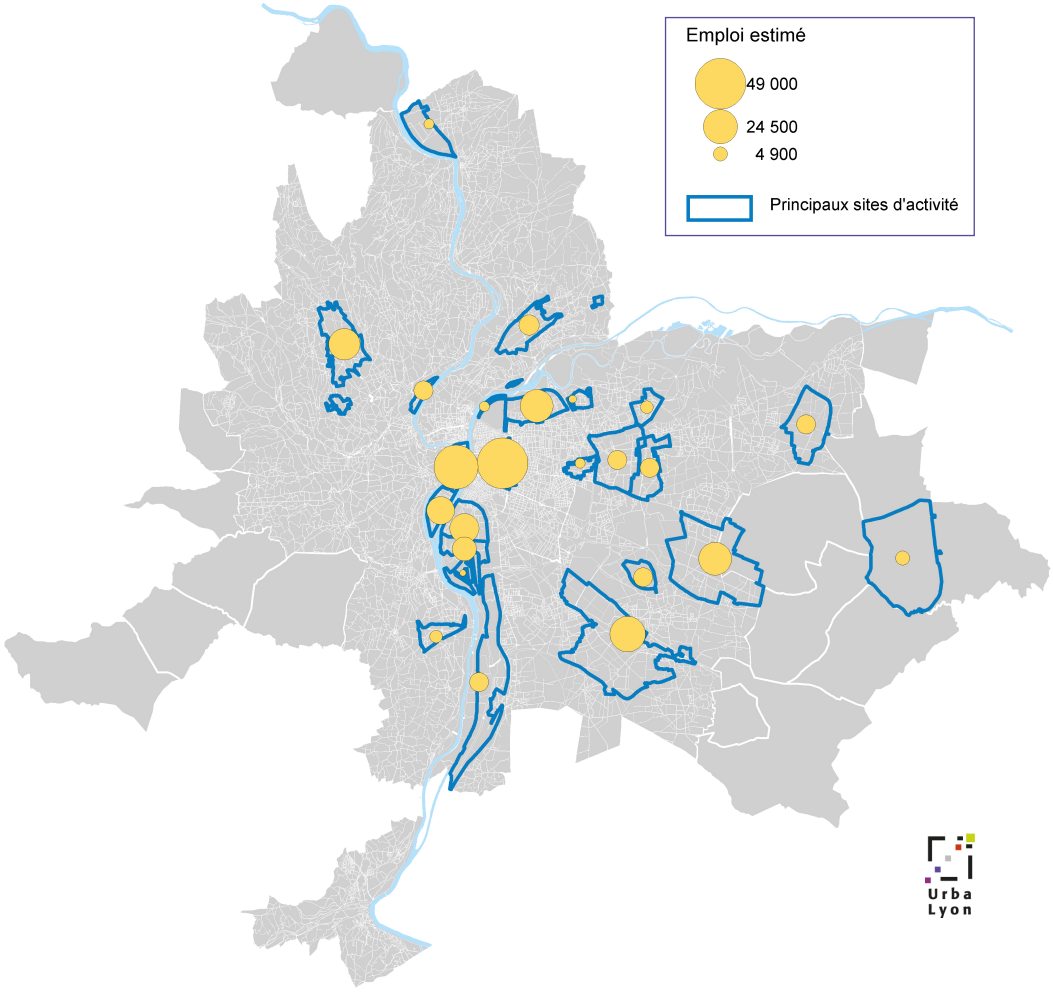
Source : Insee, RP 2011



« Chez moi [Saint-Fons], c'est bien desservi. C'est vite fait pour aller prendre le bus. C'est surtout pour des zones d'activité où il n'a pas de bus, d'où la nécessité d'avoir le permis et un moyen de locomotion pour accéder à ces zones. »

Mehdi, 30 ans, sans emploi

Localisation de l'emploi dans les principaux sites tertiaires et zones industrielles de l'agglomération lyonnaise



100 000 salariés à temps partiel dont 27% de femmes et 60% des salariés en CDD

20 à 30% des salariés dont le contrat est à durée limitée ne sont pas motorisés. Pour aller au travail, 40 à 55% d'entre eux utilisent les transports collectifs.

« Là où je travaille, en maison de retraite, le bus ne va pas jusque là-bas. Je marche vingt minutes à pied […]. Parfois, on me propose de travailler à six heures et je ne peux pas. »

Julia, 34 ans, travaille dans le secteur de l'aide à la personne

45% des déplacements liés au travail réalisés en dehors des heures de pointe

Dans l'agglomération lyonnaise, le travail représente 36% des déplacements réalisés entre 7h et 9h le matin et 25% de ceux réalisés entre 17h et 19h. 44% des déplacements réalisés entre le domicile et le travail (ou inversement) sont effectués en dehors des heures de pointe (source : EMD 2006).

Une multiplication des horaires atypiques et du temps partiel

Dans la Métropole de Lyon, on compte près de 100 000 salariés à temps partiel : c'est le cas pour 40 à 60% des salariés en CDD et en contrats aidés, pour seulement 15% des salariés en CDI ; 27% des femmes sont concernées pour 9% des hommes (source : Insee, RP 2011).

Près de 100 000 personnes sont aussi amenées à travailler la nuit, habituellement ou occasionnellement. En 2009, 21% des hommes et 9 % des femmes travaillent la nuit en France, habituellement ou occasionnellement.

Ce chiffre serait en forte augmentation par rapport aux années précédentes, traduisant un rythme de travail qui devient de moins en moins exceptionnel.

En 2011, 6,5 millions de salariés, soit 29%, travaillent le dimanche en France, dont 3 millions (13 % des salariés) de manière habituelle.

Une plus faible motorisation des salariés précaires et un moindre usage de la voiture

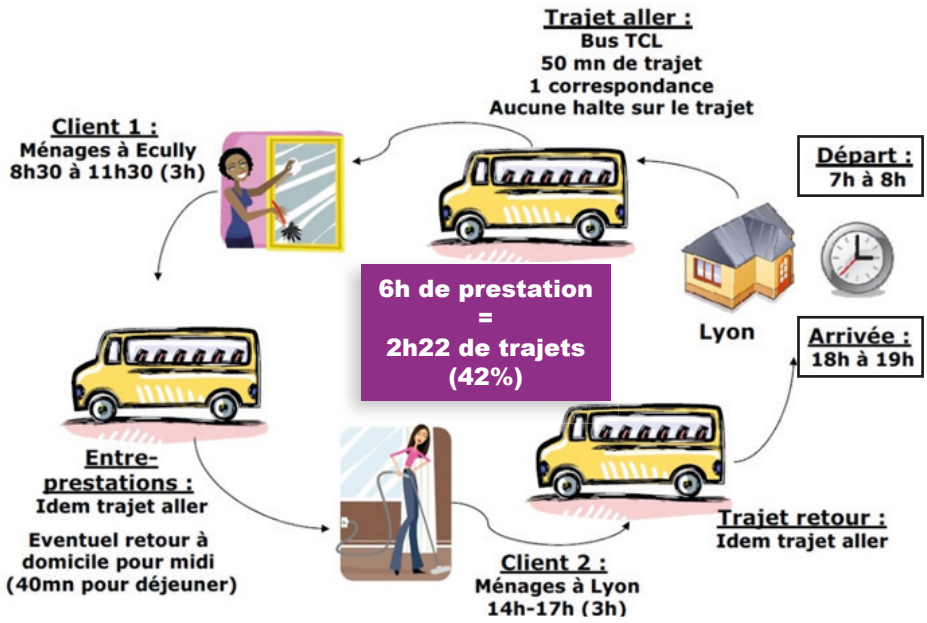
En moyenne, seuls 13% des actifs ayant un emploi dans la Métropole de Lyon n'ont pas de voiture, 48% ont au moins une voiture et 38% disposent de deux voitures ou plus.

Seuls 5% des employeurs ne sont pas motorisés, alors que cela concerne environ 20 à 30% des salariés en contrat de travail à durée limitée (CDD, contrat d'apprentissage, emplois jeunes…).

Pour aller au travail, l'usage de la voiture est majoritaire pour les employeurs, indépendants et les salariés en CDI ou titulaires de la fonction publique. C'est également le cas pour les salariés placés en agence d'intérim. Pour les salariés en CDD, contrat d'apprentissage, stagiaires, emplois-jeunes…, l'usage de la voiture décroit au profit des transports collectifs utilisés par environ 40 à 55% d'entre eux.

