
MOBILITÉ INCLUSIVE

LA MOBILITÉ ACCESSIBLE À TOUS

**MOBILITÉ, INSERTION
ET ACCÈS À L'EMPLOI
CONSTATS ET PERSPECTIVES**

Rapport 2013

MOBILITÉ INCLUSIVE

LA MOBILITÉ ACCESSIBLE À TOUS

**MOBILITÉ, INSERTION
ET ACCÈS À L'EMPLOI
CONSTATS ET PERSPECTIVES**

Rapport 2013

Cette étude a été réalisée par le cabinet Auxilia, à la demande de Voiture & co

et de Total, avec le soutien d'un comité d'orientation :

Ademe, Adie, CNML, Face, Pôle Emploi, Secours Catholique ainsi que Jean-Pierre Girault, ancien Président de la Commission Transports de la Région Ile-de-France, consultant transport

et déplacements et Jean-Pierre Orfeuill, Président de la chaire universitaire de l'IVM.



{auxilia}

Nous exprimons nos remerciements à l'ensemble des membres du comité d'orientation qui ont permis de mieux définir les termes de cette étude, et d'enrichir sa méthodologie et sa réalisation. Nos remerciements vont également aux acteurs de terrain et aux bénéficiaires pour leur disponibilité et leur contribution.

La présente étude qui s'est concentrée sur les liens entre mobilité et accès à l'emploi vise à apporter des éléments d'analyse sur les aspects suivants :

- Identifier les populations concernées (typologie et quantification) et leurs vulnérabilités face à la mobilité*
- Produire un état des lieux des problématiques rencontrées par ces publics et exposer les solutions favorisant leur accès à la mobilité.*
- Identifier les acteurs actuellement impliqués sur le sujet de la précarité mobilité ainsi que les services et modalités d'accompagnement déjà existants*
- Segmenter les problématiques en tenant compte des situations géographiques : urbaines, périurbaines et rurales.*
- Evaluer l'impact de l'aide à la mobilité sur le retour à l'emploi*
- Faire des propositions et recommandations sur le champ des actions possibles à l'échelle nationale*

. NOTE .

Les informations contenues dans ce document sont uniquement transmises à titre d'information et n'engagent que leur auteur. Les commanditaires de l'étude ainsi que les contributeurs (membres du comité d'orientation) ne pourront encourir aucune responsabilité du fait d'erreurs, d'omissions ou pour tout dommage qui pourrait résulter de l'usage de ces informations

Cette étude a été réalisée par le cabinet {auxilia}.

Créée en 2001, {auxilia} est une structure à part dans le domaine du conseil en développement durable. Entreprise sociale, spécialiste reconnue dans la conduite de projets, elle se distingue par sa capacité à lier les hommes, l'environnement et l'économie au service des entreprises et des territoires.

Ses interventions couvrent un large champ du développement durable : stratégie des territoires et des entreprises, énergie et climat, mobilisation des acteurs, développement économique et social, et mobilité durable.

Les travaux ont reçu le soutien d'Eric Le Breton, maître de conférences à l'Université Rennes 2.

L'équipe d'étude, présentée ci-dessous, remercie chaleureusement l'ensemble des interlocuteurs contactés au cours de ce travail, pour leur accueil, leur disponibilité et les nombreuses informations fournies.

Marc Fontanès - Directeur de l'étude

Sociologue, diplômé du CELSA, Marc Fontanès a fondé Mobility+, désormais {auxilia}, en 2001. Il a piloté depuis 12 ans de nombreuses interventions dans la mobilité durable des employeurs, la création de nouveaux services de mobilité et la prise en compte des enjeux de mobilité pour les publics les plus fragiles.

Il intervient aussi bien auprès de collectivités locales et territoriales que de grandes entreprises, et a piloté plusieurs projets de recherche.

Marc Fontanès a été de 2003 à 2005 chef de projet du programme *Mobilités pour l'Insertion* de l'Institut pour la ville en mouvement.

Il est co-auteur de l'ouvrage « Les Transports, la Planète et le Citoyen », aux éditions Rue de l'Echiquier (2010).

Diane Bouchenot - Consultante confirmée

Diplômée en Urbanisme et Aménagement du territoire à l'université Panthéon Sorbonne, Diane Bouchenot s'est spécialisée dans le développement durable au sein d'agences d'urbanisme, de la Prospective de la RATP, et au Club des villes et territoires cyclables. Chez {auxilia}, elle apporte son expertise sur des projets de mobilité, de développement durable et de mobilisation des acteurs.

Aude Gueudry - Consultante

Diplômée de l'école d'ingénieurs EPF à Sceaux (92), option Ingénierie environnementale et imaginative, Aude Gueudry est une généraliste du développement durable. Elle dispose en effet ainsi de compétences transversales qu'elle met en œuvre au sein des différentes expertises d'Auxilia.

Ouvrir les territoires à tous les modes de déplacements pour accompagner l'ensemble de nos bénéficiaires vers une mobilité autonome, responsable et durable, une mission d'intérêt général que Voiture & co co-construit depuis 15 ans avec l'ensemble des acteurs locaux.

Le constat désormais partagé par tous montre que les difficultés d'accès à la mobilité sont un frein pour l'insertion. Il faut aujourd'hui changer notre regard sur la mobilité, notre expérience de terrain nous en a convaincu.

C'est pourquoi vous avez entre les mains l'étude « Mobilité et accès à l'emploi ». Fruit d'une collaboration ambitieuse entre Voiture & co et Total, cette étude pose et confirme les constats tout en étant l'outil qui devra permettre aux acteurs associatifs, privés, publics ou parapublics de co-construire des solutions de mobilité inclusive au bénéfice de tous les publics qu'ils soient en insertion, en situation de handicap ou âgés.

Nous vous proposons de relever ce défi ensemble, car c'est en unissant nos expériences et nos savoir-faire que nous permettrons à la mobilité de devenir une véritable clef de réussite.

Florence Gilbert, Directrice générale de Voiture & co

La mobilité est un facteur majeur d'intégration sociale. Aujourd'hui, des freins notamment financiers, géographiques, sociaux existent pour une partie de notre société, ajoutant aux difficultés d'insertion.

En tant qu'acteur de la mobilité, nous voulons agir pour une mobilité inclusive, une mobilité accessible à tous. Pour cela, il nous faut mieux comprendre ces freins, et étudier des pistes qui permettront de mettre en œuvre des solutions. C'est l'objet de cette étude qui s'inscrit dans une démarche générale de long terme associant différents acteurs.

Des réponses prometteuses existent. Notre partenaire, Voiture & co, enregistre des résultats très encourageants auprès de populations fragiles.

Notre conviction : c'est à travers des partenariats opérationnels associant acteurs publics, acteurs privés et société civile que progresseront les solutions. En France comme ailleurs, le groupe Total compte s'engager toujours plus activement dans ces démarches.

**Thierry Pflimlin, Secrétaire général,
branche Marketing & Services, Total**

I. TOME 1 – Etat des lieux

SOMMAIRE

I.	Introduction - La mobilité, parent pauvre de l'insertion sociale et professionnelle ?	9
A.	Un diagnostic global posé depuis plus de 20 ans.....	9
B.	Présentation de l'étude et préalables	17
II.	Les publics en insertion sociale et professionnelle	20
A.	Pratiques de mobilité des personnes en insertion sociale et professionnelle.....	20
B.	Les vulnérabilités	34
C.	Caractérisation des publics en insertion sociale et professionnelle.....	47
III.	La prise en charge des besoins de mobilité des publics en insertion : la primauté de l'automobilité	69
A.	Du droit au transport à l'automobilité : le transfert de la compétence « transport – mobilité » aux politiques de l'accompagnement à l'emploi	69
B.	L'aide sociale à la mobilité : une surreprésentation de l'automobilité	74
C.	Les transports en commun, une alternative crédible ?	83
D.	Les autres alternatives à l'automobilité	105
IV.	Le système « secondaire » des mobilités.....	111
A.	La mobilité, un enjeu majeur pour les structures qui accompagnent ou emploient des personnes en insertion	112
B.	Des structures issues du public comme du privé.....	119
C.	Retour sur les principales aides et solutions de mobilité proposées	130
D.	Les plateformes sociales de mobilité.....	156
V.	Conclusions.....	172
A.	Synthèse de l'état des lieux.....	172
B.	Un contexte défavorable ?	174
C.	Perspectives.....	176

I. Introduction - La mobilité, parent pauvre de l'insertion sociale et professionnelle ?

A. Un diagnostic global posé depuis plus de 20 ans

1. Les prémices : apparition du lien entre transport et politique de la ville dans les années 1990

L'identification des liens entre la mobilité et l'insertion sociale et professionnelle est relativement ancienne, puisqu'elle apparaît dès les années 1990 dans plusieurs documents.

Le Conseil national des transports publiait en 1991 un rapport sur les transports urbains et l'exclusion sociale¹ et articulait pour la première fois le champ du social à celui du transport comme axe prioritaire au sein de la politique de lutte contre l'exclusion sociale par les transports urbains.

En 1993, la DIV² affirmait la nécessité de s'intéresser aux déplacements dans la politique de la ville, dans le cadre de la préparation des Contrats de Ville : les transports peuvent « contribuer à éviter [la] déchirure du tissu social par la vertu intégrative de leur présence, comme celle de l'ensemble des partenaires institutionnels travaillant sur les quartiers en difficultés »³.

Suite à ces analyses et à la publication de premiers travaux de terrain, un groupe de travail sur la mobilité et les « quartiers en difficultés » était mis en place, afin d'étudier la mobilité des populations en situation de précarité, qu'elles résident ou non dans les quartiers dits « difficiles ».

L'élaboration d'une culture commune sur ce thème peu exploré s'avérant difficile, de par « l'éparpillement des compétences et des motivations », le groupe de travail a rapidement identifié le besoin de recenser des études ayant fait référence sur le sujet, depuis l'émergence du thème au début des années 1990.

En 1998, le CERTU⁴ proposait ainsi une première approche des enjeux de mobilité liés à l'exclusion, à partir d'une synthèse bibliographique de 21 ouvrages⁵.

1 CNT - "Transports urbains et exclusion sociale" - novembre 1991

2 DIV : Direction Interministérielle à la Ville

3 DIV - Memento pour la réalisation du volet déplacement dans un contrat de ville - 1993

4 Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques

5 CERTU - CETE de l'Ouest - Mobilité et exclusion - Eléments de synthèse à partir d'une petite bibliographie chronologique - 1998

2. La problématique « mobilité – exclusion » se décline en trois grands thèmes

Trois grands thèmes se dégagent de ces premiers travaux.

a. *La mobilité dans les quartiers prioritaires en référence à la politique de la ville*

L'analyse interroge les liens entre mobilité et spécificités territoriales en milieu urbain et plus précisément dans les quartiers « sensibles ». Elle pointe la nécessité de combattre un certain nombre de préjugés, parmi lesquels le fait que tous les quartiers sensibles ne sont pas excentrés, mal desservis, privés de services et équipements ou encore vécus négativement par leurs habitants.

Si l'exclusion spatiale est à relativiser selon les ouvrages analysés, l'exclusion socio-économique apparaît plus déterminante. Elle induit certaines spécificités relatives à la mobilité : mobilité générale et motorisation plus faibles, restriction géographique des déplacements, moindres motifs de déplacement...

Enfin la desserte en transports urbains est qualifiée de « bonne desserte d'ensemble », les marges de progression étant à rechercher dans des champs classiques de l'amélioration de la qualité de service (temps de parcours, temps d'attente, amplitude horaire, maillage fin du quartier) mais aussi dans des champs plus spécifiques aux enjeux d'insertion ou d'intégration comme la tarification.

b. *La mobilité des populations prioritaires : chômeurs, personnes en situation de précarité financière...*

Parmi les trois thèmes identifiés par le CERTU, l'impact du chômage et de la précarité sur les déplacements au travers de catégories de populations spécifiques est le moins développé et le plus récent.

Les ouvrages analysés posent pour la première fois en France l'hypothèse centrale que les critères socioéconomiques déterminent les pratiques de déplacement et qu'il existe une corrélation entre fragilité économique et processus de limitation des déplacements.

Plusieurs études locales (Avignon, Lyon, Marseille) montrent que la précarité financière induit une moindre mobilité d'ensemble, aux plans géographique, du renouvellement des itinéraires ou encore de la diversification des motifs de déplacements.

Le recours à un système de solidarité pour les déplacements est également mis en évidence, ainsi que la faible tendance au « report modal⁶ » (sous son expression actuelle), la voiture restant « très prisée et dotée d'une valeur symbolique et intégrative forte ».

6 cf. définition en annexe

Enfin, les ouvrages traitant de la mobilité des populations ciblées proposent les prémices de travaux développés au cours des années 2000, et relatifs à l'importante thématique des « freins » à la mobilité. On y constate, en effet, que les « entraves » à la mobilité sont plurielles et qu'elle dépassent la seule dimension matérielle (possession du permis, motorisation) pour embrasser, selon une typologie bourdieusienne, un capital relationnel ou encore un capital santé. Au-delà, la question du vécu de la précarité ou du chômage (l'envie d'en sortir, le renoncement, de manière générale les motivations), est posée.

Sur ce dernier point, ces premières études esquissent une réflexion liant durée de la période de précarité et propension à la mobilité, en montrant de manière encore expérimentale que les primo-demandeurs d'emploi ont tendance à se déplacer coûte que coûte alors que les chômeurs de longue durée ou les Rmistes se déplaceraient moins.

c. **La politique des transporteurs face à l'exclusion**

Les ouvrages analysés montrent qu'en matière de tarification, la gratuité n'a qu'un faible impact sur le recours aux transports publics urbains, et que la tarification sociale est difficile à comprendre pour les habitants. Perçue comme un droit et non pas comme une aide à l'insertion, la tarification sociale échappe cependant à une fourchette de 80 à 90% des ayants-droits, compte tenu notamment de la couverture géographique proposée à l'époque par les réseaux.

Enfin, l'analyse pointe la grande hétérogénéité des politiques tarifaires sociales d'une agglomération à l'autre.

Les ouvrages analysés dans l'étude du CERTU proposaient par ailleurs un ensemble de pistes d'actions portant sur l'amélioration de l'offre des transports urbains et l'adaptation des politiques tarifaires sociales, la requalification des quartiers prioritaires et l'aide à la mobilité des personnes en situation de précarité économique et/ou d'exclusion sociale.

Certaines de ces pistes s'avèrent *a posteriori* très innovantes. Sur le plan de la tarification sociale, on retrouve ainsi des propositions qui n'ont vu le jour que très récemment. On note ainsi des préconisations relatives à la prise en compte directe des captifs financiers par les réseaux de transports publics, avec un souci d'harmonisation des critères d'attribution comme par exemple les revenus des ménages.

Autres exemples, le développement d'aides pédagogiques pour faciliter l'accès des populations aux différentes offres existantes, ou encore une politique tarifaire sociale qui ne s'arrête pas aux seuls transports publics urbains mais soit basée sur la combinaison de plusieurs modes de transport, tel un passeport.

3. Un ensemble de concepts et constats déjà posés dès la fin des années 1990

Un ensemble de concepts et de constats importants sont ainsi déjà posés dès la fin des années 1990 :

- La question de l'impact de la mobilité dans une perspective d'insertion ou d'inclusion
- La mise en évidence du paradoxe entre la mobilité comme droit et l'injonction de mobilité. Sur ce plan, le rapport 1998 du CERTU pointait déjà le risque d'un « discours idéologique en réponse à un modèle de société basée sur l'économie-monde, sur une accélération du rythme, un nouveau rapport à l'espace-temps. » « Pouvoir se mouvoir pour agir, jouer un rôle social et être reconnu est une chose. Devoir se mouvoir pour exister socialement en est une autre », écrivent les auteurs.
- La question du rôle des transports face à l'exclusion, avec l'identification d'un besoin de passerelles entre politique des transports et politique de la ville, urbanisme, etc.
- La mise en évidence d'autres freins à la mobilité que le seul frein géographique ou matériel : freins socio-économiques, freins culturels...
- Le rôle de la voiture comme idéal d'insertion en matière de mobilité

4. Les années 2000 : l'essor des enjeux de mobilité des précaires

a. Les travaux de l'Institut pour la ville en mouvement

Au début des années 2000, un important programme de recherche-action est initié par l'Institut pour la ville en mouvement – PSA Peugeot Citroën (IVM), jusqu'en 2005.

Les enquêtes quantitatives et qualitatives réalisées pour ce programme dès 2002 par Eric Le Breton en collaboration avec l'Observatoire social de Lyon⁷ ont posé un ensemble de constats :

- Avoir des problèmes de mobilité, c'est ne pas pouvoir se déplacer librement vers le travail et la formation, les soins et les loisirs, la famille et les amis
- Des problèmes de mobilité qui s'articulent autour de quatre séries de freins : les freins matériels et financiers, les problèmes de compétences en mobilité, les problématiques de santé et le frein à l'appropriation des territoires.
- Globalement, la faible capacité d'être mobile réduit la qualité de l'intégration sociale, une partie des personnes précaires vivant dans des situations d'assignation territoriale
- La mobilité est donc devenue aussi importante pour l'insertion que le logement, la santé et la formation

⁷ L'observatoire social de Lyon est un bureau d'études en sociologie

⁸ Données de synthèse des études conduites pour l'IVM - Eric Le Breton - 2002 - www.ville-en-mouvement.com

L'autre apport majeur du programme de l'IVM réside dans les travaux pluriannuels de sa « Plateforme mobilités pour l'insertion », regroupant des associations provenant de partout en France, dans le cadre d'un travail d'échange d'expérience et de savoir-faire dont le but était de mieux comprendre les impacts de la mobilité sur les parcours d'insertion sur le terrain.

Point d'orgue de ce programme, le Forum « Mobilités pour l'Insertion » organisé en octobre 2005 à Saint-Nazaire, avait permis en présence de chercheurs, associations, travailleurs sociaux, représentants de l'Etat et du monde de l'entreprise, professionnels du transport, collectivités, d'aboutir à un ensemble de conclusions⁹ :

- Des initiatives et expériences nombreuses, porteuses d'innovation, mais méconnues et fragiles, car cantonnées à une échelle locale ou à un rôle d'expérimentation
- Des réponses qui ne sont pas à la hauteur du défi, une très large fraction de la population restant exclue par la mobilité ; celle ayant droit aux dispositifs existants passant souvent à côté
- Des financements incertains, malgré des coûts raisonnables et les impacts potentiels des aides proposées sur l'accès à l'emploi, pour lequel les indicateurs manquent
- Des malentendus entre monde de l'action sociale et monde du transport, liés aux cultures et aux objectifs respectifs des deux sphères
- Des freins juridiques et administratifs : multiplicité des acteurs territoriaux impliqués dans les politiques de transport et d'aide sociale, inadaptation des textes de loi, contradiction de politiques publiques avec certains objectifs de l'action sociale (cas du permis de conduire par exemple, de plus en plus difficile d'accès), organisation des ministères de tutelle (Intérieur plutôt que Transports pour les taxis, ou encore que Education Nationale pour les modalités d'apprentissage du code de la route en auto-école)

Les travaux du Forum concluaient sur un double questionnement :

- Vers un service public de la mobilité durable ? Un service qui exploiterait les ressources de l'intermodalité et de la multimodalité¹⁰ dans une logique de développement durable, impliquant une éventuelle réaffectation du versement transport¹¹ et une évolution des missions des institutions en charge des transports, avec possibilité d'intégration de nouveaux acteurs
- Pour un droit à la mobilité ? Ce droit recouvrerait, selon les termes de François Ascher, un « droit créance », c'est-à-dire les moyens que le citoyen est en droit de demander à la société pour se déplacer, et un « droit liberté », c'est-à-dire la liberté de se déplacer, un droit inhérent aux sociétés démocratiques modernes. Sa

9 Institut pour la ville en mouvement - Synthèse du Forum « Mobilités pour l'Insertion ! » - Pouvoir bouger pour s'en sortir / Des innovations, des analyses - 2005 - www.ville-en-mouvement.com

10 cf. définitions en annexe

11 cf. définition en annexe

reconnaissance permettrait un effet multiplicateur des avantages sociaux des personnes.

b. *Le développement de la recherche et des initiatives locales*

En parallèle et en conséquence des travaux de l'Institut pour la ville en mouvement, se développent à la fois des travaux de recherche et des initiatives locales.

La recherche s'intéresse désormais de manière approfondie à ces problématiques, et de nombreux concepts et analyses viennent enrichir la compréhension des enjeux de la mobilité pour les personnes en insertion, pour l'accès à l'emploi, pour le désenclavement social.

L'innovation expérimentale se développe en parallèle, avec de premiers projets lancés dès le milieu des années 1990. Les opérateurs de mobilité commencent à pulluler, les intermédiaires de l'emploi et de l'action sociale s'en préoccupent, les premiers dispositifs de plateformes sociales de mobilité apparaissent ou se renforcent.

5. Des constats, travaux et initiatives sans lendemain ?

Pourtant, ces concepts, constats, questionnements et expérimentations sont pour partie restés sans suite ou n'ont pas fait l'objet de remises en cause profondes, donnant le sentiment qu'aucune prise en compte globale de ces enjeux n'a été réellement engagée, et nécessitant aujourd'hui encore un travail de synthèse, de valorisation et de recommandations dont fait l'objet le présent rapport.

Ce phénomène s'explique par plusieurs facteurs, parmi lesquels nous retenons les suivants.

a. *Un sujet qui échappe à de nombreuses publications ciblant l'insertion et l'accès à l'emploi*

Sans proposer ici une analyse exhaustive, nous constatons l'absence de prise en compte de la mobilité voire même du transport dans un ensemble de publications dont la thématique et les cibles portent sur la problématique de l'insertion, de l'accès à l'emploi, de l'inclusion sociale.

A titre d'exemple, on ne trouve ainsi aucune trace de la mobilité ou du transport dans le rapport de Marc-Philippe Daubresse, député du Nord et ancien ministre, dans le cadre de la Mission présidentielle sur l'amélioration du RSA et le renforcement de son volet insertion.

On notera également l'absence de référence à la mobilité dans *L'exclusion : l'état des savoirs* (580 pages, 47 entrées) publié aux Éditions La Découverte en 1996¹².

Des absences qui s'expliquent probablement par un manque de « culture mobilité » et une méconnaissance de l'impact de la mobilité sur l'insertion et l'accès à l'emploi.

12 Serge Paugam (dir) - *L'exclusion : l'état des savoirs* - Editions la découverte - Paris - 1996

b. *Un traitement politique variable des freins périphériques à l'emploi - Focus sur la Conférence nationale de lutte contre la pauvreté et pour l'inclusion sociale*

Si l'emploi est resté une constante de l'ensemble des gouvernements s'étant succédés depuis les années 1990, le traitement des freins à l'accès à l'emploi s'est avéré divers et les priorités fixées ont eu des impacts directs sur la capacité d'acteurs comme l'ANPE, désormais Pôle Emploi, à accompagner leurs publics sur ce plan.

Quel traitement de la mobilité la Conférence nationale de lutte contre la pauvreté et pour l'inclusion sociale organisée fin 2012 a-t-elle proposé ?

Le Groupe de travail "Accès aux droits et aux biens essentiels, minima sociaux" de la Conférence a postulé que les transports constituaient un sujet fort dans le champ des biens essentiels considérés comme de sa compétence. Néanmoins, le traitement du sujet est relativement partiel.

Dans le chapitre VIII de son Rapport, intitulé « Transports et Mobilité », le Groupe de travail traite en effet essentiellement des enjeux financiers liés à la mobilité. Il n'est donc fait aucune référence à d'autres enjeux tels que les freins cognitifs, psycho-sociaux, organisationnels, etc.

Quant aux enjeux liés aux dépenses de carburant, le rapport indique qu'elles peuvent être « lourdes pour les ménages modestes », alors qu'il « n'existe pas actuellement d'aide pour couvrir partiellement ces dépenses ». Le groupe n'a pas étudié de dispositif adapté à cette situation.

Quant aux enjeux liés aux dépenses de transport en commun (hors chemin de fer), le Rapport relève que, l'absence d'un véhicule particulier étant très corrélée au revenu (45% pour les ménages du premier décile contre 8% pour ceux du dernier décile), la tarification sociale des transports en commun est importante pour les ménages modestes.

Une rapide synthèse de l'état de la tarification sociale en France est proposée, basée sur les données du GART et de l'UTP¹³. Le GART, invité à donner son avis, précise qu'il est plus favorable à une tarification sociale basée sur les revenus du foyer qu'au principe de la gratuité totale dont l'efficacité peut être discutée.

Le Rapport fait également référence à une récente étude récente de la Mission Régionale d'information sur l'Exclusion (MRIE) Rhône-Alpes, basée sur 2100 questionnaires et 70 entretiens auprès de bénéficiaires du RSA. La première réponse apportée par les allocataires quant aux difficultés rencontrées pour trouver du travail est l'absence d'offres (53%), avant la santé (33%), le transport (27%), la garde d'enfants (15%).

Le Rapport conclut cette thématique par deux recommandations :

- Vérifier la mise en œuvre dans l'ensemble des unités urbaines de la réduction tarifaire pour les personnes dont les ressources sont inférieures au plafond de la CMU-C

13 Groupement des Autorités Régulatrices de Transport et Union des Transports Publics

- Encourager les collectivités territoriales à développer des dispositifs d'aide à la mobilité pour les personnes en situation de précarité vivant en milieu rural et diffuser un répertoire des bonnes pratiques

Le Groupe de travail « Gouvernance » a traité de mobilité à plusieurs reprises, en ciblant en particulier le « millefeuille territorial » et l'action sociale.

Plusieurs propositions clés sont à retenir du Rapport de ce Groupe de travail : instituer une règle générale d'articulation des politiques publiques sur les territoires (page 13) ; reconnaître le département comme garant (page 13) ; mutualiser et inventer de nouveaux outils de coordination fonctionnelle sur le terrain prenant en compte les aspects multiformes des situations d'exclusion et impliquant tous les acteurs intermédiaires (pages 17 et suivantes) ; description du parcours du combattant d'un jeune avec plusieurs référents (page 18) ; plateforme « Convergences » à Nancy qui intègre mobilité et autres freins à l'emploi ; relance du travail social collectif dans une application de projets territoriaux (page 29).

c. Un facteur culturel ou lié aux représentations

La méconnaissance ou la sous-évaluation des enjeux sociaux pour l'accès à l'emploi n'est pas l'apanage des responsables politiques. Chez certaines associations et au sein des organisations syndicales, la priorité à l'emploi n'intègre pas toujours ces enjeux, à l'image de la note diffusée en 2007 par le collectif ALERTE, et relative à « L'accès des personnes en situation de précarité à un emploi permettant de vivre dignement »¹⁴.

d. Un facteur lié au traitement historiquement très urbain de ces enjeux, au détriment d'une analyse plus globale intégrant les territoires moins denses

Le traitement du sujet est historiquement très urbain, ce qui s'explique en partie par la nature des acteurs qui se sont intéressés au sujet, dont la vocation est de réaliser des études et des analyses en milieu urbain.

Aujourd'hui encore, l'approche retenue dans le projet de loi relatif à l'Acte 3 de la décentralisation semble orienter la mobilité (devenue « durable ») vers les espaces urbains, au détriment des territoires les moins denses pour lesquels ce concept de mobilité durable serait inadapté.

e. Une dispersion indéchiffrable des acteurs concernés

En matière de politiques publiques, la problématique « mobilité insertion emploi » n'est un sujet central pour personne. Elle est prise en compte au croisement des politiques de transport et de déplacement, d'urbanisme et d'aménagement du territoire, d'action sociale et

¹⁴ Collectif ALERTE - L'accès des personnes en situation de précarité à un emploi permettant de vivre dignement - Constats et recommandations du collectif ALERTE et des partenaires sociaux - Décembre 2007

de lutte contre les exclusion, d'emploi et de développement économique. Certaines de ces politiques sont cloisonnées.

La problématique est par ailleurs prise en charge de facto par de nombreux acteurs issus de champs d'intervention très divers, que nous déclinons dans la présente étude : acteurs publics et institutionnels, intermédiaires de l'emploi, acteurs de l'économie sociale et solidaire (ESS), acteurs de l'insertion par l'activité économique (IAE), acteurs du « social business », acteurs associatifs, etc.¹⁵

f. *De nombreuses innovations qu'il convient de valoriser*

Malgré tout, le sujet a été pris en charge. La diversité et la créativité des réponses apportées ou expérimentées fait l'objet d'un développement en soi au sein du présent rapport. Elle montre que les solutions existent, mais qu'elles manquent de reconnaissance, de visibilité et de coordination entre les différentes sphères d'acteurs concernés.

B. Présentation de l'étude et préalables

1. Problématique et principaux sujets traités

La présente étude se positionne dans une logique de cumulativité avec l'ensemble des travaux et expérimentations engagés depuis plus de 20 ans. Elle ne prétend donc pas à l'exclusivité ni à l'invention.

Notre problématique est simple : proposer un état des lieux actualisé et transversal de la mobilité dans une perspective d'insertion et d'accès à l'emploi.

Notre réflexion s'appuie sur le constat d'une mobilité devenue contrainte, avec comme principaux indicateurs l'augmentation régulière de la distance domicile-travail, la raréfaction des services de proximité dans les milieux moins denses, et l'augmentation du budget transport des ménages.

Les publics impactés par ces contraintes sont de plus en plus nombreux : personnes en difficultés sociales et professionnelles, qu'elles soient inscrites dans un dispositif identifié (demandeurs d'emplois, bénéficiaires du RSA, jeunes, apprentis...) ou non (personnes sorties des dispositifs sans situation pérenne, travailleurs pauvres...).

Les freins sous-jacents à leurs difficultés de mobilités se sont diversifiés : freins matériels et organisationnels (moyen de déplacement, moyens financiers, organisation sociale et familiale), freins liés à la santé ou au handicap, freins en termes de « compétences en mobilité » (disposer du permis, être capable de se repérer sur un réseau de transports publics, maîtriser la langue française...), et enfin freins psycho-sociaux d'appropriation des

¹⁵ Pour tous ces acteurs, cf. définition en annexe ou présentation dans le corps du présent rapport

territoires (création de frontières fictives restreignant la capacité à être mobile des personnes).

Les réponses à envisager sont particulièrement complexes, puisqu'elles se situent au croisement des politiques sociales, de transport, d'aménagement, de logement, d'énergie... Il n'existe à ce jour aucune mesure transversale et adaptée aux mobilités précaires.

Un ensemble d'acteurs apportent des réponses complémentaires à ces besoins, leurs potentialités et leurs capacités de coordination restant à valoriser.

2. Présentation de la méthodologie d'étude

Afin de réaliser la présente étude, différentes approches méthodologiques ont été croisées pour apporter un regard neuf sur ce sujet.

Nous nous sommes en premier lieu appuyés sur un ensemble d'analyses statistiques, complétées de la prise en compte de travaux de recherches déjà effectués ainsi que de nombreux ouvrages et articles.

En complément, et afin de disposer de données actuelles et ciblées, trois enquêtes quantitatives ont été mises en place ¹⁶:

- Une enquête à destination des publics en insertion sociale et professionnelle, que nous appellerons dans ce rapport les « publics »
- Une enquête à destination des structures qui accueillent et accompagnent ces publics dans leur insertion et leur accès à l'emploi, que nous appellerons dans ce rapport les « accompagnateurs »
- Une enquête à destination des entreprises qui emploient ou pourraient employer ces publics, que nous appellerons dans ce rapport les « employeurs »

Plus de mille réponses ont été apportées à ces enquêtes, qui ont bénéficié du relais de réseaux nationaux souhaitant mobiliser leurs structures locales sur ces sujets.

Ces enquêtes ont été complétées par de nombreux entretiens réalisés auprès d'acteurs nationaux et d'acteurs de terrain afin de prendre la mesure de leurs attentes mais aussi de leurs retours d'expériences.

Des focus ont été notamment réalisés dans les Bouches-du-Rhône et dans l'Essonne, mais également auprès d'un ensemble d'autres territoires où se développent des actions remarquables. De la sorte, nos analyses ont porté aussi bien en milieu urbain que périurbain et rural, et sur de nombreux territoires différents.

¹⁶ Les questionnaires de chacune des trois enquêtes sont en annexe

3. Préalable sur la terminologie employée concernant les publics

Nous utiliserons au cours de ce rapport différents termes pour désigner les publics auxquels nous nous intéressons : personnes en difficultés sociale et professionnelle, personnes en insertion sociale et professionnelle ou encore personnes en inclusion sociale et professionnelle, personnes précaires, etc.

Si nous considérons bien à chaque fois les mêmes personnes, ces variations sémantiques permettent de mettre en lumière la diversité des approches à considérer et la complexité des catégories de publics concernés.

Ainsi, le terme « difficultés » insiste sur les freins rencontrés, « insertion » montre les démarches engagées par les publics, et « inclusion » fait référence à la prise en charge par les pouvoirs publics de ces personnes. Quant au terme de « précaires », il rappelle la fragilité des situations de ces publics.

II. Les publics en insertion sociale et professionnelle

Si chacun peut, à un moment de sa vie, se retrouver en empêchement de mobilité, les personnes en difficultés sociales et professionnelles sont confrontées plus que toute autre catégorie de la population française à des problèmes de mobilité. De nombreuses études, ainsi que les enquêtes menées auprès des structures dans le cadre de l'Observatoire social des mobilités, montrent que la mobilité est un enjeu majeur pour ces publics. Dans ce chapitre, nous identifierons ces publics, et déterminerons quelles sont leurs pratiques de mobilité, quels enjeux recouvrent leurs déplacements, et quelles sont les raisons qui les placent en situation de difficulté face à la mobilité quotidienne.

Les publics dont il est ici question sont les personnes vivant en-dessous du seuil de pauvreté, les demandeurs d'emploi, les allocataires des minima sociaux, les travailleurs pauvres et les travailleurs précaires, et de manière générale les personnes qui, pour des raisons financières, matérielles, géographiques, de santé, cognitives, physiques ou encore psychologiques peuvent être en difficultés de mobilité dans leur vie ou dans leur parcours social(e) et professionnel(le).

Nous reviendrons en détails sur ces différents publics en fin de chapitre.

A. Pratiques de mobilité des personnes en insertion sociale et professionnelle

A l'aide des résultats de l'Enquête Nationale Transports et Déplacements de 2008, des travaux de recherches réalisés ces dernières années et des enquêtes et entretiens menés dans le cadre de l'Observatoire social des mobilités, nous dresserons dans le chapitre suivant un panorama des pratiques de mobilité des Français en difficultés sociales et professionnelles. Nous proposerons un tableau statistique des pratiques de déplacement du quotidien, tout en rappelant les enjeux qui lient mobilité, insertion et emploi. Enfin, nous déterminerons l'ensemble des facteurs qui interviennent dans ce champ afin de mieux appréhender les difficultés auxquelles sont confrontés les publics ciblés, mais également les leviers qui peuvent permettre d'agir sur ces différents problèmes.

1. Présentation générale des résultats de l'enquête proposée aux personnes en insertion sociale et professionnelle

L'enquête à destination des « publics » en insertion sociale et professionnelle a été réalisée entre février et mai 2013. Elle a été administrée par les structures accueillant ces publics lors d'entretiens en face à face. Les questionnaires ont été saisis en ligne par les personnes travaillant dans ces structures. 699 personnes ont répondu au questionnaire, constituant un échantillon aléatoire, sinon représentatif, qui offre une représentation large de profils et de situations objectives d'empêchement de mobilité.

Les structures au sein desquelles ces questionnaires ont été saisis sont les suivantes :

- Mission locale (41 %)

- Plateforme de mobilité (30%)
- Agence d'intérim (11 %)
- Association loi 1901 (7 %)
- Centre communal d'action sociale (5 %)
- Organisme de formation (2 %)
- Structure d'insertion par l'activité économique (2 %)

Les répondants habitent principalement dans le Nord de la France (départements de la Somme, du Nord et du Pas-de-Calais), en Île-de-France et dans le Sud-est (départements des Bouches-du-Rhône et du Gard). Ce résultat est cohérent avec le paysage français de la population en insertion, qui vit majoritairement dans ces régions.

On note une bonne représentation de tous les types de territoires puisque 37 % des répondants habitent dans une ville moyenne, 31 % dans une petite ville, 11 % dans une grande ville et 23 % en milieu rural (dans un village ou à la campagne).

Les 16-24 et les 25-49 ans sont les plus nombreux à avoir répondu, avec un taux de 46 % et 44 %. La forte implication du réseau des missions locales explique la part importante de jeunes dans notre échantillon. Cependant, cette surreprésentation de la jeunesse est relativement conforme à la réalité : les jeunes sont fortement touchés par les problèmes économiques et sociaux.

Les hommes sont également plus nombreux à avoir répondu (54 %), contre 46 % pour les femmes, pourtant plus concernées par les problématiques d'exclusion. Compte tenu du mode de diffusion de l'enquête, ce résultat relève probablement du hasard, mais il est possible que les femmes aient globalement eu moins facilement accès à l'enquête, peut-être pour des raisons socio-culturelles.

14 % des répondants sont d'origine étrangère, et la moitié d'entre eux sont nés dans un pays non francophone. La maîtrise de la langue française est un enjeu pour ces personnes, et peut constituer un frein dans l'autonomie des déplacements.

Plus de la moitié des répondants sont célibataires sans enfant, ce qui s'explique par la forte proportion de jeunes ayant répondu à l'enquête. 17 % sont en couple avec enfants, et 12 % sont célibataires avec enfants. Pour ces derniers, l'organisation de la vie familiale représente un enjeu important. On note que 30 % des personnes qui ont des enfants de moins de 14 ans rencontrent des difficultés à les faire garder.

Le niveau de formation des répondants est faible puisque 28 % n'ont aucun diplôme. En comparaison en France, 15 % des 25-49 ans sont dans la même situation. Un tiers des répondants ont un BEP ou un CAP, et 20% ont le baccalauréat. Ce dernier taux est très proche de la moyenne nationale qui est de 19,5 % pour les 25-49 ans¹⁷.

Le taux de chômage des répondants est élevé au regard de la moyenne nationale : 54 % d'entre eux sont en recherche d'emploi (48 % sont inscrits à Pôle Emploi). Il s'agit pour la majorité de chômeurs de courte durée (moins de 5 mois). Parmi les personnes ayant un emploi, seul 1,7 % sont en CDI à temps complet. La part des intérimaires est significative puisqu'ils représentent 13 % des répondants.

¹⁷ Source INSEE - Recensement de la population 2011

Le travail en horaires décalés et/ou le week-end est un enjeu considérable car il concerne 58 % des répondants.

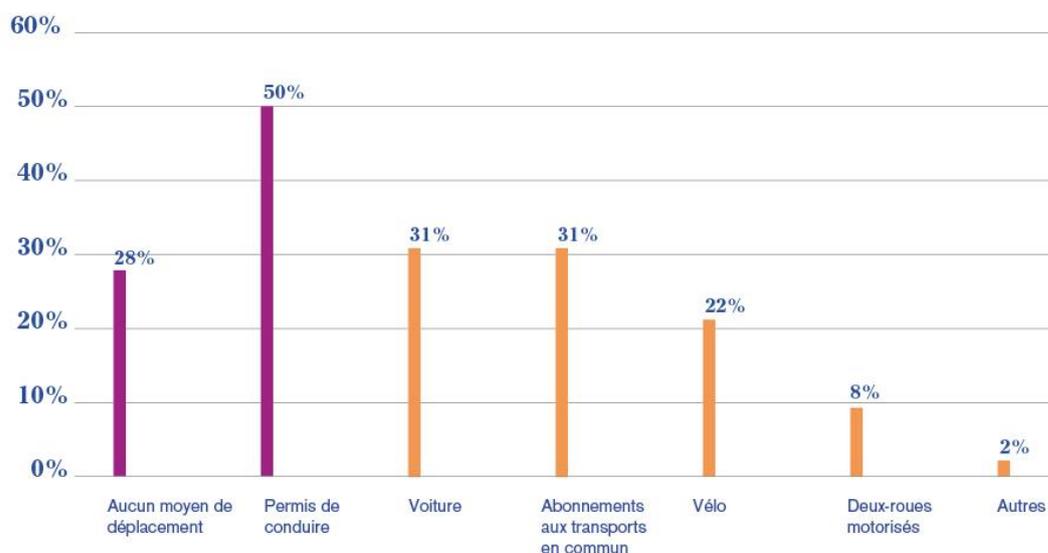
Quant aux minima sociaux, ils sont perçus par un nombre important de répondants : 26 % sont allocataires du RSA et 5 % de l'allocation spécifique de solidarité (pour les chômeurs de longue durée).

