



Agence d'**Urbanisme**
aire métropolitaine **Lyonnaise**

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

Cécile Féré, chargée d'études mobilité

Plate-forme de l'observation sanitaire et sociale d'Auvergne-Rhône-Alpes

Clermont-Ferrand, 13 octobre 2016

L'Observatoire Mobilité vers l'emploi

En 2014, une commande de la Direction de l'Insertion et de l'Emploi de la Métropole de Lyon dans le cadre du programme de travail OPALE de l'Agence d'urbanisme

Objectif :

→ Mesurer les freins à la mobilité et les impacts socio-économiques des aides à la mobilité sur le territoire de l'agglomération lyonnaise

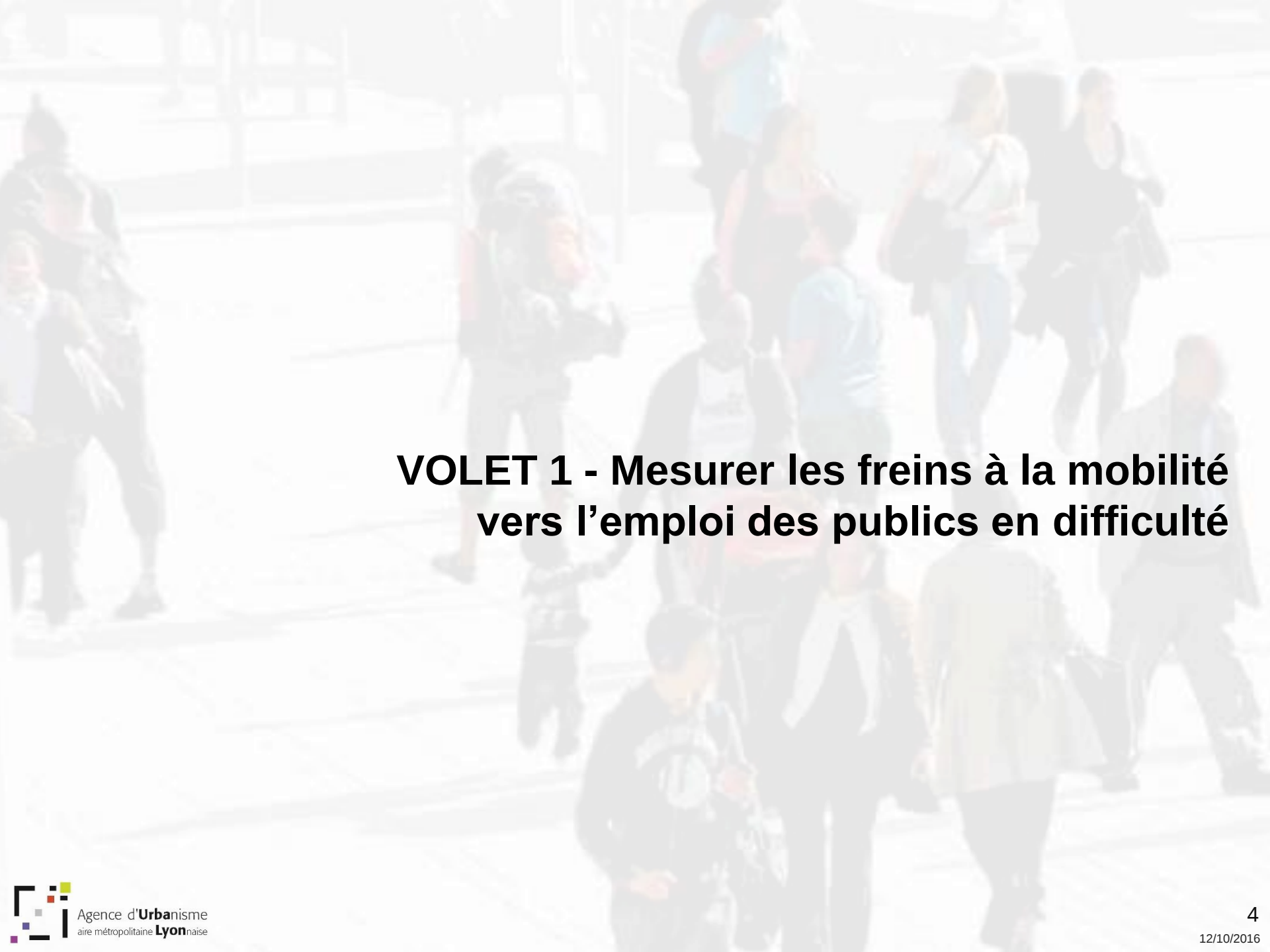
2 volets d'étude complémentaires

1. Mesurer les freins à la mobilité vers l'emploi des publics en difficulté

⇒ De nombreuses études qualitatives, un enjeu à quantifier le phénomène et les publics potentiellement concernés