Les déplacements types d'une femme travaillant dans le secteur de l'aide à la personne

Source : Métropole de Lyon, 2009



Vers une augmentation des emplois à faible régularité spatiale et temporelle d'ici 2020

Les métiers d'aides à domicile, d'aides-soignants, de vendeurs et d'infirmiers/sages-femmes figurent parmi les cinq métiers qui devraient créer le plus d'emploi entre 2012 et 2022 en France (source : DARES 2014). Ces métiers sont caractérisés par une faible régularité spatiale et temporelle et une organisation des déplacements complexes à l'échelle d'une journée.

Le secteur de la propreté est une activité de services aux entreprises et aux collectivités, dans des environnements très diversifiés (bureaux, locaux administratifs, parties communes d'immeubles, industrie, hôtellerie…).

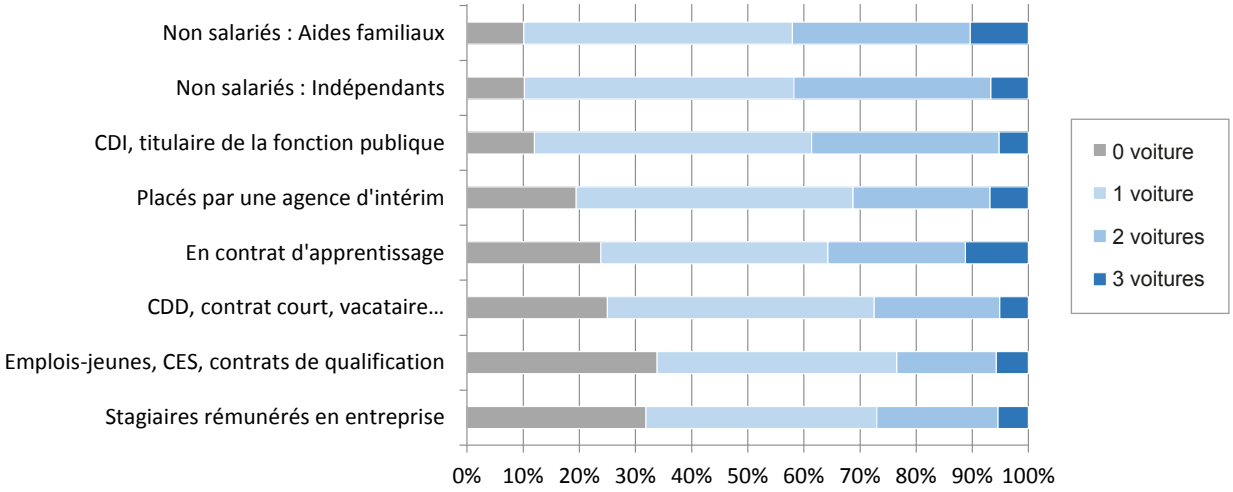
Dans la Métropole de Lyon, on compte environ 500 établissements représentant 15 000 salariés. Les entreprises de ce secteur sont confrontées à des problématiques de mobilité :

- les salariés sont peu véhiculés et/ou ne disposent pas du permis de conduire,
- les horaires sont très étalés,
- certaines zones industrielles ne sont pas accessibles en transports collectifs,
- difficultés à se repérer dans la ville, à utiliser les vélos-en-libre-service,
- le covoiturage est difficile à développer (horaires de nuit, faible taux de maîtrise de l'informatique)...

C'est pourquoi **un PDIE de la filière propreté** se met en place dans la Métropole de Lyon, afin de mettre en œuvre des actions permettant un meilleur accès à la mobilité et donc à l'emploi.

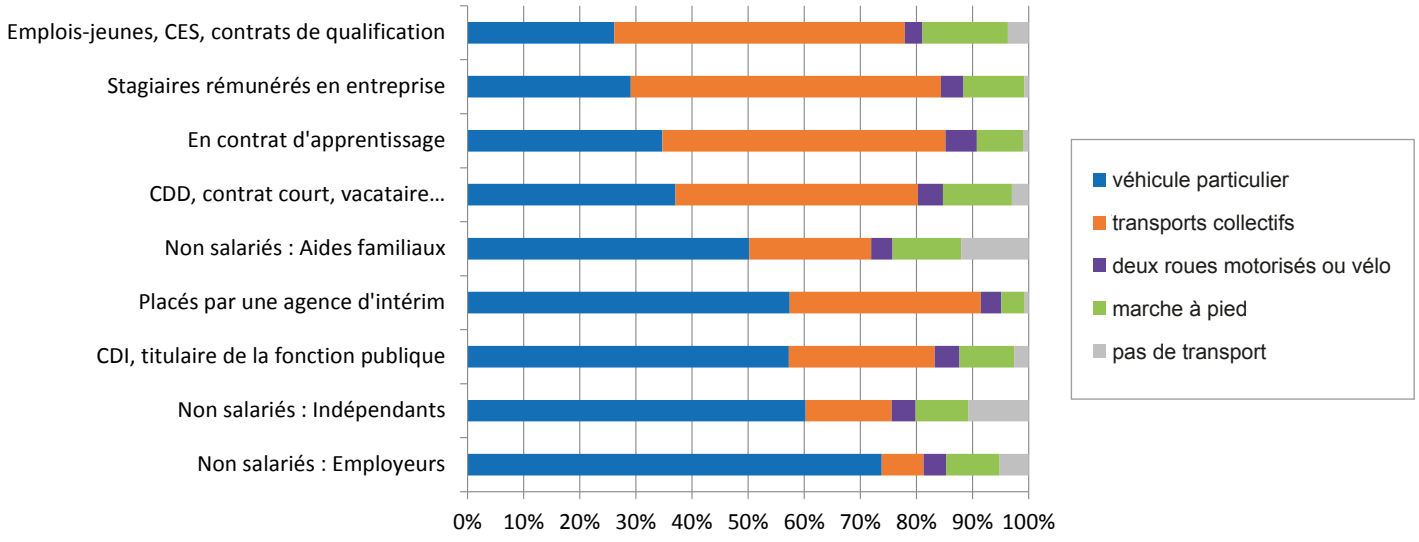
Nombre de voitures possédées par les actifs ayant un emploi selon le type de contrat de travail dans la Métropole de Lyon

Source : Insee RP 2011



Modes de transport déclaré par les actifs ayant un emploi pour se rendre au travail selon le type de contrat de travail de la Métropole de Lyon

Source : Insee RP 2011

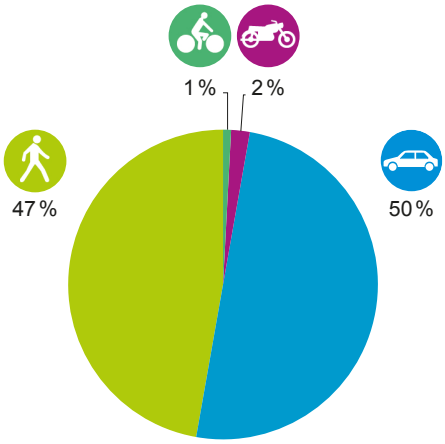


50% à 80% des personnes éloignées de l'emploi n'ont pas accès à une voiture

En 2014, près de la moitié des demandeurs d'emploi inscrits à Pôle emploi et 70% à 80% des personnes éloignées de l'emploi n'ont pas accès à un moyen de transport individuel.

Mode de transport à disposition des demandeurs d'emploi inscrits à Pôle emploi dans la Métropole de Lyon

Source : Pôle emploi, 31/10/2014



Près de la moitié des demandeurs d'emploi de la Métropole de Lyon déclarent ne pas avoir de moyen de transport individuel.

Un demandeur d'emploi sur deux inscrit à Pôle emploi n'a pas accès à une voiture

En décembre 2014, Pôle Emploi comptabilise plus de 115 000 demandeurs d'emplois de catégories A, B et C dans la Métropole de Lyon.

Près de la moitié des demandeurs d'emploi ne dispose pas de moyen de transport individuel.

Deux demandeurs d'emploi sur trois possèdent un permis de conduire (A, B ou B1), mais un quart d'entre eux n'est pas véhiculé. Au final, près d'un tiers des demandeurs d'emploi ne possède ni permis de conduire ni moyen de transport individuel.

Les demandeurs d'emplois ayant un faible niveau de formation sont moins nombreux à posséder un permis de conduire (57%) que les demandeurs d'emplois ayant un niveau bac et plus (76%).

20% des jeunes des Missions Locales sont motorisés, 30% ont le permis de conduire

En 2013, les Missions Locales du Département du Rhône ont suivi près de 37 000 jeunes de 16 à 25 ans, majeurs à 96%. Parmi eux, 61% ont un faible niveau de formation.