2. Les enjeux liés à la mobilité (enquêtes de l'Observatoire)

Les enquêtes menées dans le cadre de la présente étude ont permis de préciser les pratiques de déplacements et les difficultés rencontrées par les personnes en insertion, ainsi que leurs stratégies pour faire face à ces contraintes.

Le graphique ci-après montre à quel point la mobilité peut être contrainte pour les personnes en insertion sociale et professionnelle, avec en particulier un chiffre marquant : plus d'un quart des répondants ne disposent d'aucun moyen de locomotion ou de transport.

MOYEN DE DÉPLACEMENTS — ET PERMIS DE CONDUIRE —



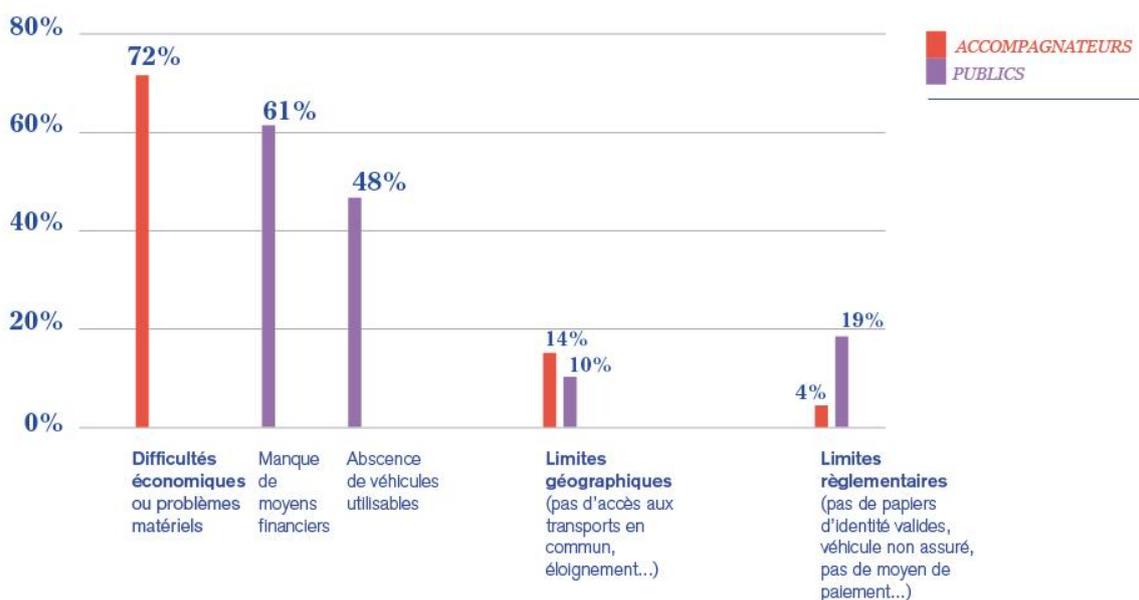
On notera également que les faibles taux de possession du permis de conduire et d'une voiture ne sont que très partiellement compensés par un abonnement aux transports en commun ou la possession d'un vélo.

Selon l'enquête proposée aux « publics », le frein principal à la mobilité réside dans les difficultés économiques ou matérielles (manque de moyens financiers, absence de véhicule à disposition ou véhicule n'étant pas en état de rouler), suivi dans une moindre mesure par les limites géographiques et les limites réglementaires telles que l'absence de permis, d'assurance, de papiers d'identité valides, d'un véhicule ayant subi le contrôle technique, etc.

La forte surreprésentation des problèmes matériels et financiers est à la fois une réalité incontestable et le symptôme d'un système de mobilité organisé autour de l'automobile, dont la dépendance peut devenir un facteur d'exclusion pour les personnes les plus en difficultés.

Les « accompagnateurs » ont identifié les mêmes freins, mais dans des proportions différentes, comme l'illustre le graphique ci-après (plusieurs réponses étaient possibles).

3 PRINCIPAUX FREINS RETENUS PAR LES ACCOMPAGNATEURS — ET LES PUBLICS —



Les accompagnateurs ont plus facilement cité, en complément de ces principaux freins, les difficultés psychosociologiques, telles que la limitation par les personnes de leur espace de déplacements, des peurs, des renoncements.

L'enquête proposant un classement des freins à la mobilité, ces difficultés sont apparues à partir du rang 2 ; le fait que les accompagnateurs les aient indiquées témoigne de leur plus grande maturité des enjeux de mobilité que les publics eux-mêmes, cependant la disproportion entre difficultés économiques et matérielles, d'une part, et autres difficultés, d'autre part, montre qu'un travail de sensibilisation reste à mener. Nous montrerons en effet plus loin dans ce rapport que les freins immatériels à la mobilité sont également très importants à prendre en compte.

Ces difficultés de mobilité ont des conséquences variables sur l'accès à l'emploi et à la formation, à la santé et aux services à la personne, ainsi qu'à la culture et à la vie sociale, que nous allons détailler ci-après.

a. Accès à l'emploi et à la formation

Les accompagnateurs ayant répondu à l'enquête que nous avons proposée classent la mobilité comme deuxième élément déterminant dans un parcours d'insertion socioprofessionnelle, derrière la formation, mais devant le logement et la santé.

Ils sont par ailleurs 93% à considérer que la première conséquence des problèmes de mobilité est un accès restreint à l'emploi et à la formation.

Trois enquêtes réalisées récemment par d'autres organismes confirment ces résultats.

Selon l'enquête « connaissances et besoins » réalisée par le FASTT (Fond d'action sociale pour le travail temporaire) en 2005 auprès de salariés intérimaires, 73% des intérimaires utilisent un moyen personnel pour se déplacer, 82% d'entre eux ont le permis, et 91% disposent d'un véhicule motorisé. Il faut noter que la capacité à être mobile est un des critères pour pouvoir s'inscrire en intérim, ce qui explique ce fort taux de motorisation. 14% des personnes interrogées déclarent avoir du annuler une mission en raison de problèmes de mobilité, principalement causés par une panne de leur véhicule.

L'Acisé¹⁸ a réalisé en 2012 une enquête auprès de l'ensemble des organismes qu'elle finance¹⁹. Il s'agit d'organismes qui œuvrent en faveur de l'insertion et de l'aide à l'accès à l'emploi pour les personnes vivant dans les quartiers classés en « politique de la ville ». Les problèmes de mobilité sont classés en première position des freins à l'accès à l'emploi ou à la formation par 65% de ces organismes.

Enfin, la DGPEF/Avise a mené en 2011 une étude²⁰ auprès de 900 SIAE afin de mieux connaître les difficultés des salariés embauchés par les entreprises d'insertion. Les problèmes de mobilité sont classés en première position des freins à l'accès à la formation par 71% des répondants, bien avant le manque d'appétence pour la formation (48%). Dans certaines régions, ce taux monte jusqu'à 85%.

Ces problèmes de mobilité se traduisent par une série de renoncements ou d'empêchements chez les personnes en insertion, que nous synthétisons dans le graphique ci-après.

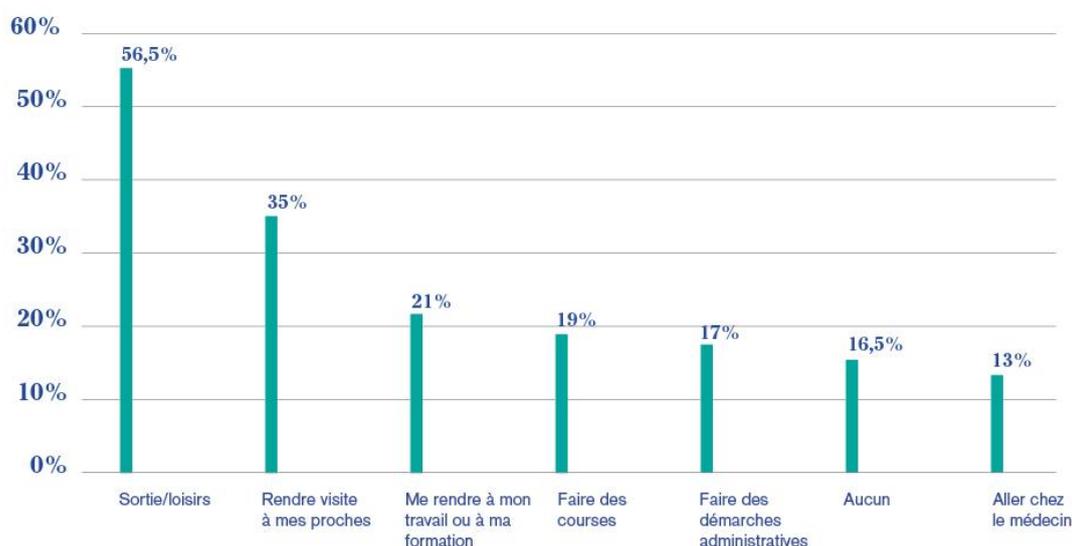
Les difficultés de mobilité causées par la complexité des déplacements ou par leur coût ont pour première conséquence une limitation des déplacements. Les principaux motifs affectés par cette limitation sont les loisirs et les visites aux proches, les efforts étant concentrés sur l'emploi et les démarches administratives. Le volet social de l'intégration est sacrifié afin de privilégier le volet professionnel.

18 Agence nationale pour la cohésion sociale et l'égalité des chances

19 Enquête annuelle de suivi des actions de la thématique « Emploi et insertion » réalisée en 2012 pour l'Acisé par TNS

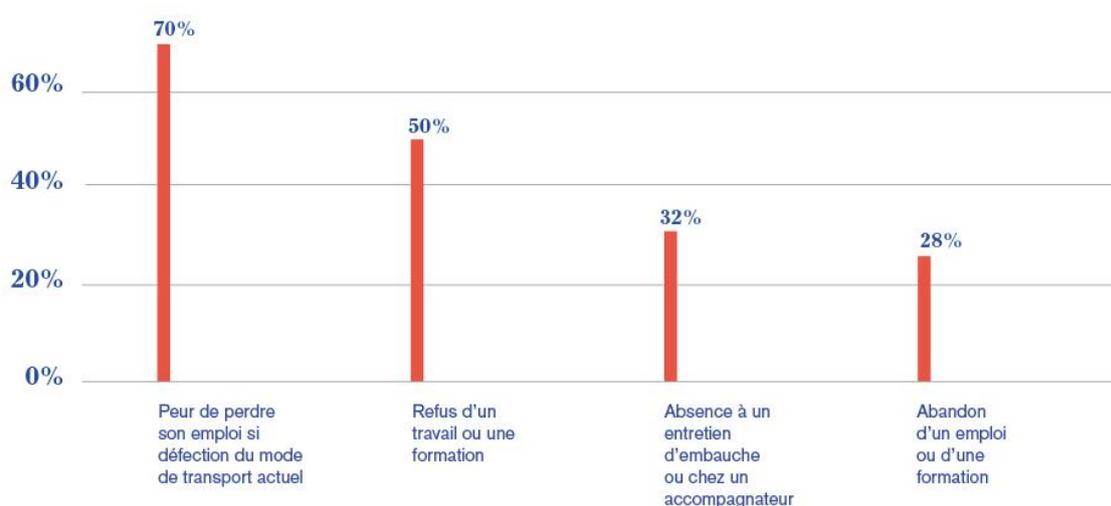
20 La formation des salariés en insertion dans l'IAE, enquête 2011, DGPEF/Avise

DÉPLACEMENTS RÉDUITS POUR DES RAISONS FINANCIÈRES — OU DE DISTANCE —



Pour autant, les déplacements vers la formation et le travail ne sont pas simples et l'enquête proposée aux publics dans le cadre de la présente étude confirme les liens essentiels entre mobilité et accès à l'emploi ou à la formation :

PROBLÈMES DE MOBILITÉ — ET CONSÉQUENCE SUR L'EMPLOI —



Les problèmes de mobilité sont bien confirmés comme un véritable frein pour accéder à l'emploi.

Parmi les personnes qui se rendent à un travail ou à une formation au sein des publics enquêtés, 40% utilisent les transports en commun et 33 % la voiture en tant que conducteur. Un quart se déplace à pied ; 18 % s’y rendent en voiture en tant que passager, subissant potentiellement une forme de dépendance. Les parts du vélo (7 %) et du deux-roues motorisé (6 %) sont plus marginales²¹.

Les enjeux de mobilité sont d’autant plus importants que les déplacements domicile-travail sont en moyenne plus longs que ceux pour accéder aux soins ou aux services, par exemple. Si 49 % des enquêtés déclarent travailler ou se former dans leur ville, 41 % se rendent dans une ville à côté et 27 % dans une ville plus éloignée.

Les tensions actuelles sur le marché du travail favorisent l’allongement des distances domicile-travail, les demandeurs d’emploi étant contraints d’accepter des emplois parfois plus éloignés qu’ils ne le souhaiteraient de leur lieu de résidence. Ce phénomène tend à renforcer les contraintes que la mobilité fait peser sur l’accès à l’emploi.

b. Accès à la santé et aux services à la personne

Environ 42% des répondants de l’enquête proposée aux publics vont chez le médecin, font des courses ou réalisent leurs démarches administratives régulièrement à pied, et près de 30% sont susceptibles de prendre les transports en commun. La part de la voiture est légèrement moindre : 28,5% se déplacent en voiture en tant que conducteur et 24,5% en tant que passager, ce qui là encore suggère des problèmes de dépendance à d’autres personnes pour se déplacer²².

Les deux tiers des répondants effectuent ces déplacements au sein même de leur ville de résidence, et 20% environ dans leur quartier de résidence : les distances pour accéder aux soins ou aux services sont donc relativement moins importantes que celles pour se rendre à un emploi ou une formation.

Ces trois motifs de déplacement (médecin / courses / démarches administratives) sont les moins affectés par des contraintes de mobilité comme l’illustre le graphique de la page précédente.

On note ici une différence de perception : pour les accompagnateurs, les problèmes d’accès aux services administratifs/d’accompagnement et l’accès au soin sont cités en deuxième et troisième positions parmi les conséquences des problèmes de mobilité. Ce décalage est probablement lié au caractère indispensable de ces déplacements : les contraintes de mobilité peuvent aussi bien être surestimées par les accompagnateurs que sous-estimées par les publics.

Des contraintes de mobilité peuvent donc affecter l’accès à la santé et aux services à la personne, mais cet effet est moins important que pour l’accès à l’emploi et à la formation, ou comme nous allons le voir, aux loisirs et à la vie sociale.

21 Les questions concernant les modes de déplacement des répondants pour accéder à la formation et à l’emploi sont à réponses multiples : il est donc normal d’obtenir des pourcentages totaux supérieurs à 100.

22 Pour rappel, les répondants peuvent déclarer plusieurs modes de déplacement.

c. *Accès aux loisirs et à une vie sociale*

La marche est le mode de déplacement régulier de 40% des répondants pour leurs loisirs ou pour rendre visite à leurs proches. La part des transports en commun est de 31%.

Toutefois, la part de la voiture est elle aussi importante : environ 29% utilisent leur voiture en tant que conducteur. Par ailleurs, 31% des répondants se font parfois conduire : la dépendance en matière de mobilité est particulièrement prégnante lorsqu'il s'agit d'activités de loisirs ou sociales. Là encore, on notera la part marginale du vélo et du deux-roues motorisé.

Le recours plus fréquent à la voiture s'explique par la distance que les personnes ont à parcourir, une part importante des loisirs se situant plus loin du lieu de résidence : ainsi, même s'ils sont environ 57% à rester dans leur ville et 16% dans leur quartier, 44% des répondants se rendent dans une ville à côté et 32% dans une ville plus éloignée.

Ces déplacements sont, comme nous l'avons déjà vu, les plus affectés par les contraintes de mobilité, 57% des répondants ayant eu à les réduire pour un motif sorties/loisirs et 35% pour rendre visite à des proches. On notera que ce dernier point est marquant en termes d'enclavement social des personnes concernées, un facteur aggravant des phénomènes d'exclusion liés à la mobilité.

Par ailleurs, les problèmes de mobilité restreignent les possibilités de promenade : si 68% des répondants se promènent autour de chez eux, une moindre part (48%) va dans la nature ou à la campagne, et 9% ne se promènent jamais, dont un tiers pour des raisons matérielles, financières ou culturelles.

Ces problèmes d'accès aux loisirs et à une vie sociale ne semblent pas véritablement perçus par les accompagnateurs, puisqu'ils les classent en dernière position des conséquences des problèmes de mobilité. Ce biais de perception s'explique probablement par le fait que ces structures se préoccupent avant tout de garantir aux publics qu'elles reçoivent un accès à l'emploi, à la formation, aux soins et services.

La question des déplacements induits par les enfants montre des résultats différents : plus de la moitié des personnes se déplaçant pour s'occuper de leurs enfants le font à pied, 35% en voiture comme conducteur et un quart en transports collectifs. Les écoles, les crèches ou autres moyens de garde sont proches du domicile, ce qui génère moins de problèmes d'accessibilité : 62% sont situés dans la ville du répondant et 33% dans le quartier de résidence.

d. *Synthèse*

- **50 % des répondants ont le permis, mais seulement 31 % ont une voiture**
- **28 % déclarent n'avoir aucun moyen pour se déplacer**
- **Les principaux modes de déplacements sont les transports en commun (surtout pour se rendre à son travail ou à sa formation, qui est la plupart du temps dans une autre commune que la commune de résidence) et la marche**

- **La mobilité est perçue comme le deuxième frein pour l'accès à l'emploi et à la formation pour les structures qui accueillent les personnes en insertion ; d'autres enquêtes (FASTT, ACSE, DGEFP) l'ont même classée en premier**
- **Les publics estiment que leurs problèmes de mobilité impactent fortement leur capacité à trouver ou à garder un emploi puisque la moitié d'entre eux a déjà refusé une offre pour des raisons de mobilité, 28 % ont dû abandonner en cours de route leur emploi ou leur formation pour la même raison, et 74 % estiment qu'ils auraient plus de chance de trouver un travail s'ils étaient plus mobiles**
- **Les personnes en difficultés sociales et professionnelles sont contraintes de diminuer leurs déplacements, en particulier ceux pour leurs loisirs (à 57 %) et pour rendre visite à leurs proches (à 35 %)**

3. Analyses des résultats de l'Enquête Nationale Transports et Déplacements de l'Insee

L'analyse des pratiques de déplacements qui suit a été réalisée à partir des données de l'Enquête Nationale Transports réalisée par l'Insee en 2008. Cette enquête a interrogé 20 200 ménages. Nous avons choisi d'étudier ici la mobilité des ménages du premier décile, dont le revenu annuel par unité de consommation est inférieur à 9 600 € (soit 938 € par mois, en dessous du seuil de pauvreté)²³, ce qui représente 7,9 millions de personnes en France.

a. *Un parc de véhicules plus ancien, un taux de motorisation plus bas*

Le parc automobile des ménages du premier décile se distingue du parc français moyen par une plus grande vétusté, et par un nombre moins important de véhicules par ménage.

L'âge moyen des voitures des ménages du 1^{er} décile est de 11,2 ans, alors que la moyenne française est de 8,7 ans. Les ménages pauvres achètent principalement des voitures d'occasion, à un prix bas, d'où cet âge plus élevé.

Si à l'achat le prix est moins élevé, les frais engendrés sont ensuite plus importants, en termes de carburant mais aussi d'entretien.

Des efforts ont été faits par les constructeurs ces dernières années pour diminuer la consommation de carburant des véhicules, permettant ainsi de compenser la hausse du prix des carburants à la pompe par une baisse de la consommation. Mais cette baisse ne profite pas aux ménages les plus modestes, qui continuent de conduire et/ou d'acheter des voitures plus anciennes qui consomment beaucoup. La dépense en carburant est donc plus élevée au kilomètre pour les ménages modestes que pour la moyenne des Français.

²³ Ce seuil a été déterminé lors du traitement statistique réalisé par l'INSEE. Source : SOeS - Inrets - Insee, enquête nationale transport et déplacements 2008. Champ : Personnes de 6 ans ou plus, déplacements effectués du lundi au vendredi à l'occasion d'activités situées dans un rayon de 80 km autour du domicile

Les débats récents autour de la fermeture des centres des grandes agglomérations aux véhicules les plus polluants ont fait ressortir la question de la vétusté des voitures des ménages modestes, qui causent d'importantes émissions de polluants à la fois parce qu'elles consomment plus de carburant, mais aussi parce qu'elles ne disposent pas des dernières technologies en matière de diminution de ces émissions.

Les aides publiques en faveur du renouvellement du parc automobile n'ont eu qu'un effet limité sur le parc automobile des ménages pauvres qui n'ont généralement pas pu acheter de voiture neuve malgré les aides.

Les véhicules âgés demandent également plus d'entretien : beaucoup de pièces importantes doivent être remplacées après 120 000 km. Ces frais sont souvent mal estimés, et sont difficilement anticipés. Ils peuvent se révéler trop importants et ne pas être pris en charge par le propriétaire de la voiture.

Les entretiens et les enquêtes réalisés dans le cadre de la présente étude montrent que le risque de ne plus pouvoir se rendre à son travail lorsque la voiture n'est plus en état de fonctionnement est réel, et suscite des craintes importantes au sein des publics interrogés. Un constat que tentent de compenser toute une série de dispositifs d'aides publiques individuelles que nous présenterons au chapitre III, mais qui se heurtent aux mêmes difficultés d'anticipation des frais réels à prévoir.

Les coûts liés à l'usage de la voiture sont donc vraisemblablement plus importants pour les ménages modestes. Il est probable que ne pouvant assumer l'ensemble de ces frais, les automobilistes fassent des arbitrages : repousser jusqu'au dernier moment les réparations, faire des économies sur l'assurance, etc. Ces éléments augmentent le risque routier et entraînent en bout de chaîne soit l'abandon du véhicule, soit des dépenses élevées qui grèvent le budget du ménage.

Ceci explique aussi le plus faible taux de motorisation des ménages pauvres. Selon l'enquête « Budget des Familles » réalisée par l'Insee en 2006, le taux d'équipement des ménages du premier décile est le suivant :

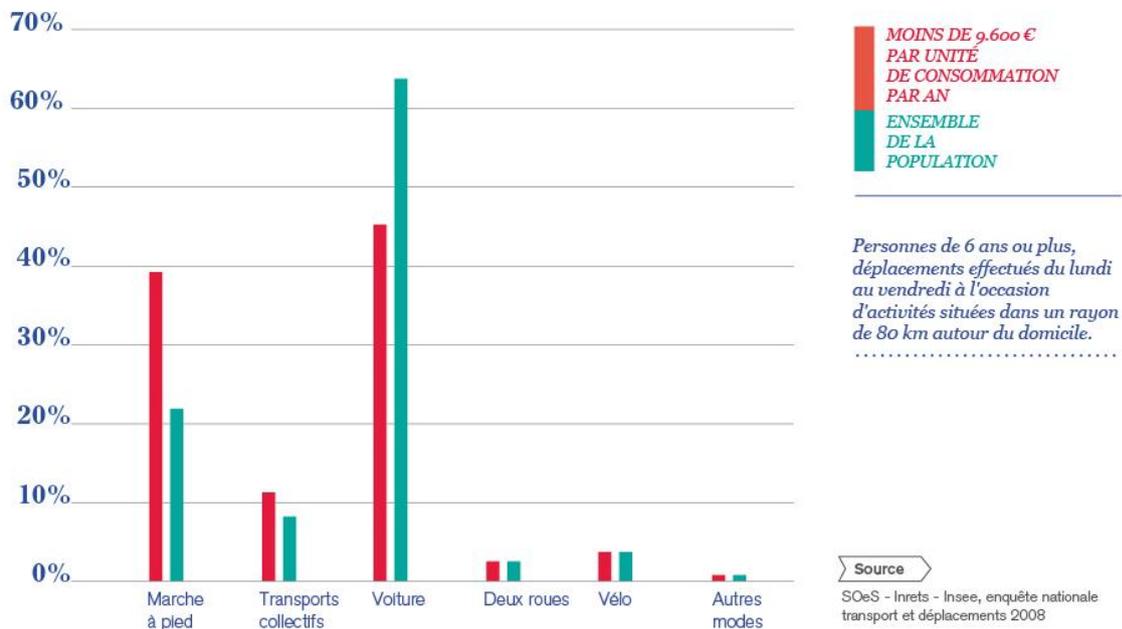
- Deux roues à moteur : 8 % contre 11 % en moyenne
- Au moins une voiture : 60 % contre 82 % en moyenne
- Deux voitures ou plus : 13 % contre 34 % en moyenne

Les ménages pauvres sont beaucoup plus nombreux à ne pas posséder de voiture du tout (40%), et ils sont faiblement « multi-motorisés » (avoir deux voitures ou plus par ménage). Ce faible taux de motorisation explique pourquoi le budget « déplacement » de ces ménages n'est pas plus élevée que la moyenne nationale. Il est même inférieur de 5 points pour les 20% des ménages les plus pauvres par rapport au 20% des ménages les plus riches.

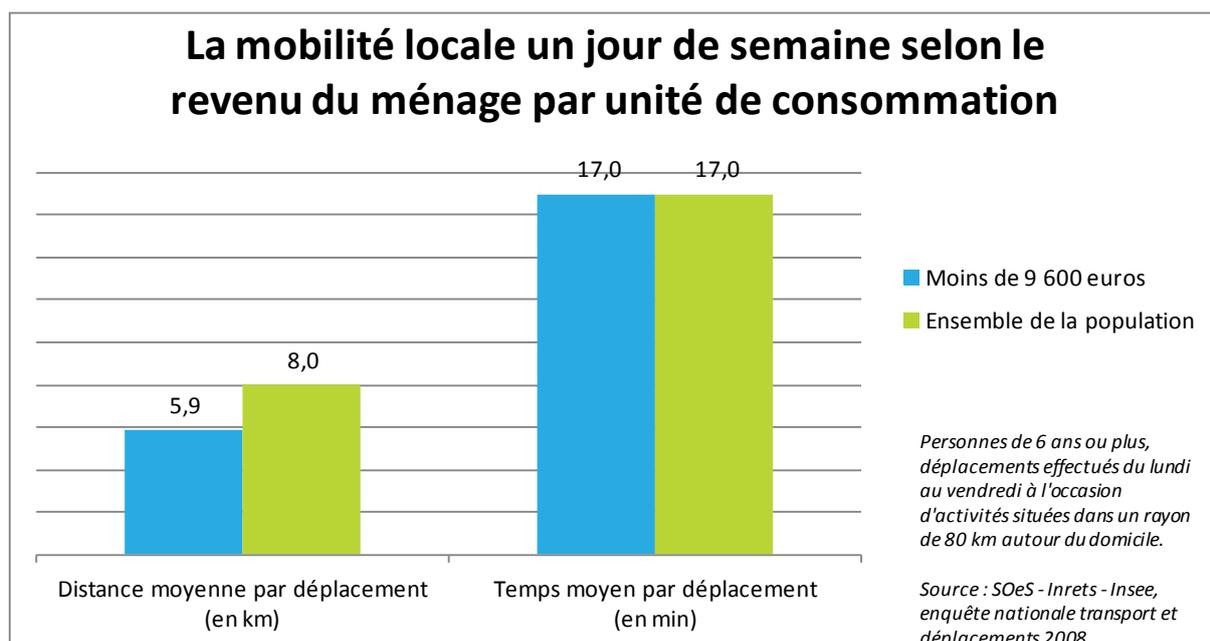
b. **Une surreprésentation des transports en commun et de la marche dans les parts modales, des temps de trajets longs par rapport aux faibles distances parcourues**

Le taux de motorisation plus faible des ménages pauvres entraîne un report modal : ils sont deux fois plus nombreux que la moyenne à se déplacer à pied, et utilisent plus fréquemment les transports en commun. En contrepartie, l'usage de la voiture est nettement inférieur : 20 points de moins que la moyenne nationale. L'usage des deux-roues motorisés et du vélo est en revanche sensiblement similaire.

MODES DE DÉPLACEMENTS
COMPARAISON MÉNAGES PAUVRES
— ET MOYENNE NATIONALE —



Si les freins économiques peuvent expliquer en partie le faible usage des deux roues motorisés, ils ne constituent pas le principal obstacle à l'utilisation du vélo. Le prix moyen des vélos achetés en France est de 250 €, mais il est possible d'en trouver à des coûts moins élevés. Le manque de solutions pour stationner son vélo, la crainte de se le faire voler, l'absence d'aménagement permettant de circuler en sécurité, et pour un certain nombre de personnes le fait de ne simplement pas savoir faire de vélo, peuvent expliquer ce phénomène. Pourtant, le coût d'usage du vélo comme mode de déplacement principal a été estimé à 200 € par an (amortissement de l'achat et entretien compris), alors que l'on avance un coût pour l'automobile entre 2 200 € et 8 000 € par an. Les marges de développements du vélo pour les ménages pauvres sont importantes, et nous le verrons par la suite, ceci permettrait d'augmenter leur périmètre de mobilité.



Les moyens de déplacements utilisés par les ménages pauvres ne leur permettent pas de se déplacer sur de longues distances. Les Français parcourent en moyenne 8 km par jour, tandis que les plus précaires font à peine 6 km, soit un écart de 26 points si l'on rapporte les distances parcourues des ménages les plus modestes à l'ensemble de la population. Il va sans dire que l'on se déplace plus loin en voiture qu'à pied.

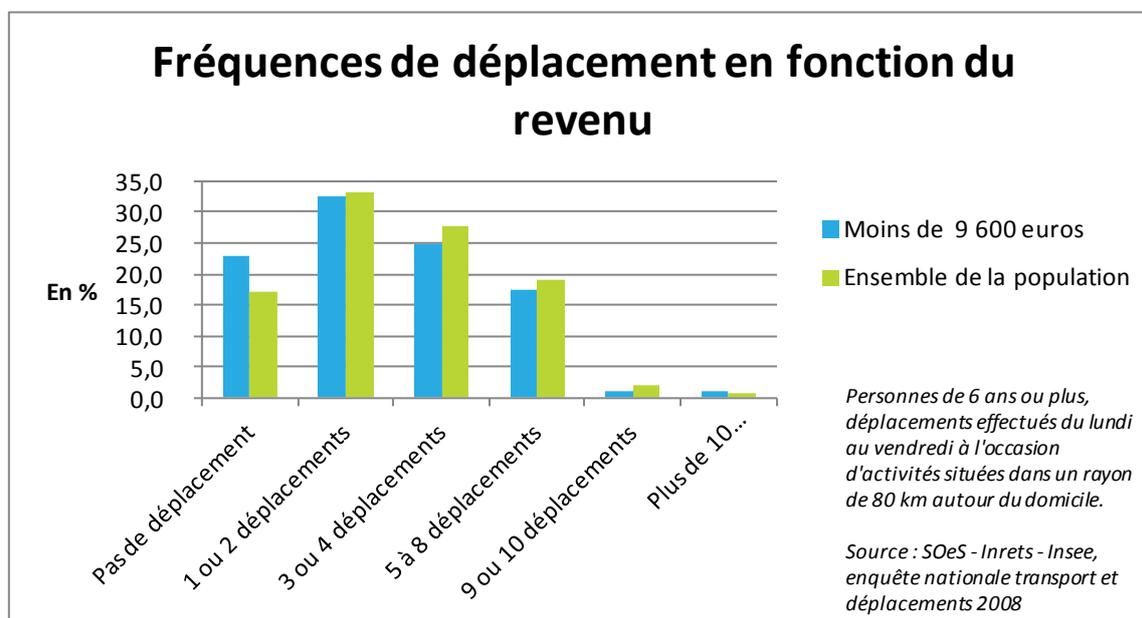
En revanche, les ménages pauvres passent presque autant de temps que les autres à se déplacer : 17 minutes par jour, contre 18 minutes pour la moyenne des Français.

Les déplacements à pied prennent du temps. Si la marche est excellente pour la santé, elle n'en reste pas moins un engagement physique, en particulier dans les zones périphériques et rurales où les distances à parcourir peuvent être importantes, avec des aménagements piétons de mauvaises qualités, voire inexistants, et souvent contraints par des infrastructures dédiées aux voitures qui rallongent les distances pour les marcheurs (contourner une rocade, trouver un passage sur une route nationale...).

Les déplacements en transports en commun sont aussi plus lents : la vitesse commerciale d'un bus en province se situe autour de 16 km/h. En centre-ville, cette vitesse est assez comparable à celle des voitures, mais l'écart se creuse lorsque l'on va vers la périphérie. On comprend donc pourquoi, pour un temps quasiment équivalent, les ménages pauvres vont moins loin.

c. Nombre de déplacements par jour

Les ménages les plus modestes effectuent en moyenne 2,9 déplacements par jour, contre 3,4 pour les 20 % des ménages les plus aisés. Ils sont plus nombreux à ne pas se déplacer – près d'un quart d'entre eux, contre 1 sur 5 en moyenne.

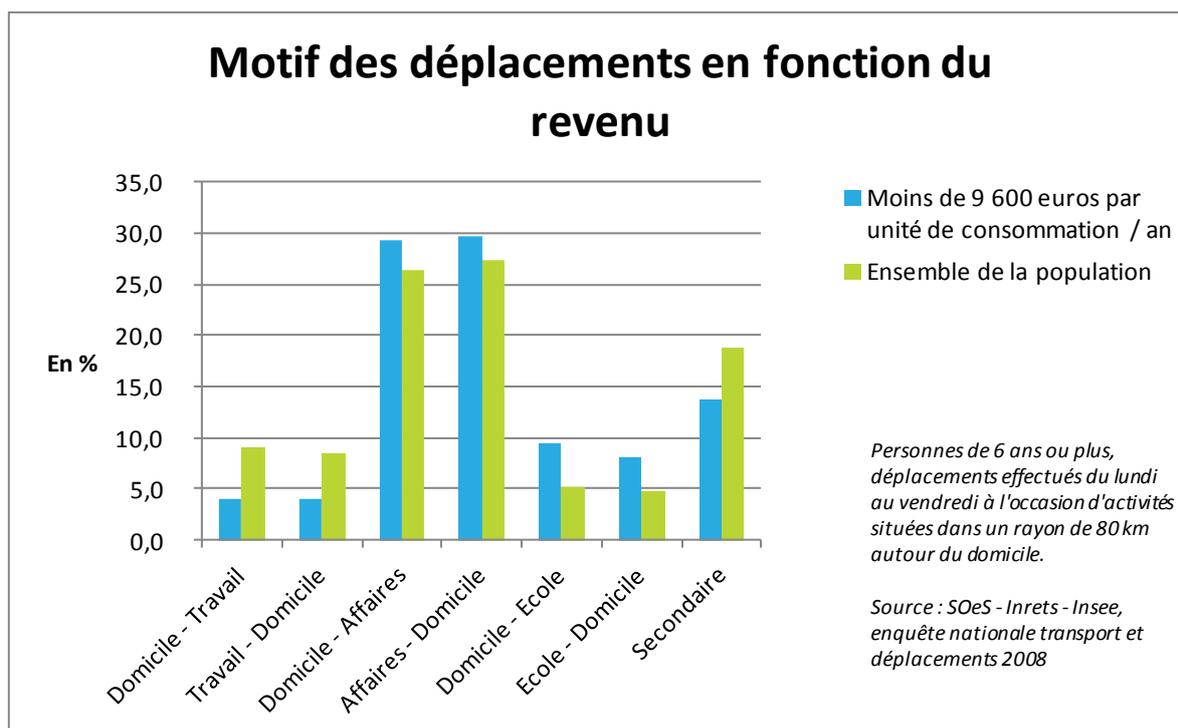


Le taux de chômage, plus élevé chez les ménages modestes, explique en partie que le nombre de déplacements soit moins important, mais ce sont de manière générale les contraintes économiques et matérielles qui, comme nous l'avons vu précédemment, contraignent les déplacements des plus modestes.

d. Motifs des déplacements

On note d'importantes disparités dans les motifs de déplacement entre les ménages les plus modestes et l'ensemble de la population. Si le travail représente moins de 10% des déplacements des ménages pauvres, soit la moitié de la moyenne nationale, la scolarité et les affaires²⁴ sont en revanche plus fréquemment citées.

²⁴ Les affaires comprennent les déplacements qui ont pour motifs des affaires personnelles tels que les courses, les rendez-vous médicaux, les démarches administratives, etc. mais aussi des motifs professionnels, en dehors d'un lieu de travail fixe.



Ceci s'explique d'une part par un taux de chômage plus important chez les ménages pauvres et par le plus grand nombre d'enfants en moyenne parmi ces ménages (le taux de pauvreté pour les moins de 18 ans s'élève à 19,6%). Q

Quant à la part des déplacements pour affaires, elle s'explique sans doute en partie par les démarches de recherches d'emploi et auprès des administrations (accès aux aides sociales) que sont contraints de réaliser ces ménages.

e. Synthèse

L'Enquête nationale transports et déplacements de 2008 révèle d'importantes disparités entre les 10 % des ménages les plus modestes et le reste de la population française :

- **Un taux de possession de la voiture plus faible**
- **Un parc de véhicules plus ancien**
- **Des distances moins longues, mais un temps consacré aux déplacements semblable à la moyenne**
- **Une part modale de la marche et des transports en commun plus élevée**
- **Moins de déplacements effectués chaque jour**
- **Une plus faible représentation du travail dans les motifs de déplacements**

B. Les vulnérabilités

Les problèmes de mobilité des personnes en insertion sociale et professionnelles sont le résultat de différents facteurs qui se combinent entre eux. Ces facteurs, que nous appelons ici vulnérabilités, ont été identifiés par les publics et les accompagnateurs qui ont répondu aux enquêtes que nous avons proposées. Les voici par ordre, du plus au moins impactant sur la mobilité :

- Manque de moyens financiers
- Mauvaise accessibilité au réseau de transports en commun
- Problèmes réglementaires
- Freins psychosociologiques

Nous nous appuyerons dans ce chapitre sur différents travaux de recherche et d'analyses ainsi que sur les entretiens réalisés dans le cadre de la présente étude afin de comprendre ces freins et leurs impacts sur la mobilité des publics concernés.

1. Difficultés économiques

a. Coûts de l'automobile

Le coût des déplacements en voiture est estimé, à usage constant, entre 0,25 €/km et 0,70 €/km selon les analyses, soit de 2 200 à 8 000 € / an²⁵.

Selon une étude réalisée par le bureau d'études ADETEC, la répartition des postes de dépenses automobiles est la suivante :

- carburants et lubrifiants : 31%
- perte de valeur : 26 %
- pièces et accessoires : 21 %
- pièces et réparations : 14 %
- assurance : 4 %
- péage et stationnement : 3 %

Depuis les années 1970, le coût des dépenses « marginales » (carburant, stationnement, péage) a augmenté de 28 % en monnaie constante²⁶, les prix de l'entretien et des réparations ayant augmenté beaucoup plus fortement (JM Beauvais / FNAUT).

En 2005, l'automobile représentait 83% du budget transport des ménages, classé à cette date au 3^{ème} rang des postes de dépenses, avec 15 % du budget total des ménages.

25 Sources : ADETEC - données INSEE et Ministère des Transports, barème fiscal, ADEME et Automobile Club de France

26 Une monnaie constante est une monnaie ayant un pouvoir d'achat constant dans le temps : les variations dues à l'inflation ou à la déflation sont donc éliminées.

b. Evolution du prix des carburants

Les prix des carburants ont connu une augmentation de 3% par an en euros constants depuis 1995. Selon l'ADEME, ce taux d'augmentation annuelle devrait se maintenir jusqu'en 2020, puis connaître une croissance exponentielle en raison de la raréfaction des ressources et de la hausse de la demande au niveau mondial.

Il a été estimé qu'une augmentation de 10 % du prix des carburants entraînerait une diminution de 6 % de la consommation. Cette réduction de la consommation toucherait principalement les ménages les plus modestes et les classes moyennes.

c. Part des dépenses en carburant dans le budget des ménages

Les 20% des ménages les plus pauvres dépensent 4,6 % de leur budget en lubrifiant et carburant, contre 2,4 % pour les 20 % les plus riches (Insee).

Pour un ménage rural du premier décile, ces dépenses représentent 6,5 % du budget (2,5 % pour les ménages du dernier décile), alors que pour un ménage urbain du premier décile, ces dépenses représentent 4,3 % du budget (1,6 % pour les ménages du dernier décile). La part de dépenses en carburant peut donc varier de 1 à 4 en fonction des revenus et du lieu de résidence.