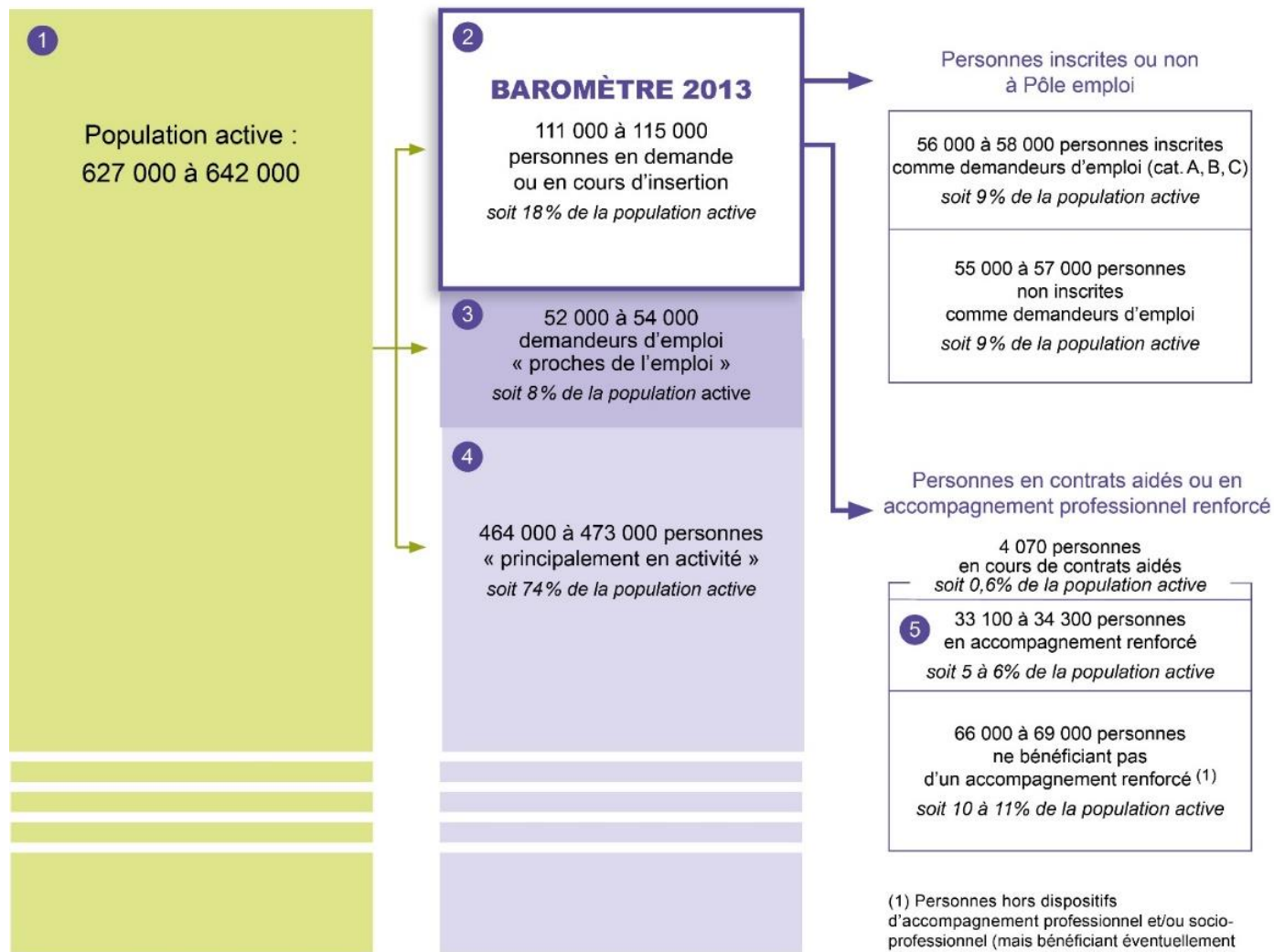
2. Les aides à l'automobilité : perception des publics et impacts sur leur parcours

⇒ Un enjeu à évaluer les aides pour une « vision positive de la dépense sociale » (Odenore 2014) : une enquête qualitative menée auprès de 18 bénéficiaires (2014)



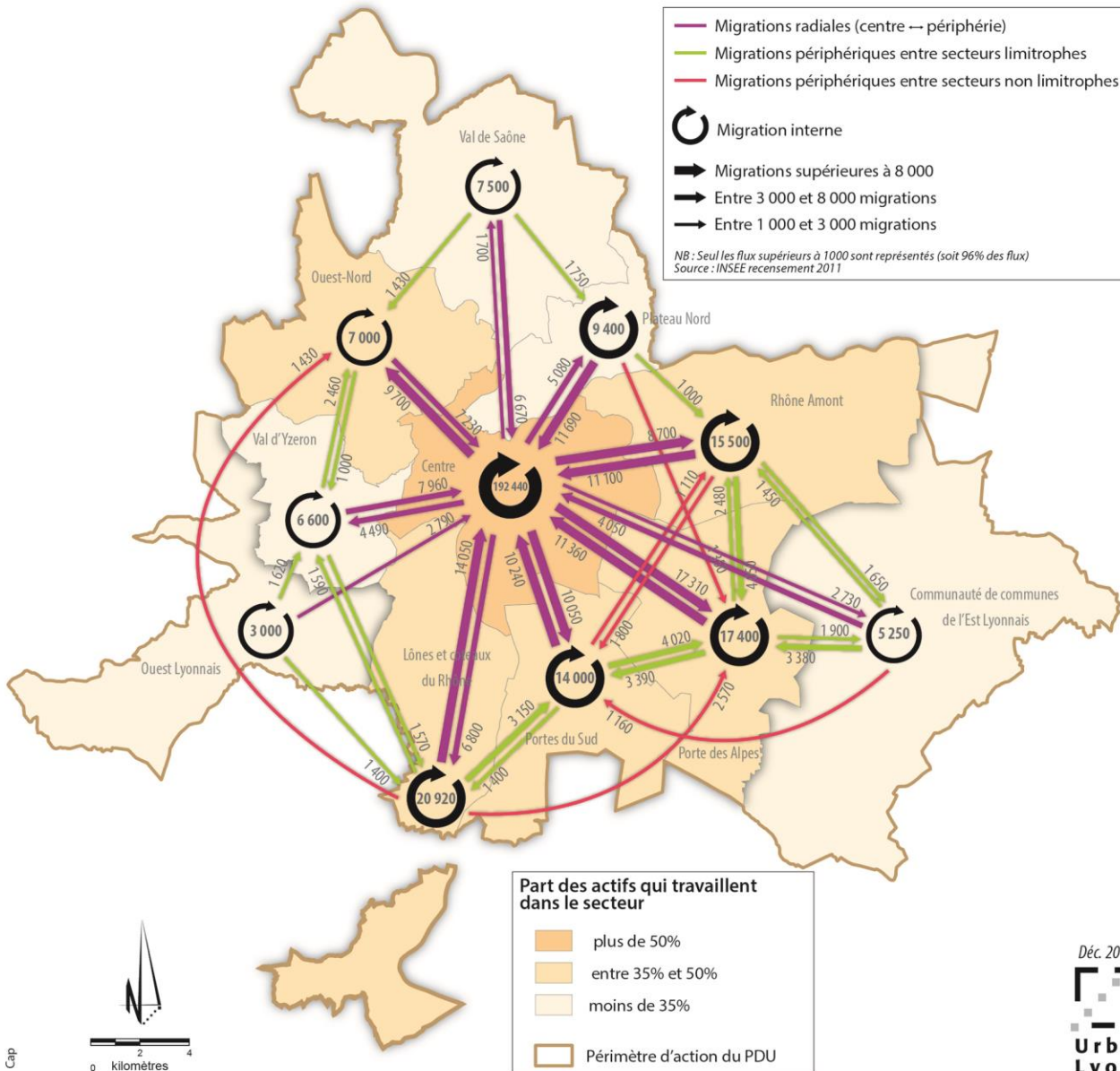
VOLET 1 - Mesurer les freins à la mobilité vers l'emploi des publics en difficulté