31% ont le permis de conduire et 57% d'entre eux possèdent un véhicule. Les femmes sont proportionnellement moins nombreuses à disposer du permis et/ou d'un véhicule motorisé.

Les jeunes ayant un faible niveau de formation sont peu nombreux à avoir le permis (21%) par rapport aux jeunes avec un niveau bac et plus (44%). Le faible niveau de formation des femmes est plus souvent couplé à la non possession du permis de conduire. Cette tendance s'inverse lorsqu'elles ont un niveau de formation niveau bac et plus.

« En fait, par rapport à des postes en informatique auxquels j'avais postulé, on demandait souvent le permis de conduire. Donc c'était primordial pour moi d'avoir le permis de conduire . »

Mathieu, 24 ans, salarié dans la logistique

« Vu les moyens que j'ai et surtout là où je vis à 40 km de Lyon, sans voiture pour trouver du travail, c'est pas possible. Il y a juste un car du Rhône. La gare SNCF est à une vingtaine de minutes [...]. Donc je me suis dit qu'il me fallait à tout prix le permis »

Yohann, 25 ans,
magasinier-cariste

En ZUS, un jeune sur quatre a le permis de conduire et un jeune sur dix a une voiture

Parmi les 10 000 jeunes qui résident dans un quartier ZUS, seul 26% des jeunes ont le permis de conduire, avec proportionnellement davantage d'hommes que de femmes (47%).

18% des jeunes à faible niveau de formations ont le permis (dont 71% d'hommes), contre 38% pour ceux avec un niveau de formations bac et plus.

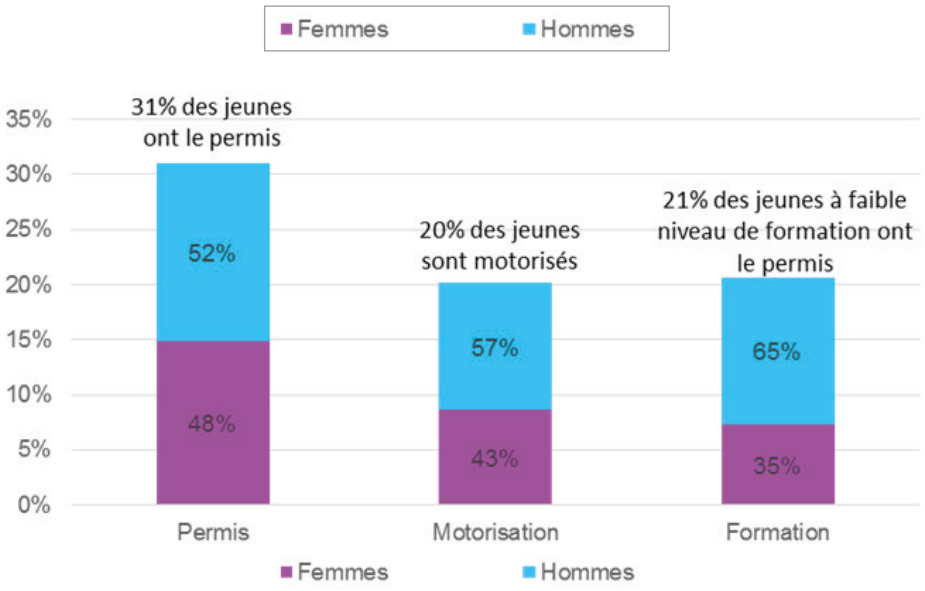
Les personnes en parcours PLIE

Les personnes suivies en parcours PLIE sont 38% à posséder le permis de conduire et 27% sont motorisés. Les femmes suivies dans ce type de dispositifs d'insertion sont également plus nombreuses à avoir potentiellement une problématique de mobilité, 70% d'entre elles n'ont pas de permis contre 50% des hommes.

La possession du permis de conduire est variable selon les communes, avec un impact plus marquée pour les femmes, notamment à Bron, Vaulx-en-Velin, Vénissieux et Villeurbanne où les taux de possession sont également les plus faibles.

Part des jeunes des Missions Locales du Rhône possédant le permis de conduire et ayant accès à une voiture selon le niveau de formation

Source : Missions Locales du Rhône, 31/10/2014



Parmi les 37 000 jeunes suivis par les Missions Locales du Rhône en 2013, 11 000 ont le permis de conduire et 6 300 ont une voiture.

Parmi eux, 1 200 résident en quartier ZUS : seulement 1 jeune sur 10 des quartiers ZUS a accès à une voiture.

Les transports collectifs ne sont pas une solution suffisante pour l'accès à l'emploi

Malgré la performance des réseaux de transports collectifs, certaines zones demeurent difficiles à desservir. La couverture par ces réseaux ne garantit pas l'accessibilité, aussi liée à la localisation de l'habitat, de l'emploi et aux horaires.

9 emplois sur 10 sont desservis par les réseaux de transport collectif dans l'agglomération lyonnaise

55 000 emplois ne sont pas couverts par les transports collectifs. Deux tiers de ces emplois se situent dans les bassins de vie de l'Est lyonnais, où sont concentrées les principales zones d'activité industrielles.

Les réseaux de transports collectifs couvrent la quasi totalité des emplois

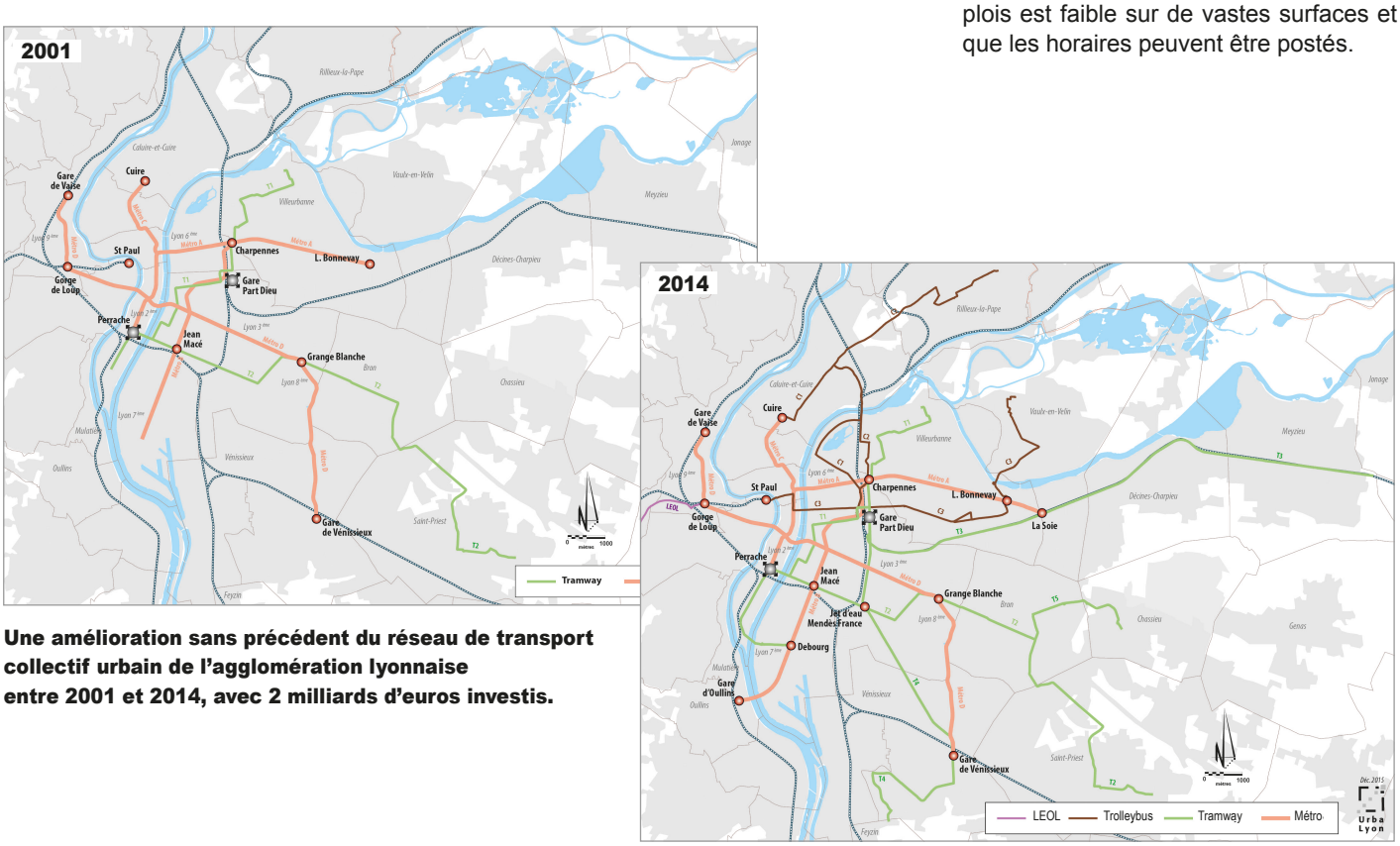
Plus de neuf emplois sur dix sont couverts par le réseau structurant (gares, métro, tramway, trolleybus C1, C2, C3) de transports collectifs de l'agglomération lyonnaise. Parmi les emplois couverts, 40% sont couverts par le réseau métropolitain (gares, métro et T3), 20% par le réseau maillé d'agglomération (tramway et trolleybus) et 40% seulement par le réseau de bus de proximité. Dans le Centre, 85% des emplois sont couverts par le réseau métropolitain ou d'agglomération.