On note également que la dépendance à la voiture pour les trajets domicile-travail augmente de 2 points la facture énergétique pour les ménages modestes.

Face au constat de l'augmentation du prix des énergies, un Observatoire de la Précarité énergétique a été mis en place par le gouvernement en 2011. Piloté par l'ADEME, il a pour vocation de mieux connaître les impacts de cette augmentation sur la consommation et les pratiques des ménages, et d'évaluer les impacts des politiques publiques mises en place dans ce domaine²⁷.

Dans le cadre de cet Observatoire, le CERTU met au point des indicateurs, afin de déterminer la vulnérabilité énergétique des ménages. Il observe le taux d'effort réalisé par les ménages pour leur logement et leur transport.

On remarque ainsi que ce ne sont pas les ménages les plus modestes qui accordent la part la plus importante de leur revenus pour se déplacer, mais en fait les classes moyennes dites « inférieures » et « supérieures », c'est-à-dire selon les statistiques de l'INSEE les ménages du troisième au sixième décile. Un travail de cartographie réalisé par le CERTU montre qu'en 2008, lorsque le prix du baril de pétrole a atteint des taux comparables à ceux d'aujourd'hui, la vulnérabilité des ménages s'est fortement accrue sur le territoire national. Cependant, l'étude des statistiques nationales ne suffit pas à rendre compte finement de la répartition géographique de ces ménages.

Les résultats des enquêtes « ménages-déplacements » des agglomérations de Paris, Lyon, Marseille, Lille, Grenoble et Bordeaux, ainsi que l'enquête « budget des familles », ont été analysés pour pallier ce manque d'informations.

27 Définition de la précarité énergétique en annexe

Afin de calculer le taux d'effort « mobilité » d'un ménage, on divise le coût de la mobilité quotidienne supportée par le ménage par les revenus de ce ménage. Un ménage est potentiellement vulnérable lorsque ce taux d'effort dépasse 18 %, soit le double du taux de 9 % observé en moyenne pour les dépenses liées au transport.

Dans l'agglomération lyonnaise, 21% des ménages sont potentiellement vulnérables. En revanche, 9,5% des ménages pauvres (déciles 1 à 3) sont concernés. Ces ménages habitent en dehors du périmètre du Grand Lyon pour la plupart, sur des territoires qui ne sont pas desservis par les transports en commun puisque hors du périmètre de transports urbains (PTU)²⁸. Ils travaillent pour la plupart (seuls 12% sont inactifs), à Lyon ou dans son agglomération. La proportion de ménages avec enfants est plus élevée. Ces deux derniers éléments expliquent l'importance des déplacements dans leur budget, les études montrant que les déplacements les moins compressés par les ménages sont les déplacements domicile/travail et les déplacements liés aux activités des enfants.

Les éléments déterminants de la vulnérabilité sont donc :

- La forme urbaine
- Les caractéristiques des ménages
- La proximité avec les services, l'emploi...
- L'accessibilité aux transports en commun

Afin de mieux évaluer si la vulnérabilité potentielle d'un ménage correspond à une situation de précarité effective, on compare le taux d'effort des ménages pour les déplacements avec le « reste à vivre », c'est-à-dire le montant qui reste à leur disposition une fois leur mobilité et leur logement payés.

Ainsi, un ménage aisé, multi-motorisé, effectuant plusieurs voyages en avion par an, aura une part de son budget dédiée aux déplacements comparable à celle d'un ménage modeste qui n'a qu'une voiture et qui ne part pas en vacances, mais le « reste à vivre » de ce ménage aisé sera bien plus important une fois les frais liés aux transports déduits que celui du ménage modeste. Le ménage aisé, contrairement au ménage modeste, n'est donc pas dans une situation de précarité énergétique.

2. Un aménagement du territoire qui défavorise les peu mobiles

a. 50 ans d'aménagement du territoire français conditionnés par l'essor de la voiture

Après la Seconde Guerre Mondiale, la voiture devient un objet de consommation courante, en se banalisant progressivement. Avec l'automobile, les ménages ont la possibilité de s'éloigner des centres-villes, ce qu'ils font dans cette période de boom démographique que sont les Trente Glorieuses. La croissance urbaine s'est ainsi construite – et continue de le faire – autour de la voiture, et se caractérise par un usage peu précautionneux des sols.

28 cf. définition en annexe

A quoi peut-on imputer cet exode urbain ? Jacques Theys et Cyria Emelianoff²⁹ rappellent la pensée de Francis Beaucire : la voiture a permis à toute une société de « matérialiser ses aspirations » (p.127), comme la propriété privée, l'espace, etc. Selon les deux auteurs, ce phénomène de périurbanisation a largement été encouragé par la spéculation immobilière et des politiques publiques spécifiques : aides à la construction neuve, construction de grandes infrastructures routières, de grandes surfaces, absence de planification urbaine, et manque de reconstruction de la ville sur la ville.

Les commerces suivent ce mouvement pour se déplacer vers les grandes zones commerciales périurbaines, désertant ainsi les centres-villes où résident toujours les classes les plus populaires.

Face à ce constat, Sylvie Fol écrit³⁰ : « Dès lors, ce qui était un avantage devient un handicap. L'absence de mobilité, qui préservait la communauté ouvrière, devient isolement et obstacles aux changements inéluctables. La distance par rapport à la société marchande qui permettait aux communautés ouvrières d'être relativement moins "dominées" devient facteur de marginalisation, de déclassement social et au-delà, de perte d'identité » (p.32). La mobilité qu'autorise la possession d'une voiture a fortement encouragé la localisation des hommes et des activités en périphérie, comme le montre le succès du supermarché et en retour le déclin partiel des commerces de proximité. Il existe donc une sorte de « norme automobile » qui conditionne le développement de ces territoires³¹.

La dépendance automobile est donc importante dans les territoires ruraux ou périurbains, où l'urbanisation est plus lâche et les distances à parcourir sont plus longues : l'accès à l'emploi, aux services, aux loisirs, à la santé, etc., est nettement restreint lorsque l'on ne possède pas de voiture.

Les chiffres sont probants : on compte trois voitures pour dix habitants à Paris, contre une voiture pour deux habitants en grande couronne. L'accessibilité relève ainsi de deux conceptions différentes : une fondée sur la densité (propre aux centres-villes) et l'autre sur la vitesse (propre aux territoires périurbains et ruraux)³². Contrairement à la ville-centre à l'échelle du piéton, la ville périurbaine est conçue pour la voiture, structurée par de grands axes de circulation rapide, permettant ainsi une densité moindre.

Le développement des territoires périurbains a ainsi entraîné une forme de cercle vicieux de la dépendance automobile : plus ils se développent et plus celle-ci s'accroît. Jean-Marie Halleux et Jean-Marc Lambotte écrivent³³ : « la banalisation de la mobilité automobile et l'accroissement des vitesses ont profondément modifié la notion de proximité, qui ne se mesure plus en distance, mais en temps. » Ainsi, « la vitesse croissante des déplacements permet désormais de maintenir la proximité en s'affranchissant de la distance. » (p.26).

29 THEYS, Jacques et EMELIANOFF, Cyria, « Les contradictions de la ville durable », *Le Débat*, 2001/1 n° 113, p. 122-135.

30 FOL, Sylvie, « Mobilité et ancrage dans les quartiers pauvres : les ressources de la proximité », *Regards Sociologiques*, n° 40, 2010, pp. 27-43

31 MOTTE-BAUMVOL Benjamin, « La dépendance automobile pour l'accès des ménages aux services : Le cas de la grande couronne francilienne », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 2007/5 décembre, p. 897-919.

32 LAROSE, Frédéric, « L'automobile, un choix par défaut ? Etude de la dépendance automobile » [En ligne], 2011, URL : http://base.citego.info/fr/corpus_analyse/fiche-analyse-59.html, consulté le 24 mai 2013.

33 HALLEUX, Jean-Marie et LAMBOTTE, Jean-Marc, « Comment maîtriser la demande en mobilité et limiter la dépendance automobile par l'aménagement du territoire ? », *Les Cahiers du CERESS, La Mobilité*, 2006/1, pp. 23-45.

L'essor de la voiture n'a pas seulement conditionné l'aménagement des territoires périurbains, il en a surtout été l'une des origines. La voiture s'est progressivement imposée comme norme de mobilité dans ces territoires, à tel point qu'inverser la tendance aujourd'hui s'avère difficile, et ce malgré une prise de conscience récente des conséquences du gaspillage des espaces et de l'hyper mobilité.

D'une part, aménager le territoire en fonction de la voiture entraîne un processus d'auto-renforcement de la dépendance automobile. D'autre part, le rêve français de la maison individuelle en accession avec jardin et voiture est toujours bien ancré, comme l'expliquait François Madoré³⁴ en 2007 : « cet engouement pour la maison individuelle s'explique par la conjonction de divers éléments : recherche d'espace et de confort, flexibilité de l'habitat, épanouissement de la vie familiale, besoin d'appropriation, sécurité matérielle et affective, réussite sociale, rejet de l'habitat collectif, contact avec la nature. Bref, ce mode d'habiter semble bien être en phase avec une société fondée sur l'individualisme. »

b. Des emplois difficilement accessibles

Une étude menée en Île-de-France par Sandrine Wenglenski³⁵ montre que moins l'on est qualifié, et plus il faut être mobile pour trouver un emploi, alors même que les populations précaires sont les moins mobiles.

Cette étude analyse le marché de l'emploi par catégories sociales en fonction des potentiels d'accessibilité. Elle considère que les populations en difficultés sociales et professionnelles, lorsqu'elles travaillent ou recherchent un emploi, appartiennent en grande majorité aux catégories des ouvriers et des employés, et compare l'accessibilité géographique de ces deux catégories d'emploi à celles des emplois de cadre.

Afin de déterminer le potentiel d'accessibilité aux emplois, Wenglenski retient un temps de trajet domicile-travail d'une heure maximum. Cette analyse est ensuite affinée : potentiel d'emplois accessibles en voiture, en transports en commun, grâce au mode le plus rapide, et enfin, potentiel d'emplois accessibles avec le mode le plus fréquemment utilisé par la catégorie de population concernée.

De grandes disparités peuvent ainsi être observées entre catégories sociales. Les cadres, qui vivent plus près du centre de l'Île-de-France et donc d'une grande diversité de lignes de transports en commun, mais aussi plus près de leur emploi (18 km), ont accès à 65% des emplois de leur secteur.

A l'inverse, les employés et les ouvriers sont plus nombreux en petite et grande couronnes parisiennes et vivent en moyenne à 24 km et 28 km de leur lieu de travail.

Les emplois qui les concernent sont qui plus est éclatés dans toute l'Île-de-France, et donc difficilement accessibles en transports en commun, en particulier lorsque cela nécessite des déplacements de périphérie à périphérie.

34 DEVISME, Laurent (dir.), « La structuration du périurbain : Synthèse bibliographique », Cahier du PUCA Pays de La Loire, cahier n° 1, 2007, 114 p.

35 WENGLENSKI, Sandrine, « Une mesure des disparités sociales d'accessibilité au marché de l'emploi en Île-de-France », Revue d'Économie Régionale & Urbaine 4/2004, p. 539-550.

Si l'on ajoute à ces constats le fait que seuls 43% des employés et 48% des ouvriers sont « auto-mobiles » (c'est-à-dire qu'ils ont le permis de conduire et au moins un véhicule à disposition dans le ménage), le périmètre géographique de la zone d'emploi est moins étendu que celui des cadres.

Ainsi, 51% des emplois sont accessibles aux employés, et 44% pour les ouvriers. Si l'on ne considère que les emplois accessibles en transports en commun, ce taux baisse nettement : 29% pour les ouvriers, et 39% pour les employés.

Les catégories sociales les plus populaires sont donc victimes d'une « double peine » : elles habitent plus loin des lieux d'embauches potentiels que les catégories les plus aisées, et disposent des moyens de transports plus limités, ce qui ne facilite pas leur accès à l'emploi.

c. Des aménités difficilement accessibles

Afin de mesurer l'accessibilité des personnes défavorisées aux services, David Caubel a défini un « panier de biens »³⁶ qui regroupe l'ensemble des motifs de déplacements de base les plus récurrents (à l'exception du motif « travail ») : les commerces, la santé, les démarches/aides à la personne et les loisirs.

Il a comparé ensuite l'accessibilité à ce panier de biens depuis les quartiers pauvres et depuis les quartiers riches de Lyon et de son agglomération, la distinction ayant été établie selon les catégories socioprofessionnelles des habitants, de leurs revenus et du taux de chômage.

L'accessibilité au panier de biens en voiture est quasiment semblable depuis les quartiers riches et depuis les quartiers pauvres : autour d'une dizaine de minutes. De façon générale, en cas de recours à une voiture particulière, le temps d'accès au panier de biens est divisé par trois par rapport aux transports en commun.

En revanche, dans l'ensemble, le temps d'accès au panier de biens est inférieur depuis les quartiers pauvres où 31% des ménages ne possèdent pas de voiture. La desserte en transports en commun y est très variable selon les quartiers, et les temps d'accès au panier de biens varient de un à quatre selon la localisation de l'individu. Les quartiers défavorisés de centre-ville ne sont pas nécessairement les mieux lotis, en raison de l'éparpillement des activités, des biens et des services, qui complique l'accessibilité au panier de biens.

Entre 1999 et le milieu des années 2000, le développement de l'offre de transport public dans le cadre du PDU³⁷ a globalement amélioré l'accessibilité en transports collectifs au panier de biens entre 1999 et le milieu des années 2000, plus particulièrement pour les quartiers pauvres de l'agglomération. Cependant, cette amélioration est relativisée par une qualité d'accès (temps de trajet notamment) plus favorable aux quartiers riches, compte tenu de l'évolution de la localisation des destinations souhaitées par les habitants de ces différents quartiers. Une réalité territoriale que la croissance soutenue de l'offre en transports a du mal à réduire.

36 CAUBEL, David, Politique de transports et accès à la ville pour tous ? Une méthode d'évaluation appliquée à l'agglomération lyonnaise. Thèse de doctorat en sciences économique, économie des transports. Université Lyon-Lumière. 31 mars 2006. 446 p.

37 Plan de déplacements urbains, cf. définition en annexe

Face à ces constats, l'automobilité reste la « norme », et les catégories les plus aisées, qui sont décisionnaires, modèlent le territoire en fonction de leurs besoins. Seule une inflexion nette des politiques publiques de « justice sociale » pourraient remettre celle-ci en question.

3. Des difficultés organisationnelles et familiales

a. Une organisation du travail qui défavorise les emplois les moins qualifiés

En 2011, selon l'INSEE, 20% des ouvriers travaillaient occasionnellement ou habituellement la nuit (entre minuit et cinq heures) et 15% en horaires alternés contre respectivement 14% et 1% des cadres³⁸. Ils étaient également plus souvent employés en contrats courts (intérim, CDD, apprentissage, etc.) et à temps partiel : la part du temps partiel est deux fois plus élevée pour les ouvriers et les employés non qualifiés que pour l'ensemble des salariés³⁹.

Ces emplois (horaires atypiques, temps partiel, etc.) nécessitent une grande flexibilité dans les modes de déplacement. Ces populations étant moins susceptibles de disposer d'un véhicule, leur accès à l'emploi est fortement contraint, et risque de les maintenir dans des situations de précarité.

b. Des structures familiales qui freinent l'insertion

En 2005, on comptait dans la population française 1,76 millions de familles monoparentales.⁴⁰ Dans 85% des cas, il s'agit de la mère et de ses enfants.

17,7% des enfants sont concernés, soit 2,84 millions d'enfants de moins de 25 ans. C'est 10 points de plus qu'en 1968.

10% des ménages monoparentaux partagent leur logement avec un autre ménage. Les ménages monoparentaux ont des difficultés économiques à assumer un logement seul, ou bien ceci se fait dans des conditions plus souvent difficiles : 20% des familles monoparentales vivent dans des conditions de surpeuplement, contre 8% pour les couples avec enfants. Les familles monoparentales dont l'adulte est une femme vivent plutôt en milieu urbain ou dans des régions où le prix des logements est élevé, ce qui explique pour partie ces conditions de logement.

Si les hommes qui vivent dans des familles monoparentales connaissent des conditions de vie plus difficiles que ceux vivant en couple – ils sont par exemple 20% à être au chômage, contre 12% pour les autres -, la situation est plus marquée pour les femmes. Les femmes élevant seules leurs enfants ne sont que 23% à avoir un diplôme, contre 30% dans les ménages vivant en couple. De même, elles ne sont que 68% à avoir un emploi, contre 72% pour les femmes en couple. Elles sont plus nombreuses à s'inscrire au chômage lorsqu'elles n'exercent pas

38 INSEE, Tableaux de l'économie française, Edition 2013

39 JAUNEAU, Yves, « Les employés et ouvriers non qualifiés. Un niveau de vie inférieur d'un quart à la moyenne des salariés. », Insee Première, N° 1250, juillet 2009, 4 p.

40 CHARDON O., DAGUET F., VIVAS E., Les familles monoparentales, des difficultés à travailler et à se loger, INSEE Première, n° 1195, juin 2008

d'emploi (54% contre 31%), et sont également plus nombreuses à occuper des emplois non qualifiés et précaires : parmi elles, 39% sont à temps partiel.

Enfin, 30% des familles monoparentales vivent en dessous du seuil de pauvreté⁴¹, soit 1,64 millions de personnes. Le niveau de vie médian des familles monoparentales est de 760 €/mois, soit bien en dessous du niveau de vie médian en France, situé à 1 590 €.

Aux difficultés organisationnelles liées à la garde des enfants et aux conditions de logement, s'ajoutent pour ces familles des difficultés d'ordre économique qui pénalisent fortement la mobilité.

L'accès à l'emploi, déjà contraint par le faible niveau de qualification des femmes élevant seules leurs enfants, s'en trouve encore plus limité.

c. Des difficultés de logement qui accaparent toute l'énergie

Pour Yves Jouffe⁴², qui a enquêté auprès de travailleurs précaires et mobiles, les critères les plus déterminants dans un parcours d'insertion socioprofessionnel ne sont ni les moyens de transports à disposition ni les compétences en mobilité, mais les valeurs et le logement.

Les précaires mobiles valorisent en effet l'émancipation professionnelle, familiale et géographique, alors que les peu mobiles sont attachés à leur territoire, à leur famille et à leur employeur.

Quant au logement, il ressort comme étant un élément absolument essentiel. Les précaires mobiles vivent dans des logements décentes et autonomes. Ils ont ainsi la ressource nécessaire pour s'engager dans des stratégies : se déplacer, trouver un emploi... Les précaires peu mobiles vivent dans des logements insalubres, exigües, dont ils ne sont pas l'occupant principal. Toute leur énergie passe dans la recherche d'un nouveau logement. Ce n'est pas un cadre propice pour se lancer dans un projet d'émancipation, qui passe par la recherche d'un emploi, et si nécessaire une flexibilité dans son emploi et dans ses déplacements.

Yves Jouffe considère en définitive que les politiques de transport ne peuvent pas résoudre tous les problèmes, que l'on penserait à première vue conditionnés par l'accessibilité aux transports. La sectorisation des politiques publiques est un frein majeur à une prise en compte complète et efficace de ces problèmes.

41 Source : Enquête Revenus fiscaux et sociaux, INSEE, 2008

42 JOUFFE, Yves, Précaires mais mobiles. Tactiques de mobilité des travailleurs précaires flexibles et nouveaux services de mobilité. Thèse de doctorat. Ecole Nationale des Ponts et Chaussées. 2007.

4. Un déficit des « compétences » essentielles pour se déplacer

a. La maîtrise de l'écrit

On compte 2,5 millions de personnes illettrées en France, soit 7% des adultes entre 18 et 65 ans⁴³. Mais si l'on considère l'ensemble des personnes (y compris celles qui n'ont pas été scolarisées en France) ayant des difficultés dans les domaines fondamentaux de l'écrit, c'est en réalité 16% de la population qui est concernée. Des études plus précises ont été menées dans certaines régions. En Île-de-France, 1 chômeur sur 6 rencontre d'importantes difficultés face à l'écrit. Pour les ménages pauvres, ce sont 33% des adultes qui sont concernés, contre 3% dans les ménages les plus aisés. 33% des personnes au RSA sont illettrées.

Une enquête a également été menée par le FAFTT⁴⁴ (Fonds d'assurance formation du travail temporaire) auprès des intérimaires à l'échelle nationale, se basant sur des données INSEE. Il en ressort que 9% des intérimaires sont illettrés. Si l'on ajoute les personnes analphabètes et celles dont le français n'est pas la langue maternelle, ce sont 23% des intérimaires qui ont de graves ou fortes difficultés avec l'écrit.

Comme nous le verrons ci-après, l'illettrisme est l'un des freins majeurs à la mobilité, en particulier pour utiliser les transports en commun, mais aussi pour pouvoir passer son permis de conduire.

b. La maîtrise de « normes » comme conditions à la mobilité

Comme le note Eric Le Breton, pour être mobile, il faut maîtriser un certain nombre de normes : normes économiques (avoir une carte bleue), normes de savoir (parler et lire la langue) et normes de comportement (respecter les règles de savoir-être, tel que le compostage des titres de transport). Or, les personnes en situation de précarité ont plus de difficultés que les autres à pouvoir assumer l'ensemble de ces normes, pour des raisons financières principalement, mais aussi parfois en raison d'un déficit de capital social qui ne leur permet pas de connaître suffisamment ces normes pour les appliquer.

Selon Jean-Pierre Orfeuil⁴⁵, 3 millions d'automobilistes ne répondraient pas à ces « normes » : ils rouleraient sans permis, ou bien sans assurance ou sans avoir fait le contrôle technique de leur véhicule.

c. Conséquence : un manque d'autonomie dans les déplacements quotidiens

En 2007, l'opérateur de transport Keolis a réalisé une étude intitulée « Mutations de la société française : pour mieux comprendre la mobilité d'aujourd'hui »⁴⁶. Plusieurs enquêtes

⁴³ Enquête Information et vie quotidienne, INSEE 2012

⁴⁴ Enquête Formation et vie quotidienne dans l'interim, FAF.TT, 2012

⁴⁵ ORFEUIL, Jean-Pierre « La mobilité, nouvelle question sociale ? », Sociologies [En ligne], Dossiers, Frontières sociales, frontières culturelles, frontières techniques, mis en ligne le 27 décembre 2010, consulté le 05 juin 2013. URL : <http://sociologies.revues.org/3321>

ont été réalisées, dont une auprès de personnes illettrées qui utilisent les réseaux de Keolis, et une autre auprès de l'ensemble des publics afin de mieux comprendre les difficultés à lire un plan et une fiche horaire.

L'étude sur la mobilité des personnes illettrées montre que leurs déplacements sont souvent limités à leur quartier, et que les déplacements en transports en commun peuvent générer un sentiment de panique. Le lien entre le nom de l'arrêt et sa situation géographique est complexe. C'est le cas plus généralement pour 56% des usagers des transports en commun enquêtés.

Les personnes illettrées préfèrent effectuer une correspondance à une station qu'elles connaissent, même si cela doit rallonger leur temps de parcours (c'est le cas plus globalement de 39% des voyageurs). Le repérage sur le réseau est aléatoire et se fait principalement grâce à la première lettre de l'arrêt ou au premier chiffre de la ligne.

Les différents titres de transport sont méconnus, et ces personnes préfèrent acheter leur titre auprès du conducteur directement, ce qui revient beaucoup plus cher qu'un abonnement.

La prise d'information durant le trajet est également compliquée : le décompte des stations est privilégié (37% pour l'ensemble de la population), mais si cette méthode est fiable lorsque l'on est dans un tramway par exemple, elle devient aléatoire dans le bus où les arrêts ne sont marqués qu'il en est fait la demande.

L'enquête concernant les difficultés de lecture de plan et de fiches horaires, réalisée auprès d'un échantillon de l'ensemble des usagers des transports en commun, montre que si seulement 16% des personnes interrogées déclarent avoir des difficultés, elles sont, une fois mises en situation, en réalité 64% à avoir du mal à trouver leur point d'arrivée sur un plan.

En définitive, Keolis a estimé à 20% la proportion de sa clientèle à rencontrer des difficultés pour comprendre l'information liée aux transports en commun. L'opérateur a réparti ce public en deux catégories :

- Les laissés pour compte : ils sont 6%. Leur difficulté principale tient à leur problème de lecture. 75% d'entre eux cumulent toutes les difficultés auxquelles peuvent exposer les trajets en transports en commun. 58% ont déjà renoncé à un déplacement parce qu'ils le jugeaient trop compliqué.
- Les dépendants : ils sont 14%. 75% d'entre eux ne savent pas lire un plan de réseau, et 50% trouvent l'information transport trop compliquée. Cependant, ils éprouvent moins de difficultés à se déplacer dans les transports en commun que les laissés pour compte car ils hésitent moins à aller chercher de l'information à l'oral auprès des conducteurs par exemple.

Une étude menée par Christian Harzo complète cette analyse⁴⁷. Il a réalisé une enquête sur trois territoires : Marseille, Saint-Etienne et Valence, puis divisé l'enquête en trois types :

46 KEOLIS, Mutations de la société française : pour mieux comprendre la mobilité aujourd'hui, [En ligne], Retour des enquêtes 2007. 2007, Consulté le 05 juin 2013. URL : http://www.keolis.com/fileadmin/documents/medias/publications/keoscopie/keoscopie_1/Synth%C3%A8se_de_s_r%C3%A9sultats.pdf

47 HARZO, Christian et al., Les usagers face à l'information diffusée par les réseaux de transports collectifs urbains. Observatoire Social de Lyon. Rapport final. Septembre 2001. 114 pages.

auprès des exploitants, auprès des agents au contact du public et des agents du secteur social et de la formation, et une dernière auprès des usagers.

L'objectif de cette étude était de montrer dans quelles mesures les évolutions récentes mises en œuvre pour favoriser la fluidité et la rapidité dans les réseaux profitaient à la partie la plus fragile et la moins mobile de la population.

Il en ressort que les usagers des réseaux de transports doivent de plus en plus faire appel à leur capacité d'abstraction, élaborer eux-mêmes leur itinéraire, et arbitrer entre les différents types de titres de transports en fonction de leur budget.

Des constats liés à une réduction de la présence humaine pour des raisons économiques, les machines automatiques remplaçant progressivement les agents. Pour les 7% d'illettrés, l'interface avec la machine est extrêmement compliquée. Il est également établi que pour les personnes les plus précaires, la prise de contact avec un tiers qui les accompagne dans leur démarche est sensible. La peur d'être jugé, de montrer ses faiblesses, constitue un frein important à la prise de contact. C'est pourquoi il est important que les personnes en contact avec le public soient sensibilisées à ces questions.

5. Des freins psychosociaux qui conditionnent la perception du territoire et son usage

a. Les précaires, une population insulaire

Selon Eric Le Breton, la mobilité est conditionnée par une double fragmentation⁴⁸ : celle des territoires (étalement urbain, émiettement, mitage) qui étire les distances parcourues quotidiennement, et celle du travail : précarisation avec la multiplication des emplois temporaires, en horaires décalés, etc., qui concernent surtout des personnes peu qualifiées, et disposant de faibles moyens de mobilité.

Cette double fragmentation entraîne un accroissement des mobilités dispersées et désynchronisées pour les personnes qui font face à ces deux problèmes. Il s'agit des personnes issues de l'immigration, qui maîtrisent mal la langue et qui ne comprennent pas l'organisation spatiale des villes françaises, des femmes isolées avec enfants, qui ont des problèmes de garde d'enfants et qui avant de se retrouver seules n'avaient pas l'habitude de se déplacer seules, et des jeunes sans qualification, qui sont mobiles mais uniquement sur le territoire restreint qu'ils connaissent bien, et qui n'ont ni les moyens ni l'habitude d'en sortir.

Eric Le Breton appelle ces personnes qui ne se déplacent que dans un micro territoire les « insulaires ». Ces insulaires se déplacent principalement à pied, et ont pris l'habitude de faire avec les possibilités offertes sur cet espace, voyant leur quotidien se limiter à ces maigres opportunités. Le nombre de ces insulaires augmente car le nombre de ménages modestes allant s'installer dans le périurbain augmente.

L'espace personnel, qui correspond au sentiment que cette portion de l'espace est une partie de nous-mêmes parce qu'elle nous est familière et comprise, est réduit pour les insulaires. Or,

48 LE BRETON, Éric, Bouger pour s'en sortir: Mobilité quotidienne et intégration sociale. Ed. Armand Collin, octobre 2005, 256 p.

cet espace personnel conditionne notre identification sociale, qui est construite sur ce à quoi l'on participe, et donc sur ce à quoi l'on a accès.

La mobilité est alors perçue comme un risque, celui d'être mis en difficulté dans un territoire inconnu, alors qu'à l'inverse « l'immobilité » est considérée comme une ressource, à la fois psychologique et socio-économique (on fréquente les personnes que l'on connaît, on fait des petits boulots non déclarés...).

Le déficit de mobilité est une contrainte, qui demande à organiser ses activités en conséquence, et conduit à la pratique d'une mobilité collective et donc dépendante de son réseau familial et social.

b. *L'isolement géographique et social comme ressource*

L'étude des quartiers ouvriers dans les pays anglo-saxons et des « banlieues rouges » en France apporte un autre regard sur cet « entre soi », qui a constitué la condition de l'existence des classes populaires et du développement de leur culture.

Ainsi, jusqu'aux années 60, qui marquent le déclin de l'industrie dans les pays développés, les liens territoriaux entre lieu de résidence et lieu de travail (les usines) ont contribué fortement à ancrer dans certains quartiers ou certaines villes les classes populaires.

Pour Henri Coing⁴⁹, cette proximité géographique entre le lieu de résidence et le lieu de travail, qui permettait des déplacements à pied, a façonné une vie locale centrée autour du quartier, dont il n'y avait pas besoin de sortir pour avoir accès aux aménités.

Autour du travail et du logement se sont constitués des réseaux sociaux, culturels, portés en France en grande partie par les mairies communistes qui assuraient aux habitants la mise à disposition de services au sein même des territoires de vie, d'où le terme de « banlieues rouges ». C'est ce que Christian Topalov résume sous le nom de « quartier-village »⁵⁰.

Ainsi que l'a démontré Michel Pinçon⁵¹ au travers de l'étude de la ville ouvrière de Nouzonville, l'appartenance à une même catégorie socioprofessionnelle, « les ouvriers », a ainsi modelé l'identité des quartiers populaires.

Mais les évolutions de l'organisation du travail et de l'aménagement de l'espace ont entraîné à la fois un bouleversement des classes populaires, et une réorganisation spatiale.

Sylvie Fol⁵² s'est intéressée à l'isolement géographique et social qui caractérise les publics les plus fragiles, en discutant cependant la notion de « handicap » qu'on lui attribue habituellement.

49 COING, Henri, *Rénovation urbaine et changement social*, Paris, Les éditions ouvrières, 1976.

50 TOPALOV Christian, « The Neighborhood of the Social Sciences in the 1950s and 1960s: Three Cross-National Case Studies », contribution au séminaire *Science and the City*, Berlin, Max Planck Institute for the History of Sciences, 2001.

51 PINÇON Michel, *Désarrois ouvriers, familles de métallurgistes dans les mutations industrielles et sociales*. L'Harmattan, 1987.

52 FOL, Sylvie, « Mobilité et ancrage dans les quartiers pauvres : les ressources de la proximité. » *Regards Sociologiques*, n° 40, 2010, pp. 27-43

Pour Sylvie Fol, « *la localisation des "pauvres" est probablement plus difficile à enfermer dans une entité territoriale spécifique* ». Ainsi, le déclin de l'industrie a entraîné un déclin du nombre d'ouvriers. Les classes populaires sont aujourd'hui constituées principalement d'employés du tertiaire, qui se sont prolétariés sous l'effet de la précarisation de l'emploi et de la montée du chômage.

Ces nouvelles formes de travail, bien plus éclatées dans le temps, dans l'espace, et dans leur fonctionnement, ont eu pour effet de freiner toute création d'une identité collective populaire centrée autour du travail, comme l'était autrefois le travail à l'usine. La spécialisation des territoires a entraîné par ailleurs un éclatement des lieux de vie et une distinction des espaces entre lieu de travail et lieu de vie. Le « quartier-village », constitutif de la classe populaire, ne peut plus exister.

Ainsi, les ouvriers d'hier ont été remplacés par les pauvres, que rassemble un manque de moyens et non pas une appartenance. Et les quartiers populaires sont devenus des quartiers pauvres. Afin de comprendre « l'effet néfaste de l'ancrage dans les quartiers pauvres », plusieurs thèses ont été avancées :

- Celle du *spatial mismatch*, qui se caractérise par un éloignement de l'emploi des quartiers où vivent les plus pauvres, poussant ces derniers à l'immobilité et au repli volontaire face au décalage entre les possibilités de mobilités qui leurs sont offertes et les injonctions à se déplacer pour avoir accès au travail et aux aménités.
- Celle des effets de quartiers, initiées par les chercheurs Nord-Américains et repris par le Centre d'Analyse Stratégique (CAS), qui démontrent que l'entre-soi imposé par la ségrégation urbaine prive les habitants de liens sociaux extérieurs à leur quartier et qui leur permettraient d'avoir accès à un réseau leur ouvrant les portes de l'emploi. A la distance physique se rajoute donc une distance sociale, qui pèse encore même lorsque l'accessibilité du quartier est améliorée.
- D'autres thèses sont avancées, comme celle de la discrimination ethnique, ou encore le niveau de formation, qui ont pour certains chercheurs des effets bien plus importants que la distance spatiale aux emplois.

Mais Sylvie Fol propose de changer de paradigme, et de voir dans le quartier un « lieu de ressources », à l'image de ce qu'ont pu être les quartiers ouvriers et les banlieues rouges. Elle a réalisé entre 2000 et 2004 une série d'entretiens à San Francisco et à Saint-Denis auprès de ménages pauvres. Il en ressort qu'une part importante des actifs ont trouvé un emploi dans leur commune de résidence (40% à Saint Denis).

Les travaux de Cécile Vignal⁵³ abondent dans le même sens. Ainsi, les chômeurs les moins qualifiés sont ceux qui refusent le plus les migrations pour chercher un emploi : 62% chez les ouvriers non qualifiés et 60% chez les employés.

L'étude de Sylvie Fol tend à démontrer que cette situation est le résultat d'un arbitrage conscient fait par ces personnes, en ce qu'elles s'appuient sur un réseau social local, essentiellement familial ou amical.

53 VIGNAL Cécile, « Logiques professionnelles et logiques familiales : une articulation contrainte par la délocalisation de l'emploi », Sociologie du travail, Vol 47-2, 2005.

Karen Chapple⁵⁴ a montré que les femmes pauvres de San Francisco font appel à leur réseau local quand elles cherchent un emploi. Elles estiment en effet que l'aide du réseau est bien plus efficace pour trouver un emploi que l'élargissement de la zone géographique de recherche, qui d'une part les contraint à des déplacements coûteux, et d'autre part ne leur ouvre pas les portes d'emplois mieux rémunérés en raison de leur faible qualification.

D'une façon plus générale, Sylvie Fol montre que les ménages pauvres, contraints à faire un arbitrage entre « proximité et mobilité, (...) privilégient en général la première, dans le cadre de stratégies tendant à tirer le meilleur parti des ressources locales » (p.43).

c. Des précaires hypermobiles

Yves Jouffe⁵⁵ a développé quant à lui la thèse que contrairement aux idées reçues, certains travailleurs précaires sont mobiles. Il s'est intéressé aux raisons individuelles et aux éléments extérieurs aux transports qui conditionnent cette grande mobilité. Il a interrogé 30 travailleurs précaires, principalement des intérimaires de la restauration collective en grande banlieue d'Ile-de-France. Ces personnes sont envoyées d'un bout à l'autre de la région sans disposer de moyens de transport, et certaines maîtrisent mal le français. Il existe donc d'autres facteurs que le moyen de transport pour être mobile.

Ces précaires mobiles se différencient des précaires peu mobiles de la manière suivante :

- Ils utilisent des outils « nomades » (ex : plan) pour se repérer, quand les peu mobiles s'appuient sur leur environnement ou sur l'aide des passants. Cela témoigne d'une recherche de flexibilité dans leurs déplacements.
- Ils n'ont pas forcément de voiture, mais quand ils en ont une, ils savent la combiner avec les transports publics en fonction du prix. Les peu mobiles équipés d'une voiture ne s'en servent pas pour sortir de leur territoire.
- Ils mettent en place des stratégies de mobilité prioritaire vers leurs projets professionnels. Ils font par exemple en sorte de passer le permis ou d'avoir une voiture quand ils estiment que cela leur est nécessaire professionnellement. Les personnes peu mobiles les utilisent davantage pour des projets personnels.

C. Caractérisation des publics en insertion sociale et professionnelle

Il n'existe pas en France de définition précise des difficultés sociales et professionnelles. Nous nous appuyons donc sur un ensemble de critères, objectivés et couramment utilisés, afin d'en dresser le panorama le plus complet possible.

54 CHAPPLE Karen, « Time to Work : Job Search Strategies and Commute Time for Women on Welfare in San Francisco », *Journal of Urban Affairs*, vol. 23, n°2, 2001, pp. 155-173

55 JOUFFE Yves, Op. cit.

Nous avons retenu les critères suivants : situation économique (pauvreté), minima sociaux (versés par la puissance publique pour faire face à une situation de précarité), situation dans l'emploi. Ces trois champs permettent d'appréhender une grande partie des publics en insertion.

Nous nous appuyerons par ailleurs sur les résultats de l'enquête proposée aux publics dans le cadre de cette étude afin de comprendre quelles sont leurs pratiques de mobilité.

1. Focus sur des territoires particulièrement vulnérables

Certains territoires sont plus concernés que d'autres par les problématiques de mobilité, d'insertion et d'accès à l'emploi.

a. *Périurbain et rural*

(1) Panorama

Selon le rapport de l'IGAS⁵⁶ paru en 2009, 18% de la population française vit dans des territoires à dominante rurale, alors que ceux-ci recouvrent 60% du territoire national.

On observe actuellement un phénomène de repeuplement des zones rurales ou de « retour à la terre » : des populations précaires s'installent à la campagne, dans l'espoir de trouver une vie moins chère. Toutefois, l'offre d'emploi y croît lentement : les nouveaux arrivants peinent à trouver des emplois près de leur lieu de résidence.

Les populations rurales appartiennent plus souvent que la moyenne nationale aux catégories socioprofessionnelles populaires : parmi les actifs ruraux, on compte 30% d'ouvriers (contre 21% dans l'ensemble de la population active) et 30% d'employés. Les nouveaux arrivants sont par ailleurs plus faiblement qualifiés, et 30% se déclarent inactifs.

La pauvreté des milieux ruraux ne présente pas le même visage que celle des milieux urbains : on y trouve une moindre proportion de bénéficiaires des minima sociaux, probablement en raison de la difficulté d'accès aux services et aux institutions, mais aussi peut-être d'un « effet solidarité » plus actif sur ces territoires qu'en ville.

Les situations sont variables et la pauvreté diffuse : on ne trouve pas de « poches de pauvreté » comme en ville. Les précaires peuvent être de petits exploitants agricoles, des salariés agricoles et de l'artisanat, des veuves âgées, des jeunes peu qualifiés ou encore d'anciens salariés d'industries aujourd'hui fermées.

En 2008, 14,4% de la population rurale vivait en-dessous du seuil économique de pauvreté : ce taux est supérieur au milieu urbain (12,7%). Toutefois, la proportion de « très pauvres » y est moins importante.

Toujours selon le rapport de l'IGAS, le caractère dégradé du parc de logements en milieu rural (logements inadaptés, indignes voire indécents) entraîne une plus forte exposition à la

⁵⁶ INSPECTION GENERALE DES AFFAIRES SOCIALES, Pauvreté, précarité, solidarité en milieu rural, septembre 2009.

précarité énergétique. Dans le périurbain en revanche, c'est plutôt le coût du transport qui rend les ménages vulnérables.

Enfin, on constate une peur de sortir de « son » territoire, très présente chez les précaires ruraux, notamment les jeunes (même au chômage), pour qui se rendre dans une ville proche peut devenir une épreuve.