Près de 1 actif sur 5 en demande ou en cours d'insertion dans la Métropole de Lyon



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

Une déconnexion plus forte entre habitat et emploi en périphéries que dans le Centre de l'agglomération lyonnaise



2 / 3 des actifs résidant dans le Centre travaillent dans le Centre

Pour 1/3 des actifs résidant dans les autres bassins de vie

Des liens vers les « périphéries » qui se renforcent avec le développement « multipolaire »

+4% centre > périphéries

+7% périphéries > périphéries

-1% périphéries > centre

Une déconnexion plus forte entre habitat et emploi en périphéries que dans le Centre de l'agglomération lyonnaise

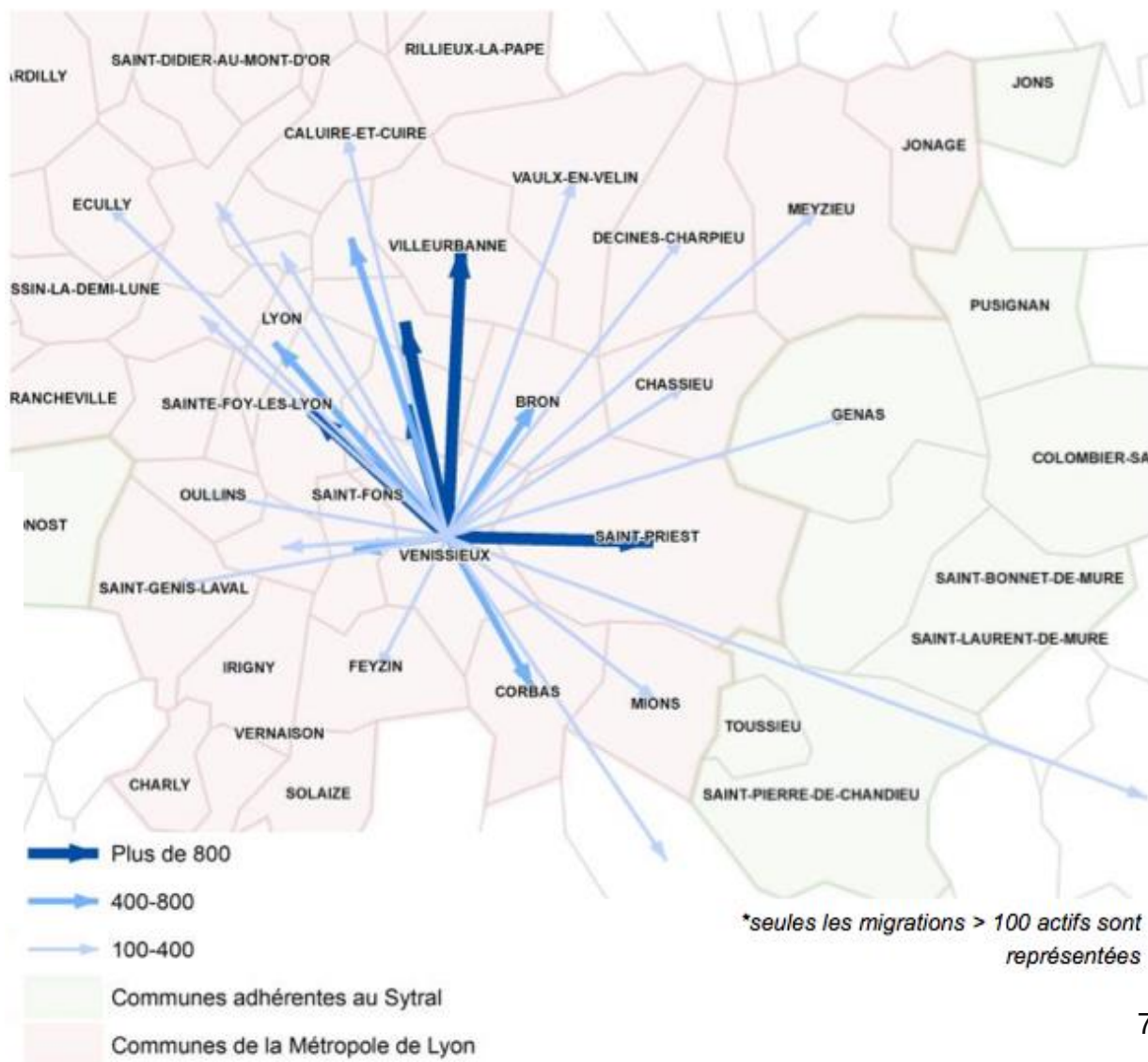
Une forte dispersion des besoins de déplacement vers le travail des actifs résidant en périphérie