La majorité des emplois non couverts se situent dans l'Est lyonnais

Environ 55 000 emplois de l'agglomération lyonnaise ne sont pas à proximité du réseau de transports collectifs.

Près de deux tiers de ces emplois se situent dans les bassins de vie Rhône Amont, Porte des Alpes, Portes du Sud et Lônes et Coteaux du Rhône, où sont concentrées les principales zones industrielles.

La desserte en transports collectifs des grandes zones d'activités économiques peut être d'autant plus délicate qu'elles sont excentrées, que leur densité d'emplois est faible sur de vastes surfaces et que les horaires peuvent être postés.



Une amélioration sans précédent du réseau de transport collectif urbain de l'agglomération lyonnaise entre 2001 et 2014, avec 2 milliards d'euros investis.

Les lignes spécifiques qui desservent les zones industrielles ne sont pas toujours attractives

Des lignes spécifiques ont notamment été mises en place pour assurer la desserte des zones industrielles. Sept lignes ZI, connectées au réseau métropolitain ou d'agglomération, proposent une desserte des principales zones industrielles (ZI Vallée de la Chimie, ZI Sud-Est, ZI Miplaine, ZI Meyzieu, ZI Vaulx-en-Velin, ZI Perica, Parc du Chêne), à des horaires adaptés aux besoins des salariés. Ces lignes n'ont pas toutes le même succès et enregistrent selon les secteurs entre 100 et 600 voyages par jour.

Six lignes Gar'Express ont également été créées pour connecter les zones d'emplois ou d'habitat à des gares TER localisées en périphérie. Ces lignes desservent notamment la ZI Vallée de la Chimie, Techlid ou encore Marcy l'étoile à l'Ouest. Trois de ces lignes ont été supprimées en 2013 en raison de leur trop faible fréquentation ; les autres lignes ont un très faible niveau de fréquentation, entre 20 et 60 voyages par jour. Une ligne express spécifique a également été créée pour desservir Techlid. La ligne de trolleybus la plus fréquentée du réseau (C3) enregistre plus de 55 000 voyages par jour.

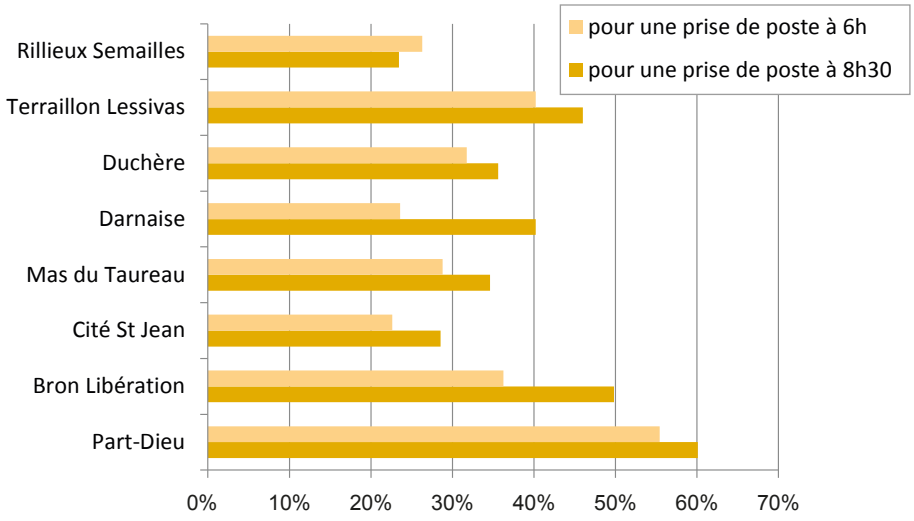
La desserte en transports collectifs ne garantit pas l'accessibilité aux zones industrielles

L'accessibilité ne dépend pas seulement de la couverture du réseau de transports collectifs et du niveau de service (notamment de la fréquence et de l'amplitude horaire). Elle dépend également de la localisation géographique de l'habitat, de l'emploi et des services.

Depuis la Part-Dieu, environ 80% des emplois sont accessibles en une heure en transports collectifs pour une prise de poste à 8h30 ou à 6h. En revanche, 60% des emplois localisés dans les zones d'activités industrielles sont potentiellement accessibles en une heure en transports collectifs pour une prise de poste à 8h30 et 55% pour une prise de poste à 6h.

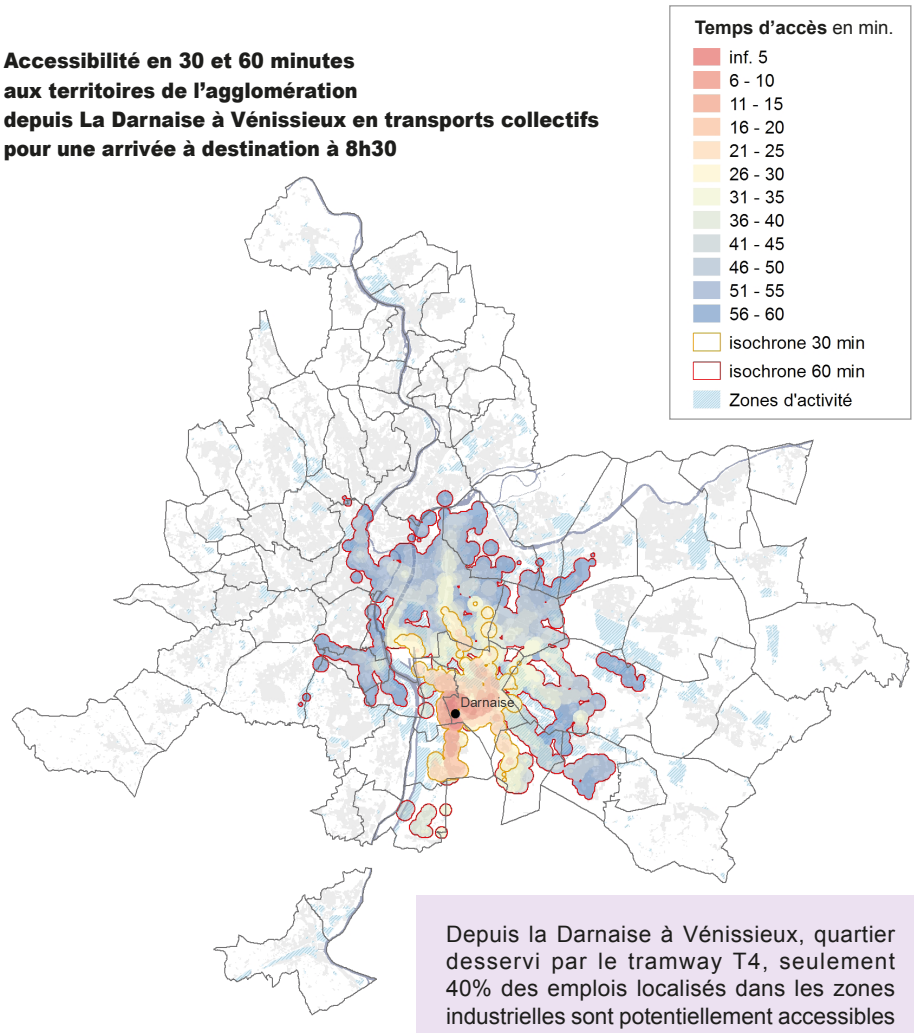
Les transports collectifs ne peuvent constituer la seule réponse aux besoins de mobilité vers l'emploi, notamment pour les déplacements de périphérie à périphérie, à horaires décalés, ou situés dans des zones d'activités difficiles à desservir. La recherche de solutions plus souples et plus flexibles (transport à la demande, autopartage...) doit être poursuivie, avec le développement de services à la mobilité.