Les sources d'information sur la pauvreté en milieu rural sont peu nombreuses, d'où une méconnaissance des besoins de ces populations. Une note d'analyse sur la pauvreté en milieu rural produite par la Fédération nationale des associations d'accueil et de réinsertion sociale (FNARS)⁵⁷ a dégagé les principales caractéristiques de la pauvreté sur ces territoires.

En premier lieu, les situations sont multiples, ce qui empêche toute simplification ou généralisation du problème. Les territoires sont tout aussi divers : plus ou moins attractifs, dynamiques, accessibles, etc. Enfin, les profils sociaux des personnes concernées varient énormément, entre population rurale traditionnelle et néo-ruraux.

Par ailleurs, affirmer que les solidarités sont plus fortes à la campagne et protègent mieux des « accidents de la vie » est une idée à relativiser : la pression sociale liée à la peur de l'échec est forte en milieu rural et peut conduire les individus confrontés à des difficultés à se taire, renforçant ainsi leur isolement et leur précarité. En effet, la valeur travail est importante en ces territoires, et son absence est synonyme de déclassement pour les personnes concernées.

La pauvreté serait donc en quelque sorte invisible dans l'espace public rural. Ce phénomène constitue un paradoxe, dans la mesure où les individus y sont rarement anonymes. Pourtant, il existe une sorte d'anonymat des situations sociales. La fragilisation des populations, conjuguée à des phénomènes propres aux territoires ruraux (isolement et mise à distance liée à l'éloignement des ressources institutionnelles et des structures aidantes, force des liens sociaux qui peuvent favoriser la stigmatisation) sont susceptibles d'entraîner un sentiment d'exclusion et d'assignation à résidence. Face à la dispersion de la pauvreté, les réponses ne sont pas adaptées, ce qui maintient les personnes fragiles dans la précarité.

(2) Conséquences sur la mobilité

La concentration des activités vers les pôles urbains et la dispersion de l'habitat entraînent une dépendance à la voiture très forte dans les territoires ruraux et périurbains.

Une étude menée par Entreprises, territoires et développement⁵⁸ (ETD) montre que cette dépendance ne peut être supportée par les plus fragiles que sont les personnes âgées, les jeunes et les personnes en insertion.

Jean-Pierre Orfeuil montre également que pour une personne habitant à 20 km de son lieu de travail, le coût des déplacements domicile/travail équivaut à 25% du SMIC. Les ménages habitant dans le périurbain parcourent en moyenne entre 8 et 10 000 kilomètres de plus

57 FNARS, Note d'analyse : la pauvreté en milieu rural. Consulté le 29 mai 2013. URL : http://www.fnars.org/images/stories/2_les_actions/travail_social/ressources_documentaires/note_de_cadrag_e_exclusion_ruralite.pdf

58 ENTREPRISES, TERRITOIRES ET DEVELOPPEMENT, Mobilité et accès aux services en milieu rural et périurbain : quelles méthodes d'analyse et quels besoins, 2007. Consulté le 29 mai 2013. URL : <http://www.projetdeterritoire.com/index.php/Nos-publications/Guides/Mobilite-et-acces-aux-services-en-milieu-rural-et-periurbain>

chaque années que les autres ménages, ce qui génère un surcoût de 3 000 € par an, dont 1 000 € correspondent à des dépenses de carburant. Les ménages vivant dans le périurbain ou dans le rural sont donc particulièrement vulnérables sur le plan énergétique. Les répercussions sur les publics précaires ou en insertion risquent d'être d'autant plus fortes.

Une enquête menée par Nathalie Ortar dans le cadre de la recherche TransEnergy⁵⁹ éclaire des aspects jusque-là méconnus de la mobilité des ménages périurbains : si l'on étudie depuis trente ans le périurbain au travers du prisme du desserrement de l'habitat, on se pose en revanche peu la question du desserrement de l'emploi.

L'étude se base sur un questionnaire réalisé auprès de salariés travaillant dans le périurbain. Bien que l'enquête ne se penche pas spécifiquement sur le public ciblés par la présente étude (les populations en insertion), on note que les postes de dépense déclarés comme étant les moins susceptibles d'être contraints en cas de problèmes économiques sont les déplacements domicile-travail et les activités des enfants. Les salariés des déciles 1 et 2 (les plus modestes) se rendent dans les mêmes zones d'emploi que les autres, pourtant très difficilement accessibles, au prix d'efforts énormes.

L'Observatoire du consommateur d'énergie CREDOC (Centre d'étude et de recherche pour l'observation des conditions de vie) – GDF Suez a également mené une étude⁶⁰ sur le coût de la dépendance automobile en 2012. Elle montre que plus de la moitié des ménages qui vivent à plus de 5 km des commerces qu'ils fréquentent dépensent au moins 120 € de carburant par mois. Ils sont moins de 18% à dépenser cette somme lorsqu'ils vivent à moins d'un kilomètre de ces commerces.

Ce sont donc dans les zones périurbaines que la dépense liée à la voiture est la plus forte, et que la vulnérabilité liée au prix de l'énergie est la plus importante. Cette vulnérabilité est d'autant plus grande que les maisons en milieux périurbain et rural nécessitent plus d'énergie pour être chauffées, et sont souvent moins bien isolées, entraînant une dépense d'énergie plus importante que dans les centres urbains.

L'étude du CREDOC s'appuie également sur la notion de coût résidentiel, utilisée aux Etats-Unis mais plutôt méconnue en France, qui permet de prendre en compte l'ensemble des éléments constituant le prix d'une résidence. Elle s'appuie sur des travaux d'économies urbaines menés aux Etats-Unis dans les années 1990. L'indice *Housing + Transportation affordability index*, mis au point par le *Center for Neighborhood transportation*, permet de connaître l'ensemble des coûts générés par un logement en fonction de sa localisation. Les études ont montré que si l'on s'appuie sur cette méthode de calcul, ce ne sont pas 76% des quartiers d'habitations qui sont accessibles au ménage américain moyen comme le disaient les études « classiques », mais seulement 28%. Bien que ces chiffres ne concernent pas la France, on peut imaginer que le taux d'accessibilité des quartiers d'habitations pour le français moyen est également surestimé.

59 Stratégies d'adaptation des ménages et des entreprises face à la transition énergétique : une comparaison entre les métropoles de Lille et de Lyon.

60 MARESC, Bruno, « La précarité énergétique pose la question du coût du logement en France », Consommation et modes de vie, CREDOC n° 258-ISSN 0295-9976 - Mars 2013. Consulté le 29 mai 2013. URL : <http://www.credoc.fr/pdf/4p/258.pdf>

Selon le rapport du Centre d'Analyse Stratégique⁶¹, les mobilités dans les territoires périurbains et ruraux devraient être affectées par la hausse du coût de l'énergie et par les objectifs de lutte contre le changement climatique. Les populations vivant sur ces territoires sont fortement dépendantes de l'automobile en raison de la dé-densification, de l'allongement des distances et de la faible voire inexistante desserte en transports en commun. Ces territoires accueillent des populations à revenus modestes ou parfois faibles, qui ne parviennent pas à se loger en ville. Un phénomène important de vieillissement de la population existe également. Dans ce contexte, il est impératif de proposer d'autres formes de mobilité que le tout-automobile sur ces territoires, sur lesquelles nous reviendrons dans les chapitres III et IV.

Les territoires ruraux et périurbains, victimes d'une forte dépendance automobile, ont donc un besoin urgent de s'émanciper du tout-voiture, dans un contexte de hausse du coût de l'énergie. La mise en place de solutions adaptées nécessitera probablement une meilleure connaissance des formes que prend la pauvreté sur ces territoires, afin de mieux cerner les besoins.

(3) Résultats de l'enquête « Publics » de l'Observatoire concernant les populations habitant en milieu rural

Si le taux de possession du permis de conduire est similaire à l'ensemble des territoires (50%) issus de l'enquête, il est bien en dessous de la moyenne nationale pour les territoires ruraux, qui se situe entre 81% et 86% (INSEE).

Le taux de possession de la voiture est plus élevé de 12 points (43%). Le taux d'abonnement aux transports en commun est en revanche plus bas à 14%, ce qui s'explique par une moindre desserte. Les répondants sont seulement 15% à estimer que la desserte est satisfaisante.

Les différentes activités sont principalement réalisées dans une ville voisine, y compris les courses et les démarches du quotidien. Les déplacements se font donc en voiture la plupart du temps. Les répondants sont principalement conducteurs de leur véhicule (entre 39% et 44% selon les motifs de déplacement), mais la part des déplacements en tant que passager est importante : entre 23% et 42% selon les motifs.

La dépendance à une tierce personne, y compris pour aller au travail ou en formation, freine l'autonomie et les marges de manœuvre de ces publics, qui se voient contraints dans leurs déplacements à la disponibilité de leur entourage.

Si les ruraux sont moins aidés pour leurs déplacements que la moyenne (78% ne bénéficient d'aucune aide), les aides qui leur sont allouées sont principalement à destination de l'automobilité.

61 CENTRE D'ANALYSE STRATEGIQUE, Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux, Rapport n°47, La Documentation Française, 2012. Consulté le 29 mai 2013.
URL : http://www.strategie.gouv.fr/system/files/16_periurbain_2.pdf

b. ZUS

(1) Panorama

Les Zones Urbaines Sensibles sont caractérisées par une surreprésentation des publics en difficultés sociales et professionnelles. Le rapport 2012 de l'Observatoire National des Zones Urbaines Sensibles (ONZUS)⁶² fournit des chiffres frappants : 36,1% des ménages vivent en dessous du seuil de pauvreté (964 € mensuels) en 2010, contre 12,6% au niveau national. Ce taux a augmenté plus fortement dans les ZUS que sur le reste du territoire. Un jeune de moins de 18 ans sur deux y vit en dessous du seuil de pauvreté.

Le taux de chômage est particulièrement élevé dans les ZUS, puisqu'il était de 22,7% en 2011, alors qu'à la même époque, les autres quartiers affichaient un taux de chômage de 9,5%. Les jeunes de 15 à 24 ans ont une activité particulièrement faible en ZUS, avec un taux de chômage de 40,7%.

Les aides et les minima sociaux concernent une part importante de la population vivant en ZUS : 30% des habitants touchent le RSA, 74% ont droit à l'Aide Personnalisée au Logement (APL), et une personne sur cinq ne dispose que des aides de la CAF comme source de revenu.

Les ZUS sont souvent des territoires isolés et enclavés, ce qui entraîne une distance importante aux emplois et aux activités. Des efforts ont cependant été réalisés par les pouvoirs publics, avec la création des Zones Franches Urbaines⁶³, qui favorisent l'implantation d'entreprises dans les quartiers dits « sensibles ».

(2) Conséquences sur la mobilité

Cette plus grande exposition à la pauvreté et aux difficultés sociales a des conséquences sur la mobilité des habitants des ZUS. On y observe un taux de motorisation plus bas que la moyenne (20% de moins pour les locataires de logements sociaux), difficilement compensé par l'offre de transports en commun puisque ces quartiers sont souvent isolés et enclavés.

L'absence de solutions de mobilité entraîne un immobilisme subi et donc un sentiment d'assignation à résidence, voire d'exclusion sociale.

Pour autant, les problèmes de déplacement ne doivent pas éclipser d'autres freins à l'insertion, ou les solutions apportées reposeraient sur une vision partielle des problèmes et s'avéreraient inefficaces. Dans les quartiers d'habitat social, les difficultés d'accès à l'emploi ne sont pas seulement imputables au manque de desserte. Les facteurs de difficultés sont probablement nombreux et variés : formations inadaptées aux réalités du marché du travail, manque de réseau, de savoir-être, a priori négatifs des employeurs, etc.

L'accès à la mobilité dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville est cependant un enjeu majeur pour plus de cohésion sociale. Des efforts importants ont été engagés dans le sens d'une meilleure collaboration des politiques de la ville et de transport, mais elles sont encore trop rarement pensées ensemble, d'où une relative méconnaissance des besoins des populations. Nous reviendrons sur ces aspects dans le chapitre III.

62 OBSERVATOIRE DES ZONES URBAINES SENSIBLES, Rapport 2012, éditions du CIV.

63 Définition en annexe

La question de la mobilité dans les ZUS s'avère particulièrement complexe : ces quartiers regroupent une population globalement défavorisée, peu qualifiée et surtout stigmatisée, vivant dans des quartiers enclavés et ne bénéficiant pas de solutions de mobilité adaptées à leurs besoins. Répondre à ces enjeux nécessitera une approche globale et participative.

(3) Résultats de l'enquête de l'Observatoire auprès des accompagnateurs accueillant des personnes habitant des quartiers classés en « Politique de la ville »

Les accompagnateurs implantés en ZUS considèrent que la mobilité constitue le troisième frein à l'insertion socioprofessionnelle des publics qu'ils accueillent. Les problèmes de formation et de logement leur semblent plus importants.

Le décrochage scolaire, plus marqué dans ces quartiers, et les conditions de logement dégradées dans les grands ensembles, corrélées aux politiques publiques de désenclavement, expliquent sans doute ce classement.

c. Inégalités d'accessibilité à l'échelle de l'agglomération : le cas de l'agglomération marseillaise

La ville de Marseille présente une configuration sociale particulière en France.

Contrairement à la grande majorité des grandes villes françaises, le centre de Marseille, populaire, n'a pas vu sa population changer ces dernières années, et n'a donc pas suivi la tendance à « l'embourgeoisement », également appelée gentrification, observée un peu partout ailleurs.

Les trois premiers arrondissements marseillais abritent une population relativement précaire, connaissant un taux de chômage important et des revenus peu élevés. C'est pourquoi le centre-ville fait partie des trois territoires prioritaires d'actions identifiés par la Maison de l'Emploi. Les deux autres territoires sont le Nord, qui recouvre les 13^{ème}, 14^{ème}, 15^{ème} et 16^{ème} arrondissements et le grand Sud Huveaune (c'est-à-dire les 9^{ème}, 10^{ème}, 11^{ème} et 12^{ème} arrondissements).

Marseille présente également les particularités suivantes : il s'agit de l'une des communes les plus étendues de France, mais aussi l'une des plus embouteillées. La part de la voiture dans les déplacements y est importante. En revanche, le réseau de transport s'appuie sur une structure classique en étoile depuis le centre-ville, ne facilitant pas les échanges entre les territoires de la périphérie.

L'AGAM (Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise), a mené une étude⁶⁴ pour la Maison de l'emploi afin d'analyser les mobilités et l'accès à l'emploi dans ces territoires prioritaires, à travers l'analyse de l'Enquête ménages-déplacements réalisée en 2009.

Cette étude a permis de mettre en évidence la qualité de la desserte de ces territoires en transports en commun, et plus globalement les capacités de mobilité des habitants qui y résident ; elle fait également le lien entre ces capacités de mobilité et la pratique des

64 MAISON DE L'EMPLOI DE MARSEILLE. Diagnostic. Mobilité et accès à l'emploi, Fiche thématique MDEM 12/2012.

populations pour réaliser leurs déplacements domicile-travail. Enfin, l'étude interroge le lien entre secteurs d'activité et parts modales dans les déplacements domicile-travail.

Il en ressort que les caractéristiques urbaines, c'est-à-dire la mixité et la densité fonctionnelles (présence sur un même territoire d'activités économiques, de logements, d'équipements publics...), la présence d'un réseau de transports en commun efficace (métro et tramway principalement), mais aussi le niveau des contraintes de stationnement (facilité à trouver une place pour se garer), conditionnent la possession d'une voiture. En effet, le taux de motorisation est bien plus faible dans le centre, 0,48 véhicule par ménage en moyenne, contre 0,96 dans le Nord et 1,2 dans le Sud-est.

L'étude montre en revanche que la possession du permis de conduire, plus encore que la possession d'une voiture, qui peut relever d'un choix et non d'une contrainte, est révélateur d'une faiblesse de niveau de revenu. Dans le centre, où la possession du permis est inférieure à la moyenne du territoire (67% contre 87%), le taux d'abonnement aux transports en commun est nettement supérieur (38% contre 25%).

Les demandeurs d'emploi sont environ 50% à posséder le permis et un véhicule, un taux inférieur à celui des actifs ayant un emploi. Si le taux d'abonnement aux transports en commun est plus élevé chez les demandeurs d'emploi, il reste relativement faible (de 18% à 30%). La possession du permis de conduire, et sans doute dans une moindre mesure d'un véhicule, apparaît donc comme un facteur discriminant dans la recherche d'emploi, le permis de conduire restant une condition d'embauche pour un certain nombre d'employeurs.

L'étude analyse également le taux de desserte en transports en commun de ces différents territoires. Si l'on s'en tient aux données fournies par l'INSEE, on peut considérer que la population marseillaise a accès en moins de 10 minutes à pied à un transport en commun. Mais cette donnée cache d'importantes disparités dans la qualité de la desserte.

Ainsi, si l'on s'attache exclusivement à la desserte en tramway et en métro, modes qui offrent la qualité de desserte la plus importante (passages fréquents, régularité, confort), on constate que 80% de la population du centre y a facilement accès, contre 8,3% pour ceux du nord de la ville.

En dehors du centre, les trajets en transports en commun deviennent donc rapidement compliqués, avec plusieurs changements à effectuer et la nécessité bien souvent de passer par le centre pour accéder à un autre territoire périphérique, comme dans la plupart des agglomérations françaises. Il est donc tout à fait logique que la voiture soit bien plus largement utilisée dans les territoires périphériques pour les déplacements domicile-travail.

Enfin, l'étude a permis de définir les secteurs d'activité dans lesquels travaillent les populations des territoires concernés, le croisement de ces données avec les distances parcourues par les salariés pour se rendre au travail montrant le degré de dépendance à l'automobile en fonction des métiers exercés.

Des spécificités propres à chaque territoire apparaissent. Dans le centre-ville, on note une surreprésentation des emplois appartenant au secteur du commerce et de l'hôtellerie/restauration. Dans le sud-est, il s'agit d'emplois dans le commerce et l'industrie. Dans le nord en revanche, il s'agit du transport/logistique, de l'industrie, du commerce et de la construction. L'enquête « ménages-déplacements » met en évidence que les trajets pour les

travailleurs des secteurs du transport (logistique), de l'industrie et de la construction sont plus longs (entre 14,4 km et 15,5 km).

En plus d'être situés loin du domicile des travailleurs, ces emplois sont également peu, voire pas du tout, desservis par les transports en commun. Les zones d'activités dans lesquelles ils sont localisés sont pour certaines reliées au centre-ville, mais il n'est pas possible d'y accéder en transports en commun depuis les quartiers périphériques, où vivent les salariés de ces secteurs.

En fonction des territoires de résidence, entre 1 emploi sur 4 et 1 emploi sur 5 sont situés en dehors du territoire de la commune. Lorsque l'on sait que les réseaux de transports et par incidence les tarifs et abonnements sont différents d'un territoire à l'autre de l'agglomération, on comprend les difficultés rencontrées par les salariés qui ne peuvent utiliser d'autres modes de déplacement.

2. Les publics en insertion sociale et professionnelle

a. *Rappel sur la pauvreté en France*

La pauvreté est abordée en France au travers de deux grandes familles de critères : les critères monétaires et les critères relatifs aux conditions de vie.

La pauvreté monétaire correspond à la situation du ménage par rapport à un seuil fixé à 60% du montant du revenu médian. En 2010, ce seuil correspondait en France à un revenu de 964 €/mois par unité de consommation⁶⁵. Est donc considérée comme pauvre toute personne vivant dans un ménage dont les ressources sont en dessous de ce seuil.

La pauvreté en conditions de vie correspond à un manque au regard des éléments qui constituent des critères de bien-être matériel. Une liste de 27 critères a été dressée par l'INSEE. Est considéré comme pauvre tout ménage qui serait privé d'au moins 8 de ces 27 critères. La présente étude s'appuiera sur ces deux approches (pauvreté monétaire et pauvreté en condition de vie)⁶⁶.

(1) Données sur la pauvreté monétaire

En 2010, on comptait en France 8,6 millions de pauvres, soit 14,1% de la population vivant avec un revenu par unité de consommation inférieur à 964 €/mois. Après avoir diminué au cours des décennies précédentes, le taux de pauvreté monétaire a recommencé à croître à partir de 2008 avec la crise économique. Tous les éléments laissent à penser que les chiffres de 2011 et de 2012 vont confirmer cette augmentation⁶⁷.

65 Calcul des unités de consommation (UC) : 1er adulte = 1UC ; Autre personne > 14 ans = 0,5UC ; Enfant < 14 ans = 0,3UC

66 Définition de la pauvreté en annexe

67 Ces résultats présentés sont issus du Rapport gouvernemental sur la pauvreté (2012), du rapport du groupe de travail « Accès aux droits et aux biens essentiels, minima sociaux » issu de la Conférence nationale contre la pauvreté et pour l'inclusion sociale, du rapport 2011-2012 de l'Observatoire national de lutte contre la pauvreté et contre l'exclusion sociale et de données issues de L'Observatoire National des Zones Urbaines Sensibles de 2012.

L'intensité de la pauvreté s'est également accentuée avec la crise économique. Cette intensité est donnée par l'écart entre le seuil de pauvreté, ici 964 €, et le revenu médian par unité de consommation des ménages vivant en dessous de ce seuil. En 2010, cet écart s'établissait à 18,9%, soit 183 €/mois/UC en dessous du seuil de pauvreté. En comparaison, il était de 160 €/mois/UC en 2002, année où son taux était le plus bas. La situation des personnes pauvres se dégrade et l'écart entre leurs revenus et ceux du reste de la population ne fait que s'accroître.

On note également que les situations de pauvreté sont durables puisqu'en 2006, la moitié des personnes concernées étaient déjà en situation de pauvreté pendant au moins deux ans sur les trois années passées. Il est par ailleurs fréquent pour ces personnes d'osciller autour du seuil, passant tantôt au dessus, tantôt en dessous.

Quatre critères sont déterminants de la pauvreté. Il s'agit de l'âge, de la situation familiale, du statut d'activité et du lieu de résidence.

- L'âge : globalement, les personnes âgées sont moins confrontées à la pauvreté que le reste de la population (10,4% en 2010) ; cependant, les femmes âgées de plus de 75 ans sont plus exposées puisqu'elles représentent 70% des personnes âgées en situation de pauvreté. L'enquête de l'Observatoire ne montre pas de disparités importantes selon l'âge ou le sexe, bien que les jeunes soient moins nombreux à posséder le permis de conduire et une voiture. En revanche, les jeunes de moins de 25 ans et les enfants de moins de 18 ans sont de plus en plus pauvres. Ainsi, les jeunes de moins de 25 ans sont 21,9% à vivre en dessous du seuil de pauvreté. Quant aux enfants, ils étaient 19,6% à vivre dans un ménage pauvre en 2010, soit 1,9 point de plus que l'année précédente.
- La situation familiale : les familles monoparentales et les familles nombreuses sont les plus touchées par la pauvreté, avec un taux de pauvreté respectif de 30% et de 22,7% (INSEE 2008).
- Le statut d'activité : avoir un emploi ne garantit pas nécessairement une protection contre la pauvreté. Ainsi, dans plus de la moitié des ménages pauvres, il y a au moins une personne en emploi. Il s'agit bien souvent d'emplois précaires. Parallèlement, le chômage est un facteur aggravant puisqu'un million de chômeurs se trouvent en dessous du seuil de pauvreté (soit un tiers des demandeurs d'emploi de catégorie A).
- Le lieu de résidence : il existe d'importantes disparités à l'échelle nationale. Si l'on compare les 5 départements ayant le plus fort taux de ménages en situation de pauvreté avec les 5 départements ayant les taux les plus bas, on constate un rapport de 1 à 2, avec une moyenne basse de 9,1% et une moyenne haute de 20,2%.

Il existe également d'importantes disparités territoriales. On recense 36,1% de pauvres en ZUS (Zone Urbaine Sensible), soit 2,9 fois plus que le taux national. Ce taux a par ailleurs connu une augmentation bien plus forte dans les ZUS qu'au niveau national. D'autre part, le revenu moyen par unité de consommation est de 12 345 €/an en ZUS, soit à peine plus de la moitié de celui de leur unité urbaine.

Les zones rurales sont également marquées par des taux de pauvreté importants, qui s'accroissent ces dernières années. Ainsi en 2008, le taux de pauvreté en zone rurale était de 14,4%, contre 12,7% en zone urbaine.

(2) Données sur la pauvreté en conditions de vie

La pauvreté en condition de vie s'attache aux éléments de bien-être matériel dont disposent les ménages, à partir des 27 critères établis par l'INSEE. Il s'agit globalement de connaître les restrictions que subissent les ménages, à la fois en termes de ressources, de retards de paiement, de restrictions de consommation et de difficultés de logement. On note que parmi ces 27 critères, aucun ne concerne directement la mobilité des personnes ni les moyens qui lui sont alloués.

En 2011, la pauvreté en condition de vie concernait 12,6% de la population métropolitaine. Ce taux a augmenté depuis la crise de 2008, après avoir reflué jusqu'en 2004, en particulier grâce à l'effet de l'amélioration du confort des logements.

Ainsi, si l'on regroupe les 27 critères en grandes catégories, on note que 15% des ménages manquent de ressources, 12,7% subissent des restrictions de consommation, 9,2% des retards de paiement et 7,5% de mauvaises conditions de logement.

Si le nombre de ménages concernés par la pauvreté en conditions de vie reste stable depuis le début de la crise, leur situation continue nettement de s'aggraver.

Les catégories de personnes concernées sont les mêmes que celles touchées par la pauvreté monétaire (jeunes, familles monoparentales, demandeurs d'emploi, personnes habitant en ZUS, etc.).

b. *Personnes inscrites dans un dispositif particulier*

(1) Demandeurs d'emploi

Il existe deux modalités de calcul du nombre de demandeurs d'emploi en France⁶⁸.

Selon l'INSEE, qui se base sur la méthode du BIT (Bureau International du Travail) (définition en annexe), on comptait au dernier trimestre 2012 en France métropolitaine, 2,9 millions de chômeurs, soit un taux de chômage de 10,2%. Ce taux est en augmentation de 0,3 points par rapport au trimestre précédent. Cependant, on recense 3,7 millions de personnes ne travaillant pas mais souhaitant exercer un emploi, sans nécessairement être disponibles dans les deux semaines ou bien engagées dans une recherche d'emploi.

Les jeunes (15-24 ans) sont les plus durement touchés par le chômage, avec un taux de 25,7%. Les femmes sont également légèrement plus touchées que les hommes, avec un taux de chômage de 10% (contre 9,7% pour les hommes).

Le BIT définit également le sous-emploi, qui caractérise les personnes travaillant en temps partiel subi et qui souhaiteraient travailler davantage, ainsi que les personnes au chômage technique ou partiel. Au troisième semestre 2012, on comptait 5,1% de sous-emploi au sein

⁶⁸ Définition en annexe.

de la population des personnes en emploi (0,3% au chômage partiel, et 4,8% en temps partiel subi).

Le ministère du travail se base quant à lui sur les données publiées par Pôle Emploi⁶⁹.

En janvier 2013, on comptait 3 169 300 chômeurs de catégorie A en France métropolitaine, soit 43 000 personnes de plus que le mois précédent, et 1 510 900 chômeurs de catégorie B et C. 4 680 200 personnes sont inscrites à Pôle Emploi et tenues de faire une recherche d'emploi, soit une hausse de 9,8% en un an. En ce qui concerne les catégories D et E, c'est-à-dire les personnes inscrites à Pôle Emploi et qui ne sont pas tenues de chercher un travail, elles étaient 614 000 (un chiffre en baisse sur l'année).

Au total, 5 294 200 personnes étaient inscrites à Pôle Emploi en janvier 2013.

Les allocataires des minima sociaux peuvent également être inscrits à Pôle Emploi. Les bénéficiaires de l'allocation spécifique de solidarité (ASS) sont par exemple obligatoirement inscrits car l'aide est attribuée lorsque les allocations chômage sont en deçà d'un certain plafond.

Si l'on considère de façon courante comme « chômeurs » les personnes appartenant aux catégories A, B et C, il est également important de prendre en compte la catégorie E, qui regroupe les personnes en insertion, employées avec des contrats aidés. Il s'agit en effet de personnes fragiles, dont la question de la sortie des dispositifs de contrats aidés doit être anticipée. Selon Pôle Emploi⁷⁰, dans la tension économique actuelle rend la situation de ces personnes encore plus critique. Elles sont rejetées par les entreprises, qui leur préfèrent des personnes plus qualifiées acceptant des postes auparavant occupés par des personnes sans qualification. La précarité de ces publics va donc croissant.

Parmi ces personnes, on trouve beaucoup de femmes seules élevant leurs enfants. Ces femmes sont depuis longtemps éloignées de l'emploi, dans une situation de précarité financière, sans moyen de locomotion personnel, et se voient proposer des emplois en horaires décalés et inaccessibles en transport en commun. C'est pourquoi une démarche a été engagée avec le Ministère des droits des femmes afin de leurs permettre de retourner à l'emploi, grâce entre autres à des aides pour la garde des enfants et pour faciliter leur mobilité.

Les demandeurs d'emploi sont inégalement répartis sur le territoire. Le nord de la France, victime de la désindustrialisation, est particulièrement touché. Le sud, fortement touché par le chômage également, doit sa situation à l'attractivité des conditions de vie agréables auprès de populations peu qualifiées, qui ne peuvent être absorbées par le marché du travail local.

On rappellera enfin que le chômage est plus élevé dans les ZUS, et y augmente plus qu'ailleurs. Il est passé de 21,9 % en 2010 à 22,7 % en 2011. Le chômage des jeunes y est particulièrement préoccupant avec un taux de 40,1% en 2010.

69 Définition en annexe

70 Entretien réalisé dans le cadre de la présente étude

(2) Résultats de l'enquête « Publics » de l'Observatoire concernant les demandeurs d'emploi

Seuls 41% des demandeurs d'emploi ayant répondu à l'enquête de l'Observatoire sont détenteurs du permis de conduire, un chiffre pouvant s'expliquer par la forte proportion de jeunes parmi les demandeurs d'emploi répondants (52% des répondants ont entre 18 et 24 ans).

Pour des raisons similaires, les demandeurs d'emploi se déplacent d'abord à pied (42%), puis en transports en commun (33,5%) et en voiture en tant que passager (29%).

La voiture est donc un mode de déplacement non-maîtrisé pour de nombreux répondants de cette population spécifique. Les déplacements de proximité sont logiquement privilégiés (62% se déplacent dans leur ville, pour 33% dans une ville à côté).

Les problèmes de mobilité freinent le retour à l'emploi de cette population, puisque 49% des répondants déclarent avoir refusé une formation ou un travail en raison de ces difficultés, 29% ayant abandonné un travail ou une formation pour les mêmes raisons.

(3) Bénéficiaires du RSA

Le RSA (Revenu de Solidarité Active), a été mis en place en France métropolitaine en 2009 (en 2011 dans les DOM-TOM). Il a pour objectif de simplifier les minima sociaux et de les rendre plus lisibles, mais surtout de garantir à des personnes travaillant quelques heures par mois de pouvoir bénéficier d'aides venant compléter le salaire qu'elles perçoivent. Il s'agit dans ce cas du revenu garanti.

Le RSA s'appuie sur le principe du droit fondamental de tous les citoyens à disposer de ressources suffisantes pour vivre conformément à la dignité humaine, droit énoncé dans le préambule de la Constitution française de 1946 et par le Conseil de l'Europe. A ce droit a été associé un montant forfaitaire, dont le niveau varie en fonction du nombre de personnes dans le ménage. En 2012, le montant forfaitaire du RSA était de 483,24 € par mois pour une personne seule.

Les personnes percevant le RSA doivent s'engager à être dans une dynamique de recherche d'emploi et/ou d'insertion.

Il existe plusieurs déclinaisons du RSA, en fonction des publics auquel il s'adresse (il est possible de bénéficier de plusieurs dispositifs en même temps)⁷¹.

Le nombre d'allocataires du RSA a crû depuis sa mise en place en 2009, entre autre parce que le RSA remplace petit à petit des dispositifs déjà existants (à commencer par le RMI), mais aussi parce que la crise a accentué la précarité. Cependant, comme nous le verrons dans la partie consacrée au non-recours, le nombre de bénéficiaires effectifs du RSA est bien inférieur au nombre de bénéficiaires potentiels.

En 2011, 1 869 687 personnes bénéficiaient du RSA, tous dispositifs confondus.

71 Définition en annexe.

Le RSA apporte des ressources non seulement aux allocataires qui le perçoivent, mais également à leur conjoint et à leurs enfants. En 2011, près de 4 millions de Français étaient couverts par le RSA, c'est-à-dire que le versement du RSA constituait une partie ou la totalité des ressources permettant de faire vivre ces personnes⁷².

Près d'un foyer monoparental sur deux bénéficie ainsi du RSA. 235 000 allocataires bénéficient du RSA majoré (attribué lorsque l'allocataire a la charge, seul, de jeunes enfants). 97% de ces personnes sont des femmes, et plus de la moitié ont moins de 30 ans.

La répartition des allocataires du RSA est similaire à celle des demandeurs d'emploi, avec le nord et le sud particulièrement touchés, ainsi que l'est de la petite couronne parisienne.

(4) Bénéficiaires des autres minima sociaux

L'INSEE donne la définition suivante des minima sociaux : « *Les minima sociaux visent à assurer un revenu minimal à une personne (ou à sa famille) en situation de précarité. Ce sont des prestations sociales non contributives, c'est-à-dire qu'elles sont versées sans contrepartie de cotisations. Le système français de minima sociaux comporte divers dispositifs dont un spécifique aux départements d'outre-mer (Dom).* »⁷³

Si le RSA est désormais le plus connu de ces dispositifs, il en existe cependant d'autres, qui s'adressent à des publics spécifiques. L'Allocation de Solidarité Spécifique (ASS) est par exemple attribuée à certains chômeurs en fin de droit. Les personnes âgées bénéficient également d'un niveau de ressources minimum garanti avec le Minimum Vieillesse. Quant aux personnes en situation de handicap, elles peuvent selon certains critères percevoir l'Allocation Adulte Handicapés.

D'après l'Observatoire des inégalités⁷⁴, si l'on comptait en 2010 environ 3,6 millions d'allocataires des minima sociaux, les ayants droits (conjointes et enfants compris) sont en réalité 6,3 millions en France, soit 9,8% de la population. En soustrayant les ayants droits du RSA de ce total, ce sont encore 2,3 millions de personnes qui subsistent en partie ou totalement grâce à ces différents minima⁷⁵ en France.

Dans les Zones Urbaines Sensibles (ZUS), la part des allocataires des minima sociaux est beaucoup plus importante que sur le reste du territoire : un cinquième des ayants droits à la Couverture Maladie Universelle Complémentaire (CMU-C) vit dans une ZUS, 30% des habitants des ZUS sont au RSA et 74% ont droit à l'Aide Personnalisée au Logement (APL), contre respectivement 19% et 60% des habitants du reste des agglomérations qui ont une ZUS. Au total, 20% de la population des ZUS ne vit que des aides de la CAF (contre 16% sur le reste des agglomérations dans lesquels sont situées ces ZUS).

72 Tableau en annexe.

73 Source : INSEE

74 OBSERVATOIRE DES INEGALITES, Les minima sociaux en France. Mis en ligne le 08 avril 2013. Consulté le 25 mai 2013. URL : <http://www.inegalites.fr/spip.php?article444>

75 Voir tableau en annexe.

→ Focus sur la CMU-C et l'ACS

La couverture maladie universelle complémentaire donne droit à la prise en charge gratuite de la part complémentaire des dépenses de santé, dans le cadre des tarifs conventionnés par la sécurité sociale.

Pour pouvoir bénéficier de la CMU-C, il faut répondre aux critères suivants :

- Résider en France de manière stable et régulière.
- Ne pas dépasser un certain revenu par an. A titre d'exemple, le plafond est de 7 934 € / an pour une personne seule, soit 661 € par mois. Les allocataires du RSA socle ne sont pas soumis à ce critère.
- La composition du foyer est également prise en compte.

La majorité des allocataires des minima sociaux ont droit à la CMU-C.

En 2011, on comptait 4 386 000 bénéficiaires de la CMU-C. Ce chiffre était en augmentation de 3% par rapport à l'année précédente, en raison principalement de la hausse du nombre de chômeurs arrivant en fin de droit.

L'Aide pour une Complémentaire Santé (ACS), s'adresse aux ménages dont les ressources dépassent légèrement le plafond de la CMU-C. Elle permet, entre autres, de bénéficier d'une déduction auprès d'un organisme de complémentaire santé.

La CMU-C ouvre le droit aux tarifs sociaux du gaz et de l'électricité, ainsi qu'aux tarifs sociaux dans les transports. Quant à l'ACS, elle n'ouvre le droit qu'aux tarifs sociaux de l'énergie.

L'assurance maladie transmet directement les informations concernant les bénéficiaires de la CMU-C et de l'ACS aux distributeurs de gaz et d'électricité afin de leur éviter toute démarche supplémentaire.

En revanche, les bénéficiaires de la CMU-C sont invités à entrer directement en contact avec leur agence régionale de transports pour avoir plus d'information, ainsi que l'indique le site www.cmu.fr. Seul problème : il n'existe pas en France d'agence régionale de transports !

(5) Résultats de l'enquête « Publics » de l'Observatoire concernant les allocataires des minima sociaux

52% des répondants à l'enquête de l'Observatoire bénéficiant de minima sociaux ont le permis de conduire, mais seuls 22% d'entre-eux ont une voiture assurée et en état de fonctionnement : ils sont donc minoritaires à utiliser ce mode de déplacement. En revanche, 36% ont un abonnement aux transports en commun.

66% des bénéficiaires de minima sociaux estiment qu'ils sont gênés dans leurs déplacements parce qu'ils n'ont pas les moyens financiers nécessaires. 54% s'estiment contraints parce qu'ils n'ont pas de voiture : ceci s'explique notamment par le taux important (59%) de personnes déclarant travailler en horaires décalés et/ou le weekend.

Quel que soit le motif de déplacement, on observe une large prévalence de la marche (44%) et des transports en commun (35,7%) parmi les modes utilisés. Les destinations sont donc généralement assez proches : près des deux tiers (63%) des bénéficiaires de minima sociaux

restent dans leur ville pour leurs loisirs, mais aussi pour aller chez le médecin (64%), s'occuper de leurs enfants (66%) ou faire leurs courses (67%). Ils sont également 78% à accomplir leurs démarches administratives dans leur ville, 54% à travailler ou se former et 56% à rendre visite à leurs proches dans leur ville. La moitié des bénéficiaires de minima sociaux a déjà empiété sur ses loisirs parce que les déplacements étaient trop longs et/ou trop coûteux.

60% des bénéficiaires de minima sociaux déclarent avoir refusé une offre de travail ou de formation parce qu'il était trop compliqué de s'y rendre, et 35% ont déjà abandonné un travail ou une formation pour ces mêmes raisons, des chiffres nettement plus élevés que le reste de l'échantillon. Outre les contraintes rencontrées au quotidien, les bénéficiaires de minima sociaux souffrent donc particulièrement de leurs problèmes de mobilité pour accéder à l'emploi.

c. Personnes en emploi mais vulnérables

(1) Travailleurs pauvres

On définit de deux façons différentes les travailleurs pauvres, en considérant :

- soit les personnes qui exercent un emploi et qui vivent dans un ménage dont les ressources les placent en dessous du seuil de pauvreté
- soit les revenus d'activité des personnes à titre individuel ; il s'agit alors des travailleurs économiquement pauvre, puisque la personne perçoit des revenus d'activité inférieurs au taux de pauvreté.

On comptait en France 1,9 millions de travailleurs pauvres en 2009, chiffre qui a augmenté de 132 000 depuis 2003. La crise de 2008 aura encore probablement contribué à l'augmentation du nombre de travailleurs pauvres.

Les facteurs conduisant à une pauvreté des travailleurs sont les suivants⁷⁶ :

- Faiblesses des salaires dans certains secteurs
- « Petits boulots » et périodes de chômage entrecoupant les périodes en emploi
- Temps partiel
- Un seul revenu à disposition dans un ménage comprenant plusieurs personnes.

On observe que les travailleurs pauvres se retrouvent souvent confrontés à plusieurs de ces situations en même temps.

Selon une étude menée par l'INSEE⁷⁷ en 2007-2008, certaines catégories de la population française connaissent un risque accru d'être des travailleurs pauvres. On compte 30% de travailleurs indépendants parmi les travailleurs pauvres, alors qu'ils ne sont que 10% des actifs. Les femmes représentent 70% des travailleurs pauvres. Les jeunes sont aussi particulièrement touchés : 23% des moins de 30 ans sont des travailleurs pauvres.