L'exemple de Vénissieux

« 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*

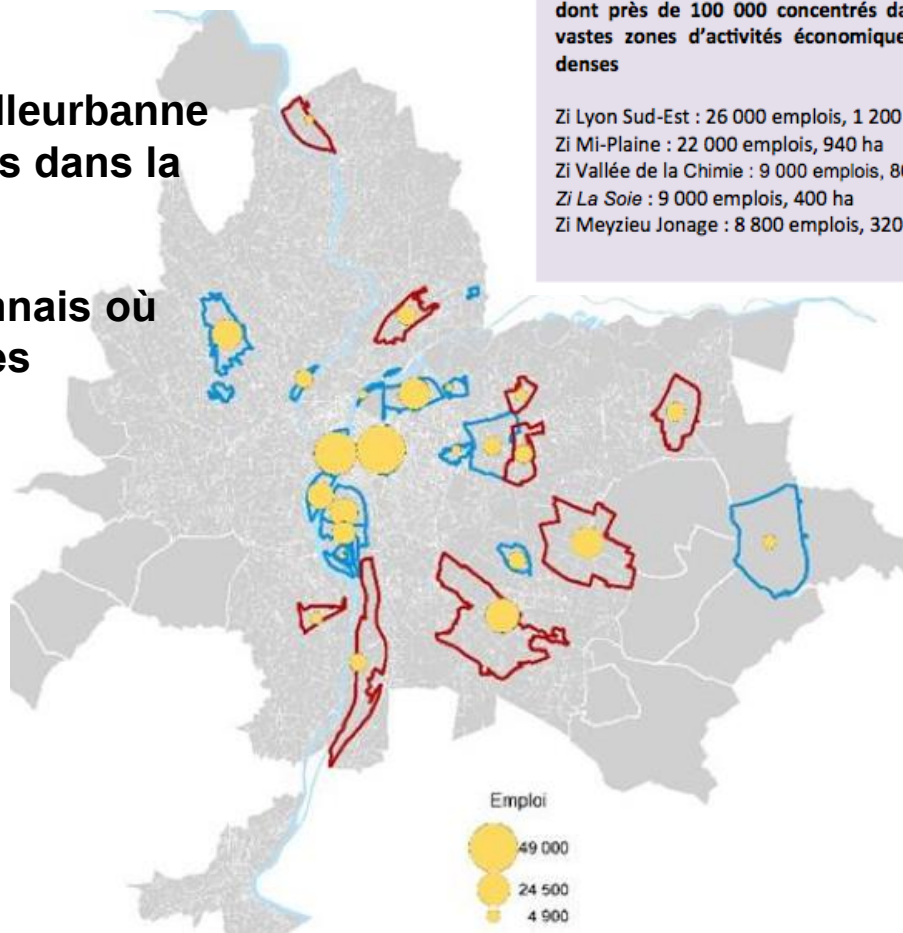
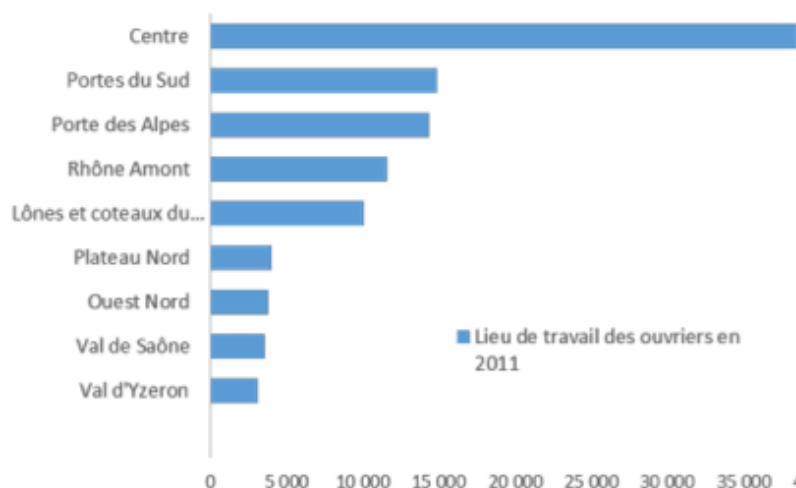
Migrations domicile-travail des actifs résidant à Vénissieux



Les ouvriers et les salariés précaires davantage impactés par la fragmentation du travail et des territoires

60% des cadres travaillent dans Lyon et Villeurbanne alors qu'ils représentent 23,7% des emplois dans la Métropole

39% des ouvriers travaillent dans l'Est lyonnais où l'emploi est concentré dans de vastes zones industrielles, 37% 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

« 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

La transformation des rythmes du travail impacte aussi les besoins de déplacement liés au travail

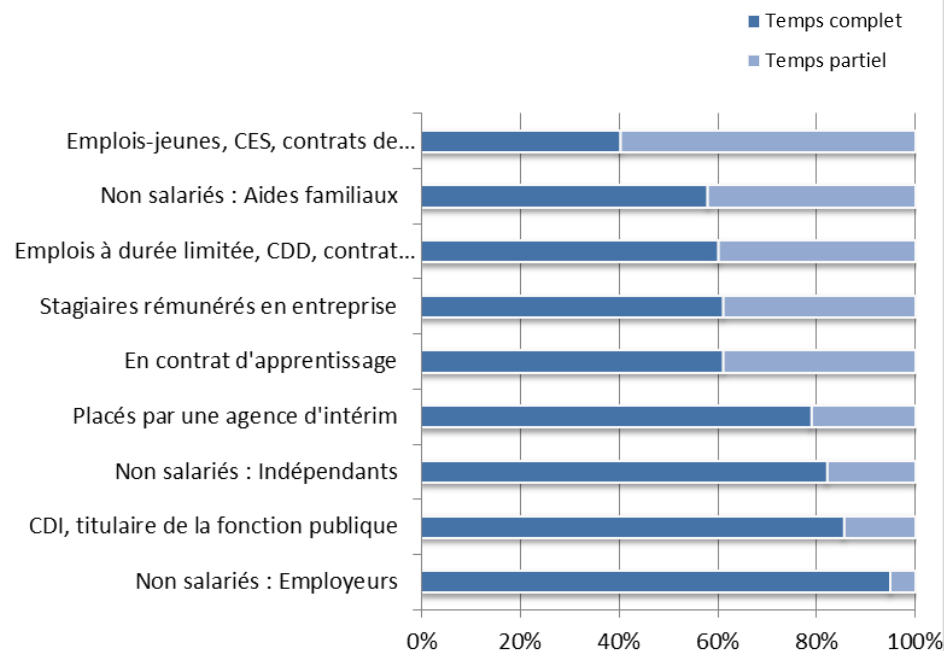
18% des actifs à temps partiel, soit 100 000 salariés :

- Dont 40 à 60% des CDD, contrats aidés, pour 15% des CDI
- 27% des femmes contre 9% des hommes

Près de 100 000 personnes amenées à travailler la nuit, habituellement ou occasionnellement

Seuls 50% des déplacements liés au travail sont réalisés aux heures de pointe du matin et du soir

(Source : EDGT 2015)



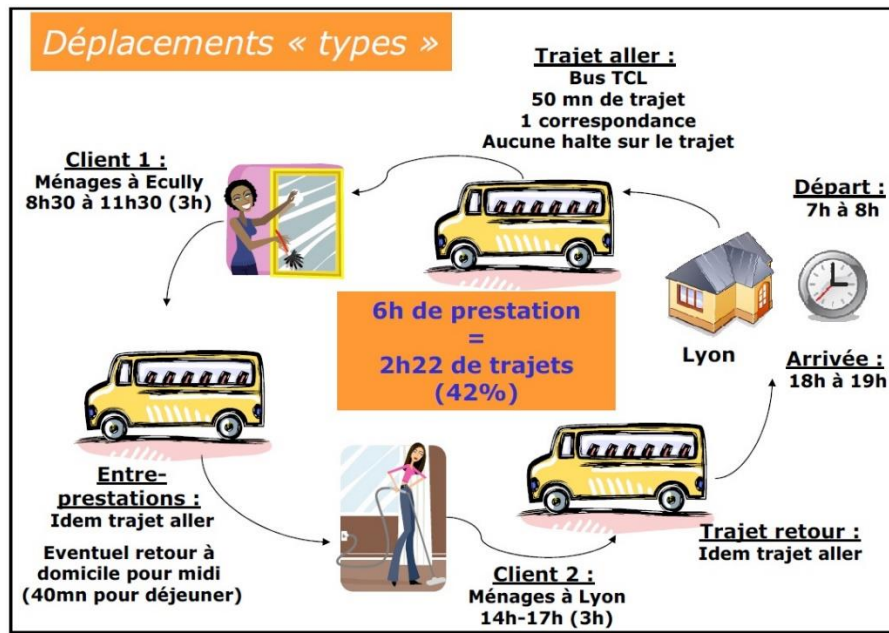
Source : RGP, Insee 2011



Les emplois sans régularité spatiale ni temporelle sont ceux qui devraient se développer le plus d'ici 2020