Part de l'emploi localisé dans des zones industrielles de l'agglomération lyonnaise potentiellement accessibles en une heure en transports collectifs depuis...



Exemple de lecture : Depuis la Part-Dieu à Lyon, 60% des emplois localisés dans les zones industrielles sont potentiellement accessibles en une heure en transports collectifs pour une prise de poste à 8h30, et 55% pour une prise de poste à 6h.

Accessibilité en 30 et 60 minutes aux territoires de l'agglomération depuis La Darnaise à Vénissieux en transports collectifs pour une arrivée à destination à 8h30



Depuis la Darnaise à Vénissieux, quartier desservi par le tramway T4, seulement 40% des emplois localisés dans les zones industrielles sont potentiellement accessibles en une heure en transports collectifs pour une prise de poste à 8h30 et 24% pour une prise de poste à 6h.

Le covoiturage et l'autopartage, des solutions ponctuelles

Depuis près de dix ans, les services à la mobilité sont progressivement développés dans la Métropole de Lyon : ils sont peu accessibles aux publics en difficultés et aujourd'hui, ils ne constituent pas une solution au quotidien à l'absence de moyen de transport individuel.

La plateforme covoiturage Grand Lyon

17 000 inscrits. Un quart des inscrits covoiture régulièrement
http://www.covoiturage-grandlyon.com

Les vélos en libre-service

4 000 Vélo'V, 349 stations dans Lyon et Villeurbanne
http://www.velov.grandlyon.com

L'autopartage

Citiz LPA, un service d'autopartage en boucle : 90 véhicules, 37 stations essentiellement concentrées à Lyon et Villeurbanne.
http://lpa.citiz.coop

Bluely, un service d'autopartage oneway 100% électrique : 280 véhicules électriques, 50 stations.
https://www.bluely.eu/fr

Sunmoov', un service d'autopartage oneway 100% électrique : 30 véhicules à Confluence à Lyon
https://www.sunmoov.fr

L'autopartage, une solution très ponctuelle qui touche un faible nombre de personnes

L'autopartage est un système de location de voitures qui permet d'utiliser des véhicules avec ou sans réservation et de façon ponctuelle, par les usagers.

Apparu dans l'agglomération lyonnaise au début des années 2000, les offres d''autopartage sont en fort développement, avec une multiplication des systèmes et des opérateurs. Elles ont fortement évolué avec l'apparition d'offres « one way » et l'implantation de stations d'autopartage sur voirie.

Le service Citiz LPA propose un service d'autopartage, avec une flotte de 90 véhicules répartis dans 37 stations, essentiellement dans Lyon et Villeurbanne et depuis 2015 à Bron et à Tassin-la-demi-Lune. Le service est ouvert aux particuliers et aux professionnels. Les abonnés peuvent réserver leur véhicule 24h/24 et 7jr/7. Le véhicule doit être restitué à la station de départ. En 2013, le service comptait 1 800 abonnés, avec une rotation de 0,7. Les abonnés « actifs » réalisent environ 3 locations par mois (soit 6 trajets) et 1,5 locations/mois tous abonnés confondus.

A partir de 2013, de nouvelles offres d'autopartage privées se sont implantées, sur le principe du « one way » et avec des flottes de véhicules 100% électriques. Bluely propose 280 véhicules électriques répartis sur plus de 50 stations sur voirie.

Limité à Lyon-Villeurbanne pour la première phase, le service s'est étendu à des communes de première couronne en 2015. En 2013, après trois mois de mise en service, on comptait 14 000 locations et 1 300 abonnements vendus. Le service compte aujourd'hui plus de 2 000 abonnés. Ce sont les abonnés Premium (abonnement annuel) qui réalisent 90% des locations, avec près de 3,3 locations par mois par abonné fin 2014.

L'incitation au covoiturage pour les déplacements domicile-travail

Une politiques en faveur du covoiturage a été initiée par la Métropole de Lyon dans le cadre de la mise en place de Plans de déplacement inter-entreprises (PDIE). Un site de mise en relation des covoitureurs a été créé en 2009 à l'échelle de la Métropole de Lyon, avec des portails de communautés pour les territoires PDIE (www.covoiturage-grandlyon.com). En 2013, une campagne de communication décalée a été lancée pour inciter au covoiturage et le rendre attractif.

Le site de la Métropole de Lyon compte plus de 17 000 inscrits, dont 1/4 covoiture régulièrement. 10 000 annonces ont été publiées depuis 2012, avec 8 nouvelles annonces tous les jours.

En parallèle, des sites internet privés (type Blablacar) se sont également déployés, favorisant l'essor des pratiques de covoiturage, notamment pour des déplacements plus longs et occasionnels.

5% des actifs et étudiants grands lyonnais enquêtés covoiturent pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'étude.

A l'échelle de la Métropole de Lyon, on estime que cela peut représenter 24 000 à 42 000 actifs et étudiants.

Source : Métropole de Lyon, Enquête covoiturage 2013

Le covoiturage, une solution rarement exclusive et souvent choisie quelques jours par semaine

Les enquêtes réalisées auprès des usagers du covoiturage montrent que parmi les motivations, la convivialité du covoiturage est la première motivation. L'envie de « faire des économies », de « rendre service » sont également souvent mis en avant par les usagers.

En revanche, le covoiturage est peu perçu comme une solution contrainte face à l'absence d'alternative : pour seulement 6% des covoitureurs actuels enquêtés, c'est une solution contrainte en réponse à l'absence d'autres moyens de transport, de voiture ou de permis de conduire.

Les covoitureurs peuvent être conducteurs et/ou passagers : 37% sont seulement passagers, 30% seulement conducteur, 30% les deux.

Cependant, rares sont les covoitureurs exclusifs qui covoiturent tous les jours : 78% des covoitureurs enquêtés réalisent leur trajet domicile-travail ou études au moins 5 fois par semaine ; ils covoiturent en moyenne seulement 2,94 jours par semaine. Ainsi, 84% réalisent ce trajet autrement qu'en covoiturant, majoritairement en transports collectifs mais aussi en voiture solo.

Motivations des covoitureurs liées à la pratique du covoiturage

Source : enquête covoiturage 2013 Grand Lyon

Qu'est-ce qui vous a incité à faire du covoiturage pour ce trajet ?

Base = covoiturent ou ont déjà covoituré	Covoitureurs actuels %	Anciens covoitureurs %	Ensemble covoitureurs %
La convivialité du covoiturage	51	35	44
L'envie de faire des économies	32	29	31
Le covoiturage est un moyen pratique pour mes déplacements	33	23	29
L'envie de rendre service	35	15	26
Le souci de préserver l'environnement	22	18	20
J'étais/je suis obligé de covoiturer (pas d'autres moyens de transport possible, pas de voiture, pas de permis...)	6	13	9
La curiosité, l'envie d'essayer	4	5	4
Autres	6	-	4

Plusieurs réponses possibles

Campagne de communication de la Métropole de Lyon pour promouvoir le covoiturage

Les aides à la mobilité

La plateforme mobilité emploi insertion

http://www.mobilite-vers-lemploi.org/

La Plateforme mobilité emploi insertion est un espace de conseil, d'information et de coordination au sein de la Métropole de Lyon, qui a pour objectif de faire de la mobilité un tremplin vers l'emploi et non un frein, par l'information, la formation et des services.

Un espace d'information, de conseil et de coordination des aides et des opérateurs de mobilité

En 2009, la Plateforme mobilité emploi insertion a été créée par la Métropole de Lyon, dans le cadre du programme national « Des quartiers vers l'emploi : pour une nouvelle mobilité ». Sa mise en œuvre est assurée par l'association Uni-Est, dans le cadre d'une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage sur la mobilité, l'emploi et l'insertion.

La Plateforme mobilité emploi insertion a vocation à intervenir lorsque l'offre de transport en commun classique n'est pas suffisante pour toute démarche de recherche d'emploi, de formation ou d'insertion. C'est un lieu d'information, d'appui et d'expertise mais aussi de formation, pour les publics et les professionnels de l'emploi et de l'insertion.

Des aides à la mobilité sont expérimentées et développées dans la Métropole de Lyon depuis 1997, à destination des publics éloignés de l'emploi, pour qui la mobilité représente un frein. Les aides à la mobilité existantes sont des aides matérielles (aides financières, mise à disposition de véhicules à bas coût) ou des formations (Parcours Découverte des réseaux de transport en commun, passage du permis de conduire, vélo-école…). Elles sont portées par des opérateurs de mobilité, relevant du monde du transport et de la mobilité ou de l'économie sociale et solidaire : Keolis Lyon, SNCF, Entreprise Ecole, Pignon sur Rue, Innovation et Développement, Association pour la Mobilité des Jeunes ...