76 « Les inégalités en France », Alternatives Economiques, Hors-série poche n° 56, Septembre 2012.

77 PONTHEUX Sophie et RAYNAUD Emilie, Les travailleurs pauvres, INSEE, coll. Les travaux de l'Observatoire, 2007-2008

Les autres ressources du ménage doivent également être prises en compte. Elles peuvent être composées d'autres salaires, ainsi que des allocations et minima sociaux. En 2005, 60% des travailleurs pauvres vivaient dans un ménage pauvre. Le risque que le ménage soit pauvre lorsque le chef de famille est un travailleur pauvre s'accroît lorsqu'il s'agit d'un homme car les femmes sont plus souvent inactives et gagnent des salaires moins élevés, compensant difficilement le revenu de leur mari.

Près de 2 millions de travailleurs ont des revenus (salaires et aides) qui ne permettent pas de dépasser le seuil de pauvreté pour leur ménage. 3,7 millions de personnes vivent dans un ménage pauvre alors que le chef de famille travaille. Si l'on rapporte ce chiffre au total des 8,6 millions de pauvres en France, ce sont 43% des personnes qui vivent dans un ménage dans lequel au moins une personne, en l'occurrence le chef de famille, exerce un emploi. Avoir un travail n'est donc pas une condition suffisante pour échapper à la pauvreté.

(2) Travailleurs précaires

Selon une étude⁷⁸ menée par l'Observatoire des Inégalités qui s'appuie sur l'Enquête Emploi 2011 de l'INSEE, 12,3 % des personnes qui ont un emploi sont des travailleurs précaires, soit 3,2 millions.

On recense 25,8 millions de personnes ayant un emploi en France. Parmi ces personnes, 3 millions sont des travailleurs indépendants, et 22,8 millions des salariés.

On peut considérer que les travailleurs non précaires sont principalement les salariés qui jouissent d'un statut protecteur, c'est-à-dire les fonctionnaires, et les salariés qualifiés dont la détention d'un diplôme garantit un retour à l'emploi relativement rapide en cas de perte de son emploi actuel.

76% des salariés sont en CDI. Pour les salariés qui ne travaillent pas dans la fonction publique, le CDI n'est pas nécessairement la garantie d'une stabilité de son emploi. Cela varie entre la taille des entreprises, la fonction hiérarchique, etc.

Qui sont les 3,2 millions de travailleurs que l'on appelle précaires ? Ils sont définis par leur contrat de travail. Il s'agit principalement de personnes en CDD (7,4% des emplois), qui sont pour les 2/3 dans le secteur privé. Les intérimaires représentent quant à eux 2,4% des emplois. Souvent oubliés du monde professionnel, les stagiaires, les bénéficiaires de contrats aidés et les apprentis sont aussi des précaires, et représentent 2,8% des travailleurs.

La part des emplois précaires a connu une forte hausse dans les années 1980. Elle a ensuite continué de croître, puis a décliné légèrement au début des années 2000, avant de repartir à la hausse. En 2011, elle a atteint son taux le plus haut. Cependant, il est possible que la part des emplois précaires diminue car ces emplois sont supprimés en premier lieu lors d'une crise économique (non renouvellement des CDD, arrêt du recours à l'intérim, etc.).

78 OBSERVATOIRE DES INEGALITES, L'état de la précarité de l'emploi en France. [En ligne] 27 novembre 2012. Consulté le 25 mai 2013. URL : <http://www.inegalites.fr/spip.php?article957>

→ Focus sur les intérimaires

Chaque année, entre 1,5 et 2 millions de personnes passent par l'intérim. Cela correspond à une fourchette de 450 000 à 600 000 ETP⁷⁹ à un moment donné. Le profil type de l'intérimaire est un homme célibataire de 25/30 ans, ouvrier (qualifié ou non) ou employé. Les missions sont d'une durée courte, au maximum 18 mois. Avec la crise, le temps passé entre les missions s'est allongé. On peut considérer entre 15% et 20% la part des intérimaires qui ont fait le choix de garder durablement ce statut. Les autres considèrent l'intérim comme une étape transitoire vers un travail plus stable.

(3) Résultats de l'enquête « Publics » de l'Observatoire concernant les personnes ayant un emploi

Les répondants à l'enquête de l'Observatoire étant actuellement en emploi travaillent majoritairement en horaires décalés et/ou le week-end (64%), induisant des déplacements durant les heures creuses des transports en commun, voire à des périodes où le service est suspendu.

43% des répondants de cette population spécifique sont des intérimaires, qui changent pour la plupart régulièrement de lieu de travail et doivent donc adapter leur mobilité en conséquence.

La dépendance à la voiture ressort ainsi nettement de cet échantillon partiel ; les aides déplacement qui sont attribuées à ces travailleurs sont d'ailleurs fortement axées sur la voiture : 36% des aides correspondent à un prêt ou à une location de voiture.

Le taux de possession du permis de conduire est également supérieur à la moyenne (73 %), de même que le taux de possession d'un véhicule (50%). Ce dernier est à relativiser puisque 18% des répondants déclarent avoir un véhicule en mauvais état ou pas en état de rouler pour des questions réglementaires (assurance, contrôle technique...).

La nécessité de se déplacer pour aller au travail contraint ces personnes à rouler avec un véhicule potentiellement peu fiable, voire dangereux en termes de sécurité routière. La crainte pour 79% des répondants de cette population spécifique de perdre leur emploi s'ils ne peuvent plus utiliser leur moyen de déplacement actuel doit s'envisager à travers ce risque élevé de panne du véhicule.

La voiture en tant que conducteur est le premier mode de transport utilisé, quel que soit le motif de déplacement, y compris pour aller chercher ses enfants à l'école. La marche est le deuxième mode de transports utilisé, à l'exception des déplacements vers le travail pour lesquels les transports en commun arrivent en deuxième position. Les lieux de destination des différents motifs de déplacement se situent pourtant majoritairement dans la ville de résidence des répondants, laissant apparaître le lien très fort existant entre emploi et automobilité, dans la logique du modèle dominant de notre mobilité.

⁷⁹ Equivalent Temps Plein

d. *Personnes en situation de non recours*

« Est considérée dans une situation de non recours toute personne qui, quelle qu'en soit la cause, ne bénéficie pas d'une offre publique de droits et de services à laquelle elle pourrait prétendre »⁸⁰.

Les données concernant les bénéficiaires des aides et allocations fournissent une vue d'ensemble des personnes en difficultés sociales et professionnelles. Elles ne sont cependant pas exhaustives. En effet, toutes les personnes qui sont éligibles à ces dispositifs n'en font pas nécessairement la demande. Ce taux de non recours est variable d'un dispositif à l'autre. On note en revanche que ce sont les personnes les plus précaires qui ne recourent pas aux droits auxquelles elles peuvent prétendre. Voici quelques exemples de ce non recours :

- Le RSA : une enquête réalisée en 2011 auprès de 15 000 ménages à bas revenus a montré que la moitié des bénéficiaires potentiels du RSA n'en avait pas fait la demande. Dans le détail, cela correspond à 35% des bénéficiaires potentiels du RSA socle, et 68% du RSA activité. En tout, ce sont 1,7 millions de personnes qui ne toucheraient ainsi pas le RSA, ce qui correspond à 5,2 milliards d'aides non distribuées chaque année. La raison principale du non recours est la connaissance insuffisante du dispositif, 11% de ces personnes ne connaissent même pas du tout l'existence du RSA.
- La CMU-C : en 2011, entre 10% et 24% des bénéficiaires potentiels n'en ont pas fait la demande, soit 500 000 à 1,3 millions de personnes. Selon la DREES, ce sont donc 330 à 700 millions d'euros d'aides qui ne sont pas distribués.
Les personnes qui n'en font pas la demande sont plutôt des jeunes qui ne se sentent pas concernés par les soucis de santé, des personnes de nationalité étrangère pour qui les démarches sont compliquées, mais aussi des personnes qui craignent d'être stigmatisées en accomplissant des démarches de demandes d'aides.
- Allocations chômage : selon l'Enquête emploi de l'Insee de 2003-2006, 39% des demandeurs d'emploi de moins de 50 ans n'ont pas recours à l'allocation.

La comparaison de ces sommes avec celles avancées du montant de la fraude sociale, estimée à 4 milliards d'euros, est édifiante. Contrairement à ce que l'on pourrait penser, ces sommes non dépensées par les pouvoirs publics ne constituent pour autant pas des économies. Bien au contraire, les ménages les plus démunis ne sortent pas de la pauvreté, qui coûte cher à la société : pouvoir d'achat amputé, dépenses de santé lourdes (les pathologies non prises en charge à temps se révèlent plus conséquentes), etc.

Philippe Warin, chercheur et co-auteur du livre *L'envers de la fraude sociale, le scandale du non-recours aux droits sociaux*, publié aux éditions La Découverte, répondait ceci dans une interview accordée à l'hebdomadaire le Point le 20 novembre 2012 : « si la fraude sociale coûte de l'argent, le non-recours aux droits également. Les non-dépenses sont des destructions de richesses. Elles constituent un manque à percevoir, non seulement pour les ménages, mais également pour les collectivités. C'est ce que l'on appelle dans notre jargon

80 Observatoire des non-recours aux droits et service (ODENORE). Voir : <http://odenore.msh-alpes.fr/>

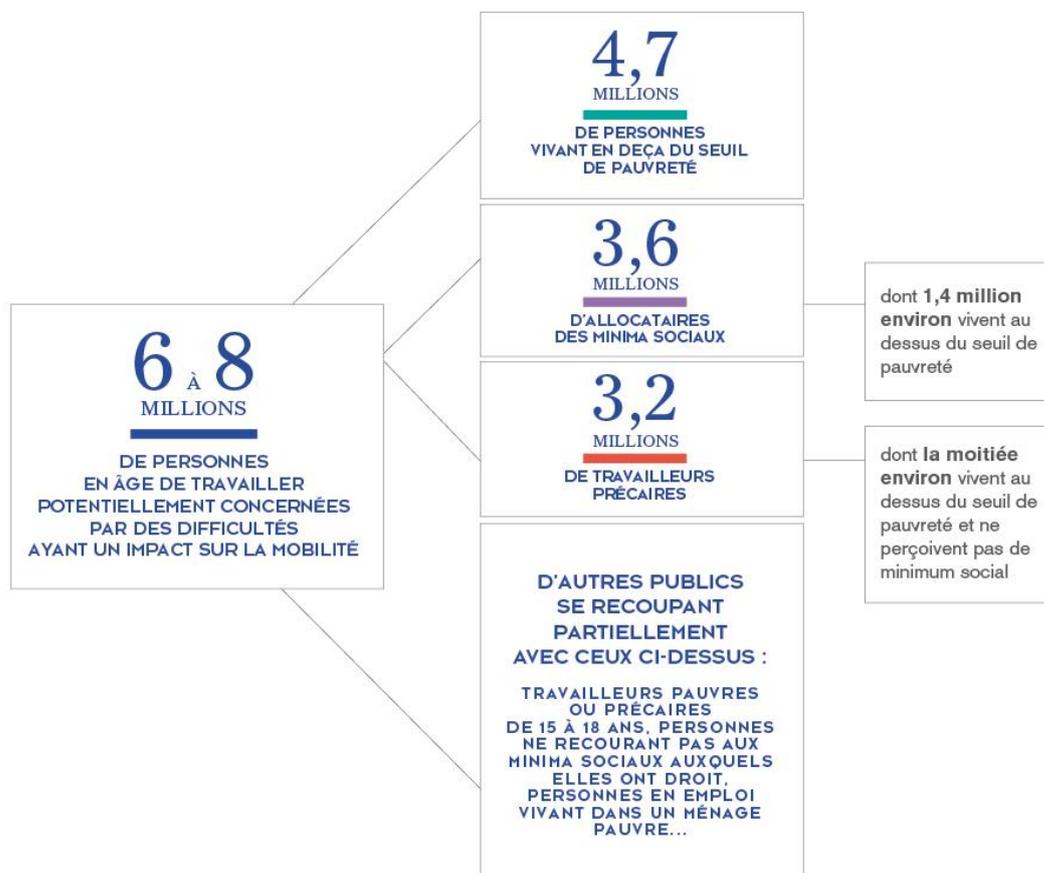
les "effets multiplicateurs". Si une famille reçoit moins d'allocations, elle consommera moins. Le problème se pose également pour les collectivités locales. Prenons l'exemple de l'aide personnalisée d'autonomie (APA) : certaines personnes âgées, qui vivent seules chez elles, ont besoin de cette aide. Elles l'utilisent pour faire appel à des services d'aide à la personne. Cela crée des emplois qui génèrent eux-mêmes des cotisations pour les collectivités. D'où les destructions de richesses lorsque ces personnes ne recourent pas à leurs droits. »

3. Synthèse : 7 millions de personnes concernées par des problèmes de mobilité vers l'insertion et l'emploi

Qui sont les publics en difficultés sociales et professionnelles aujourd'hui en France, susceptibles d'être impactés par des problèmes de mobilité dans le cadre de leur parcours d'insertion et d'accès à la formation ou à l'emploi ?

Nous nous focaliserons ici sur les personnes en âge de travailler, de 18 à 65 ans, compte tenu des données disponibles (notamment de l'INSEE), et sur une approche socio-économique pour effectuer cette évaluation.

Le schéma ci-dessous récapitule les différentes populations qu'il convient de prendre en compte :



On considère donc les 4,7 millions de nos concitoyens qui vivent en dessous du seuil de pauvreté et sont en âge de travailler (données Insee 2009).

On ajoute à ce chiffre les bénéficiaires des minima sociaux qui ne vivent pas sous le seuil de pauvreté et qui sont en âge de travailler, soit environ 1,4 millions de personnes (données Insee, Drees 2010).

Ces deux sources de données fournissent un volume plancher d'environ 6 millions de personnes en âge de travailler, potentiellement concernées par des difficultés ayant un impact sur la mobilité.

Pour parvenir à la fourchette haute de 8 millions, il convient de prendre en compte une partie des 3,2 millions de travailleurs précaires (personnes en CDD courts, intérim, contrats aidés, etc.). Il n'existe pas de donnée précise sur le taux de pauvreté de ces travailleurs précaires, aussi retiendrons nous le fait que, dans plus de la moitié des ménages pauvres, il y a au moins une personne en emploi, souvent précaire, soit probablement plus d'un million de personnes concernées.

Enfin, il faut également prendre en compte les travailleurs pauvres ou précaires de 15 à 18 ans, les personnes en situation de non recours qui peuvent échapper aux statistiques, les autres personnes en emploi vivant dans un ménage pauvre, etc.

Au-delà, d'autres critères pourraient être retenus, tels que l'illettrisme et de manière générale les problèmes cognitifs, les difficultés psychosociales ou psycho-territoriales, et toutes les autres formes non matérielles et économiques qui peuvent conduire à un empêchement de mobilité. Ces critères sont actuellement impossibles à chiffrer précisément sans risquer de compter plusieurs fois les mêmes personnes, en les croisant avec les données socio-économiques.

Nous proposons donc de retenir le chiffre moyen de 7 millions de personnes en âge de travailler, connaissant des difficultés d'ordre socio-économiques pouvant avoir un impact sur leur mobilité.

Si l'on compare ce chiffre aux 37 millions de personnes âgées de 18 à 65 ans en France, ce sont environ 20% des personnes en âge de travailler qui sont potentiellement concernées.

4. Pour une définition de la « précarité mobilité »

Nous proposons ci-après des éléments constitutifs d'une définition de la « précarité mobilité ».

Ressources et dimension financière

Si la précarité mobilité doit intégrer dans sa définition une dimension financière, cette dernière est plus complexe que celle de la précarité énergétique⁸¹.

81 Précarité énergétique : on considère que sont en situation de précarité énergétique les ménages qui consacrent plus de 10% de leur revenu disponible dans le chauffage de leur logement (3,8 millions de ménages)

Le coût de la mobilité est défini par plusieurs facteurs.

Pour les automobilistes, le carburant n'est qu'un des postes de dépense, et correspond à 26% de l'ensemble du poste transport. Le coût de l'achat et de l'amortissement du véhicule, l'assurance, le stationnement et l'entretien constituent également des postes à prendre en compte.

Les utilisateurs des transports en commun doivent également prendre en compte le coût de cet usage dans leur budget transport.

Ce sont autant de postes de dépenses dont l'évolution des prix a un impact potentiel sur le budget transport des ménages. La précarité mobilité ne peut donc pas s'envisager uniquement à l'aune de l'augmentation du coût de l'énergie.

Autres éléments de définition

La dimension financière n'est pas la seule cause de précarité mobilité. D'autres critères doivent être retenus afin d'appréhender l'ensemble des publics potentiellement concernés : la situation familiale, géographique, les capacités cognitives ou psychologiques ainsi que l'état de santé ou les capacités physiques sont autant de facteurs pouvant avoir un impact sur la capacité à se déplacer.

La situation géographique, combinée aux critères économiques (part de la dépense du budget pour les transports), peut cependant donner une indication partielle de vulnérabilité. Les ménages habitant loin des bassins d'emploi et des aménités et dont les transports représentent une part importante de leurs dépenses sont particulièrement concernés.

Les personnes en insertion sociale et professionnelle présentent un fort risque de précarité mobilité car elles sont concernées par plusieurs des facteurs présentés ci-dessus.

Enfin, on retiendra qu'il est délicat de parler de vulnérabilité en matière de mobilité, c'est-à-dire d'un risque potentiel de se retrouver en situation de précarité, car la situation des ménages peut évoluer dans le temps.

Proposition de définition générale

Nous proposons en conséquence la définition générale suivante :

Est en situation de précarité mobilité, toute personne qui, pour des raisons matérielles, financières, familiales, géographiques, cognitives, psychologiques, physiques ou de santé, rencontre ou pourrait rencontrer de manière ponctuelle ou plus durable des obstacles dans sa mobilité quotidienne.

ainsi que les personnes qui déclarent avoir froid chez elles (3,5 millions de ménages). 621 000 personnes sont concernées par ces deux types de précarité énergétique. (Source : INSEE)

III. La prise en charge des besoins de mobilité des publics en insertion : la primauté de l'automobilité

A. Du droit au transport à l'automobilité : le transfert de la compétence « transport – mobilité » aux politiques de l'accompagnement à l'emploi

1. Droit au transport et accessibilité pour tous : des impératifs difficiles à garantir

En France, les politiques de transports et de déplacements doivent désormais répondre à trois impératifs légaux :

- Le droit au transport pour tous (Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs : LOTI) qui reconnaît l'importance de la mobilité spatiale dans la vie quotidienne
- La mobilité durable (Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie : LAURE et Grenelle de l'Environnement : Loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement) visant à développer les comportements alternatifs à la mobilité individuelle motorisée
- Et l'accessibilité généralisée de tous à la ville (Loi sur l'égalité des chances n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées) pour faciliter les chaînes de déplacements individuelles.

Cependant, la pratique montre que rien ne garantit la conciliation de ces différents enjeux, et qu'il est encore difficile pour les autorités en charge de ces politiques d'embrasser toutes les conditions et tous les besoins de la mobilité quotidienne.

Les principes d'une mobilité durable sont ainsi historiquement fondés sur des enjeux écologiques, et plus récemment économiques.

En revanche, les questions sociales (difficultés d'accès aux transports, moindre mobilité des populations pauvres, disparités d'accès à la mobilité selon des critères spatiaux, sociodémographiques, de genre ou ethnoculturels) apparaissent généralement comme des « *impensés* »⁸² des politiques de transports et déplacements.

En conséquence ou de façon incidente, un champ entier de politiques publiques s'est développé, portant en partie sur la mobilité. Les réponses apportées sont cependant

82 La prise en compte des inégalités socio-spatiales dans les politiques de mobilité : vers de nouvelles catégories de pensée et d'action - Présentation de la recherche-action GLAMOUR (Grand Lyon Action Mobilité Urbaine) - CLUSTER 12 - Sonia Chardonnel, Florence Paulhiac Scherrer and Franck Scherrer

fortement orientées vers l'automobilité des personnes en insertion sociale et professionnelle, en contradiction partielle avec les principes des lois présentées ci-dessus.

2. Les aides sociales à la mobilité de droit commun

Un ensemble d'aides à la mobilité ont été développées par les acteurs institutionnels de l'action sociale et de l'accompagnement à l'emploi ou leurs relais intermédiaires locaux.

Le principal dispositif mis en œuvre depuis 2008 est l'aide personnalisée au retour à l'emploi (APRE)⁸³. L'article R.5133-9 du code du travail dispose ainsi « qu'une fraction des crédits du FNSEA, définie chaque année par arrêté des ministres chargés du budget, de l'action sociale et de l'emploi, est consacrée à l'APRE ». Elle est répartie entre :

- Une enveloppe nationale, confiée à Pôle Emploi afin d'abonder les aides et mesures de droit commun attribuées par Pôle Emploi aux bénéficiaires du RSA, d'aménager l'accès à certaines aides au profit de bénéficiaires du RSA rencontrant des difficultés particulières et de financer des aides innovantes adaptées à la situation de ces publics ;
- Des enveloppes déconcentrées, dont la répartition entre organismes attributaires (CAF et départements) relève de l'autorité préfectorale départementale.

Ayant « pour objet de prendre en charge tout ou partie des coûts exposés par l'intéressé lorsqu'il débute ou reprend une activité professionnelle »⁸⁴, l'APRE vise la levée des freins connexes à la recherche d'un emploi.

Ce dispositif inscrit ainsi nettement la principale modalité d'aide à la recherche ou à la reprise d'un emploi dans une perspective individuelle, ancrée dans une démarche de suivi personnalisé d'un demandeur d'emploi et/ou bénéficiaire du RSA.

a. Nature des aides

Les aides à la mobilité « géographique » de Pôle Emploi sont réparties en trois grandes catégories : les aides à la reprise d'emploi, les aides à la recherche d'emploi et enfin les aides à la garde d'enfants pour parents isolés (AGEPI).

S'y ajoutent des aides ciblées, comme les « aides associées au frais de formation » et les « aides temporaires à la reprise d'emploi », destinées spécifiquement aux jeunes de moins de 26 ans.

83 Loi n° 2008-1249 du 1er décembre 2008 généralisant le revenu de solidarité active et réformant les politiques d'insertion (article 8)

84 Article L5133-8 du code du travail

b. Qui a le droit à ces aides ?

En ce qui concerne l'APRE nationale, ont globalement droit à ces aides tous les demandeurs d'emploi indemnisés ou non, les personnes non inscrites comme demandeurs d'emploi qui vont reprendre une activité ou qui sont en cours d'activité dans le cadre d'un contrat d'avenir, ainsi que les créateurs ou repreneurs d'entreprise dès lors qu'ils ont le statut de salarié de leur entreprise. Des cas ou critères particuliers sont cependant à prendre en compte pour certaines aides.

En ce qui concerne l'APRE déconcentrée, ont droit à ces aides les bénéficiaires du RSA « socle »⁸⁵, les personnes justifiant de revenus inférieurs à 500 euros en moyenne durant les 3 derniers mois, les créateurs ou repreneurs d'entreprise et toute personne en contrat aidé du type contrat d'insertion. Le demandeur de l'APRE doit être dans une démarche de recherche active d'emploi et pouvoir justifier soit d'un contrat de travail signé (CDI ou CDD quelle que soit la durée), d'une promesse d'embauche, d'un entretien ou d'une inscription à une formation. Des cas ou critères particuliers sont cependant à prendre en compte pour certaines aides.

c. Ordres de grandeur financiers, volumétrie, typologie

APRE nationale

En 2009, le budget des aides à la mobilité de Pôle Emploi représentait un volume d'environ 86 M€⁸⁶, dont près de 60 M€ pour les seules aides à la reprise d'emploi. Près de 200 000 bénéficiaires étaient anticipés dans ce budget, pour un crédit d'environ 440 € par bénéficiaire en moyenne. Un budget historiquement sous-consommé, notamment en raison de la complexité des critères d'octroi de ces aides et de la connaissance tardive par les professionnels des montants effectivement disponibles.

APRE déconcentrée

Le budget (tous motifs) de l'APRE déconcentrée a régulièrement augmenté depuis 2009, les réponses au questionnaire budgétaire envoyé chaque année à l'ensemble des départements indiquant que son budget en crédits mobilisables est passé de 53,9 M€ en 2009 à 145,9 M€ en 2010 et 157,6 M€ en 2011 ; ont été respectivement consommés 15, 37 et 46% de ces crédits⁸⁷. En 2011, 93 590 bénéficiaires du RSA ont ainsi pu accéder à une aide moyenne de 700 €. Une partie de ces aides était dédiée à la mobilité.

En 2012, seule une enveloppe de 50,7 M€ a été conservée au titre de l'APRE déconcentrée, l'enveloppe de l'APRE nationale étant ramenée à zéro, compte tenu de l'excédent de trésorerie disponible au 31 décembre 2011⁸⁸. Soit un montant de crédits mobilisables de 135,4

85 Pour rappel, bénéficiaire du RSA socle les personnes qui n'ont pas d'activité professionnelle. Le RSA socle cesse ou diminue progressivement suivant l'augmentation du salaire. Il est aussi possible de bénéficier du RSA socle seulement un trimestre ou uniquement sur un mois selon les changements éventuels de revenu.

86 Mobilité géographique et professionnelle - Bouger pour l'Emploi - Rapport de Madame Claude GREFF Députée d'Indre et Loire - 2009

87 Rapport du sénateur (Nord) Eric Bocquet - Projet de loi de finances pour 2013 : Solidarité, insertion et égalité des chances

88 Ministère des solidarités et de la cohésion sociale - Direction générale de la cohésion sociale - Circulaire n° DGCS/SD5A/SD1C/2012/184 du 07 mai 2012 relative aux conditions d'emploi des crédits de l'Aide Personnalisée de Retour à l'Emploi (APRE).

M€ pour l'APRE déconcentrée, compte tenu des 84,7 M€ de trésorerie également constatés fin 2011.

En 2013, aucune enveloppe ne semblait avoir été retenue dans la loi de programmation des finances publiques. L'APRE nationale a complètement disparu, mais devrait réapparaître sous une autre forme à partir de 2014.

La répartition géographique de l'APRE déconcentrée montre de grandes disparités entre les départements, en fonction de leur densité. A titre d'exemple, la répartition départementale des crédits déconcentrés de l'APRE pour 2012⁸⁹ prévoyait un budget de 26 117 € pour les Hautes-Alpes (134 205 habitants en 2008, 3 085 bénéficiaires du RSA en 2010 dont 2 155 RSA « socle »), contre 4 004 530 € pour le Nord (2 564 959 habitants en 2008, 127 223 bénéficiaires du RSA en 2011, dont 98 311 RSA « socle »). Soit une dotation par bénéficiaire du RSA passant de 8,47 € à 31,48 €.

L'évolution très variable des crédits disponibles, leur faible utilisation par les organismes concernés et l'absence de données consolidées à l'échelle nationale relatives au « fléchage » des moyens de l'APRE vers des actions mobilité empêchent de parvenir à une estimation précise des moyens engagés dans ce champ particulier. Il n'en reste pas moins que celui-ci mobilise, dans le cadre des aides dites de « droit commun », au moins plusieurs dizaines de millions d'euros chaque année.

d. Des aides très (trop) complexes

Une simple revue de l'ensemble de ces dispositifs, de leurs critères et des contraintes qui y sont associées⁹⁰ témoigne de leur dimension inextricable. Rien que pour l'APRE nationale (Pôle Emploi), l'ensemble des aides à la mobilité permet de distinguer 5 familles d'aides, 8 types d'aides et une vingtaine de critères d'éligibilité soit géographiques (par exemple reprendre un emploi à plus de 60 km du lieu de résidence), soit d'emploi (par exemple un entretien d'embauche pour un CDD/CDI d'au moins 3 mois), soit liés à la situation de la personne (par exemple être bénéficiaire d'un minima social).

Il est ainsi assez facile de concevoir la difficulté pour un demandeur d'emploi ou un bénéficiaire du RSA de se repérer dans cette « forêt » de dispositifs, de même qu'il est fort compréhensible que les conseillers et référents eux-mêmes puissent ne pas toujours s'y retrouver, ce qui induirait une moindre propension à y recourir.

Rappelons à cet égard que les missions des conseillers Pôle Emploi et des référents RSA sont vastes et nombreuses, et que leur temps est souvent limité. A la difficulté de diagnostiquer simplement un frein à la mobilité, sur laquelle nous reviendrons, s'ajoute une difficulté à identifier et mettre en œuvre la « bonne » aide en fonction d'une situation donnée. Souvent, les conseillers sont découragés car le dispositif les empêche tout simplement de déclencher une aide pour une personne qui en aurait besoin mais n'entre pas dans les bons critères.

⁸⁹ Ibid

⁹⁰ cf. tableau récapitulatif en annexe pour l'APRE nationale

De nombreux interlocuteurs rencontrés en entretiens dans le cadre de cette étude ont ainsi confirmé à ce titre d'une part la non-utilisation d'une partie des budgets disponibles et d'autre part l'institution d'une forme de non-recours par défaut, aussi bien du point de vue du conseiller que du demandeur.

e. Une efficacité liée au syndrome de la personne « proche de l'emploi »

Pôle Emploi a effectué en décembre 2012 un bilan⁹¹ des aides à la mobilité géographiques, incluant les trois grandes catégories des aides à la reprise d'emploi, à la recherche d'emploi et à la garde d'enfants pour parents isolés.

Notons tout d'abord que, parmi les personnes ayant retrouvé un emploi ou une formation dans les échantillons enquêtés, respectivement 30,7%, 54,9% et 46,4% (ensemble 44%) des bénéficiaires des aides à la reprise d'emploi, à la recherche d'emploi et AGEPI estiment qu'ils n'auraient pas pu accéder à cet emploi ou à cette formation sans le bénéfice de l'aide.

Les aides à la reprise d'emploi, qui regroupent l'aide au déplacement (bons de transport, prise en charge de frais de carburant ou de péage...), l'aide à la double résidence (regroupant une aide partielle aux loyers, charges locatives et autres frais d'installation) et l'aide au déménagement (aide partielle aux frais induits), semblent de loin les plus efficaces. Sur les 5 135 bénéficiaires enquêtés, 78,7% avaient ainsi retrouvé un emploi et occupaient toujours cet emploi 6 mois après avoir bénéficié de l'aide.

Les aides à la recherche d'emploi, qui regroupent les bons de transport et de déplacement (aide financière directe) et le financement du permis B, ont permis en 2012 aux 4 420 bénéficiaires enquêtés de retrouver un emploi et de s'y maintenir 6 mois après dans 41% des cas.

Enfin, les aides à la garde d'enfants pour parents isolés, qui portent aussi bien sur l'emploi que sur la formation, ont permis à 36,3% des 1 245 bénéficiaires enquêtés de retrouver un emploi et 24% une formation.

La nature même et les critères d'obtention des aides à la reprise d'emploi expliquent le succès du dispositif des aides à la reprise d'emploi. Conditionnées par l'obtention d'un emploi durable (CDI, CDD de 6 mois ou plus, création d'entreprise ou travailleur indépendant), elles viennent en appui d'un retour à l'emploi déjà très largement engagé. L'aide la plus efficace est d'ailleurs l'aide au déménagement, avec 88,7% de succès, un chiffre lié à la dimension de projet global que représente la reprise d'emploi sur un autre bassin de vie.

S'y ajoute le fait que la population bénéficiaire de ces aides est sensiblement plus qualifiée et mieux formée que les populations bénéficiaires des autres aides : ces personnes sont plutôt en pleine carrière (47% ont de 30 à 49 ans), ne bénéficient que rarement d'un minima social (15,1%), sont plutôt des employés qualifiés (33,5%) ou des cadres (21,7%) et ont plutôt un diplôme niveau Bac +2 (58,3% dont 39,2% pour les seuls niveau Bac +3 ou plus).

91 Pôle Emploi - Direction des Etudes et de l'Evaluation - Repères et Analyses n° 48 - Etudes - Aides à la mobilité géographique - Un accès à l'emploi durable facilité - Décembre 2012

L'efficacité des aides proposées est ainsi très nettement associée au phénomène de la personne « très proche de l'emploi », une terminologie courante dans le champ d'action sociale, et qui peut constituer une forme de critérisation discriminatoire, certaines aides étant accordées plus facilement aux personnes les plus susceptibles de les rendre opérantes, au détriment de personnes plus exclues.

Parmi les bénéficiaires des aides à la recherche d'emploi, ce sont ceux qui obtiennent des bons de transport et déplacement qui retrouvent le plus souvent une situation favorable (48,7%).

Les bénéficiaires des aides à la garde d'enfant pour les parents isolés, dans leur grande majorité (78,1%) également bénéficiaires d'un minima social et peu ou très peu qualifiés (84,5% de niveau Bac ou inférieur), trouvent en tendance plutôt une formation qu'un emploi, et se situent dans un parcours plus long.

Enfin, ceux pour qui l'aide porte sur le passage du permis de conduire ne trouvent et conservent un emploi que dans 29,2% des cas.

Globalement, plus d'une personne sur deux ayant bénéficié de ce type d'aide n'a pas trouvé un emploi 6 mois après son obtention. Pôle Emploi l'explique par le fait que cette aide « apparaît davantage comme un préalable à la recherche d'emploi ».

Il est en effet difficilement contestable que, pour les personnes ayant obtenu leur permis, elles en disposeront jusqu'à la fin de leur carrière et auront ainsi un atout supplémentaire dans leurs futures recherches. Néanmoins, ce positionnement nous semble devoir être interrogé de manière approfondie.

B. L'aide sociale à la mobilité : une surreprésentation de l'automobilité

Parmi les aides nationales ou déconcentrées pour le retour à l'emploi, mais aussi parmi les nombreuses autres aides régionales, départementales ou locales, on retrouve une majorité de dispositifs principalement destinés à l'accès à l'automobilité.

Dans tous les cas, des critères d'obtention variés sont à prendre en compte. Nous ne les développons pas ici en détails, mais en présentons plutôt l'essentiel des principes.

1. L'accès au permis de conduire

Premier examen de France avec 1,7 millions de passages et un peu plus d'1 million de réussites par an, le permis de conduire est très largement considéré comme un enjeu d'intégration sociale.

Les jeunes constituent le public prioritairement visé par les aides sociales au passage du permis de conduire. Rite de passage à l'âge adulte ou obtention du premier diplôme, certifié

par l'Etat, dépassement de soi et ouverture de perspectives personnelles et professionnelles, le permis est identifié comme ce fameux sésame pour l'accès à l'emploi et à une vie sociale autonome.

Dans sa note thématique relative à l'expérimentation « 10 000 permis pour réussir »⁹², le Ministère des Sports, de la Jeunesse, de l'Education populaire et de la Vie associative écrivait en février 2012 : « *La mobilité est un enjeu majeur pour l'insertion professionnelle des jeunes. D'après une étude récente, seul un jeune sur trois pris en charge par une mission locale par le biais d'un contrat d'insertion dans la vie sociale (CIVIS) est titulaire du permis de conduire et 26 % des jeunes ayant le permis B sortent du CIVIS vers l'emploi durable en moins de 18 mois, contre seulement 17 % de ceux qui ne l'ont pas. En effet, les personnes en insertion ont besoin d'être plus mobiles que les autres. Les postes de bas niveau de qualification ont en effet de fortes contraintes en termes de mobilité : horaires atypiques, horaires découpés ; zones de travail loin des centres-villes, mal desservies par les transports en commun ; parfois avec transport du matériel et des déplacements entre les sites. Le permis de conduire met les demandeurs d'emploi face à un paradoxe : vecteur fort d'insertion professionnelle, il est nécessaire pour accéder à l'emploi. Or l'absence d'emploi fait obstacle, précisément, au financement de l'apprentissage de la conduite. »*

Il est ainsi logique que l'aide au permis soit de loin l'enjeu principal des aides à l'automobilité proposées en direction des personnes et surtout des jeunes en insertion. Ces aides se traduisent par un grand nombre de dispositifs.

a. **Une myriade de dispositifs**

Au plan national, l'Etat offre une formule de prêt à taux zéro d'un montant de 800 à 1200 €, dénommé « permis à 1 euro par jour », et contribue à des formules de financement au travers du Fonds d'Aide aux Jeunes (FAJ) ou du Fonds pour l'insertion professionnelle des jeunes (FIPJ)⁹³.

Destiné à « faciliter l'accès au permis de conduire, dont le coût peut représenter un frein et un obstacle fort à l'obtention d'un emploi »⁹⁴, le dispositif concerne les permis A et B.

Tout jeune de 16 à 25 ans révolus, quelle que soit sa situation, peut accéder à cette aide sous forme de prêt de 600 à 1 200 € sur plusieurs mois, sous réserve que l'établissement financier accepte le dossier du candidat. Les jeunes bénéficiaires d'une aide publique, qu'elle émane d'une collectivité locale ou de l'État, peuvent également demander à bénéficier du prêt.

Ce dispositif a coûté 6,4 M€ à l'Etat en 2006 et 7,6 M€ en 2007⁹⁵.

92 Ministère des Sports, de la Jeunesse, de l'Education populaire et de la Vie associative - Fonds d'aide aux jeunes - Note thématique - Description de l'expérimentation « 10 000 permis pour réussir » - Février 2012

93 cf. présentations en annexe

94 Source : <http://securite-routiere.gouv.fr>

95 Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire et Ministère de l'Intérieur, de l'Outre-mer et des Collectivités territoriales - Audit sur la modernisation de l'apprentissage de la conduite et de l'examen du permis - Dominique Lebrun, Inspecteur général de l'Équipement, Michel Mathieu, Préfet - Mai 2008

Pôle Emploi propose aux demandeurs d'emploi une aide d'un montant plafonnée à 1 200 € majoré à 1 500 € dans le cas d'un bénéficiaire du RSA qui active l'aide personnalisée de retour à l'emploi (APRE) pour financer tout ou partie du coût du permis de conduire.

13 dispositifs régionaux visent également l'aide au passage du permis de conduire, sous la forme d'exonération de taxe régionale, d'aides financières et d'aides ciblées sur les jeunes ou les peu diplômés. En région Poitou-Charentes, une aide de 1 200 € maximum est ainsi proposée aux diplômés du CAP et du Bac Pro (diplôme obtenu en Poitou-Charentes) pour passer leur permis de conduire.

33 dispositifs d'aides sont également proposés par les départements, sous la forme de bourses au permis de conduire et d'aides ciblées sur les jeunes ou les allocataires du RSA. Dans le département de l'Oise, par exemple, une aide de 200 € est accordée aux stagiaires de la formation professionnelle et aux apprentis autonomes de 16 à 25 ans domiciliés dans l'Oise.

Enfin, 111 communes ou agglomérations proposent également des dispositifs d'aide, le plus souvent sous condition de ressources et en échanges de travaux collectifs. Parmi ces localités, 84 communes et 5 communautés de communes ont adopté un dispositif de bourse au permis, cumulable avec le permis à 1 euro par jour, qui permet à un jeune de travailler pour une collectivité locale en échange du financement de son permis.

A Cambrai, une aide de 400 € au maximum est accordée aux jeunes Cambrésiens de 18 à 25 ans vivant sur la commune depuis au minimum un an et disposant déjà du code de la route ; à Thaon-les-Vosges, l'aide est d'environ 1 000 € pour les jeunes de 18 à 25 ans habitant la commune depuis au moins un an ; à Montpellier, l'aide est de 200 € au maximum pour les jeunes en situation précaire de 18 à 29 ans, résidant depuis plus d'un an à Montpellier.

Si les critères sont souvent proches, chaque dispositif relève cependant du cas particulier. Il est ainsi difficile, voire impossible d'évaluer globalement ce que représentent ces aides tant au plan financier qu'en termes d'impacts, à la fois sur l'accès au permis lui-même, et sur ses conséquences en termes de vie sociale et professionnelle.

Nous prendrons ici trois exemples pour illustrer à la fois les enjeux financiers et les résultats à envisager dans ce champ spécifique de l'aide à la mobilité.

b. Exemples : Région Poitou-Charentes, AMSAM Soissons et dispositif « 10 000 permis pour réussir »

Entre 2005 et 2010, la Région Poitou-Charentes a dépensé environ 6,8 M€ en aides au permis, dont environ 1,7 M€ sur l'année 2010, pour 1 500 bénéficiaires⁹⁶. Le rapport d'évaluation de 2011 passe en revue de nombreux et intéressants aspects de ce dispositif, notamment au plan qualitatif, mais on notera que le taux de réussite à l'examen du code et de la conduite n'est pas indiqué.