Seuls 50% des déplacements liés au travail réalisés aux heures de pointe (EMD 2006)

Journée de travail type d'une femme travaillant dans le secteur des services à la personne : 42% de temps dédiés aux trajets en TCL



Source : EFFIA, 2009

Parmi les 5 métiers qui devraient créer le plus d'emploi à 2020 : aides à domicile, aides-soignants, vendeurs, infirmiers

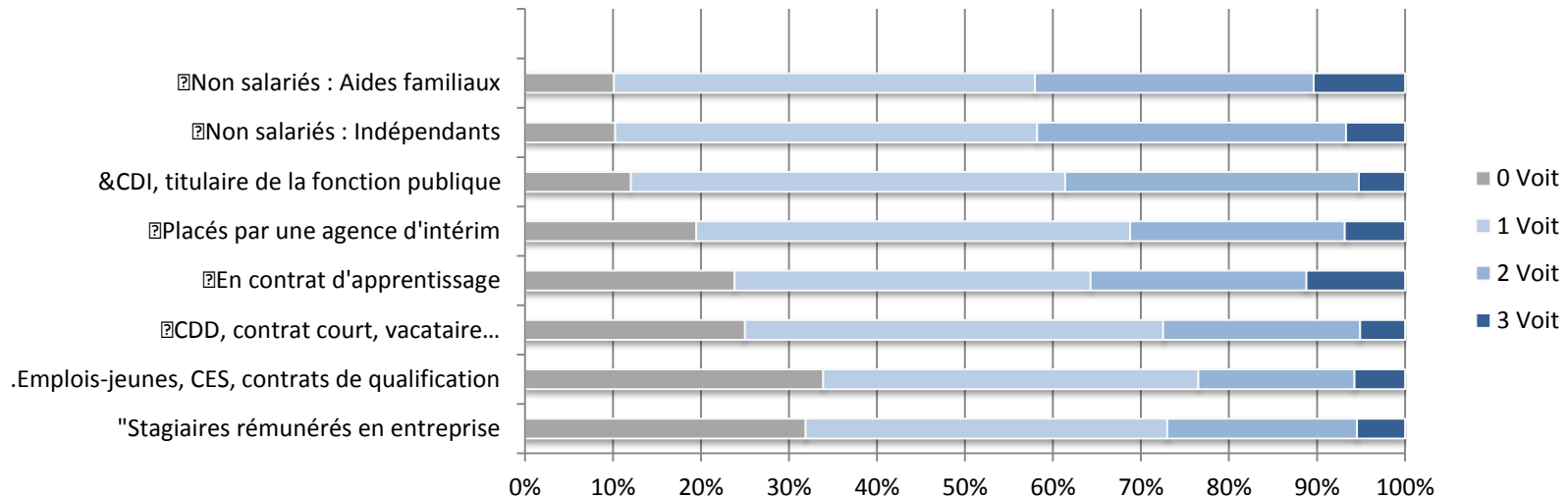
Source : DARES, 2012

« 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. »

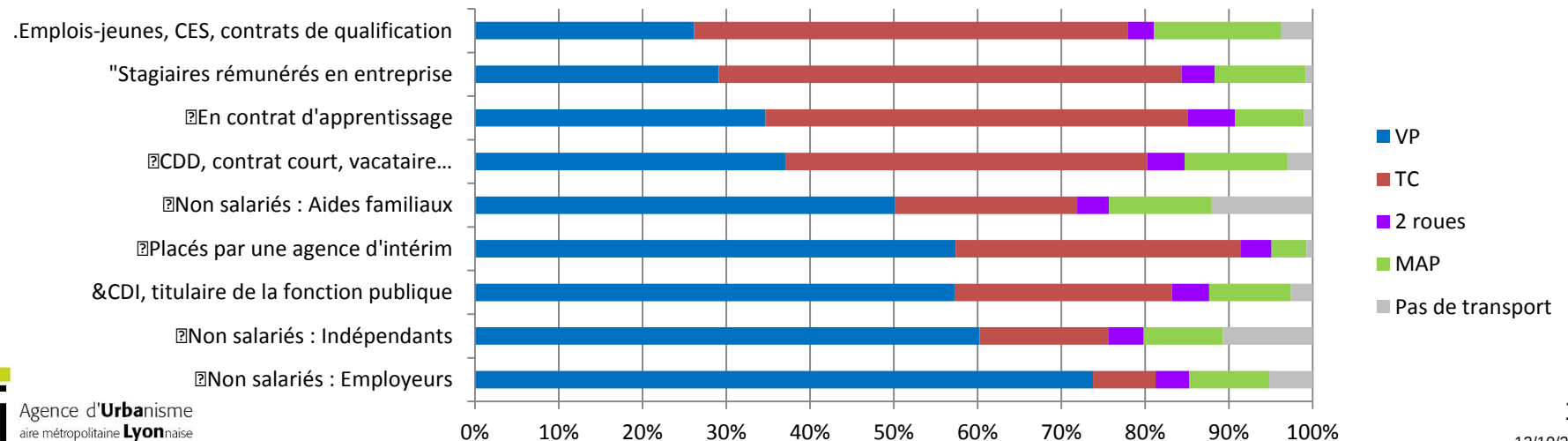
Julia, 34 ans, travaille dans le secteur de l'aide à la personne

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

Nombre de voitures possédées par les actifs selon leur type de contrat de travail