La Plateforme mobilité emploi insertion a pour objectifs principaux :

- de fédérer les actions de mobilité existantes dans l'agglomération,
- d'expérimenter et de pérenniser de nouvelles actions,
- d'informer le public bénéficiaire et les professionnels de l'insertion des modalités de droit commun et des actions spécifiques,
- de coordonner les interventions institutionnelles et celles des acteurs de mobilité, d'emploi et d'insertion.

En 2015, la Plateforme aura suivi en direct 200 personnes, et aura sensibilisé et /ou formé 485 professionnels. Les opérateurs de mobilité auront reçu 560 personnes.

La carte « Illico Solidaire » (gratuite) permet d'avoir une réduction de 90% sur le réseau TER, quel que soit le motif de déplacement.

Le Pass Partout S (8,80€/mois) et le Pass 2 Partout (16,80€/mois) offrent une réduction, par rapport à l'abonnement mensuel grand public Pass Partout à 60,40€/mois. En 2014, 50 000 personnes sont bénéficiaires d'un abonnement social soit 10 000 de plus qu'à fin 2010.

Informer sur les tarifs sociaux dans les transports collectifs

Le coût des déplacements est un des premiers freins à la mobilité. Malgré les tarifications sociales existantes pour favoriser l'accès aux transports collectifs, le non-recours aux tarifs sociaux est un phénomène massif, du fait de leur méconnaissance par les publics, mais aussi du fait de l'arbitrage financier qui peut être effectué par les usagers pour le ticket à l'unité.

La Plateforme mobilité emploi insertion a un premier rôle d'information et de ressource pour les publics en insertion et les professionnels : sur les modes de déplacement existants, sur les tarifs des transports collectifs et notamment les tarifs sociaux (abonnements sociaux TCL, carte Illico Solidaire Région Rhône-Alpes) et sur les aides financières existantes (aides financières à la mobilité de Pôle emploi, de la Métropole de Lyon pour les bénéficiaires du RSA, aides à la mobilité et à la garde d'enfant des Plie de l'agglomération...).

Découvrir les transports en commun avec les parcours découverte TCL et TER

Depuis 2013, la Plateforme mobilité emploi insertion a mis en place des partenariats avec Keolis Lyon et la SCNF pour proposer à des personnes éloignées de l'emploi des Parcours Découverte des réseaux de transports collectifs lyonnais et des gares.

Le « Parcours Découverte » proposé par Keolis Lyon est un service gratuit, initié en 2011 et destiné à l'origine aux personnes en situation de handicap, avec un accompagnement individuel. Il a été étendu en 2013 à des personnes fragilisées qui ont des difficultés de mobilité, pour se repérer sur un plan ou dans l'espace, pour lire des horaires, pour prendre les transports en commun. Le service consiste à accompagner une dizaine de personnes pour découvrir le réseau avec un agent TCL et un accompagnateur. De la même façon, des Parcours Découverte du réseau TER ont été mis en place, en partenariat avec la SNCF, pour découvrir le fonctionnement des gares de Part-Dieu ou de Perrache et l'offre de service TER.

Les personnes accompagnées apprennent à planifier leur voyage, à comprendre les plans, la tarification, l'information, par une mise en situation et la réalisation de trajets en groupe dans les réseaux de transport collectif (métro, tramway, funiculaire, train…). En 2014, 110 personnes accompagnées par 25 professionnels de l'emploi et de l'insertion ont bénéficié de ces Parcours Découverte.

L'accompagnement à la remise en selle et l'apprentissage du vélo

Initiée en 2006 avec le centre social de Cusset à Villeurbanne, la vélo-école de Pignon sur Rue propose un volet mobilité douce et insertion à destination des centres sociaux. L'objectif est de se repérer dans l'espace et de trouver des itinéraires adaptés, d'apprendre ou de réapprendre à faire du vélo pour se déplacer à des fins professionnelles.

Plusieurs centres sociaux et structures partenaires travaillent avec la vélo-école : centre social de Cusset à Villeurbanne, de Sauvegarde (Lyon 9e), de Laënnec (Lyon 8e), Pôle ressources emploi de Chassieu.

En 2014, 100 personnes ont bénéficié des ateliers de remise en selle et d'apprentissage du vélo.

Vélo-école, en partenariat avec les centres sociaux
Photo : Pignon sur rue

« Je suis à Lyon depuis six mois. Quand je ne connais pas, je demande à des gens de m'indiquer. Je n'arrive pas toujours à me repérer. La lecture des horaires, ça peut s'avérer compliqué. Parfois, je ne descend pas au bon arrêt. C'est plus sophistiqué que dans ma ville d'origine, Ouagadougou. Les Parcours sont intéressants et variés. J'ai découvert d'autres endroits, de nouveaux modes et mieux compris la façon dont les informations sont indiquées ».

Gisèle, participante à un Parcours découverte TCL via la Mission Locale de Lyon

Source : Keolis Lyon

« Un Français sur cinq rencontre des difficultés pour accéder à l'emploi, la santé, à la formation »

Source : Institut pour la Ville en Mouvement, La Ville Lisible.

Le passage du permis de conduire dans une auto-école sociale

Dans l'agglomération lyonnaise, deux auto-école sociales permettent l'accès au permis de conduire pour des personnes en difficultés d'apprentissage et financières, et pour qui, le permis de conduire est une condition essentielle pour trouver un emploi ou pour leur projet professionnel. En 2014, 300 personnes en ont bénéficié.

L'inscription au passage du permis de conduire au sein des auto-écoles sociales se fait via une « prescription », par un référent qui suit les publics en insertion et leur parcours.

Dans les auto-écoles sociales, une pédagogie spécifique est mise en œuvre. L'AMEJ privilégie par exemple une méthode d'apprentissage intensive et par les pairs : les élèves intègrent l'auto-école sociale en groupe de 12 à 14. La formation se déroule sous forme de stage, durant 7 semaines pour la préparation du code de la route (100 heures) et 5 semaines pour la préparation de la conduite. Ces durées peuvent varier en fonction des aléas liés aux participants, à l'organisation et en fonction des propositions de place d'examen.

La préparation du code de la route comprend des séances d'apprentissage du code, des séances de soutien et des séances de tests de perfectionnement préparant à l'Examen Théorique Général du permis de conduire (passage du code).

La formation a lieu sur différents sites dans l'agglomération lyonnaise (Saint-Genis-Laval, Villeurbanne, Rillieux-la-Pape, Vaulx-en-Velin, Lyon), ce qui permet également de travailler sur l'apprentissage de la mobilité mais aussi la garde d'enfant, notamment pour les mères isolées.

Des aides matérielles pour pouvoir se déplacer

La Plateforme mobilité emploi insertion coordonne également des aides matérielles à la mobilité, pour permettre aux personnes éloignées de pouvoir se déplacer, lorsque l'offre existante de transports collectifs ou de services à la mobilité n'est pas adaptée.

En 2014, 160 personnes ont pu bénéficié d'une aide matérielle (mise à disposition de véhicules individuels à bas coût, transport micro-collectif portés par l'Entreprise Ecole), pour pouvoir se déplacer sur un lieu de travail ou de formation qui n'est pas accessible en transports collectifs. Ces aides font l'objet d'une « prescription » par un conseiller emploi/insertion (Pôle emploi, Mission locale, structures d'accompagnement à l'emploi…).

La mise à disposition de véhicule permet de bénéficier d'un service de location de véhicule à tarif social, pour 13€ (scooter) ou 26€ (voiture) par jour, financé à 15% par les usagers. En 2014, 43 personnes ont pu en bénéficier pour 2 600 jours de mise à disposition (2 100 jours pour les voitures, 500 jours pour les scooters). L'action a débuté au mois d'avril 2014 et a connu une véritable montée en puissance à partir du mois de juillet jusqu'en décembre. Certaines demandes de location de voiture ont dû être refusées, le budget de l'action ayant été atteint avant la fin de l'année. Au total, en 2014, 114 000 km ont été réalisés, 48 km en moyenne par jour pour une voiture, et 27 km en moyenne par jour pour un scooter.