96 Région Poitou-Charentes - Mission évaluation et contrôle de la dépense régionale - Rapport d'évaluation du dispositif Aide régionale au permis de conduire - Août 2011

Autre exemple intéressant, l'AMSAM (Association médico-sociale Anne Morgan) de Soissons (Picardie) a mis en place une plateforme de mobilité depuis 2010 et participe entre autres à l'action "Bourse aux permis" dans les quartiers ZUS. Ces permis sont financés en échange d'un travail d'utilité sociale auprès de différentes associations (Restos du cœur, Croix rouge, Secours catholique, épicerie sociale, etc.). Ce système est à destination des jeunes ne disposant pas de ressources personnelles ou familiales suffisantes pour passer le permis de conduire.

Dans ce cadre, les publics intéressés par ce financement passent nécessairement par une phase de diagnostic individuel ainsi que par un atelier intitulé "Le permis B et moi" qui permet de faire prendre conscience aux publics de la réalité des compétences et de la persévérance nécessaires pour obtenir le permis ainsi que de son coût réel.

Initié dans le cadre du Fonds d'expérimentation pour la jeunesse, le dispositif « 10 000 permis pour réussir » a récemment fait l'objet en 2012 d'une évaluation par le TEPP – CNRS (fédération de recherche Travail, Emploi et Politiques Publiques) et le cabinet ASDO Etudes. Un travail très utile pour répondre à la question de l'efficacité de tous les dispositifs existants. Comme l'écrivent les auteurs de cette évaluation⁹⁷, « le contraste est grand entre l'ampleur et la diversité des effets attendus du permis de conduire sur les parcours de ces jeunes et l'absence d'éléments de preuve sur la réalité de ces effets ».

Identifiant l'insuffisance en soi d'une aide financière pour le passage du permis de conduire, généralement estimée à 1 500 €, le Ministère des Sports, de la Jeunesse, de l'Education populaire et de la Vie associative avait fixé au dispositif l'objectif de comprendre « quels dispositifs d'accompagnement évitent les abandons et procurent les meilleurs résultats pour les jeunes bénéficiaires ».

Doté d'une enveloppe de 10 M€ (hors aides complémentaires éventuelles), le dispositif visait le soutien de 10 000 jeunes en difficultés d'insertion. De portée nationale, la démarche visait à tester différentes modalités de financement et d'accompagnement des jeunes, en bénéficiant d'une double évaluation quantitative et qualitative des résultats.

L'évaluation quantitative devait mesurer l'impact relatif de l'obtention du permis sur le parcours des jeunes bénéficiant de l'aide par rapport à ceux qui n'en bénéficient pas. Le principe retenu consistait à comparer, parmi des jeunes aux caractéristiques similaires, un « groupe test » regroupant un ensemble de jeunes bénéficiaires de l'action (subvention et accompagnement), avec un « groupe témoin », composé de jeunes non bénéficiaires de cette action, mais ayant néanmoins accès aux autres dispositifs « de droit commun » existants, dont on a vu qu'ils pouvaient être très variables.

L'évaluation qualitative était destinée à analyser les processus et les partenariats. Elle consistait à définir les différents modèles qui émergent dans le cadre de l'expérimentation : typologie des publics visés et des bénéficiaires, modalités de mise en œuvre et effets du dispositif. La recherche de modèles d'action s'est appuyée sur l'étude approfondie de six sites représentant des situations différentes.

97 « 10 000 permis pour réussir » - Note de synthèse évaluation quantitative - TEPP CNRS - 2012

L'évaluation quantitative portait sur un public dont le profil était similaire au sein du groupe test comme du groupe témoin : jeunes de moins de 21 ans, pas ou très peu diplômés (les 3/4 n'avaient pas le Bac), pas ou peu d'expérience professionnelle, hébergés au domicile parental (pour une large moitié), faibles revenus, faibles niveaux d'allocations, suivis par un référent en mission locale (97 %), en contrat CIVIS (67 %), disposant de rares notions théoriques ou pratiques de la conduite.

Au bout de 2 ans, 66% des jeunes du groupe test avaient obtenu le code, 45% le permis, et 34% étaient en possession d'une voiture, contre respectivement 47%, 30% et 22% au sein du groupe témoin.

S'il est incontestable que ces différences significatives puissent être attribuées à l'impact causal de l'expérimentation, en ce qu'un dispositif d'accompagnement adapté augmente les chances d'un jeune d'obtenir le permis, le fort taux d'échec global, y compris au sein du groupe témoin, est marquant : un jeune sur trois n'a pas réussi le code, plus d'un jeune sur deux n'a pas réussi à obtenir le permis et près de deux jeunes sur trois n'ont pas encore de véhicule au bout de deux ans. Ce constat renvoie aux enjeux de ce diplôme et à ses conditions d'accès, que nous développerons dans le point suivant.

Autre conclusion importante, aucun effet notable n'a été constaté sur les chances d'accéder à un emploi, sur la qualité des emplois occupés (montant du salaire, type de contrat de travail, durée du travail, statut d'emploi ou montant des revenus de remplacement).

D'autres impacts ont été identifiés, en comparant les résultats entre les garçons et les filles. Pour les filles, la durée de chômage est un peu réduite : « le permis permet d'élargir l'horizon de la recherche d'emploi et ouvre l'accès à des emplois éloignés du domicile ce qui facilite la sortie du chômage », un constat toutefois nuancé par une augmentation de la part de CDD. Pour les garçons, l'aide ouvre accès à des emplois nécessitant l'usage d'une voiture (domicile-travail et professionnel), comme dans la construction par exemple.

Dans les deux cas, on améliore l'accès (avec une injonction de mobilité sous-jacente) à un périmètre de recherche élargie.

L'évaluation qualitative a de son côté abouti à un triple modèle de l'aide au permis :

- Le permis « pédagogique », compensant des difficultés d'apprentissage de certains jeunes, plutôt que des difficultés financières
- Le permis professionnalisant, proposé sur un temps resserré, coupe de pouce pour une embauche. Il concerne les jeunes « prêts à l'emploi », qui ont déjà « validé un projet professionnel » pour lequel le permis est indispensable
- Le permis éducatif, consistant à intégrer le permis comme une étape clé d'un parcours d'insertion. Souvent pensé sur le principe du « donnant-donnant », il constitue une « juste rétribution d'un parcours sérieux et assidu », pour des jeunes « motivés » et « méritants »

Parmi les principaux enseignements de l'analyse qualitative, l'aide au permis apparaît comme un volet « à part » de l'accompagnement à l'emploi, la mobilisation étant très variable d'un

conseiller emploi à l'autre, et l'apprentissage étant difficile pour les jeunes à conjuguer avec le projet d'insertion professionnelle pour des questions de disponibilité.

Des limites ont également été identifiées dans la collaboration avec les auto-écoles, à la fois fragiles économiquement, en « saturation » face aux dispositifs d'aide publique jugés trop consommateurs de temps et peu rentables, peu flexibles au regard de la pédagogie à proposer et frileuses à envoyer des élèves « stigmatisés à risques » à l'examen, compte tenu du système de classement en vigueur qui lie le nombre de places à la réussite au premier passage. Certaines s'inquiètent par ailleurs de perdre à terme le rôle d'enseignement du Code.

Enfin, en termes de gouvernance, l'analyse est assez critique : multiplication mais aussi dispersion des dispositifs, sans coordination et lisibilité ; manque de pilotage global du sujet à l'échelle nationale ; technicité des dispositifs, pas véritablement inscrits dans un registre de politique publique.

Ces analyses présentent ainsi un intérêt très grand et apportent de nombreux enseignements. Nous en concluons également les éléments suivants :

- Cette évaluation est à ce jour la seule qui ait été menée sérieusement à grande échelle sur les impacts de politiques d'aides au permis
- Compte tenu des attentes proclamées partout quant au lien entre permis et autonomie en mobilité, ce phénomène est surprenant. Il est aussi préoccupant, dans la mesure des efforts financiers consentis depuis des années sur ce champ, dont on voit ici apparaître clairement les limites en l'état
- Les difficultés rencontrées résident probablement aussi dans la dimension monomodale du sujet, en une approche fermée de l'accès à l'automobilité qui n'intègre pas l'apprentissage du permis dans un apprentissage plus global de la mobilité ; les jeunes qui échouent ont-ils au moins augmenté leurs capacités (psychologiques et territoriales) à se déplacer autrement ?
- La principale recommandation de l'évaluation est de simplifier les épreuves du permis ; il nous semble que, si ce sujet reste important, il est par trop exclusif des autres solutions de mobilité pour lesquelles on pourrait proposer des aides aux jeunes et aux publics en insertion en général.

2. Des enjeux sous-estimés

Les aides à l'automobilité apportent une réelle réponse dans un ensemble de cas où cette modalité de déplacement est la plus pertinente. Leur surreprésentation interpelle néanmoins, en une sorte de réflexe généralisé partagé par les employeurs, les conseillers ou référents sociaux, et les bénéficiaires eux-mêmes. Pour autant, ces acteurs ont-ils pris toute la mesure de l'automobilité dans un parcours d'insertion ?

a. *Le vrai coût du permis dans un parcours d'insertion*

Rappelons que les aides octroyées contribuent aux quelques 2,6 Md€ de chiffre d'affaires des 10 300 auto-écoles de France, sans garantir pour autant l'obtention du fameux diplôme.

Selon les tarifs appliqués, il faut compter de l'ordre de 1 200 € pour vingt à trente heures de cours de conduite, valables un an. C'est sur cette base que les aides financières sont généralement calquées, alors que ce coût est assez largement sous-estimé d'après le Rapport Lebrun de 2008⁹⁸ : « Le coût moyen d'une formation est aujourd'hui de l'ordre de 1 200 € en première présentation, avec des variations parfois importantes selon les régions. Le coût final, qui est plus proche de 1 400, voire de 1 500 €, est souvent nettement supérieur à ce forfait de base, notamment en raison :

- des heures supplémentaires de conduite nécessaires en plus du forfait de 20 heures obligatoires (aux alentours de 10 heures en moyenne pour un premier passage à l'examen pratique). Il s'agit alors de prestations dont les prix sont supérieurs à l'heure de conduite du forfait ;
- des délais d'attente pour passer l'examen : une attente de plusieurs mois entraîne en général 4 heures de conduite par mois ;
- de l'éventuel échec à l'examen, qui oblige à suivre de nouvelles heures de conduite avant chaque présentation. Un nouvel examen peut coûter, avec un délai moyen d'attente de trois mois, jusqu'à 500 € supplémentaires. »

Compte tenu des taux de réussite en première présentation à l'épreuve du code (aux alentours de 60 / 65% selon les périodes) et de conduite (de l'ordre de 55%), on aboutit ainsi à un budget réel de 2 100 € pour les personnes qui échouent une première fois, et de 2 600 € pour les personnes qui échouent deux fois à l'examen. Les jeunes suivis dans le cadre de l'expérimentation « 10 000 permis pour réussir » se situent largement dans ce profil.

Il est ainsi assez logique de constater que le budget courant par stagiaire des auto-écoles associatives (ou « sociales ») soit de l'ordre de 2 500 €, avec en général une durée et des méthodes d'apprentissage adaptées et une quarantaine d'heures de conduite prévues.

Un budget équivalent à deux mois de SMIC ou plus de cinq mois de RSA, induisant d'importants soucis de trésorerie et de moyens financiers pour les apprentis conducteurs, qu'ils soient jeunes ou en difficultés socioprofessionnelles.

Le permis à 1 euro par jour est censé répondre à cet enjeu de trésorerie, à condition que les banques accordent le prêt. Et l'on peut s'interroger sur l'utilisation faite dans ce cadre de moyens destinés à faciliter la mobilité, sans garantie d'obtention du diplôme, et avec le concours d'établissements bancaires qui s'appuient sur le dispositif pour recruter de

98 Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire et Ministère de l'Intérieur, de l'Outre-mer et des Collectivités territoriales - Audit sur la modernisation de l'apprentissage de la conduite et de l'examen du permis - Dominique Lebrun, Inspecteur général de l'Équipement, Michel Mathieu, Préfet - Mai 2008

nouveaux clients, à qui elles pourront vendre d'autres services. Une forme d'aubaine pour les auto-écoles et les banques, donc, avec une évaluation pour le moins évasive.

Plus globalement, ce sont donc la nature et le montant des aides proposés qui n'apparaissent pas à la hauteur des enjeux et des besoins, induisant à la fois une forte déperdition des moyens publics et un risque d'échec élevé pour le bénéficiaire qui ne trouvera pas les moyens complémentaires de finir sa formation.

Sur le plan financier, des critères de conditionnement à l'obtention et au règlement de l'aide ont été instaurés, mais depuis quelques années seulement. Auparavant, les cas n'étaient pas rares de budgets entiers dévolus au passage du permis qui aboutissaient à des taux de réussite très bas, les bénéficiaires faisant souvent face au plus urgent avec les moyens obtenus.

b. *Un diplôme difficile d'accès*

A ces difficultés s'ajoutent des problématiques spécifiques au « monde du permis », dont nous évoquons ci-après plusieurs exemples :

- Le permis de conduire est depuis de nombreuses années en réforme avec pour objectif en 2013 une harmonisation à l'échelle européenne (pour remplacer les 110 modèles qui existent encore dans l'Union), sur la base de la matrice GDE (également appelée GADGET, du nom d'un programme européen)
- Ces réforme et harmonisation progressives, particulièrement complexes, induisent notamment une importante diversification des permis (à l'exemple de l'apparition récente du permis AM, en remplacement du BSR)...
- ... et se sont souvent faites sans revoir la formation des enseignants, dont le métier est progressivement déqualifié et reste aujourd'hui un secteur en tension, avec une responsabilité importante mais une rémunération limitée et pas d'obligation de formation continue, une situation plutôt favorable aux gros formateurs privés plus en capacité de s'adapter que les petites structures
- Les éléments annexes nécessaires à l'apprentissage du permis, tels que les compétences, la maîtrise de la langue par exemple, sont encore rarement intégrés à la formation (à l'exception des auto-écoles associatives qui en sont des spécialistes) et restent peu reconnus des instances, telles que la Délégation à la Sécurité et à la Circulation Routière (DSCR). L'avènement possible du Référentiel d'éducation pour une mobilité citoyenne, qui « se veut une vue d'ensemble, aussi exhaustive que possible, des compétences qu'un usager responsable doit acquérir », est ainsi repoussé depuis 2010. Il supposerait que l'ensemble des acteurs de la formation s'y conforment, ce qui nécessiterait probablement un effort d'adaptation important, y compris en termes de coûts de fonctionnement, pour des formateurs traditionnels dont le lobby est puissant.

- Les acteurs sociaux du permis (Fédération FARE notamment), organisés le plus souvent en auto-écoles associatives ou « sociales », sont confrontés globalement aux mêmes droits mais aussi aux mêmes devoirs que les auto-écoles classiques. Une situation nécessairement problématique compte tenu en particulier du mode d'attribution des places à l'examen, qui dépend du seul taux de réussite au premier passage. Compte tenu des enjeux d'apprentissage spécifiques que recouvrent les auto-écoles sociales (apprendre à apprendre, problématiques de compétences, enjeux cognitifs, maîtrise de la langue française, etc.), cette modalité peut s'avérer très pénalisante pour ces structures.
- Une organisation qui aboutit parfois à des situations confuses, par exemple lors du déploiement de l'expérimentation « 10 000 permis pour réussir », avec le financement par un programme interministériel de 350 permis sur 18 mois sur un territoire, pour 2 places par mois disponibles à l'examen au démarrage ; une expérimentation dans le champ du social et de la jeunesse, pas toujours relayée par les préfetures, qui dépendent d'un autre Ministère.
- Tout le monde n'est pas en capacité, de manière ponctuelle ou plus permanente, de passer le permis de conduire. Au-delà des aspects financiers, des problèmes organisationnels, cognitifs, psycho-sociaux, peuvent venir interférer dans une formation longue et complexe. Cette réalité est encore peu partagée et les évaluations amont sont soit insuffisantes, soit non suivies d'effet dans un certain nombre de cas.

La politique globale d'aide au permis destinée aux jeunes et aux personnes en insertion gènerait ainsi probablement à financer moins de permis mais à les financer mieux.

3. Autres aides à l'automobilité : le permis, l'arbre qui cache la forêt ?

Les aides à la mobilité ciblent également d'autres objectifs que le passage du permis. Dans le cadre du RSA par exemple, elles peuvent concerner l'achat ou la réparation d'un véhicule.

Ces aides étant plafonnées, selon les départements, à 2 000 ou 3 000 € par an et par bénéficiaire, les montants constatés pour ce type d'interventions sont de l'ordre de 1 000 à 1 500 €, permettant le cas échéant de financer un même bénéficiaire deux fois dans l'année. Des montants qui semblent néanmoins très faibles au regard des démarches financées.

Plusieurs départements se sont récemment inquiétés de cette situation, la fiabilité des acquisitions ou réparations de véhicules étant toute relative, les véhicules eux-mêmes pouvant par ailleurs générer des frais non négligeables. De nombreuses observations convergent en effet vers le schéma suivant, dans le cadre de l'attribution d'une aide à un bénéficiaire du RSA, lui permettant d'acquérir un véhicule ou de le réparer :

- Absence de référent technique dans la commission d'attribution des aides, susceptible d'évaluer la qualité du véhicule et/ou le devis du professionnel de la mécanique

- Accession à un véhicule généralement usagé, générant rapidement de nouveaux frais insurmontables pour le bénéficiaire, et donc soit un nouveau besoin d'aide financière, soit une situation d'impasse
- Absence ou rareté d'un diagnostic amont de la capacité de mobilité du bénéficiaire et d'anticipation des enjeux liés à la possession et à l'usage d'un véhicule

Obtenir le permis ne constituant pas la garantie d'être mobile, accéder à l'automobilité relève ainsi d'une succession de prises de risques accentués ou multipliés au fur et à mesure que l'on avance dans le parcours automobile.

Il est ainsi peu surprenant de constater que 50% des répondants à l'enquête organisée pour la présente étude ne disposent pas du permis, et que parmi ceux qui en disposent, 42% ne soient pas propriétaires d'une voiture, et 39% n'aient ni voiture, ni deux-roues motorisé.

Pour rappel, près de 70% des répondants à l'enquête ont par ailleurs déclaré qu'ils perdraient potentiellement leur emploi s'ils perdaient leur moyen de transport. Parmi eux, 31% ont une voiture et 8% un deux-roues motorisé.

Mais on notera également que 31% ont un abonnement aux transports collectifs et 20% un vélo (plusieurs réponses étaient possibles), induisant que la mobilité vers l'emploi n'est pas nécessairement individuelle et/ou motorisée.

C. Les transports en commun, une alternative crédible ?

1. Une organisation territoriale complexe⁹⁹

L'organisation des transports en France est déterminée par la Loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982. Cette loi a opéré un partage des compétences en matière de transport terrestre entre les communes ou leurs groupements, les départements et les régions.

Schématiquement, **l'Etat** a conservé la propriété des autoroutes et des routes nationales ainsi que ses compétences (délégées ou non) relatives à leur développement et à leur entretien ; par ailleurs il reste responsable du maintien et du développement du réseau ferroviaire national (réseau à grande vitesse et réseau des TET, trains d'équilibre du territoire¹⁰⁰), le réseau et le transport de voyageurs étant respectivement délégués au Réseau Ferré de France (RFF) et à la SNCF.

Par ailleurs l'Etat garantit au plan national les conditions d'accès aux infrastructures ferroviaires françaises, et en particulier les conditions relatives à la tarification.

⁹⁹ Sources : Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie, Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART) et Assemblée des Communautés de France (AdCF)

¹⁰⁰ Les trains d'équilibre du territoire correspondent aux 40 liaisons ferroviaires Corail, Intercités, Téo et Lunéa qui sont utilisées chaque jour par près de 100 000 voyageurs. Une convention relative à leur exploitation, destinée notamment à en garantir la pérennité, a été signée en décembre 2010 par le ministre chargé des transports et le président de la SNCF.

A l'échelon géographique et administratif inférieur, **les régions** sont également en charge de plusieurs compétences transport, qui s'étendent au rail et à la route. La région décide ainsi notamment du contenu du service public de transport régional de voyageurs et en particulier des dessertes, de la qualité du service et de l'information des voyageurs, ainsi que de la cohérence et de l'unicité du système ferroviaire dont l'Etat est le garant. Les régions exercent également leurs compétences en matière de tarification dans le respect des principes du système tarifaire national.

Les départements sont les autorités organisatrices des services routiers de transports publics interurbains, réalisés principalement à l'extérieur des agglomérations urbaines et de leurs périmètres de transports urbains (PTU)¹⁰¹. Leur compétence s'étend principalement aux services réguliers et aux services à la demande, à l'exception des liaisons d'intérêt régional ou national, mais aussi aux services scolaires. Une partie de ces compétences peut être déléguée à des EPCI¹⁰² telles que les communautés de communes, par exemple pour l'organisation d'un transport à la demande de proximité.

Enfin, **les agglomérations urbaines** sont les autorités organisatrices des transports urbains (AOTU). Les transports publics de personnes y sont effectués à l'intérieur d'un périmètre de transports urbains (PTU). Ce sont ces territoires qui proposent les services de transport les plus denses et les plus à même de faciliter des déplacements quotidiens de relative proximité. La Région Ile-de-France est à elle seule un grand PTU, géré par le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF).

En dehors de l'Île-de-France, 12% des communes sont impliquées dans un PTU. On comptait fin 2010 77 PTU de plus de 100 000 habitants sur ces territoires, concernant en peu plus de 20 millions d'habitants. En additionnant ce chiffre à celui des franciliens (près de 12 millions), un Français sur deux environ vit en dehors d'un PTU.

2. Impacts d'un PTU

Un PTU a de nombreuses conséquences sur les transports publics.

En termes de gouvernance, la création d'un PTU donne à l'autorité qui le constitue le statut d'autorité organisatrice de transports urbains (AOTU). A ce titre, elle décide la création, la modification ou la suppression des services inclus dans le PTU, elle en choisit le mode d'exploitation et, le cas échéant, l'exploitant par marché public ou délégation de service public. Elle définit également notamment le financement et la politique tarifaire du réseau. A ce titre, la création d'un PTU regroupant plus de 10 000 habitants permet d'assujettir les employeurs de plus de neuf salariés au paiement d'un *versement transport*¹⁰³.

Lorsqu'un PTU est inclus dans une agglomération de plus de 100 000 habitants, l'autorité compétente est tenue à des obligations supplémentaires, parmi lesquelles :

101 cf. définition en annexe

102 EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale

103 cf. définition en annexe

- La mise en place d'un service d'information multimodale pour les usagers ainsi qu'un service de conseil en mobilité pour les employeurs et les gestionnaires d'activités à l'origine de flux de déplacements importants (tels qu'un stade ou un hôpital, par exemple)
- L'élaboration d'un plan de déplacements urbains (PDU). Le PDU définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement sur le territoire concerné, en vue de diminuer le trafic automobile. La priorité est systématiquement accordée aux transports en commun, complétés du développement de l'intermodalité, des modes doux ou « actifs » (marche, vélo) et de ce qu'il est désormais convenu d'appeler les « nouveaux services à la mobilité », incluant par exemple les différentes formes de partage d'une voiture.

3. Un système en difficulté face aux besoins « périphériques » de transport

Les impératifs légaux se traduisent de manière assez différenciée dans la mise en œuvre pratique des services de transport sur les territoires. Le droit au transport instauré en 1982 reste très dépendant :

- des moyens disponibles, qui sont considérables comme nous le verrons ultérieurement, mais restent nécessairement limités dès lors que les distances s'allongent ou que les besoins de desserte sortent des horaires traditionnels ou des territoires les plus denses
- des pratiques et cultures des autorités en charge des transports, historiquement orientées vers la desserte des publics « captifs », c'est-à-dire les scolaires et les personnes âgées, et vers une desserte plus politique d'un maximum de territoires

Ces moyens, pratiques et cultures induisent une organisation des réseaux de transport qui, hors territoires les plus denses, se fait encore souvent au détriment de l'efficacité, et à l'exclusion du traitement d'un ensemble de situations « périphériques » mais fortement liées à l'insertion et à l'emploi : adaptation de certains horaires de pointe aux horaires des scolaires plutôt qu'à ceux des entreprises, diminution de la densité des services en période de vacances scolaires, desserte à vide de territoires « électoraux » où il est bon de faire passer un bus, etc.

Ainsi, les horaires atypiques, tôt le matin et tard le soir, la desserte des week-end, le maintien de la desserte pendant les vacances scolaires, sont autant de sujets souvent délicats qui posent des problèmes aux voyageurs avérés ou potentiels qui souhaitent emprunter les transports en commun pour aller travailler.

4. Une part modale encore modeste...¹⁰⁴

Les limites exposées précédemment expliquent en partie que la part modale des transports en commun terrestres en France ne soit que de 15,8% en 2011, contre 83% pour les voitures particulières.

Cette part modale est certes en progression, puisque, alors que la part des transports en véhicules particuliers est restée stable, le rail a atteint 10,6 % en 2011 (contre 8,1 % en 1995) et que les transports en commun routiers ont augmenté légèrement depuis 2003 (4,4 % du total), pour atteindre 5,2 % en 2011.

L'étude des déplacements domicile-travail vient cependant préciser ces données dans le champ de l'accès à l'emploi. L'Enquête Nationale Transports Déplacements (ENTD) de 2008 indique ainsi que 68,6% des actifs se rendent à leur travail en voiture en tant que conducteur, contre 11,9% en transports collectifs urbains et 1,4% en train. Le taux des transports collectifs interurbains n'est pas précisé.

Plusieurs explications complémentaires peuvent être avancées face à ce très net écart. Nous en déclinons quelques-unes ci-après, en lien avec les enjeux sous-jacents de transport et de mobilité pour les publics en insertion sociale et professionnelle.

Tout d'abord, l'offre de transports est, donc, très variable selon les territoires. Même en milieu urbain, les parts modales des transports varient fortement d'une aire urbaine à une autre. Seule une offre de grande densité, avec une amplitude horaire importante (tôt le matin, tard le soir) et une fréquence soutenue est susceptible de venir « concurrencer » directement la voiture pour les déplacements domicile-travail.

En Ile-de-France, où l'offre de transport est de loin la plus dense, la même ENTD montre ainsi que le rapport modal entre transports en commun et voiture est beaucoup plus équilibré, avec respectivement 40,4% et 41,2% de part modale.

Les autres aires urbaines sont moins ou beaucoup moins denses et l'écart entre transport en commun et voiture y est plus important. Les Enquêtes Ménage Déplacements régulièrement réalisées par le CERTU donnent un aperçu de cet écart, la part modale des transports en commun urbains étant par exemple, en 2009 ou 2010 selon les agglomérations étudiées, de 8% à Bordeaux (ville), 15% à Grenoble (agglomération), 11% à Marseille (ville), 5% à Saint-Etienne (ville) et 11% à Strasbourg (agglomération).

A ces différences liées à la nature-même des réseaux mais aussi aux spécificités géographiques, culturelles et politiques de chaque territoire, s'ajoute une nouvelle donnée depuis 10 ans. Analysant 106 réseaux urbains de province représentatifs sur la décade 2001-2011, l'Union des Transports Publics (UTP) a en effet montré la conjonction d'au moins trois phénomènes :

- D'une part une diminution de 25% de la densité des territoires desservis, qui ont sur la période accru leur surface de 47,3% et leur population de 10,1%

104 Sources : Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie, INRETS, INSEE, UTP, GART, CERTU.

- D'autre part, de manière directement corrélée, une augmentation de 17,4% de l'offre kilométrique des réseaux de transport urbains
- Enfin, une hausse très nette de près de 40% de la fréquentation des réseaux, principalement dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants

Un triple phénomène qui s'explique notamment par l'évolution institutionnelle des territoires, ainsi que par un ensemble d'efforts favorables aux transports publics, mais qui montre également la limite structurelle du transport collectif à desservir « tout le monde, partout, tout le temps ».

On perçoit dès lors assez facilement la difficulté des territoires plus vastes et moins denses situés en dehors des zones urbaines et des PTU à offrir une desserte régulière fine à leurs habitants.

Sur ces territoires, où vivent, rappelons-le, environ 1 Français sur 2, les voyageurs ne bénéficient que des services de transport interurbains départementaux ou ferrés régionaux, qui limitent globalement la capacité de mobilité aux axes desservis.

En local, une commune ou un groupement de communes ne dispose généralement pas des moyens techniques, financiers et réglementaires pour assurer une desserte adaptée aux besoins de ses habitants.

Ainsi, dans les territoires ruraux, qui concernent environ 11 millions de Français, dans la plupart des cas, seul le département est compétent et « actif » en matière de transport, assumant une forme d'omnipotence souvent bien trop lourde, et induisant désertification et dépendance automobile.

5. ...malgré des moyens considérables

a. Ordres de grandeur nationaux et par territoires

Compte tenu des tarifs proposés aux voyageurs, l'activité de transport en commun est structurellement déficitaire en France. Les Comptes des Transports en 2011, publiés par le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie, montrent ainsi que la part des subventions d'exploitation dans la production est supérieure à 60% dans les réseaux de transports collectifs urbains de province et à 40% pour la RATP.

Les dépenses des administrations publiques locales (APUL) atteignaient ainsi 33,1 Md€ en 2011 hors transferts financiers entre APUL. Le transport de voyageurs et la voirie en sont les deux principaux postes avec respectivement 16,1 Md€ et 13,1 Md€.

Les régions ont consacré 5,8 Md€ aux transports en 2011, dont 4,6 Md€ aux transports de voyageurs et de marchandises.

Les départements ont dépensé 9 Md€ en transport et en infrastructures de transport.

Le transfert du réseau routier national aux départements étant achevé, le nouveau réseau départemental représente à lui seul environ 5 Md€ de dépenses totales en «voirie». Les autres principaux postes budgétaires sont l'organisation du transport scolaire hors PTU, pour 1,9 Md€ en 2011, et les transports collectifs routiers interurbains, pour 1,8 Md€.

Les dépenses des communes et EPCI en matière de transports en commun sont d'environ 1,8 Md€ dont 0,3 Md€ pour le transport scolaire, dans la mesure où l'essentiel de ces budgets sont désormais confiés à des régies ou syndicats. Ces derniers ont, en 2011, dépensé 11,2 Md€ en transport de voyageurs, dont 6,4 Md€ pour les syndicats et régies hors STIF et environ 5 Md€ pour le seul STIF.

En matière de transport en commun de personnes, transport scolaire inclus, les syndicats, régies et autres organisme d'administration locale représentent 53% de l'ensemble des dépenses, les régions 21%, les départements 17% et les communes et EPCI 9%.

b. Application à la vie quotidienne et comparatif transports en commun / voiture

Ces chiffres prennent un autre sens quand on les ramène à des mesures plus proches de la vie quotidienne.

Jean-Pierre Orfeuil a ainsi calculé fin 2011¹⁰⁵ que la dépense publique globale pour déplacer un voyageur en transports en commun sur un kilomètre est de 72 centimes d'euro dans les transports urbains de province, contre 23 centimes en Ile-de-France, une différence s'expliquant facilement par la densité particulièrement élevée et la fréquentation des réseaux franciliens.

A titre de comparaison, nous avons exposé dans le chapitre II que les différentes analyses du coût au kilomètre d'une voiture en 2012 le situent dans une fourchette de 25 à 70 centimes d'euro, à usage constant, selon les critères d'analyse retenus¹⁰⁶.

On pourrait donc considérer que la voiture ne coûte au pire pas plus cher que les transports en commun, et qu'au mieux elle revient moins cher, en dehors de l'Ile-de-France.

Il nous semble nécessaire de relativiser cette approche en tenant compte tout d'abord des coûts externes à l'usage de la voiture, en particulier en matière d'accidentologie, de sinistralité et de dépenses de santé liées à la pollution émise.

Par ailleurs, en pratique, il en coûte beaucoup moins cher à un voyageur de se déplacer en transports en commun qu'en voiture pour un même trajet quotidien. En effet, le budget annuel moyen d'un automobiliste, est, selon les mêmes sources et en fonction des différents critères retenus, de l'ordre de 2 500 à 8 000 €, alors qu'un abonnement aux transports en

105 ORFEUIL Jean-Pierre, « Le vrai coût des transports publics de la vie quotidienne. » Infrastructures et Mobilité. Dossier : transports publics de voyageurs : coûts, concurrence, multimodalité. N° 111, septembre 2011
106 Sources : ADETEC - données INSEE et Ministère des Transports, barème fiscal, ADEME et Automobile Club de France

commun est de l'ordre de 300 à 1000 € par an (1 170,40 € par an pour un pass Navigo Ile-de-France zones 1 à 5 au 1^{er} janvier 2013), en fonction du territoire considéré.

La différence vient tout simplement du fait que le transport en commun public est fortement subventionné.

Cependant, au sein d'un même système de transport, le coût du trajet varie fortement selon que les usagers sont abonnés ou non et selon leurs distances quotidiennes. Ainsi, pour le TER, la Cour des comptes¹⁰⁷ note « qu'un abonnement travail pour un trajet d'une cinquantaine de km va de 68 à 82 euros, soit un prix (sur la base de 100 km par jour et 21 jours par mois) de 0,03 à 0,04 €/km. On peut estimer que les 2% de la population française utilisateurs réguliers des TER bénéficient d'un transfert implicite de la collectivité de l'ordre de 3000 € par an et par personne. »

Ainsi, lorsqu'un voyageur emprunte un transport en commun public, il contribue au coût réel de son déplacement à hauteur de 17% en province (transport urbain et transport régional) et de 24% en Ile-de-France, en moyenne 20% à l'échelle nationale.

Citant le STIF et l'UTP, Jean-Pierre Orfeuil indique que cette contribution dépend également de la régularité d'usage du transport et des distances à parcourir : « la participation des usagers à la couverture des seuls coûts de fonctionnement est de 59% pour les billets plein tarif en carnet, de 50 % pour le passe Navigo 2 zones et de 23% pour le passe 6 zones (soit respectivement 25% et 11,5% pour les actifs, après remboursement de 50% du passe par l'employeur¹⁰⁸). Un passe annuel Navigo 5 zones au tarif 2011 coûte 556,25 € par an à l'utilisateur actif et exige un financement par l'impôt de 4280 €, contre respectivement 950 et 1540 € pour des passes 2 et 3 zones. Il est très peu probable que les bénéficiaires connaissent ce montant. »

Ces dépenses conséquentes sont associées à un ensemble de motivations complémentaires, parmi lesquelles :

- Le report modal et la lutte contre le changement climatique.

En Ile-de-France, la densité du réseau offre, malgré une saturation croissante voire extrême sur les principales lignes du réseau, une réelle alternative quotidienne à l'usage de la voiture (lui-même peu encourageant au vu des encombrements massifs quotidiens).

Ailleurs, cette alternative est beaucoup plus ciblée sur les axes desservis par les modes dits « lourds » (train, métro, tramway, voire bus à haut niveau de service en sites propres¹⁰⁹) et les dessertes en bus ou car classiques. La hausse régulière de fréquentation des réseaux, notamment hors PTU, est une réalité¹¹⁰, mais très différenciée en fonction des secteurs et des périodes.

107 Rapport public thématique : Le transfert aux régions des TER : un bilan mitigé, Cour des comptes, 2009

108 Instauré en Ile-de-France dès 1982 dans le cadre de la Loi LOTI et généralisé partout en France depuis 2009

109 Bus à haut niveau de service : fréquence élevée, amplitude importante ; site propre : voie réservée

110 Sources : Commission des Comptes des Transports de la nation, GART, UTP

Globalement, d'un point de vue économique, il est difficile de considérer que les dépenses engagées sont compensées par le report modal engendré, les données disponibles montrant un rapport entre des dépenses en milliards d'euros pour des économies en millions.

Une approche complémentaire s'appuyant sur les économies engendrées en termes d'accidentologie, de sinistralité et de dépenses de santé, certes bien réelles, n'y suffirait pas non plus, compte tenu de la masse de déplacements encore effectués en voiture.

- L'aménagement urbain et l'aménagement du territoire

La qualité de vie en ville, un rééquilibrage des espaces entre les différents modes de déplacements, ou encore le désenclavement de quartiers urbains prioritaires justifient depuis près de 20 ans le développement de solutions de transport urbains lourds, telles notamment le tramway ou la mise en place de bus à haut niveau de service. Dans de nombreux cas, ces solutions répondent à des besoins avérés, bien que de manière non exhaustive.

6. Pour un employeur, contribuer au financement du transport public ne garantit pas d'être desservi

Le subventionnement des transports en commun répond-il également à des motivations liées à l'insertion et à l'emploi ? Il est aujourd'hui plus difficile de répondre par l'affirmative à cette question.

Il est tout d'abord nécessaire de rappeler que le versement transport (VT) constitue la principale source de financement des transports publics urbains. Il s'applique exclusivement aux employeurs publics et privés de plus de 9 salariés situés à l'intérieur du périmètre de transports urbains (PTU). Il varie aujourd'hui de 0,55% à 2,6% de la masse salariale des employeurs, en fonction des territoires¹¹¹.

A Paris, un employeur de 100 salariés au salaire moyen net de 2 000 € mensuels versera ainsi un peu plus de 100 000 € par an au STIF.

En 2011, le versement transport représentait 6,3 Md€¹¹², dont la moitié pour la région Ile-de-France. Ce montant global ayant presque doublé depuis le début des années 2000, un important questionnement est en cours, notamment de la part des élus. En admettant que le besoin de financement des transports urbains continue d'augmenter, accentuer la contribution des employeurs semble problématique au plan de la compétitivité pour les entreprises privées et de la nécessaire compensation par des impôts supplémentaires directs ou indirects pour les employeurs publics.

Plusieurs pistes complémentaires sont à ce titre actuellement débattues, parmi lesquelles l'augmentation du tarif des titres de transport.

Contribuer au financement des transports publics via le versement transport n'offre donc pas aux employeurs la garantie d'être desservis.

111 cf. définition détaillée du versement transport en Annexe

112 Commissariat Général du Développement Durable, Les comptes des transports en 2011, Juillet 2012

Si nous n'avons pas pu identifier d'étude ou d'analyse portant spécifiquement sur la desserte en transports en commun des zones d'emploi, et en particulier des zones d'activité et industrielles, l'observation empirique et le développement des Plans de Déplacements Inter-Entreprises le confirment très nettement : l'écrasante majorité des salariés d'entreprises implantées sur ces espaces d'activités s'y rendent seuls en voiture.

La vingtaine d'enquêtes réalisées par Auxilia dans des études de ce type indique ainsi des taux d'usage de la voiture individuelle en solo de 77 à 95% hors Ile-de-France et de 61 à 85% en Ile-de-France, contre respectivement 1 à 12% et 15 à 28% pour les transports en commun. Ces chiffres varient naturellement en fonction de la situation géographique des zones d'activités par rapport aux réseaux de transport, mais aussi en fonction de la nature des activités exercées par les entreprises, induisant des horaires de travail parfois difficilement compatibles avec les transports en commun.

De même, une étude récente¹¹³ réalisée sur l'aire urbaine de Lyon a montré « des différences considérables d'accessibilité domicile-travail dans les zones périphériques. La part de l'autosolisme est fréquemment proche voire inférieure à 50 % dans les secteurs centraux qui accueillent des activités essentiellement tertiaires. Elle atteint 85 à 95 % dans les secteurs périphériques. »

7. Transports, politique de la ville et insertion

Le transport public est, comme nous l'avons indiqué dans les chapitres I et II du présent rapport, considéré depuis une vingtaine d'années comme une réponse majeure au désenclavement des quartiers prioritaires de la politique de la ville.

Parmi les éléments marquants de cette politique, on trouve les différents appels à projets liant transport public, politique de la ville et mobilité.

a. *L'appel à projets « Transports publics et intégration urbaine »*

En 1996 est ainsi lancé un premier appel à projets intitulé « Transports publics et intégration urbaine ». Doté de 300 millions de francs¹¹⁴, ce qui correspondait à un montant global de 600 millions de francs pour les actions engagées incluant un maximum de 50% de subvention par projet, cet appel à projet fixait trois objectifs :

- Tout d'abord, de manière assez classique, contribuer aux liens entre les territoires, satisfaire les besoins des habitants, mais selon une approche appliquée aux quartiers de la politique de la ville, avec un accent particulier mis sur l'emploi

113 PREDIT, Nouvelles temporalités et nouveaux services à la mobilité dans les zones d'activités périphériques. Groupe opérationnel GO3 - Mobilité dans les Régions Urbaines - Expérimentation « Pariez sur le Vélo ! »

114 CERTU, Transports publics et intégration sociale, Rapport d'évaluation de l'appel à projets, Dossiers n° 150 - Octobre 2003

- Ensuite, promouvoir et valoriser les initiatives locales allant dans le sens des priorités de l'appel à projet
- Enfin, opérer selon une méthode globale et partenariale, afin d'intégrer les interactions entre les différents champs qui agissent sur la ville : transport, urbanisme, habitat, emploi, commerce, scolarité.