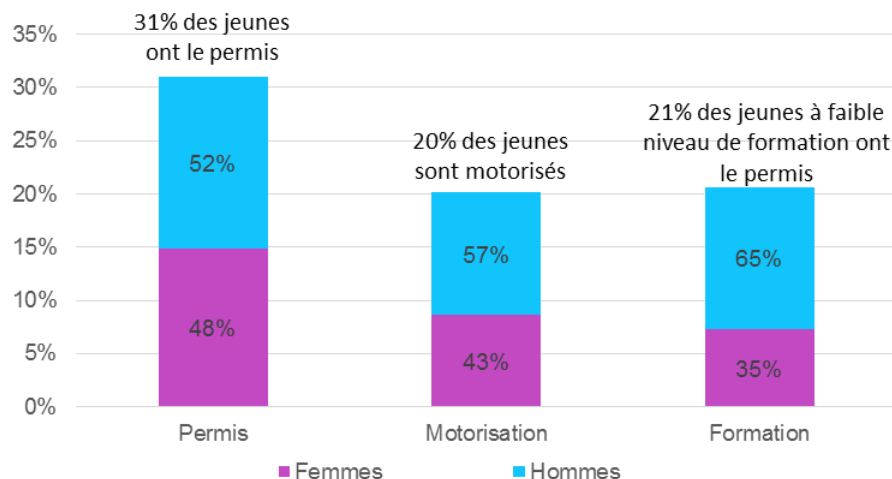
Mode de transport déclaré par les actifs pour se rendre au travail selon le type de contrat de travail



50% des inscrits à Pole Emploi et 70 à 80% des publics très éloignés de l'emploi n'ont pas accès à une voiture

Près de 50% des 115 000 inscrits à Pole Emploi dans le Grand Lyon n'ont pas de moyen de transport individuel

80% des jeunes des Missions Locales et des bénéficiaires du PLIE ne sont pas motorisés



Parmi les 37 000 jeunes suivis dans les Missions Locales du Rhône en 2013, 11 000 ont le permis de conduire et 6 300 ont accès à une voiture (dont 1 200 jeunes seulement résident en quartier ZUS, soit 1 jeune sur 10 en ZUS)

*« En fait, par rapport à des postes en informatiques auxquels j'avais postulé, on demandait souvent le permis de conduire. Donc c'était primordial pour moi »
Vincent, 24 ans (Anto-Ecole Sociale)*

« 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 »

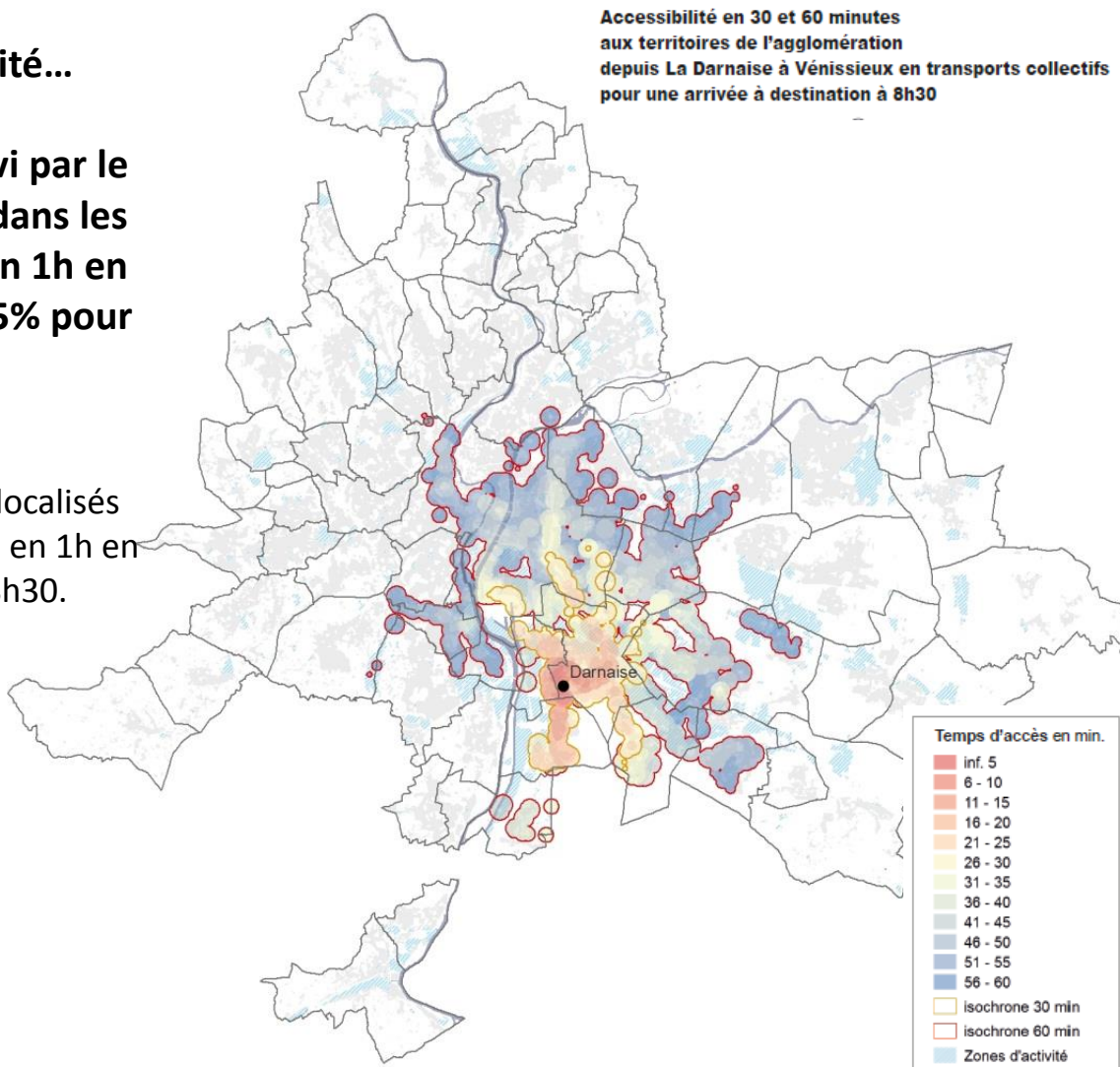
Yohann, 25 ans,
magasinier-cariste

Malgré la performance du réseau, les transports collectifs ne sont pas une solution suffisante pour garantir l'accès à l'emploi

Desserte ne signifie pas accessibilité...

Depuis Darnaise à Vénissieux desservi par le tramway, 40% des emplois localisés dans les zones industrielles sont accessibles en 1h en TC pour une prise de poste à 8h30, 25% pour une prise de poste à 6h

Depuis Part-Dieu, 55% à 60% des emplois localisés dans les zones industrielles sont accessibles en 1h en TC pour une prise de poste à 6h ou à 8h30.