« Avec l'auto-école sociale, même si tu ne sais pas bien parler ou écrire le Français, ils ont une manière d'expliquer qui fait que tu comprends. […] Si tu ne comprends pas ce qu'ils ont écrit, ils te font un dessin. Ils font de toutes les manières pour que tu comprennes. »,

Jeanne, 42 ans,
auxiliaire de vie à domicile

« Grâce à […] à la Mission Locale, j'ai trouvé une offre pour passer le permis à 570 euros. Ça m'arrangeait, car ça me permettait d'aller plus loin dans ma recherche d'emploi et je n'avais pas d'argent. »

Kevin, 18 ans, en recherche d'emploi, magasinier-cariste

« J'avais un véhicule qui a été accidenté trois jours après le début de mon travail. […] Là, on m'explique qu'on peut me prêter un véhicule qui me reviendrait à cinq euros par jour, et que je peux l'avoir pour une période maximum de trois mois, en attendant que j'ai une solution pour racheter un véhicule ou le réparer. »

Yasmine, 46 ans, aide à domicile

La réalisation du premier jeu vidéo d'apprentissage de la mobilité « En route ! »

Le jeu En Route ! a été réalisé par le studio de création Dowino dans le cadre du projet de recherche et d'expérimentation « Ville lisible » sur les apprentissages de la mobilité. Le projet a été piloté par l'Institut pour la ville en mouvement, l'association Uni-Est, la Métropole de Lyon, en partenariat avec la Fondation PSA Peugeot Citroën. Ubisoft, créateur et distributeur de jeux vidéo et acteur majeur du secteur du divertissement a accompagné la réalisation.

Ce jeu a plusieurs objectifs : « permettre au joueur d'appréhender ses trajets urbains autrement ; l'aider à comprendre comment mieux se débrouiller dans un espace urbain complexe ; apprendre à se repérer parmi les multiples codes et usages du monde des transports ; dédramatiser les sensations de panique et d'urgence et d'identifier ses propres atouts face aux aléas des déplacements en ville ; s'enhardir et d'élargir sa palette d'actions ».

Le projet Ville Lisible de l'Institut pour la Ville en Mouvement est parti du constat que les freins cognitifs à la mobilité sont prégnants dans toutes actions mises en œuvre par les professionnels de l'emploi et de l'insertion, mais que les outils pour y répondre sont peu nombreux et souvent pas adaptés.

En 2012, un premier diagnostic des freins à la mobilité des personnes en insertion sociale et quotidienne sur le territoire de la Métropole de Lyon a été réalisé, à partir de parcours commentés : il a montré que l'apprentissage de la mobilité doit prendre en compte les freins psychosociaux et émotionnels. En 2013, un cahier des charges d'un jeu d'apprentissage de la mobilité identifiant les objectifs pédagogiques a été réalisé. Un appel à proposition auprès des studios de création a été lancé en octobre 2014. Le jeu vidéo est présenté au grand public le 11 décembre 2015 à la Métropole de Lyon.

Logo du jeu vidéo d'apprentissage de la mobilité « En Route ! »

Le jeu vidéo « En route ! »

« Le joueur-héros doit parcourir la ville au cours de cinq missions ; il devra surmonter des épreuves et faire des choix qui ne mettront pas en péril la réussite de la quête mais le conduisent à faire face à des obstacles différents (retards, errances, rencontres, pannes…). Son parcours dans le jeu et ses choix dessinent son profil de voyageur, parmi des profils aussi variables que les situations et les diverses façons de bouger en ville. »

Source : Institut pour la Ville en Mouvement, La Ville Lisible - http://www.ville-en-mouvement.com

Les impacts des aides à la mobilité

Perceptions des publics et effets sur leur parcours

Les principaux métiers exercés par les personnes enquêtées

Je suis en CDD en tant qu'ouvrier. Je fais en parallèle une formation au CNAM […]. Là, je suis dans la conduite numérique. […] J'habite à Villeurbanne et je travaille à Meyzieu, dans la zone industrielle. »

Abdou, 42 ans, ouvrier dans la conduite numérique, a bénéficié de la mise à disposition de véhicule à bas coût

Je suis demandeur d'emploi actuellement. Je travaille à temps partiel via l'Entreprise Ecole, en animation de vente commerciale. […] Je suis dans une situation spéciale de surendettement. Je me suis séparé de mon véhicule car je n'avais pas les moyens de l'entretenir. »,

Jacques, 50 ans, animateur commercial, a bénéficié de la mise à disposition de véhicule à bas coût

Une enquête qualitative réalisée auprès de 18 personnes bénéficiant d'une aide à la mobilité montre que ces dernières ont pour principal impact une double mise en mouvement sur le plan professionnel et personnel.

Une enquête par entretiens réalisée auprès de personnes bénéficiant d'une aide à la mobilité

Dix-huit personnes ont été interviewées en face-à-face selon la méthode dite « semi-directive » durant le troisième trimestre 2014 (les entretiens ont été enregistrés, retranscrits et analysés). Ces personnes bénéficiaient toutes d'une aide à la mobilité dans le cadre de la Plateforme mobilité emploi insertion :

- location de véhicules à bas prix (Madéo) via l'Entreprise Ecole (6 personnes),
- passage du permis de conduire via les auto-écoles sociales Innovation et Développement et l'AMEJ (12 personnes).

L'âge moyen des personnes interviewées était de 37 ans, avec toutefois une vaste amplitude allant de 18 à 62 ans.

Ces personnes étaient pour la plupart confrontées à des problématiques multiples et entremêlées : sociales, professionnelles, financières, psychologiques ou encore familiales.

Une majorité d'entre elles était en activité (10 sur 18). Une minorité était en formation (4 sur 18) et/ou en période de transition professionnelle (6 sur 18). Les secteurs d'activité les plus représentés étaient le commerce, la logistique et les services à la personne.

Des personnes dépendantes du permis de conduire ou de la voiture pour pouvoir travailler

Les personnes rencontrées étaient toutes dépendantes du permis de conduire et/ou de la voiture pour accéder au marché de l'emploi et aller travailler, pour différentes raisons extérieures à leurs situations personnelles : lieu de travail éloigné du domicile, emploi situé dans une zone d'activité peu ou mal desservie par les transports en commun, horaires décalés, transports de personnes et/ou de marchandises, déplacements professionnels fréquents…

Pouvoir se rendre sur son lieu d'activité et accéder au marché du travail dans de meilleures conditions constituaient les principales problématiques à l'origine du recours à une aide à la mobilité pour ces personnes. De façon plus secondaire mais néanmoins significative, on relevait également : un premier accès au marché du travail ou une recherche d'emploi pénalisés par l'absence de permis de conduire ; du transport régulier de matériel ou de personnes qui nécessitait un véhicule individuel ; une période de transition professionnelle.

Si un accès facilité à l'automobilité contribuait à améliorer leur employabilité, il ne pouvait toutefois régler à lui seul l'ensemble de leurs difficultés. Un accompagnement social parallèle apparaissait nécessaire.

D'autres motifs d'ordre socioéconomiques expliquent le recours à l'aide

Les difficultés financières voire le surendettement constituaient le premier motif non professionnel du recours à une aide à la mobilité dans la population enquêtée.

La volonté d'accroître sa mobilité en profitant d'une opportunité – matérielle mais aussi en termes d'accompagnement – apparaissait en deuxième place. Ce motif concernait exclusivement des publics des auto-écoles sociales, souvent enthousiastes à l'idée de pouvoir passer leur permis de conduire dans des conditions qu'ils jugeaient optimales.

Les points positifs de l'aide mis en avant par les publics

Les points positifs perçus par les bénéficiaires des aides à l'auto-mobilité étaient en priorité de types psychosociaux :

- le caractère adapté de la formation dispensée et la pédagogie dont faisaient preuve les intervenants chez les opérateurs de mobilité (13 personnes sur 18) ;
- l'ambiance générale de la structure, la bienveillance qui y régnaient (12 personnes sur 18),
- la personnalisation de l'accompagnement fourni, le suivi social, le soutien psychologique (9 personnes sur 18).

La limitation dans le temps et le nombre restreint de places sont aussi soulignés

Les limites évoquées étaient très nettement moins nombreuses que les aspects positifs identifiés par les personnes interviewées. Pour la mise à disposition de véhicules, la limitation dans le temps de l'aide (3 mois maximum) était la limite la plus fréquemment soulignée (4 personnes sur 6). Pour les personnes passant le permis de conduire, il s'agissait du nombre restreint de places disponibles (4 sur 12 personnes accompagnées par une auto-école sociale).