Du développement de l'offre de transport à la prise en compte de la précarité financière par le système tarifaire, en passant par l'amélioration de la qualité du service et de son accessibilité, les thèmes à traiter étaient nombreux.

58 projets ont été retenus, situés sur le territoire de 45 AOTU lauréates.

Malgré un ensemble de difficultés d'évaluation, le CERTU est parvenu à identifier quelques enseignements forts de ce premier appel à projets.

Tout d'abord, le montant global de l'appel à projet n'a pas été utilisé, puisque sur les 200 millions de francs mobilisables hors Ile-de-France, seuls 92 millions de francs ont fait l'objet de demandes de subventions instruites. L'évaluation de leur mise en œuvre effective est délicate, les projets mettant 5 à 7 ans pour aboutir.

Qualitativement, les aménagements des espaces de transport et l'offre de transport (avec cependant un volume important d'études) ont fait l'objet du plus grand nombre de projets. Parmi les exemples d'actions réalisées dans le champ de l'offre de transport, sont citées sans hiérarchie : la création de navettes de quartier expérimentales sur Lyon ou Saint-Etienne, d'un service à la demande pour de petites communes (Elbeuf), de lignes transversales interquartiers à Bordeaux, Chartres ou Marseille et des lignes de soirée et/ou de dimanches/jours fériés (Valence, Saint-Etienne, Laval).

Par ailleurs, l'analyse des résultats interroge la thématique de l'appel à projets. Plusieurs études ont en effet été menées, destinées à mieux comprendre la spécificité des besoins en déplacement des populations des quartiers en politique de la ville. Ces études ont parfois produit des résultats apparaissant comme paradoxaux car contredisant les postulats de mauvaise desserte et d'enclavement des quartiers de l'appel à projet.

Ces études ont également permis d'identifier des phénomènes nouveaux. La hausse de fréquentation des réseaux dont l'offre a été améliorée n'étant pas toujours au rendez-vous, c'est notamment du côté des obstacles culturels liés à l'information et à la compréhension du fonctionnement des réseaux et des systèmes tarifaires que des pistes ont été déterminées.

Enfin, on constatait que l'offre de transport pour les quartiers sensibles manque de liaisons transversales de quartier à quartier, dessert mal les zones d'emploi, est mal reliée au reste du réseau et manque de réponses en soirée ou pendant les périodes de vacances et les jours fériés.

Les enseignements de l'appel à projets ont aussi porté sur la gouvernance de ce type de démarches (nécessité de renforcer la culture transport des réseaux de la politique de la ville, mettre les compétences de l'Etat au service du projet, organiser une maîtrise d'ouvrage

collective et pérenne) et sur leurs modalités d'évaluation amont et aval (promouvoir la réalisation de diagnostics et renforcer leurs contenus).

b. L'appel à projets « Mobilité urbaine pour tous »

En 2002, un nouvel appel à projets à été lancé conjointement par la Délégation interministérielle à la ville (DIV) et la Direction des transports terrestres (DTT) : « mobilité urbaine pour tous ».

Ciblant à nouveau des AOTU, ce nouvel appel à projet avait pour objectif de « favoriser l'adaptation et la diversification du service public de transport » en faveur des quartiers prioritaires de la politique de la ville.

Cette approche modulait les principes d'interventions habituels du transport public, afin de prévenir ou réduire les situations d'exclusion générées par les obstacles à la mobilité, celle-ci étant désormais considérée comme l'un des piliers de l'insertion sociale, et notamment de l'insertion professionnelle.

16 projets ont été retenus, portés par 14 AOTU¹¹⁵. Chacun pouvait bénéficier sur trois ans d'un financement de 75 000 € au maximum, pouvant atteindre 50% du budget des projets.

Le montant-même de ce financement induisait clairement des projets de nature différente que dans le cadre de l'appel à projet précédent ; toute démarche « lourde » de transport était ainsi d'emblée écartée. Dans les faits, cinq projets ont été retenus dans le champ du développement ou de l'amélioration de lignes régulières (services en soirée, extension de réseau, création d'une ligne desservant une zone industrielle...). Les autres projets ont concerné des interventions de type « services spécifiques à la demande » ou « services à la mobilité ».

Ce dernier champ rejoignait ainsi pour la première fois celui des interventions de ce que nous appellerons dans le prochain chapitre le « système secondaire » de la mobilité. Ces projets consistaient en effet pour la plupart à faciliter le financement et le développement de structures associatives de toutes sortes, implantées localement dans les quartiers prioritaires. Les projets retenus concernaient ainsi le développement d'ateliers mécaniques de type sociaux ou solidaires, de systèmes de prêt ou location à bas prix de deux-roues motorisés, de location de voitures, une auto-école sociale, etc.

L'un des principaux enseignements de cet appel à projets réside dans l'analyse du montage financier très complexe que devaient engager ces associations. Dans la plupart des cas, les projets ne fonctionnaient que parce qu'ils bénéficiaient de cinq à dix financements différents, pour la plupart de source publique, l'aide octroyée dans le cadre de l'appel à projet constituant un important coup de pouce sur trois ans.

Cette situation n'a pas changé depuis et nécessite, comme nous le verrons dans le prochain chapitre, une interrogation de fond quant au modèle économique de ces réponses locales.

115 CERTU - CETE Nord-Picardie, Mobilité urbaine pour tous, Bilan de l'appel à projets 2002 - 2005 - Mai 2010

Les conclusions de l'analyse du CERTU sont positives, les projets retenus ayant permis de répondre aux besoins identifiés, en particulier dans le champ de l'insertion professionnelle. Néanmoins, très peu de candidatures avaient été reçues, notamment suite à un délai de réponse trop court, les projets retenus dans ce contexte n'étant représentatifs que d'une petite partie des très nombreuses initiatives similaires déjà en développement partout en France en 2002 – 2005.

c. *Bilan global et analyses*

Le bilan global de ces deux premiers appels à projets a été synthétisé dans la présentation du futur appel à projet « Des quartiers vers l'emploi : une nouvelle mobilité »¹¹⁶, lancé en 2009 dans le cadre de la démarche Espoir Banlieues : « *Le bilan général des expérimentations montre que, pour répondre aux besoins des populations, il est nécessaire de diversifier l'offre de déplacements en s'appuyant aussi sur l'amélioration de la qualité des transports publics, sur la mise en place de services à la mobilité et sur des aménagements légers qui facilitent les cheminements. Dans cette perspective, plusieurs approches contribuent à rendre la ville plus accessible à tous. Elles sont tout à la fois physiques, économiques et cognitives. Les approches physiques prennent en compte l'existence et l'accessibilité des moyens de transport (complémentarité et accessibilité de différents modes, information, qualité et performance du service transport, petits aménagements). Les approches économiques rappellent que la mobilité est pour partie liée aux revenus des ménages (tarification adaptée). Enfin, les approches cognitives permettent de réduire l'enclavement par la connaissance des réseaux et des territoires (accompagnement et apprentissage à la mobilité). Parmi les publics concernés, les actifs ayant un emploi ou en recherche d'emploi sont la cible première de cet appel à projets. En effet, leurs déplacements liés à l'emploi ont souvent des destinations situées en périphérie des agglomérations, parfois à horaires décalés ou fragmentés dans la journée. Ainsi, l'aire moyenne de recrutement des employeurs devient hors de portée de ceux qui n'ont pas l'usage d'un véhicule particulier pour effectuer leur trajet domicile/travail et qui ne disposent pas à proximité de transports en commun. L'éloignement des pôles d'emploi et l'absence de moyens de transports adaptés peuvent ainsi conduire au renoncement à un emploi, ou au rejet d'une candidature par l'employeur.* »

20 M€ étaient ainsi à nouveaux réservés au développement de projets locaux permettant de répondre aux besoins de desserte des bassins d'emploi depuis les quartiers prioritaires, à travers l'amélioration de l'offre locale, notamment par une meilleure adéquation géographique et temporelle des transports en commun, et par le développement et l'amélioration de l'offre de services à la mobilité. 48 projets ont été financés, avec des fortunes diverses, l'évaluation étant en cours dans la mesure où certains projets ont pris du retard.

En parallèle, fin 2008, était lancé un autre appel à projets : « Transports urbains ». 500 M€ avaient cette fois été réservés sur les crédits prévus dans le cadre du développement des transports en commun du Grenelle de l'environnement, pour financer la desserte des

116 Espoir Banlieues, Désenclavement : transports et qualité de service, Appel à projets « Des quartiers vers l'emploi : une nouvelle mobilité », Direction interministérielle à la ville et Ministère de l'écologie, de l'énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, 2009.

quartiers sensibles. Ces projets concernaient des investissements en infrastructures lourdes, de type métro, tramway et bus à haut niveau de service, partout en France.

Si nous n'avons pas identifié d'évaluation globale de cet appel à projets, divers exemples de projets financés montrent que dans la pratique, il a permis le développement global d'infrastructures lourdes au sein duquel le désenclavement de quartiers prioritaires de la politique de la ville était pris en compte. D'une certaine manière, les quartiers prioritaires étaient ainsi rattachés au reste de la ville.

A Dijon par exemple, l'appel à projet a contribué, voire servi de tremplin au développement de deux lignes de tramway. Il s'agissait d'un projet global de près de 400 M€ d'investissement, pour 20 M€ par kilomètre de ligne commerciale, soit un montant équivalent à la dotation complète de l'appel à projets « Des quartiers vers l'emploi : une nouvelle mobilité ».

En Ile-de-France, le plan Espoir Banlieues a permis de mobiliser des fonds destinés à accélérer la mise en œuvre de projets déjà en cours, et portant sur des liaisons entre RER, le développement du tramway et des services de bus. Les montants investis sont de l'ordre de 280 M€. 220 autres millions d'euros ont été investis sur des projets similaires sur le reste du territoire.

Ces investissements ont des impacts incontestables, en ce qu'ils agrègent différents espaces urbains et facilitent le lien entre quartiers prioritaires et reste de l'agglomération. Dans la plupart des cas, cependant, les dessertes proposées permettent surtout de rallier les centres urbains. Malgré les montants investis, ils restent limités face à des besoins de mobilité multi-motifs et multi-directions, en particulier pour ce qui concerne l'accès à l'emploi. Ce dernier enjeu est donc traité par des appels à projets spécifiques, dont on a vu que les montants étaient sans commune mesure avec ceux engagés dans le développement d'une offre plus classique de transport.

Le CERTU, effectuant en 2008 une analyse des politiques spécifiques « insertion et emploi »¹¹⁷, constatait ainsi que les politiques de la ville et les politiques de transport restent encore très cloisonnées, les besoins des populations restant encore mal connus malgré un certain nombre d'expériences locales.

Il suggérait à ce titre que les PDU soient l'occasion de faire travailler ensemble les professionnels de l'urbanisme et des transports, en affirmant par exemple l'importance de lier projet de renouvellement urbain et refonte de la desserte et de l'offre de transports : *« Après de nombreux efforts d'investissements, la plupart des agglomérations disposent de lignes fortes reliant les quartiers politiques de la ville au centre-ville. Mais cette offre de transport ne permet pas toujours de desservir l'offre d'emploi correspondant à la qualification des populations habitant ces quartiers, cette offre d'emploi étant plutôt située en périphéries. »*

117 CERTU, La mobilité pour tous, un enjeu de cohésion sociale, Politique de la ville et déplacements, fiche n° 10, Mai 2008

Le CERTU concluait ainsi sur la nécessité de proposer également des lignes de transport de périurbain à périurbain, tout en développant les plateformes de mobilité, « dont la vocation est de répondre à ces besoins spécifiques ».

Plus globalement, l'analyse montrait bien la nécessité de considérer pour ces quartiers et ces populations des réponses locales adaptées, individuelles, souvent avec un nécessaire accompagnement : une approche à court terme, assez différente et beaucoup plus qualitative de celle des transports en commun, elle-même basée sur la prise en compte de flux et sur une temporalité de moyen-long terme.

Nous proposons à ce titre ci-dessous un tableau inspiré de cette analyse du CERTU. A partir de cinq thématiques complémentaires d'intervention dans le cadre de politiques publiques (le territoire, la temporalité, le mode d'action, la cible et le champ de réponse), ce tableau synthétise les différences parfois fondamentales que l'on peut observer entre professionnels (et élus) des déplacements, de l'urbain ou de l'aménagement local, de la politique de la ville et de l'insertion.

Type d'acteur	Territoire d'intervention	Temporalité	Mode d'action	Cible	Champ de réponse
Professionnels des déplacements	Département ou agglomération	Moyen / long terme	Investissement et fonctionnement	Flux de personnes	Offre de transport
Professionnels de l'urbain ou de l'aménagement local	Quartier / commune ville / agglomération canton / pays	Moyen terme	Investissement	Bassins de populations	Habitat, urbanisme, développement économique territorial..
Professionnels politique de la ville	Quartier / ville / agglomération	Moyen terme	Fonctionnement et investissement	Publics cibles	Logement, éducation, santé, emploi...
Professionnels de l'insertion	Local	Urgence	Fonctionnement	Individus	Services à la mobilité et aides individuelles

8. La tarification sociale dans le transport public : atouts et limites

Sur le plan des moyens engagés comme du coût réel à l'usage pour le voyageur, on pourrait considérer que le service offert par les transports publics est en soi une action « sociale ». La réalité est un peu plus complexe.

L'accès financier au transport public est très raisonnable, et l'on a vu que certains acteurs suggèrent de l'augmenter légèrement, au moins pour suivre l'inflation. Ce que Jean-Pierre Orfeuil appelle le *ticket modérateur transport public*¹¹⁸, « plus faible que celui de l'assurance maladie », reste cependant financièrement difficilement accessible à un ensemble de publics précaires.

La tarification sociale dans les transports publics a été conçue pour répondre à cet enjeu. En tendance, il est à noter que les tarifications sociales sont plutôt l'apanage des transports urbains, les départements ayant une préférence pour des titres à tarif unique, souvent de l'ordre de 2 € par trajet.

a. Réglementation en vigueur

La Loi d'orientation des transports intérieurs de 1982 ne précisant pas de conditions particulières relatives à cette tarification, des politiques diverses ont été mises en place. La tarification sociale est désormais devenue obligatoire, la loi ayant renforcé la prise en compte de certaines catégories de personnes en incitant la mise en place de modulations tarifaires suivant les revenus et pour les chômeurs en fin de droit.

La loi SRU impose ainsi d'appliquer aux personnes dont les ressources sont inférieures aux plafonds de la CMU complémentaire, de bénéficier d'une réduction d'au moins 50% sur leurs titres de transport, une règle concernant donc théoriquement les 4 386 000 bénéficiaires de la CMU-C comptabilisés en 2011. En complément, la loi n°2008-1249 du 1^{er} décembre 2008 généralisant le RSA incite à la mise en place d'une tarification sociale pour les bénéficiaires du RSA.

Une analyse statistique réalisée par le CERTU¹¹⁹ montre cependant qu'en 2009, sur 213 réseaux analysés, 75% proposaient une tarification adaptée aux demandeurs d'emploi inscrits, 68% aux bénéficiaires du RSA et 49% aux bénéficiaires de la CMU.

Les réseaux les moins denses sont ceux qui proposent le moins ces tarifications : 17% des réseaux de 50 000 à 100 000 habitants et 36% des réseaux de moins de 50 000 habitants n'offrent même de tarification sociale à aucune des trois catégories précédemment citées.

Il est à noter que ces tarifications sociales sont complétées de nombreuses autres tarifications réduites destinées à divers publics : scolaires, étudiants, enfants, jeunes, familles, personnes âgées, salariés, militaires, invalides et handicapés. En 2009, 91% des réseaux analysés

118 Orfeuil, J.-P. (2011). Le vrai coût des transports publics de la vie quotidienne. Infrastructures et Mobilité. Dossier : transports publics de voyageurs : coûts, concurrence, multimodalité. N° 111

119 CERTU, « Le point sur la tarification sociale dans les réseaux de transports collectifs urbains de province », Mobilité et transports n°22, Décembre 2011

proposaient ainsi par exemple une tarification adaptée pour les scolaires et 84% pour les personnes âgées.

L'UTP et le GART calculaient ainsi en 2011 que « les titres toutes clientèles et les titres à tarifs réduit représentent des parts quasiment équivalentes (environ 43% du total) dans le trafic de l'ensemble des réseaux de transport urbain. »¹²⁰ Selon les mêmes sources, la part de la tarification sociale a augmenté entre 2009 et 2011, 86% des réseaux analysés proposant une tarification adaptée aux demandeurs d'emploi et précaires financiers.

De telles modalités laissent à penser que les publics à faibles revenus pris en compte par les réseaux de transport public recourent massivement à ces dispositions et sont surreprésentés dans le paysage des voyageurs. En réalité, la tarification sociale destinée aux demandeurs d'emploi et précaires financiers ne représente que 9,3% des voyages effectués¹²¹ (dont 5,9% à titre réduit et 3,4% à titre gratuit).

Les dernières avancées en matière de tarification sociale, notamment l'instauration de tarifications modulées en fonction des revenus du foyer, ne permettent pas toujours de compenser ce qui constitue un, voire plusieurs frein(s) à l'accès à cette tarification, car accéder à un titre réduit ou gratuit relève souvent du parcours du combattant, voire du non-recours institutionnalisé.

b. L'accès à la tarification sociale dans les transports publics : un parcours du combattant

Schématiquement, un candidat à la tarification sociale doit d'abord faire la preuve qu'il est bien un ayant droit. Cette preuve est généralement fournie par l'organisme qui suit le parcours de la personne, par exemple Pôle Emploi ou un CCAS pour les personnes ne pouvant justifier que d'un niveau de revenus faible. Dans certains cas, il est nécessaire d'obtenir en premier lieu un document attestant du niveau de revenus puis en second lieu une attestation du CCAS.

Une fois l'attestation obtenue, le candidat peut se rendre à l'agence commerciale du réseau de transports de son territoire, pour demander le tarif réduit ou gratuit auquel il a droit. Là où un voyageur lambda mettra quelques minutes à acheter un titre ou un abonnement de transport à un guichet ou via une machine automatique, un précaire aura donc besoin d'au minimum deux démarches complémentaires, en des lieux différents, pour accéder à son titre. L'affaire se complique encore quand l'accès à la tarification spécifique doit être au préalable validé par une commission de l'organisme de suivi.

Dans les Bouches-du-Rhône, par exemple, il était auparavant nécessaire pour un bénéficiaire du RSA souhaitant disposer d'une tarification réduite ou gratuite sur le réseau urbain de Marseille (RTM) d'attendre jusqu'à trois mois la décision de la commission afférente au sein du Conseil général, en charge du RSA. Un délai évidemment bien trop long pour des personnes dont le besoin est généralement de l'ordre de l'urgence. Pour contourner cette

120 L'annuaire 2011 de la tarification du transport public urbain - GART - UTP

121 Ibid

difficulté, la Maison de l'Emploi de Marseille est devenue un grand compte de la RTM, ce qui lui permet d'acheter à l'avance des titres de transport à l'unité ou à la semaine puis de les mettre à disposition de ses partenaires de la Centrale de mobilité, qui n'ont plus qu'à formuler une demande de titre auprès de la MDE. Les bénéficiaires du PLIE, porté par l'association Synergie, sont ainsi immédiatement pris en charge, dès que la solution « transports en commun » est considérée comme pertinente.

Dans sa thèse¹²² et divers travaux et articles ultérieurs, Cécile Féré a ainsi montré la complexité particulière de ce champ d'intervention social. Dans l'agglomération lyonnaise, pionnière dans la prise en compte de l'accessibilité aux transports publics pour les personnes en insertion, les critères d'éligibilité aux tarifs sociaux des transports n'ont cessé de se complexifier au cours des années. En 2005, 13 critères administratifs ouvraient le droit à l'accès à ces tarifs.

Ce sont les acteurs du domaine social, en contact direct avec les publics en insertion, qui ont la charge de proposer ces tarifs aux personnes dont elles suivent le parcours. La connaissance des dispositifs par ces acteurs est très variable, elle dépend de leur intérêt et de leur sensibilisation à ces sujets. Une très bonne connaissance de l'offre locale en matière de mobilité est essentielle. Or, les arbitrages budgétaires modifient leur paysage chaque année. Dans un contexte où les travailleurs sociaux sont de plus en plus sollicités et manquent de temps et de moyens pour accomplir leurs missions, il leur est délicat d'accompagner au mieux leurs publics dans leur parcours de mobilité, qui peut être perçu par certains comme secondaire au regard des situations à traiter. Se rajoute à ces éléments le fait que les personnes en insertion, une fois informées des tarifs auxquels elles ont accès, doivent ensuite se rendre au guichet munies de l'ensemble des pièces administratives pour enfin démarrer un dossier de prise en charge.

Si l'on peut concevoir qu'un transporteur ne souhaite pas assumer le différentiel d'exploitation lié à une tarification sociale, il est revanche plus surprenant de constater que, parmi les élus et techniciens des collectivités en charge des transports, l'approche de ce service public social soit au mieux prudente, au pire défavorable.

Il est ainsi très difficile de disposer de données d'évaluation quantifiant précisément l'impact d'une tarification sociale sur la fréquentation d'un réseau, et ce même sur des réseaux disposant des systèmes billettiques les plus modernes.

Tout porte à croire que les responsables concernés craignent une sorte d'afflux de populations pauvres dans les réseaux, dont les conséquences se rapprocheraient de celles condamnées par les opposants au transport gratuit généralisé (de notre point de vue à juste raison) : transformation du transport en lieu public défavorisant les usagers habitués et dépendants du service, diminution des recettes et donc des capacités d'entretien et d'investissement, etc.

122 FÉRE Cécile, Concilier accès à la mobilité pour tous et mobilité durable. La prise en compte des inégalités d'accès à la mobilité dans les politiques urbaines de l'agglomération lyonnaise. Thèse de doctorat de géographie, aménagement et urbanisme, Université Lumière Lyon 2 - Institut d'Urbanisme de Lyon, Novembre 2011

Si l'on y ajoute la culture des prescripteurs de l'insertion, plus orientée « automobilité » qu'« autonomie dans les transports en commun », la situation peut devenir inextricable.

c. *Des pratiques commerciales paradoxales*

Au-delà, divers travaux et analyses montrent que le souci du développement durable peut mener à des pratiques commerciales paradoxales et potentiellement non équitables pour les plus précaires.

Hors tarification sociale spécifique, les tarifs des transports publics s'appliquent donc à tous sans réelle distinction, et en particulier aux actifs salariés, soutenus à la fois par le versement transport et par la prise en charge, toujours par l'employeur, de 50% du montant d'un abonnement. Pour rappel, les billets franciliens plein tarif en carnet représentent une prise en charge de 59% du coût réel par le voyageur contre 11,5% pour les abonnements d'actifs après prise en charge employeur¹²³.

De Jean-Pierre Orfeuill à Cécile Féré, en passant par plusieurs interlocuteurs rencontrés dans le cadre de cette étude (intermédiaires de l'emploi, techniciens de collectivités et même représentants d'entreprises de transport), on s'interroge ainsi quant à l'effort commercial financé par les collectivités pour encourager les actifs à recourir aux transports en commun. Les tarifs les plus intéressants des transports urbains comme des transports régionaux (TER) étant les abonnements, ce sont les étudiants et les salariés qui en bénéficient le plus.

A l'inverse, l'analyse statistique comme de très nombreux constats qualitatifs de terrain montrent paradoxalement que les précaires sont, pour des raisons économiques et de « trésorerie », les premiers utilisateurs du tarif le plus coûteux des transports publics, à savoir le titre à l'unité.

Il en effet plus compliqué pour une personne percevant quelques centaines d'euros par mois d'« investir » dans un abonnement de transport le 1^{er} du mois alors que l'indemnité fournie par le minima social est versée le 5. Dans un certain nombre de cas, les personnes concernées prennent des tickets jusqu'au 5, voire au-delà, puis un abonnement mensuel mais en cours de mois, sans en profiter pleinement donc ; dans d'autres cas, plus courants, les personnes concernées achètent au fur et à mesure des titres individuels, sans passer par la case « tarification sociale » totalement ingérable dans leur quotidien, ce qui leur revient bien plus cher à période comparable.

Les précaires sont ainsi, une fois de plus, doublement pénalisés : non seulement ils n'accèdent que très difficilement, pour les diverses raisons exposées ci-dessus, à un abonnement réduit ou gratuit, mais ils sont dans les faits écartés des règles d'indemnisation des frais de transports publics, accessibles partout en France aux salariés pour leurs déplacements domicile-travail, depuis la loi de financement de la Sécurité sociale de 2009.

123 Instauré en Ile-de-France dès 1982 dans le cadre de la Loi LOTI et généralisé partout en France depuis 2009.

d. Les perspectives d'une tarification solidaire

Suivant la suggestion de l'article 13 de la loi RSA de 2008, certaines agglomérations tentent de circonvier ces difficultés en basant l'accès à la tarification sociale non plus sur un principe de statut (demandeur d'emploi, bénéficiaire du RSA, bénéficiaire de la CMU-C) mais sur un principe de revenu, selon une approche « solidaire ». C'est le cas notamment de Dunkerque, Brest, Valence, Quimper, Strasbourg ou encore Grenoble. Rennes propose par ailleurs une « gratuité sociale » en fonction des revenus, dont les plafonds sont plus favorables aux usagers que ceux donnant droit à la CMU-C.

Cette solidarité doit cependant s'accompagner de dispositifs permettant aux ayants droit d'accéder plus facilement aux titres réduits ou gratuits, aussi bien administrativement qu'en termes d'avance financière.

A ce titre, on notera des réflexions récentes ou en cours destinées à associer à une future Délégation de Service Public d'un réseau de transports un système d'accès à la tarification sociale directement proposé par un interlocuteur intermédiaire. C'est le cas par exemple à Bordeaux, où la Communauté Urbaine envisage d'expérimenter un tel système en appui sur la plate-forme de mobilité portée par l'association Voiture & co.

9. Les publics fragiles privilégiés ne sont pas les personnes en insertion

Historiquement, le transport public a pour vocation de desservir la population la plus large sur un territoire le plus vaste possible. Nous avons déjà montré en quoi cette approche était consommatrice de « kilomètres » et donc de budgets élevés.

Plus spécifiquement, nous avons pu constater sur de nombreux territoires, dans le cadre de cette étude comme dans de précédentes démarches, que l'offre proposée s'articule d'abord en fonction des besoins des usagers les plus « captifs » des transports en commun, c'est-à-dire en pratique les scolaires et les personnes âgées.

Compte tenu à la fois de leur besoin d'accéder à l'emploi, d'une mobilité exacerbée, nécessitée par l'enchaînement de déplacements pour des motifs administratifs, familiaux, de santé, de missions ponctuelles, etc., et de leurs faibles ressources, les précaires sont objectivement des captifs des transports en commun. Mais ils ne sont pas considérés comme tels par les responsables concernés ;

Si cette analyse peut sembler partielle sur les territoires très denses que constituent les principales agglomérations françaises, elle reste une réalité sur les petites et moyennes agglomérations et hors territoires urbains.

Les conséquences sont loin d'être négligeables :

- organisation de tout ou partie du schéma de transport à partir des besoins des scolaires, et donc pas à partir de ceux des actifs et encore moins des précaires

- diminution de l'offre disponible en périodes de vacances scolaires, très discriminante et logiquement décourageante pour les actifs, incompréhensible pour un précaire qui découvre le réseau
- à l'échelle départementale notamment (hors Ile-de-France), création d'un double réseau de transport, avec d'une part le réseau interurbain ouvert à tous et d'autre part un réseau scolaire spécifique

Ce dernier point nous semble particulièrement emblématique de pratiques parfois difficiles à appréhender : les réseaux scolaires en question ne présentent, en général, aucune information publique du type carte des lignes et horaires de fonctionnement, de façon à ne pas permettre au grand public d'utiliser ces services.

Pour y accéder, il faut tout d'abord être un scolaire, de la maternelle au lycée, puis s'adresser au Conseil général ou à l'un de ses organisateurs secondaires, disposant d'une délégation de compétence : communes, syndicats intercommunaux, communautés de communes ou établissements scolaires. Selon les départements, ces organismes se comptent en dizaines ou en centaines.

Le plus souvent, il faudra contacter l'établissement scolaire pour connaître les modalités de transport scolaire, en général dès le mois de mai ou juin, afin de disposer d'un formulaire à remplir et à compléter, et ensuite d'obtenir la carte d'abonnement auprès des compagnie de transport.

Un salarié, stagiaire, demandeur d'emploi, etc., n'est donc pas censé recourir à ces services, soit que cela lui soit « interdit », soit que cela soit « déconseillé ». Sont généralement avancés par les Conseils généraux les arguments suivants : manque de place, le remplissage des cars scolaires étant (objectivement) relativement optimisé compte tenu de la permanence de la demande ; et difficultés de « voyager ensemble » entre de jeunes gens dynamiques et des personnes se rendant à leur travail par exemple.

Pourtant, dans certains cas, des aménagements peuvent être envisagés. Dans la Nièvre, par exemple, le Conseil Général facilite, lorsque le remplissage le permet, l'accès de demandeurs d'emploi ou de jeunes accompagnés par une Mission Locale à un car scolaire, dans la mesure où ce service lui sera utile dans ses démarches.

Une approche consistant à « réserver » quelques places dans ces cars dès le début de l'année scolaire, en accord avec des organismes locaux d'accompagnement de publics en difficultés, serait probablement encore plus opérante, en ce qu'elle étofferait assez nettement l'offre de transport disponible.

Si l'adage « vivons mieux, vivons caché » semble s'adapter au cas du transport scolaire départemental, il n'en reste pas moins que ces services ont un coût, dont voici quelques exemples¹²⁴ :

124 Sources : départements cités

- 36 millions d'euros ont été engagés par le département de Gironde sur les 55 de son budget transport en 2010 (soit 65%) pour subventionner le transport scolaire des 50 000 jeunes qui quotidiennement empruntent plus de 1 000 itinéraires sur les lignes régulières de son réseau et du réseau TER Aquitaine
- 22 M€ l'ont été en 2012 par le département des Bouches-du-Rhône, soit environ 20% du budget transport global de ce département
- 80 M€ ont été engagés en 2012 par le département de l'Isère, dont le budget transports est le premier de France, soit 1 500 € en moyenne par élève transporté

Les voyages sont partiellement compensés par une contribution des familles, variant en fonction de la commune de domiciliation, de la distance domicile - établissement scolaire et du revenu du foyer, mais ces recettes sont relativement faibles au regard des budgets des réseaux.

10. Des initiatives intéressantes

La relative opacité du transport scolaire peut être, localement, compensée au cas par cas dans le cadre de démarches favorables aux publics ciblés par cette étude.

D'autres initiatives portées par des acteurs majeurs du transport méritent également d'être évoquées ici.

a. *Les ateliers mobilité de la RATP*

La RATP, opérateurs de transports urbains en Ile-de-France, a mis en place depuis près de 15 ans des ateliers mobilité à destination des publics en insertion professionnelle. L'Ile-de-France est en effet une région qui concentre une part importante de population en insertion, tout en ayant un réseau de transports en commun très dense mais pas toujours très lisible, en particulier dès qu'il s'agit d'emprunter les bus en périphérie.

Les jeunes de 16 à 25 ans inscrits dans un parcours d'insertion professionnelle sont le cœur de cible de ces ateliers. Deux niveaux d'ateliers sont proposés :

- Initiation, pour les personnes totalement novices dans l'usage des transports en commun
- Perfectionnement, pour les personnes qui ont déjà une pratique des transports en commun, mais qui ont besoin d'être accompagnées plutôt dans le « savoir-être du voyageur », termes choisis par la RATP.

Ces ateliers sont animés par des agents de la RATP. Ils regroupent une dizaine de participants pendant trois heures. A la fin de la séance, un certificat de mobilité est remis à chacun.

Les ateliers sont organisés en partenariat avec des organismes en charge du suivi de ces publics. Ce sont eux qui s'occupent du recrutement des stagiaires.

b. *Keolis Transpole : le plan de déplacements-insertion*

Transpole, filiale de Keolis sur le territoire de Lille Métropole, a créé dans le cadre de son volet RSE¹²⁵ un Plan de déplacements-insertion. Ce plan a pour vocation de faciliter l'accès à la mobilité aux personnes « en fragilité sociale et/ou culturelle » afin de les aider dans leur parcours d'insertion professionnelle. Il doit également permettre de faire baisser le taux de fraude et les problèmes d'incivilité dans les transports en expliquant les conditions de mise en règle.

Ce Plan est déployé grâce aux partenariats avec les structures partenaires accueillant ces publics (CCAS, Centres sociaux, Pôle emploi, associations de quartier...). Un référent est formé dans chaque structure par Transpole. Durant une journée, on lui explique l'offre de transport, la tarification et la gestion de la fraude. Ces référents sont ensuite en mesure de transmettre ces informations à leurs bénéficiaires. Un outil de présentation interactif est également à leur disposition. Des sessions de mise en pratique dans les transports sont également prévues.

Ce dispositif, à l'origine prévu pour un partenariat avec 11 structures, va finalement être déployé sur l'ensemble du territoire de Lille Métropole.

c. *Laval : information sur le fonctionnement du réseau de transports en commun pour les nouveaux arrivants*

Le réseau TUL (Transports Urbains de Laval), exploité par Keolis, propose aux personnes qui viennent s'installer dans l'agglomération un accompagnement dans leur découverte du réseau de transports en commun.

Pour bénéficier de cet accompagnement, il suffit d'en faire la demande par courrier. Un salarié du réseau se rend au domicile de la personne et lui remet un plan du réseau, un guide horaire, ainsi qu'un abonnement d'un mois gratuit pour prendre le bus. Des accompagnements en situation sont possibles.

Sur demande, ce dispositif peut être mis en place pour une personne déjà habitante de l'agglomération.

125 Responsabilité sociale / sociétale des entreprises

11. Mise en perspective

Les analyses qui précèdent montrent que le monde du transport rencontre à divers titres des limites dans sa capacité à apporter des réponses adaptées aux besoins des publics en insertion.

Pour l'expliquer, nous avons abordé plusieurs angles qui confirment que le sujet en lui-même, à l'exception notable du lien entre transport et politique de la ville, n'est en soi pas prioritaire.

Deux hypothèses nous semblent devoir être ainsi formulées à ce stade :

- Le cadre de l'action dans le transport, à grande dominante urbaine et structuré par le triptyque autorités organisatrices de transport – périmètres de transports – versement transport, constitue une forme de routine, qui oriente les financements vers une offre de réseaux et limite territorialement l'action¹²⁶.
- La « compétence » de prise en charge des besoins de mobilité des publics en insertion est déléguée par défaut à d'autres acteurs, eux-mêmes répartis en deux grandes catégories : les acteurs institutionnels de l'action sociale et de l'accompagnement à l'emploi (Pôle Emploi, départements en charge du RSA) et acteurs intermédiaires ou associatifs, que nous regroupons dans un champ commun du système « secondaire » de la mobilité (cf. chapitre IV).

D. Les autres alternatives à l'automobilité

1. Le vélo, parent pauvre des enjeux sociaux de la mobilité

Les enjeux sociaux de la mobilité ont aussi leur parent pauvre : le vélo.

Cette situation est en réalité plus globale et bien illustrée par l'absence du vélo dans le questionnaire du recensement 2011 réalisé par l'INSEE. La notice d'information qui l'accompagnait indiquait bien que répondre à la question sur l'adresse du lieu de travail permettait de « connaître la distance et le temps de transport entre le domicile et le lieu de travail de la population pour déterminer les moyens de transport à développer », mais l'item vélo n'étant pas proposé dans la question concernée, il semble difficile d'en évaluer la réalité et l'impact.

L'INSEE corroborait ainsi l'amalgame souvent constaté entre vélo et deux-roues motorisé, alors que les enjeux entre ces deux modes ne sont pas les mêmes.

126 GALLEZ Caroline et MENERAULT Philippe (dir), Recomposition intercommunale et enjeux des transports publics en milieu urbain, Rapport sur convention ADEME-INRETS, Juillet 2005

En termes d'accidentologie et de sécurité routière, l'ONISR (Observatoire national interministériel de la sécurité routière) indiquait dans son Bilan 2011 que la mortalité à vélo a été diminuée par 6 depuis 1970, et a encore diminué de 48% entre 2000 et 2011, une période pendant laquelle le vélo en ville a connu un essor important avec l'avènement des vélos en libre-service.

En comparaison, la mortalité des usagers de cyclomoteurs (moins de 50 cm³) a été divisée par 2,4 à parc équivalent et celle des motocyclistes (à partir de 50 cm³) a été multipliée par 2,9 à parc équivalent. En 2000, les motards ne représentaient encore que 11 % de la mortalité routière ; en 2011, ils dépassent 19 %. Le vélo, qui représente 2,7% de l'ensemble des déplacements des Français (Enquête Nationale Transports Déplacements 2008), génère 3,6% des accidents mortels et 7% des accidents corporels. Les deux-roues motorisés, qui représentent 1,7% de l'ensemble des déplacements, représentent 24,8% des accidents mortels et 16% des accidents corporels.

En termes de santé et de finances publiques, une étude de l'INRETS¹²⁷ aboutissait à la conclusion suivante : se déplacer à vélo, une demi-heure par jour à vitesse modérée, réduit d'un facteur 2 les risques cardio-vasculaires, première cause de mortalité en France. 30% de cyclistes en moins induiraient 500 M€ de dépenses de santé supplémentaires. Atout France avait par ailleurs estimé en 2009¹²⁸ que 5,8 Md€ sont économisés chaque année grâce aux non-dépenses de santé des cyclistes et aux bénéfices environnementaux générés par leur pratique. Selon les prospectives, ce chiffre devrait être de 16,2 Md€ en 2020.

L'analyse des pratiques à vélo¹²⁹ issue des données de l'Enquête Nationale Transport Déplacements de 2008 apporte des éléments intéressants dans le contexte de la présente étude.

On y découvre que l'usage du vélo, plus masculin, se modifie : son utilisation augmente dans les villes centres des grandes agglomérations et diminue dans les zones rurales et périurbaines. Il est par ailleurs délaissé par les ouvriers et davantage prisé par les cadres.

Si les déplacements à vélo ne concernent que 2,7 % des déplacements totaux, 40 % des personnes de 6 ans ou plus déclarent se déplacer à vélo occasionnellement ou régulièrement. Parmi elles, 82 % déclarent aimer se déplacer à vélo.

Les ménages disposaient en 2008 de 35,7 millions de vélos. Avec 26,7 millions de vélos pour adultes, cette composante du parc a doublé depuis 1982 et augmenté de 25 % depuis 1994. 69 % de l'ensemble des vélos, soit 24,7 millions de vélos, ont été utilisés au cours des douze derniers mois précédant l'enquête.

On notera cependant que l'équipement des ménages en vélos d'adultes croît avec la motorisation et que l'équipement en vélo des ménages sans automobile ou avec une seule voiture recule entre 1994 et 2008.

127 PAPON Francis, Recherche Transports Sécurité n°77, oct.-nov. 2002 - Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS)

128 ATOUT FRANCE - Grand Angle spécial Economie du vélo - juillet 2009

129 PAPON Francis et DE SOLERE Régis, « Les modes actifs : marche et vélo de retour en ville », in La mobilité des Français, Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008, Commissariat général au développement durable, Décembre 2010

Ainsi, l'équipement en vélo du ménage diminue de 0,58 pour les ménages dont la personne de référence a entre 18 et 29 ans, et de 0,61 pour les ménages dont la personne de référence a 70 ans ou plus, par rapport aux ménages dont la personne de référence a de 40 à 49 ans (les plus équipés). Il diminue encore de 0,19 si la personne de référence du ménage est agriculteur, artisan ou commerçant, et de 0,18 si la personne de référence est employé ou ouvrier, par rapport aux autres catégories sociales.