Dans l'agglomération lyonnaise, des publics et des besoins de mobilité variés

580 000 actifs occupés, 700 000 emplois

130 00 étudiants, 240 000 scolaires

280 000 personnes âgées

Les inégalités de mobilité ne sont pas un épiphénomène

1 actif sur 5 éloigné de l'emploi

50 à 80% n'ont pas accès à une voiture

Le covoiturage : une solution rarement exclusive au cours de la semaine et bien souvent choisie

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.

37% sont seulement passagers, 30% seulement conducteur, 30% les deux. 78% des covoitureurs réalisent leur trajet domicile-travail ou études au moins 5 fois par semaine, mais covoiturent en moyenne seulement 2,94 jours par semaine.

Ainsi, rares sont les covoitureurs exclusifs, 84% réalisent ce trajet autrement qu'en covoiturant, majoritairement en transports collectifs mais aussi en voiture solo.

Source : Métropole de Lyon,
Enquête covoiturage 2013

Q : 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

La plateforme mobilité emploi insertion de l'agglomération lyonnaise

3 types d'action :

- Information des publics et des professionnels de l'emploi et de l'insertion (tarifs, transport...)
- Mise à disposition de moyens de transport : **mise à disposition de véhicules Madéo (2 ou 4 roues)**, transport micro-collectif
- Formations à la mobilité : Parcours TCL/TER, **passage du permis de conduire dans une auto-école sociale**, vélo-école...

1 200 bénéficiaires par an

La réalisation d'un jeu video (serious game) pour apprendre la mobilité

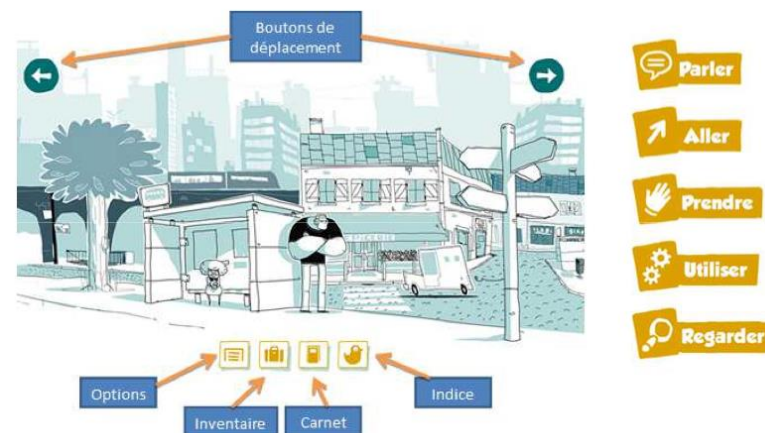


« Avec l'auto-école sociale, même si tu ne sais pas bien parler ou écrire le Français, ils ont une manière d'expliquer qui fait que tu comprends. [...] Si tu ne comprends pas ce qu'ils ont écrit, ils te font un dessin. Ils font de toutes les manières pour que tu comprennes. »,

Jeanne, 42 ans,
auxiliaire de vie à domicile

« 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

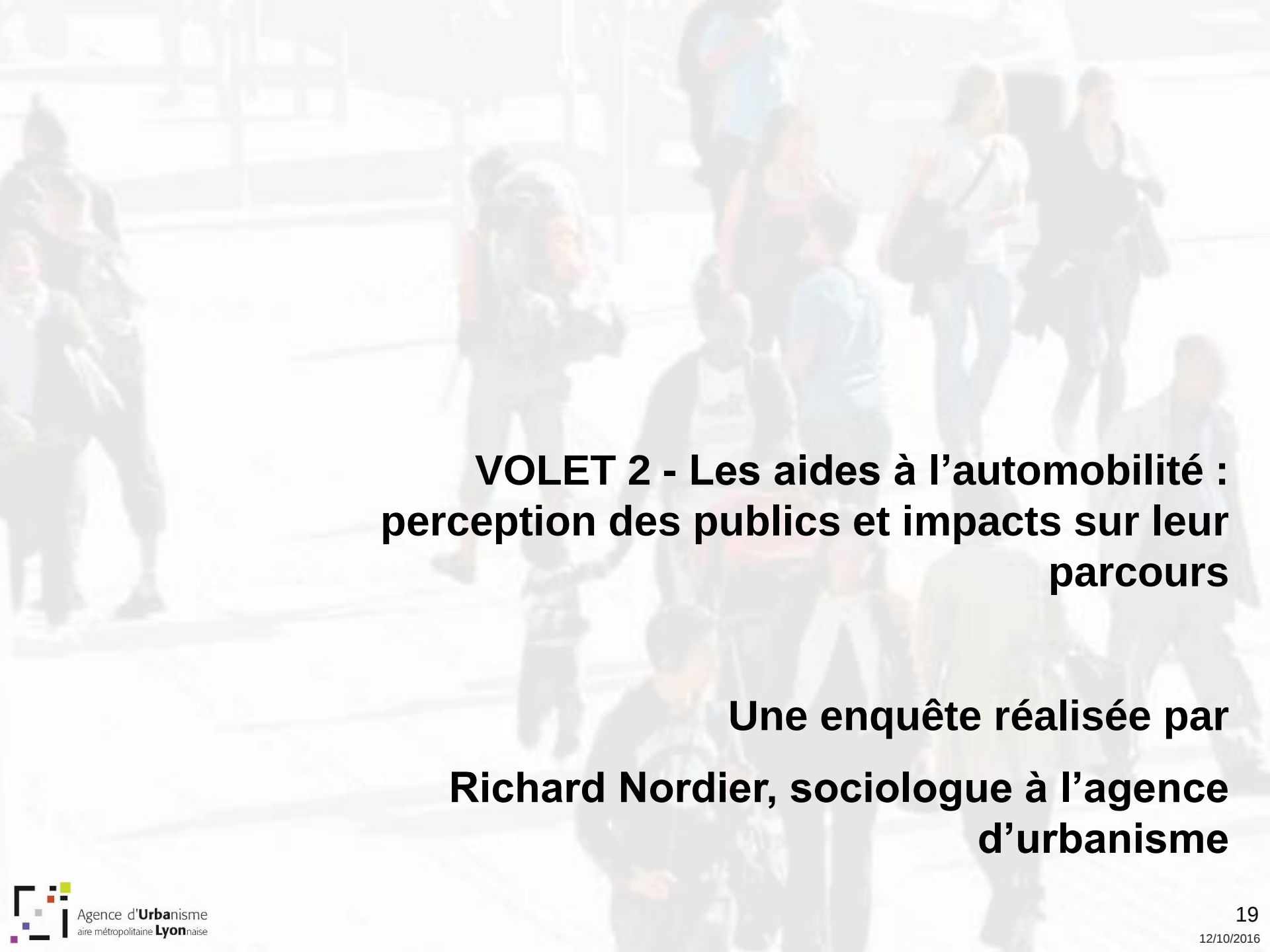




Les transports collectifs ne sont pas et ne seront pas une solution suffisante

Les nouveaux services à la mobilité et les aides à la mobilité concernent un faible nombre de personnes

- ⇒ Quelle articulation entre nouveaux services à la mobilité et aides à la mobilité ?
- ⇒ Quelle gouvernance, quelles complémentarités, quels modèles économiques ?