« J'habite à Lyon 8e. Je suis auxiliaire de vie à domicile, donc je vais à gauche et à droite, par-ci par-là. Je suis ici depuis 2000. J'ai quatre enfants qui habitent avec moi. »

Jeanne, 42 ans, travaille dans le secteur de l'aide à la personne, a été en formation dans une auto-école sociale pour passer le permis de conduire

« Je dirais que cette école gagne à être connue. Si on pouvait remplacer toutes les auto-écoles par ce type d'auto-école, ça serait beaucoup mieux. »

Dalia, 30 ans, entrepreneur, a été en formation dans une auto-école sociale pour passer le permis de conduire

« C'est trois mois maximum. Et on ne peut le faire qu'une seule fois. Là, si on me propose un contrat de quinze mois, je ne pourrai pas continuer. Donc je vais acheter une voiture. »

Djamel, 31 ans, intérimaire dans l'automobile, a bénéficié de la mise à disposition d'un véhicule à bas coût

« Je suis domicilié à 40 km de Lyon, assez loin d'ici mais sans plus non plus. Je suis sans emploi, c'est pour ça que je me suis inscrit à la Mission Locale et à Pôle emploi. Je vis en couple avec ma copine. »

Yohan, 25 ans, en recherche d'emploi, magasinier-cariste, a été en formation dans une auto-école sociale pour passer le permis de conduire

« Parfois, on n'a pas d'alternative… Moi, si on n'avait pas pu me prolonger la location du véhicule, j'aurais dû démissionner. Sans véhicule, il est impossible de travailler. L'inconvénient, c'est la limitation du prêt des véhicules dans le temps. »

Yasmine, 46 ans, aide à domicile, a été en formation dans une auto-école sociale pour passer le permis de conduire

Des impacts sur le plan professionnel

- Un accès facilité au lieu de travail, un élargissement du bassin d'emploi
- Une capacité renforcée à développer son activité
- Une plus grande confiance en soi pour construire son projet professionnel

Des impacts sur le plan personnel

- Une meilleure articulation entre travail et vie quotidienne
- Une image de soi revalorisée
- Un sentiment accru de liberté et d'autonomie

Une mise en mouvement dans la recherche d'emploi

Trois types d'impacts professionnels émergent. En premier lieu, l'aide est perçue comme permettant un accès facilité au lieu de travail ou comme un élargissement du bassin d'emploi (« permet d'élargir géographiquement sa zone d'activité » , 8 personnes sur 18 ; « permet de rejoindre plus facilement son lieu de travail », 8 personnes sur 18).

Ensuite, l'aide est perçue comme renforçant la capacité des personnes à développer leur activité (« permet d'accepter plus facilement de nouveaux contrats », 7 personnes sur 18).

Les suites envisagées varient fortement d'une personne à une autre mais également selon les structures concernées. Six publics des auto-écoles sociales envisagent néanmoins de (ré)activer leur recherche d'emploi ou de formation et éventuellement de déménager si besoin.

La construction d'une image de soi positive

L'aide est également perçue comme apportant des bénéfices plus individuels en lien avec l'emploi (« permet de reprendre confiance en soi et de construire un projet professionnel », 7 personnes sur 18).

Cela passe notamment par la construction d'une image positive, aussi bien à titre individuel – estime de soi – que social : représentation valorisante auprès d'un éventuel employeur ou client.

« Ca va beaucoup m'aider, surtout dans le travail du nettoyage dans des bureaux le soir. Ça va déboucher sur beaucoup de contrats pour moi. […] On m'a demandé si j'avais le permis et je disais non, ça me bloquait. Maintenant, c'est bon. Ce n'est plus un problème. »

Jeanne, 42 ans, travaille dans le secteur de l'aide à la personne, a été en formation dans une auto-école sociale pour passer le permis de conduire

« On nous fait confiance. […] On se sent plus introduit dans la société, […] pas exclu. […] Dans mon entourage, les gens ils ne sont pas habitués à me voir avec une voiture neuve […]. La voiture me sert aussi pour aller faire des courses, pour aller voir la famille, pour le quotidien. Ça change l'image aussi. […] »

Djamel, 31 ans, intérimaire dans l'automobile, a bénéficié de la mise à disposition d'un véhicule à bas coût

Une meilleure conciliation entre vie quotidienne et travail

Les impacts personnels de ces aides ne le sont pas exclusivement. Ils se situent en effet en grande partie au niveau de l'articulation entre vie quotidienne et travail et ont un lien avec le travail :

- l'aide est ainsi perçue comme permettant « de mieux concilier vie professionnelle et vie personnelle » (12 personnes sur 18) ;
- Elle est également perçue comme permettant « de se sentir libre et autonome » (8 personnes sur 18).

« L'objectif c'est d'utiliser ça encore un trimestre jusqu'à aboutir et avoir un contrat, un CDD de trois, six ou neuf mois. A ce moment-là, c'est l'entreprise qui fournit le véhicule. L'objectif est bien évidemment d'obtenir un contrat pour que l'entreprise fournisse le véhicule. »

Jacques, 50 ans, animateur commercial, a bénéficié de la mise à disposition d'un véhicule à bas coût

« Ça m'a servi pour faire des rendez-vous avec des clients, à Pont-d'Ain, à Villefontaine, à Décines, à Givors, Vénissieux… Vous voyez, ça m'a bien servi. De toute façon, avec le matériel, c'était pas possible de prendre le bus. »

Maurice, 62 ans, agent commercial, a bénéficié de la mise à disposition de véhicule à bas coût

« Avec ma copine, on a des projets : fonder une famille, déménager... Moi, j'ai un T1 de trente-cinq mètres carrés. Donc c'est quand même un peu petit, si on a un bébé, à trois c'est dur. Donc il faut déménager. Mais pour déménager, il faut un emploi, et pour un emploi, il faut une voiture. »

Yohan, 25 ans, en recherche d'emploi, magasinier-cariste, a été en formation dans une auto-école sociale pour passer le permis de conduire

« Si on m'avait gardé en CDI, […] j'aurais commencé des recherches […] pour trouver un véhicule qui m'appartiendrait […]. Mardi, je dois commencer un nouveau job […] et il […] est près du métro Bellecour. […] . Clairement, une voiture c'est des frais. Si vous avez le choix entre un travail à une heure de route et ça… »

Zoé, 47 ans, vendeuse, a bénéficié de la mise à disposition d'un véhicule à bas coût

Des transports en commun qui ne peuvent pas totalement répondre à certaines situations de vie

Outre les problématiques professionnelles énoncées ci-dessus et les difficultés personnelles qu'elles peuvent rencontrer (rupture familiale, problème de santé, précarité financière…), les personnes interrogées dans le cadre de cette étude ont pour la plupart fait état d'une inadaptation des transports en commun à leur situation. C'est en général un cumul d'obstacles qui explique qu'elles ne trouvent pas une offre collective de mobilité répondant totalement à leurs conditions de vie, malgré la densité du réseau de transports en commun lyonnais.

Rédaction et équipe projet

Cécile Féré, Richard Nordier, Ingrid Pignard, Biravong Tanovan

Maquette : **Marie-Pierre Ruch**

Photo couv : MP Ruch, piétons gare routière Part-Dieu Agence d'urbanisme, 20/09/2011

Retrouvez les publications de
l'**Observatoire emploi, insertion, cohésion sociale** sur
www.opale-lyon.com et **entreprendre-grandlyon.com**

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

GRANDLYON
la métropole

Agence d'**Urba**nisme
aire métropolitaine **Lyon**naise

Tour Part-Dieu, 23e étage
129 rue Servient - 69326 Lyon Cedex 03
Tél. 04 81 92 33 00 - Fax 04 81 92 33 10
www.urbalyon.org

Métropole de Lyon, Sepal, Etat, Département du Rhône, Région Rhône-Alpes, Villes de Lyon, Villeurbanne, Vénissieux, Vaulx-en-Velin, Bourgoin-Jallieu, Tarare, Communautés d'agglomération Porte de l'Isère, ViennAgglo, Communautés de communes du Pays de l'Arbresle, du Pays Mornantais, du Pays de l'Ozon, de la Vallée du Garon, des Vallons du Lyonnais, Syndicats mixtes du Beaujolais, de la Boucle du Rhône, de l'Ouest Lyonnais, des Rives du Rhône, du Scot de la Dombes, du Scot des Monts du Lyonnais, du Scot Nord-Isère, du Scot Val de Saône-Dombes, Syndicat mixte pour l'aménagement et la gestion du Grand Parc Miribel Jonage, CCI de Lyon, Chambre de métiers et de l'artisanat du Rhône, Sytral, Epora, Ademe, Pôle métropolitain, Caisse des dépôts et consignations, Opac du Rhône, Grand Lyon Habitat, Syndicat mixte de transports pour l'aire métropolitaine lyonnaise

Directeur de la publication : **Damien Caudron**
Référent : **Cécile Féré** 04 81 92 33 35 c.fere@urbalyon.org
Infographie : Agence d'urbanisme