VOLET 2 - Les aides à l'automobilité : perception des publics et impacts sur leur parcours

**Une enquête réalisée par
Richard Nordier, sociologue à l'agence
d'urbanisme**

Les aides à l'automobilité : perceptions et impacts sur les parcours des publics en insertion

Une enquête qualitative auprès de 18 bénéficiaires
de location de voiture à bas prix (Madéo)
ou en formation dans une auto-école sociale

- des entretiens en face-à-face enregistrés, retranscrits et analysés
- une vaste amplitude d'âges de 18 à 62 ans
- 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).

- Des publics accompagnés par trois structures différentes

- l'Entreprise Ecole (association proposant de la location et de la réparation de véhicules à tarifs préférentiels)
- 2 auto-écoles sociales : l'AMEJ et Innovation et développement

- Des personnes confrontées à des problématiques multiples et entremêlées : sociales, professionnelles, financières, psychologiques ou encore familiales

Les aides à l'automobilité : perceptions et impacts sur les parcours des publics en insertion

Une enquête qualitative auprès de 18 bénéficiaires
de location de voiture à bas prix (Madéo)
ou en formation dans une auto-école sociale



A word cloud containing the following terms: Manutentionnaire, Commercial, Aide Personne, Soignante, Magasinier, Intérimaire, Cariste, and Vendeur. The words are arranged in a cluster, with 'Manutentionnaire' and 'Intérimaire' being the largest and most prominent.

- Des personnes dépendantes du permis de conduire ou de la voiture la voiture pour aller au travail

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...

- La nécessité d'un accompagnement social plus global

!!! Un accès facilité à la mobilité ne pourrait régler à lui seul l'ensemble de leurs difficultés

Les aides à l'automobilité : perceptions et impacts sur les parcours des publics en insertion

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

« J'habite à Lyon 8^e. 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

« 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

« 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

Les aides à l'automobilité : perceptions et impacts sur les parcours des publics en insertion

- Des motifs d'ordre socioéconomique expliquent le recours à l'aide

- Difficultés financières voire le surendettement, premier motif non professionnel de recours à l'aide
- Accroître sa mobilité en profitant d'une opportunité financière mais aussi en termes d'accompagnement (auto-écoles sociales)

« 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

« 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

« 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

Les aides à l'automobilité : perceptions et impacts sur les parcours des publics en insertion

- les points positifs de l'aide mis en avant par les publics, en priorité d'ordre psychosociaux

- le caractère adapté de la formation dispensée et la pédagogie des intervenants chez les opérateurs de mobilité (13 pers. sur 18)

- l'ambiance générale de la structure, la bienveillance (12 pers. sur 18)

- la personnalisation, l'accompagnement fourni, le suivi social, le soutien psychologique (9 personnes sur 18)

- la limitation dans le temps pour la location de véhicules et le nombre restreint de place pour les auto-écoles sociales, des points aussi soulignés

- Les limites évoquées, très nettement moins nombreuses que les aspects positifs identifiés

« 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

« 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

Les aides à l'automobilité : perceptions et impacts sur les parcours des publics en insertion

« 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

« 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

« 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

« 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

Les aides à l'automobilité : perceptions et impacts sur les parcours des publics en insertion

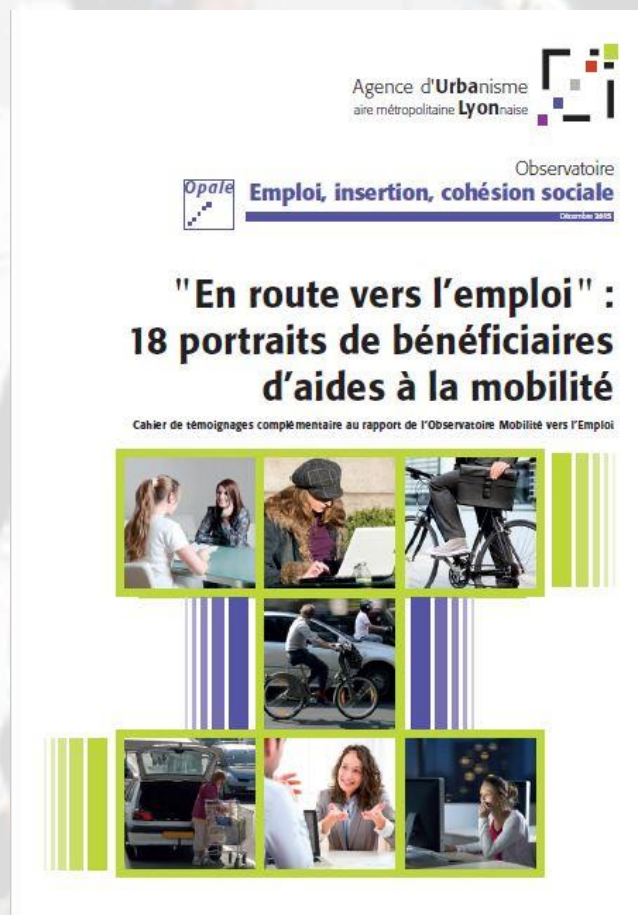
**Des impacts à 2
niveaux
(professionnel et
personnel)**

Mise en mouvement dans la recherche
d'emploi et construction
d'une image de soi positive

Des impacts sur le plan professionnel et personnel

- Pouvoir se déplacer à son lieu de travail
- Une capacité renforcée à développer son activité
- Une meilleure confiance en soi pour construire son projet professionnel
- Une meilleure articulation entre travail et vie quotidienne
- Un sentiment de liberté et d'autonomie

Retrouvez les résultats de ces enquêtes dans 2 publications sur le site internet www.urbalyon.org



Contact : Cécile Féré / c.fere@urbalyon.org