Schématiquement, le ménage-type bien équipé en vélos serait ainsi constitué de quadragénaires diplômés de l'enseignement supérieur ayant des enfants, disposant par ailleurs de voitures, résidant en Alsace, vivant en habitat individuel.

En France, on recourt au vélo surtout pour faire du sport (8% contre 2,7% pour l'ensemble des motifs), pour se rendre sur son lieu d'études (3,3%) ou pour visiter des proches (3,5%). On utilise également plus le vélo le week-end (3% le samedi et 3,6% le dimanche).

La pratique du vélo s'adapte aux saisons : la proportion de déplacements à vélo varie du simple au triple entre les mois de novembre - décembre et l'été. L'utilisation du vélo diminue particulièrement lorsque les températures deviennent inférieures à 0°C. En revanche, des pluies faibles ne découragent pas les usagers du vélo.

La pratique du vélo présente également des différences notoires de territoires. Malgré une augmentation de 0,3% à 2,7%, il représente une part proche de la moyenne nationale des déplacements sur Paris et sa banlieue. Il est en revanche plus représenté dans les communes multipolarisées (3,6%), dans les centres des grandes aires urbaines (près de 4%) et dans l'espace à dominante rurale (3,1%).

Par rapport à 1994, l'usage du vélo a fortement progressé pour les parisiens, mais aussi pour les résidents des centres des grandes aires urbaines (de 2,6 % à 3,9 %), et dans une moindre mesure les résidents des centres des petites aires urbaines (de 2,4 % à 3,0 %). S'il est stable dans la banlieue de Paris, son usage a reculé partout ailleurs, dans les périphéries des villes de province. Le fait de recourir plus souvent au vélo dans les déplacements en ville est ainsi un événement marquant de la dernière décennie, le déploiement des systèmes de vélos en libre-service devant renforcer cette tendance dans les années futures.

Enfin, la durée moyenne des déplacements à vélo n'a pas échappé à l'augmentation généralisée des temps de trajet : de 1994 à 2008, la durée moyenne d'un déplacement à vélo a augmenté de 13,9 à 16,2 minutes.

Si le vélo n'a pas toujours bonne presse dans les milieux populaires, en particulier pour les générations qui ont connu l'époque où des flots de vélos marquaient les heures de prise et de fin de poste à l'usine, il n'en demeure pas moins un mode de déplacement très pertinent.

Selon une étude réalisée en 2012 par l'UNAF à partir de l'enquête intitulée « L'intérêt économique pour les familles vivant en habitat collectif de pouvoir utiliser plus facilement le vélo comme moyen de transport », les gains économiques induits par l'usage du vélo peuvent être très importants. Les économies réalisées par une famille utilisant régulièrement le vélo pour ses déplacements peuvent aller de 50 € à 100 € par mois. Elles peuvent monter jusqu'à 300 €, voire 500€ si le vélo permet de se passer de la deuxième voiture.

Les collectivités locales et l'Etat ont un rôle majeur à jouer dans le développement de l'usage du vélo comme mode de déplacement quotidien. Les choix en matière de réglementation et d'investissement dans les réseaux cyclables et le stationnement ont une incidence directe sur la pratique du vélo de l'ensemble des publics. Mais pour convaincre les personnes en insertion de la pertinence de la pratique du vélo, l'accent doit être mis sur la sensibilisation et la communication. Le vélo ne doit pas être perçu comme un vecteur de stigmatisation, marquant l'appartenance à une classe sociale défavorisée. Le développement de ce mode dans le centre des grandes agglomérations pourrait faciliter cet objectif, à condition qu'il soit assorti d'une approche adaptée pour les personnes précaires et qu'il soit également développé dans les milieux moins dense.

2. Les nouveaux services à la mobilité, une innovation réservée aux riches et aux urbains ?

Alors qu'ils répondent aux objectifs fixés par la loi en matière de développement de solutions alternatives de mobilité durable, les « nouveaux services à la mobilité », très en vogue depuis quelques années, semblent échapper largement aux publics en insertion sociale et professionnelle.

Les « nouveaux services à la mobilité » peuvent être répartis en deux grands champs : d'une part les services venant en appui d'une offre de transport ou de mobilité existante et d'autre part des services proposant une nouvelle offre de transport ou de modalité.

Dans le premier cas, les services renforcent les moyens existants dans une perspective globale d'information, de conseil, de formation, mais aussi de marketing :

- Information multimodale, en particulier sous forme dématérialisée (applications smartphones, sites Internet) mais également par téléphone ou en accueil physique
- Conseil en mobilité pour les particuliers ou les employeurs
- Formations à la pratique de solutions alternatives de déplacement : vélo, transports collectifs
- Supports d'accès et de paiement mutualisés : développement du principe de « passes » permettant d'accéder aussi bien au réseau de transports publics qu'à un système de vélos en libre service ou encore une voiture en autopartage.

Dans le second cas, les services s'inscrivent dans une logique de multi ou intermodalité¹³⁰ et se situent au croisement des solutions collectives régulières (bus, tramway, train) et la voiture individuelle¹³¹ :

- Transport à la demande

130 cf. Définition en annexe

- Autopartage, véhicules en libre service, véhicules partagés entre particuliers
- Covoiturage
- Vélos en libre-service, vélo-stations
- Location de vélos ou de véhicules

On distingue donc ici un recours différent à des outils de déplacement classiques, soit en termes de possession (voiture en temps partagé), soit en termes d'usage (plusieurs personnes dans une voiture, accès en libre service, etc.).

Ces services sont cependant doublement connotés :

- D'une part ils se développent quasi exclusivement en milieu urbain, à l'exception du transport à la demande ; les autres solutions semblent totalement « exotiques » à nombreux de nos interlocuteurs de territoires moins denses
- D'autre part ils sont pensés dans la perspective environnementale de la mobilité durable, et s'adressent donc, y compris en termes de marketing commercial, aux publics plutôt mobiles et/ou aisés, en tant qu'alternative à leurs usages actuels, au même titre que les tarifications par abonnements des transports collectifs

S'ajoutent à ces éléments des contraintes subjectives ou objectives chez les prescripteurs de l'action sociale et de l'accompagnement à l'emploi comme chez les publics en insertion eux-mêmes :

- La pratique du covoiturage, si elle est très séduisante dans le principe, reste dépendante d'une organisation fiable et rassurante ; envoyer une personne en insertion à un entretien d'embauche en covoiturage avec le risque que le conducteur du véhicule rencontre une difficulté est un pari délicat ; les opérateurs spécialisés en mobilité recourent donc à cette pratique plutôt en appui d'une location sociale de véhicule, pour proposer un « coup de pouce » de quelques jours à une personne en retour à l'emploi, en coordination avec l'employeur
- Le vélo apparaît encore trop comme un mode de déplacement « ringard », et n'est pas du tout investi dans sa capacité à réduire les distances et à s'adapter souplement à de nombreux besoins de mobilité
- Les systèmes sous-jacents aux nouveaux services à la mobilité comme le vélo en libre-service ou l'autopartage par exemple nécessite une adaptation voire une formation préalable ; ils requièrent, au même titre que d'autres modes plus classiques, un savoir-faire, des compétences, pour lesquelles aucune aide spécifique n'est aujourd'hui proposée

Dans son rapport 2012 sur les « nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux »¹³², le Centre d'Analyse Stratégique (CAS) investit ce champ.

Considérant que les mobilités dans les territoires périurbains et ruraux pourraient se trouver affectées par la hausse probable du prix de l'énergie et par les objectifs de lutte contre le changement climatique, le CAS rappelle que les populations vivant sur ces territoires sont fortement dépendantes à l'automobile du fait de la faible densité de l'habitat et de l'éloignement des services et de l'emploi, mais également de la faible ou inexistante desserte en transports en commun (en zone rurale, entre 9% et 16% de la population dispose d'une ligne de transports en commun passant à moins de 1 km de chez elle, selon des horaires pas toujours adaptés).

Ces territoires accueillent de plus en plus une population à faibles revenus qui ne trouve pas à se loger en ville, et une population âgée du fait du vieillissement de la population ; d'autres formes de mobilité que le tout-automobile doivent y être proposées.

Parmi les pistes abordées par le CAS : information multimodale en temps réel, économie numérique, coordination des acteurs du transport pour offrir des solutions de porte-à-porte, réseau maillé de lieux d'échange interconnectés et de pôles de proximité, multiplication des services de partage de l'automobile, management de la mobilité.

Concernant le vélo, de façon très concrète, le CAS suggère par exemple de créer en zones peu denses des réseaux cyclables sécurisés, de faciliter l'embarquement de vélos dans les transports collectifs, afin d'assurer un trajet complet en intermodalité, ou encore de développer des espaces de stationnement et points vélos multiservices, en particulier dans les gares TER.

Concernant la voiture en partage, le CAS évalue de manière pragmatique le volume de déplacements partagés potentiels que constituent : les flottes de véhicules d'entreprise ou d'administration, globalement sous-utilisées ; les particuliers qui circulent à vide et qui pourraient prendre en charge un autre déplacement moyennant un détour acceptable ; les professionnels des services qui font des tournées (santé, livraisons et autres services à domicile ou à l'entreprise) ; les professionnels du transport (taxis, ambulances, etc.) qui pourraient diversifier leur clientèle et leurs modes opératoires.

On notera que le CAS considère les acteurs de l'action sociale et les opérateurs sociaux de mobilité comme des acteurs potentiels de ces mobilités en milieux peu denses : services de mobilité développés par les CCAS ou CIAS, solutions de transport de personnes organisées par une personne morale publique ou privée pour son propre compte, au profit d'un public « fragile » ou de demandeurs d'emploi adhérents, un gisement « totalement ignoré ». Pour tous ces services, le CAS considère que leur coût « est à la portée des financements publics ».

Par extension, ces réflexions doivent pouvoir s'adapter à tout type de territoire. En milieu urbain, notamment en territoire prioritaire politique de la ville, il est parfois aussi difficile de « sortir de chez soi » qu'en plein campagne. Les ressources cognitives, psychologiques et sociales de la mobilité y sont aussi complexes, et la mise à disposition d'un service de mobilité ne garantit pas son utilisation.

132 Paul Dubois-Taine, Olivier (sous la direction de), Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux, Rapport et document du Centre d'analyse stratégique, n° 47, La Documentation Française, 2012

IV. Le système « secondaire » des mobilités

Le chapitre précédent a montré à la fois les atouts mais aussi les limites des principaux outils publics d'aide au transport ou à la mobilité des publics en insertion, que nous considérons comme le système « primaire » de prise en charge sociale de la mobilité.

La loi préconise pourtant depuis 2000 la mise en œuvre d'un « conseil en mobilité » ; outre le fait que cette disposition ne s'applique une fois de plus qu'aux territoires urbains (en l'occurrence de plus de 100 000 habitants), sa cible est en réalité assez éloignée des enjeux sociaux de la mobilité, en ce que ce service est destiné aux gestionnaires de lieux d'activités : entreprises, employeurs publics, établissements d'enseignements, de soins, de loisirs, etc.

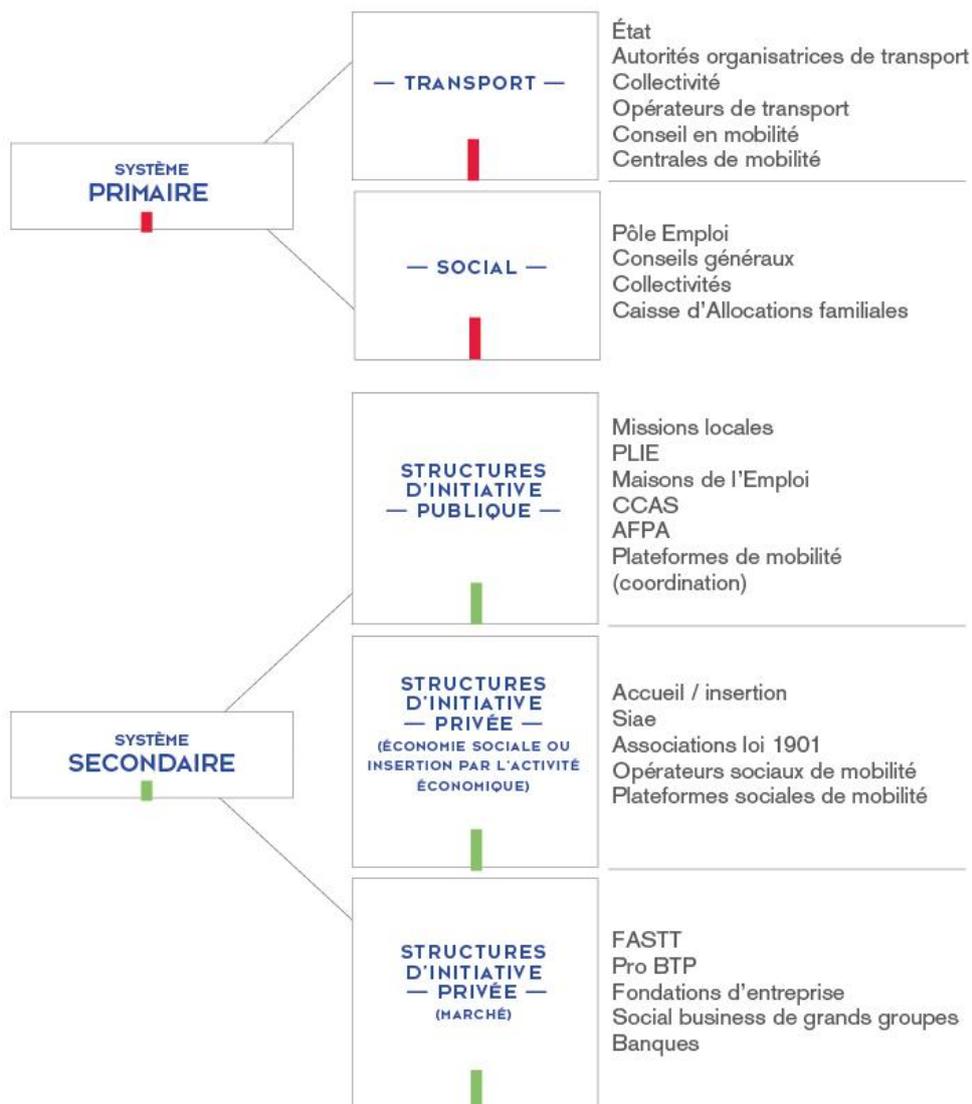
Cette disposition s'inscrit donc plutôt dans le champ du développement durable, et se traduit de façon opérationnelle par la mise en œuvre de plans de déplacements d'entreprises ou de sites, dont le volet social au sens de la présente étude est quasi systématiquement absent.

Les politiques publiques et leurs délégataires ne constituent cependant pas les seuls leviers face aux problèmes de mobilité des personnes en insertion. Depuis plus de 15 ans, d'autres acteurs ont pris en main ces enjeux, par choix ou par contrainte.

De façon très pragmatique, un ensemble de structures que nous regrouperons ici sous l'acception de « système secondaire » des enjeux sociaux de la mobilité, ont ainsi développé l'essentiel de l'innovation en matière d'aide à la mobilité.

Ces structures sont très diverses et leurs modalités d'action le sont tout autant. Schématiquement, elles tendent cependant toutes à traiter les besoins de mobilité ou les freins à la mobilité selon une approche individuelle, induisant un nécessaire accompagnement dans le temps et la création de réponses et services adaptés.

La photographie des acteurs actuellement impliqués dans la prise en charge des besoins de mobilité pour l'insertion et l'accès à l'emploi, illustrée dans le schéma ci-après, montre la complexité de cette problématique. Nous reviendrons par la suite plus en détails sur chaque « branche » de ce système « secondaire ».



A. La mobilité, un enjeu majeur pour les structures qui accompagnent ou emploient des personnes en insertion

Nous avons proposé dans le cadre de cette étude deux enquêtes respectivement destinées aux structures qui accompagnent et qui emploient des personnes en parcours d'insertion.

Qu'elles soient d'initiative publique ou privée, issues du secteur marchand ou de l'économie sociale et solidaire, leurs réponses à l'enjeu de la mobilité dans leur quotidien sont édifiantes.

Nous reviendrons dans un second temps sur le profil de ces structures, schématiquement réparties entre :

- Les « accompagnateurs », structures qui proposent un accompagnement social élargi incluant la problématique de la mobilité (Mission Locale, CCAS par exemple) ou pour

qui l'accompagnement en mobilité est l'activité principale (auto-école sociale, plateforme de mobilité)

- Les « employeurs », issus du secteur marchand (TPE, PME, Groupe, agence d'intérim) et de l'insertion par l'activité économique (entreprise d'insertion, association intermédiaire, etc.)

1. La mobilité, une constante dans la vie quotidienne des structures

99% des 167 « accompagnateurs » abordent la mobilité avec les publics qu'ils accueillent, alors que la mobilité n'est l'activité principale que de 18% d'entre eux¹³³.

64% des 165 « employeurs » abordent régulièrement ou systématiquement la problématique de la mobilité avec les salariés, intérimaires, stagiaires ou apprentis qu'ils accueillent, dont 22% systématiquement (33% chez les employeurs de plus de 500 salariés). Ils ne sont que 6% à ne jamais l'aborder ; 30% l'abordent « exceptionnellement ».

Cette réalité génère un besoin de suivi et d'accompagnement, qui se traduit pour les accompagnateurs par un investissement humain de plusieurs journées par semaine à un ou plusieurs ETP dans 24% des cas (chiffre ramené à moins de 10% pour les accompagnateurs généralistes), et de quelques heures à une journée par semaine dans 61% des cas.

Ces chiffres prennent une ampleur importante quand on les croise avec le volume de personnes suivi par les accompagnateurs, en l'occurrence plus de 1 000 personnes par an pour 74% d'entre eux et même plus de 5 000 pour 15% d'entre eux. Au sein de ces structures, 82% des référents ou conseillers traitent chaque année plus de 100 dossiers individuels ; ils sont même 42% à traiter plus de 200 dossiers individuels par an. En matière budgétaire, les accompagnateurs généralistes ont consacré en moyenne 63 400 € à la mobilité en 2010, contre 60 600 € en 2011 et 53 300 € en 2012. Cette diminution est logique compte tenu de la conjoncture. Ces structures accueillent en moyenne 4 000 personnes par an, soit un budget moyen par personne de 16 à 13 € selon les années (toutes les personnes accueillies ne bénéficiant évidemment pas d'un accompagnement mobilité). 40% des accompagnateurs généralistes n'accordant que quelques heures par semaine aux problématiques de la mobilité ont néanmoins un budget compris entre 10 et 50 000 € par an.

Chez 33% des employeurs, l'un des collaborateurs de l'entreprise traite spécifiquement ces problématiques de mobilité du personnel, surtout au sein des plus grosses structures, notamment chez les entreprises de 51 à 100 salariés (43%) et celles de plus de 500 salariés (54%). Les plus petites ne sont cependant pas en reste, 32% des entreprises de moins de 20 salariés et 21% de celles de 21 à 50 salariés traitant ce sujet, généralement par le biais du responsable de la structure.

133 A titre de comparaison, les enquêtes réalisées par Eric Le Breton en 2002 pour l'Institut pour la ville en mouvement auprès de 120 structures montrent qu'à l'époque, les questions de mobilité sont évoquées « très souvent » pour 52 % des équipes d'animateurs et « à l'occasion » pour 44 % d'entre elles. Le sujet est donc resté constant.

2. Les problèmes économiques et matériels et les limites géographiques, premiers freins à l'accès à l'emploi

93% des accompagnateurs citent au premier rang¹³⁴ les difficultés d'accès à l'emploi ou à la formation dans les conséquences des problèmes de mobilité rencontrés par les publics. Ce chiffre est confirmé indirectement par les 49% qui citent l'accès aux services publics et structures d'accompagnement en rang 2, ces dernières étant souvent une passerelle vers l'emploi.

Les principaux freins qui en sont à l'origine sont les difficultés économiques ou les problèmes matériels liés à la mobilité, cités en rang 1 par 72% des accompagnateurs : coût d'achat et/ou d'entretien d'une voiture ou d'un deux-roues motorisé, coût du passage du permis de conduire, du carburant, d'un abonnement aux transports en commun, frais de garde des enfants. En rang 2, ce sont les limites géographiques et le manque d'accès aux transports en commun qui sont cités en premier (35%).

Du côté des employeurs, sans surprise, la possession du permis de conduire constitue dans 65% des cas un critère d'embauche, suivi par la distance entre le domicile et l'entreprise (50%), l'accès à un moyen de transport quel qu'il soit (39%) et enfin la possession d'une voiture (32%). Plusieurs réponses étaient possibles.

Bien que le permis de conduire apparaisse en première position, les autres critères retenus indiquent que les employeurs répondants sont relativement mûrs quant aux enjeux de mobilité, en ce qu'ils ne résumant pas la mobilité à l'automobilité notamment. Cependant, à la question de savoir quels freins à la mobilité sont rencontrés par les salariés, les employeurs indiquent, tout comme les accompagnateurs, les difficultés économiques et matérielles (51%), suivies des limites géographiques (17% en rang 1 et 28% en rang 2). L'implantation territoriale de l'employeur a peu d'impact sur ces représentations, les employeurs « ruraux » insistant juste un peu plus sur les limites géographiques (24% en rang 1, +7).

En rang 3, les approches divergent quelque peu :

- les accompagnateurs ciblent plutôt les limites réglementaires (25% ; non possession ou perte du permis de conduire, non possession du BSR, d'une assurance, de papiers d'identité valides, d'un moyen de paiement...), les dimensions de compétences en mobilité (20% ; repérage dans l'espace, lecture d'un plan, passage du permis, etc.) et les difficultés psychosociologiques (limitation de l'espace accessible, peurs, renoncements)
- les employeurs ciblent en premier lieu les contraintes familiales, citées par 25% des répondants, un thème qui n'apparaît que très peu, quel que soit le rang, chez les accompagnateurs

Cette divergence de points de vue est intéressante, en ce qu'elle apparaît en rang 3, c'est-à-dire dans le champ des freins secondaires ou annexes à la mobilité. Elle illustre à la fois la différence relationnelle d'un accompagnateur et d'un employeur avec un bénéficiaire de

134 Plusieurs questions des enquêtes destinées aux accompagnateurs et aux employeurs proposaient de classer les réponses par priorité ; les réponses de rang 1 sont donc celles qui sont considérées comme les plus importantes ou prioritaires. Dans tous les cas, nous n'avons conservé que les trois premiers rangs de réponses.

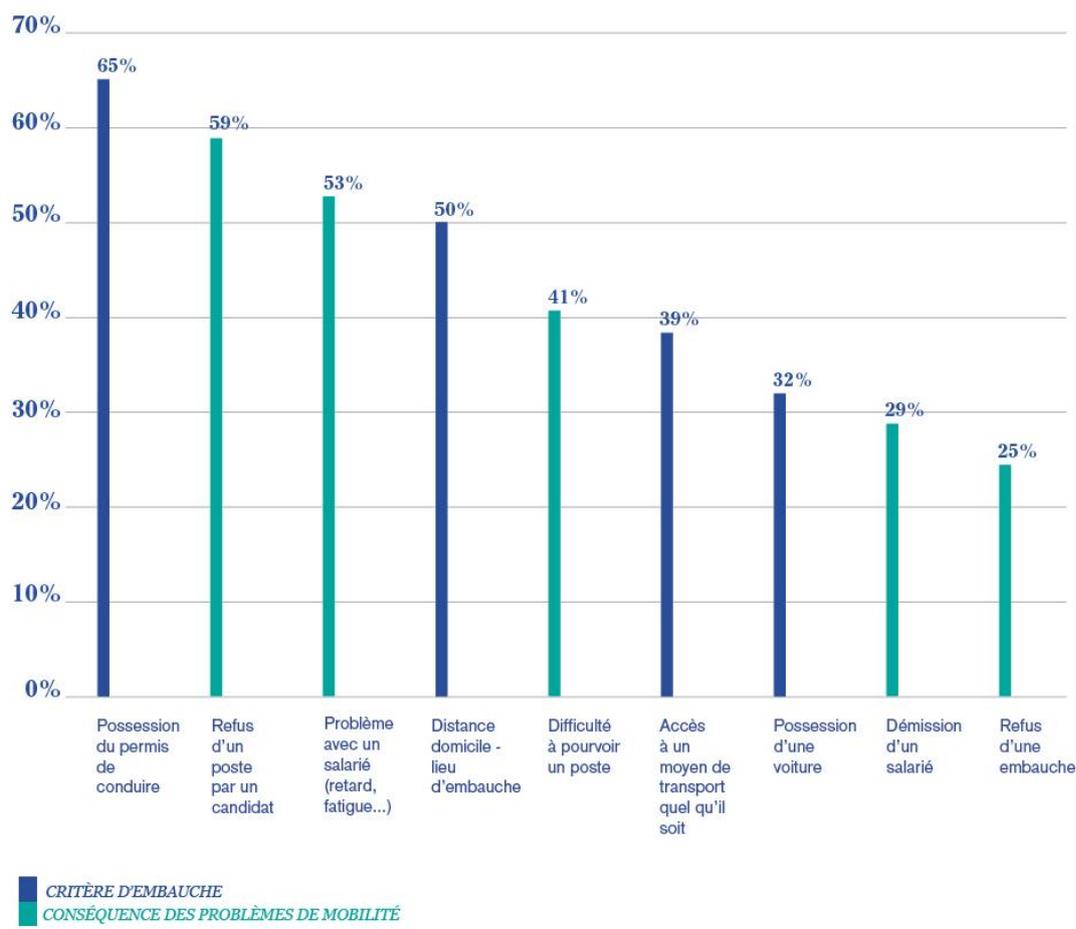
parcours d’insertion / un salarié, ainsi qu’une problématique de sensibilisation et de formation des employeurs aux freins « cachés » à la mobilité, que constituent les compétences, les aptitudes, les contraintes psychologiques.

Par ailleurs, la crainte sous-jacente des employeurs associant contraintes familiales et ponctualité ou assiduité est édifiante en ce qu’elle tend à montrer que les contraintes de mobilité sont aussi d’ordre personnel, dans un champ élargi des questions de mobilité.

3. Des impacts directs sur l’activité des employeurs et l’employabilité des personnes

Les questions de mobilité ont un impact direct sur la vie quotidienne et l’activité des employeurs, comme l’illustre le graphique suivant, qui montre d’une part en quoi les questions de mobilité peuvent devenir des critères d’embauche pour un employeur (en bleu), et d’autre part quelles conséquences les problèmes de mobilité peuvent occasionner dans l’activité quotidienne de l’entreprise (en vert).

EMPLOYEURS, RECRUTEMENT — ET MOBILITÉ —



La possession du permis de conduire reste un critère d’embauche majeur, bien qu’il ne soit pas systématique, et il est intéressant de constater que les deux critères qui suivent, en

l'occurrence la distance domicile-travail et le fait de disposer d'un moyen de déplacement quel qu'il soit, arrivent avant la possession d'une voiture. Des données qui semblent battre quelque peu en brèche certaines idées reçues quant à l'obligation de disposer d'une voiture pour trouver un emploi.

Les autres données clés de ces réponses corroborent les résultats de l'enquête proposée aux « public », dans les cas de refus ou d'abandon d'une formation, d'une mission, d'un entretien d'embauche, etc. Il est cependant particulièrement préoccupant de constater que les employeurs doivent eux-mêmes parfois en arriver à renoncer à des embauches pour des problèmes de mobilité. Nous touchons bien là au cœur de la problématique de la présente étude.

4. La connaissance des besoins et des aides en mobilité : un enjeu majeur, insuffisamment pris en compte

Compte tenu de la diversité des vulnérabilités auxquelles sont confrontés les publics en insertion sociale et professionnelle (cf. chapitre II), l'analyse de leurs difficultés et besoins ainsi que la connaissance des aides disponibles pour y répondre semblent essentiels pour dépasser les problèmes rencontrés.

En pratique, 36% des accompagnateurs ne procèdent à aucune évaluation des capacités de mobilité des personnes accueillies, essentiellement par manque de moyens humains (36% d'entre eux), de compétences internes (33%), de moyens financiers (28%) ou tout simplement d'outil à disposition (22%) – plusieurs réponses possibles.

Une majorité d'employeurs déclarent connaître les aides existantes en matière de mobilité : 60% connaissent l'APRE proposée jusqu'en 2012 par Pôle Emploi et 37% l'APRE déconcentrée gérée par les départements. 32% déclarent également connaître les aides proposées par des opérateurs associatifs de mobilité, ce qui suppose une implication concrète dans un réseau local.

Ces données sont pourtant à relativiser dans la mesure où les employeurs restent assez démunis face aux problématiques à traiter. Ils sont ainsi seulement 25% à ne pas rencontrer de difficultés pour orienter leurs salariés vers les aides ou les services mobilité existants, contre plus de 50% pour les accompagnateurs généralistes. Ainsi, 46% des employeurs déclarent manquer d'information concernant les aides et services de droit commun (Pôle Emploi, minima sociaux...) et 36% concernant les aides proposées par les associations. 46% manquent surtout d'informations quant aux modalités d'orientation vers ces différentes réponses. L'accès aux services proposés est donc limité par ces difficultés d'appropriation.

5. Le diagnostic des capacités et des besoins en mobilité : pratiques des accompagnateurs

64% des accompagnateurs effectuent une évaluation des capacités de mobilité des publics accueillis. Parmi eux, seuls 28,5% effectuent un bilan complet des « compétences en mobilité ». Les autres traitent d'un ou plusieurs des enjeux suivants :

- freins à la mobilité (88,5%)
- moyens matériels et financiers à disposition (75%)
- dispositions réglementaires (non-possession du permis de conduire, du BSR, d'une assurance, de papiers d'identité valides...) : 66%
- pratiques de mobilité effectives (64%)
- environnement géographique et social (54%)

Des enjeux qui ne font que rarement l'objet d'un suivi écrit, puisque seuls 3 accompagnateurs sur 10 traitant de ces différents enjeux en tirent un bilan chiffré.

Nous reviendrons dans la suite du présent chapitre sur la dimension essentielle de cette évaluation, et sur son impact quant à la pérennisation des actions mobilité de ces structures.

6. La mobilité : une prise en charge par l'action

Si l'évaluation des besoins reste donc relative, ce qui corrobore nos conclusions du chapitre III quant aux conditions dans lesquelles sont mis en œuvre des « parcours mobilité » destinés à passer le permis de conduire ou accéder à une mobilité motorisée autonome, l'ensemble des structures interrogées manifestent une motivation réelle pour l'action en matière de mobilité.

Les accompagnateurs sont plus à l'aise que les employeurs pour satisfaire cette motivation, puisque 97% d'entre eux proposent des solutions de mobilité aux publics accueillis, qu'elles soient mises en place par eux-mêmes ou par un partenaire¹³⁵.

Chez les employeurs, 41% des répondants proposent des solutions de mobilité allant au-delà des obligations légales que constitue par exemple la prise en charge à 50% d'un abonnement de transports en commun (en particulier les entreprises de 51 à 100 salariés, 50%, et celles de plus de 500 salariés, 71%).

Ceux qui ne le font pas l'expliquent d'abord par un manque de demande de la part des salariés, intérimaires, apprentis ou stagiaires (46%), ainsi que par un manque de moyens financiers (30%). Pour les plus grosses structures, ce sont surtout les relations avec les acteurs du territoire qui pèchent, en termes de coordination et même de connaissance, les enjeux financiers étant moins prégnants.

135 En 2002, les enquêtes d'Eric Le Breton aboutissaient aux résultats suivants : 63% des structures avaient développé une aide à la mobilité et 9% l'avaient en projet. L'évolution sur 10 ans est donc assez nette. Ces aides à la mobilité relevaient principalement de la location à bas prix de vélos et surtout de mobylettes, d'aides au déplacement via le covoiturage ou le taxi « social », d'aides au passage du permis de conduire mais aussi, de manière plus surprenante, de stage de formations à la mobilité (apprendre à lire un plan de ville, à faire du vélo, à se servir du bus, etc.). Ponctuellement, on trouvait déjà en 2002 des initiatives en matière d'aides financières à l'achat d'une voiture, de mise à disposition de bons de transport (carburant ou titre de transport), de micro-transport adapté ou encore de location à bas prix de voitures.

Pour ceux qui le font, les principales difficultés rencontrées sont d'abord financières (51%), mais aussi territoriales, 28% des répondants évoquant des difficultés de coordination avec les acteurs concernés du territoire et 21% tout simplement ne pas connaître ces acteurs.

Néanmoins, une part non négligeable d'employeurs rencontre peu de difficultés pour faire face aux problématiques de mobilité. 73% connaissent au moins une aide à la mobilité existante, 25% n'ont pas de difficultés pour orienter vers les aides existantes, 41% proposent des solutions complémentaires et 26% ne rencontrent « aucune » difficulté pour élaborer les actions.

5% des employeurs répondent à tous ces critères à la fois. Ce sont surtout les petites et les grosses structures (moins de 20 salariés et plus de 500 salariés), a priori les plus dynamiques pour les premières et les moins sujettes aux difficultés financières pour les secondes. Une sur cinq appartient aux secteurs d'activité proches de l'insertion (orientation professionnelle, insertion par l'activité économique, service à la personne, agence d'intérim, etc.). Bien qu'implantées en milieu urbain dense, ces employeurs rencontrent les mêmes freins que les autres. Surtout, ce sont en majorité des structures qui déclarent disposer d'un collaborateur spécifiquement dédié aux problématiques de mobilité.

7. D'importantes attentes chez les employeurs

Les employeurs se sont également prononcés sur les solutions à apporter auprès des personnes en insertion pour répondre à leurs difficultés de mobilité. L'information et le conseil sont cités en premier, par un répondant sur deux, suivis de la mise en relation avec un acteur porteur d'une solution de mobilité, complétée par un accompagnement du salarié (46%), ainsi que de la mise à disposition de solutions individuelles de mobilité (43%) et d'aides financières (41%). Plusieurs réponses étaient possibles. On notera que les employeurs qui proposent des solutions de mobilité à leurs salariés ont une approche plus orientée vers l'information et le conseil (59%, +9) et la mise en relation avec un acteur porteur d'une solution de mobilité (55%, +9). A l'inverse, ceux qui ne proposent pas de solutions privilégient, assez logiquement, les solutions individuelles de mobilité (40%) et les aides financières (40%).

A la question de savoir quelles solutions prioritaires devraient être proposées, les employeurs retrouvent néanmoins un « réflexe » automobilité, puisque les trois réponses qui ressortent sont :

- les aides financières pour passer le permis, acheter un véhicule, utiliser les transports en commun (31% de citations en rang 1)
- l'organisation du covoiturage (13% en rang 1, 16% en rang 2 et 15% en rang 3)
- la mise en place d'un microcrédit pour passer le permis ou acheter un véhicule (14% en rang 1 et 11% en rang 2)

L'information et le conseil interviennent surtout en rangs 2 et 3 (information 9% aux deux rangs et conseil 7% en rang 2 et 13% en rang 3), assez loin derrière les actions matérielles.

Une vision classique de la mobilité, donc, encore nettement orientée vers l'automobile.

Malgré les difficultés financières précédemment évoquées, 75% des employeurs répondants se déclarent prêts à contribuer à un ou plusieurs de ces service(s) s'il(s) bénéficiai(en)t à leurs salariés ou futurs salariés.

La lecture croisée des résultats des deux enquêtes permet d'effectuer plusieurs constats :

- Un manque de collaboration territoriale et de proximité entre les différents acteurs concernés : les employeurs recherchent des solutions mais ne savent pas toujours auprès de qui les trouver ni par quel processus ils peuvent en faire bénéficier leurs salariés, alors que les accompagnateurs ont pour objectif d'accompagner les publics vers l'emploi
- Une probable méconnaissance par une partie des acteurs de l'accompagnement à l'emploi et/ou de la mobilité de la sensibilité, des motivations et des capacités de faire des entreprises en matière d'aide à la mobilité ; le fait qu'un nombre non négligeable d'employeurs proposent eux-mêmes des solutions de mobilité en atteste
- Une volonté d'agir chez tous, et notamment chez les employeurs, ce qui constitue une « bonne surprise », même s'il est probable que les employeurs ayant répondu à cette enquête soient plus sensibles à ces questions que la moyenne compte tenu de leurs réseaux d'appartenance.

B. Des structures issues du public comme du privé

Les structures qui ont participé aux enquêtes organisées dans le cadre de la présente étude sont très diverses.

1. Les accompagnateurs

Les 167 accompagnateurs répondants représentent des structures variées impliquées dans le champ de l'accompagnement social vers l'emploi. La majorité sont des Missions locales, qui ont fortement participé à l'enquête (100 répondants), mais d'autres répondants types sont également à distinguer : 22 CCAS, 14 associations loi 1901 (parmi lesquelles on trouvera par exemple des CHRS), 14 plateformes de mobilité et auto-écoles associatives, ainsi que des structures d'insertion par l'activité économique, organismes de formation, et même Maisons de l'emploi et agences Pôle Emploi.

Il est à noter que plus d'une vingtaine de structures d'insertion par l'activité économique ont répondu à l'enquête « employeurs », en fonction des modalités de diffusion des enquêtes par les différents réseaux qui nous ont aidé dans le cadre de la présente étude.

Quatre réseaux ressortent nettement dans l'enquête auprès des accompagnateurs : le réseau des missions locales, l'UNCCAS, la FARE et le Groupe SOS (dont fait partie Voiture & co). Chantier Ecole, le FASTT, la FNARS et la FUB sont également représentés par plusieurs structures¹³⁶.

136 Cf annexe

Ces structures sont plutôt généralistes, puisque seules 18% d'entre elles ont fait de la mobilité leur activité principale.

Elles sont assez équitablement réparties entre des structures de moins de 20 salariés (55%) et de plus de 20 salariés (45%), seules trois structures comptant plus de 100 salariés.

44% des répondants représentent des bénévoles, dont 34% plus de 10 bénévoles par structure.

Leur implantation territoriale est assez locale : si aucune structure ne cantonne ses activités au quartier, 17% travaillent l'échelle de la commune et 57% à l'échelle de l'intercommunalité. Seules 26% ont une sphère d'activité plus élargie (département, région, national).

40% des accompagnateurs sont implantés en milieu urbain dense, avec également 38% de structures travaillant en banlieue « politique de la ville ». 35% ont également cité le périurbain pavillonnaire et surtout 65% le rural comme territoires d'activité. Plusieurs réponses étaient possibles, certaines structures ayant une zone d'action recoupant plusieurs de ces territoires à la fois.

Les accompagnateurs sont implantés dans 64 départements différents (métropole, Martinique et Réunion), ce qui donne une vision assez large de situations rencontrées partout en France. Les régions les plus représentées sont Provence-Alpes-Côte d'Azur avec 8,5% des réponses et le Nord-Pas-de-Calais avec 6,7%. Tout comme pour l'enquête à destination des publics, ce résultat est cohérent avec le paysage français de la population en insertion, plus représentée que la moyenne dans ces régions.

Compte tenu de l'importante représentation des Missions locales dans l'échantillon, il est logique que ces structures accueillent en premier lieu des jeunes (65% de l'échantillon), les personnes en recherche d'emploi étant le deuxième public le plus souvent accueilli (48%), ainsi que les personnes non qualifiées (35%) et les personnes en situation de pauvreté (18%). 18% des accompagnateurs accueillent tous les publics sans distinction. Plusieurs réponses étaient possibles. Peu de structures sont cantonnées à un public bénéficiant d'un type d'aide donné (11%), et parmi ces publics ce sont surtout les bénéficiaires du RSA qui ressortent (72%).

2. Les employeurs

L'échantillon des employeurs est très diversifié, et semble représentatif de nombreuses situations partout en France.

En termes d'effectifs, la représentation est équivalente pour les tranches de 21 à 50 salariés, de 51 à 100 salariés, de 101 à 250 salariés et de 251 à 500 salariés, chacune comptant pour 15 à 16% de l'échantillon. Seules les entreprises de moins de 20 salariés sont plus représentées, avec 27% de l'échantillon.

Par ailleurs, il ressort des questionnaires que les 165 employeurs répondants représentent, en local ou au plan national :

- 30 500 ouvriers / employés non qualifiés (dont la moitié chez les employeurs de plus de 500 salariés)

- 6 500 salariés à temps partiel (dont 1/3 chez les employeurs de plus de 500 salariés)
- 49 000 intérimaires (dont 44 000 chez les employeurs de plus de 500 salariés)
- 15 000 stagiaires

Les employeurs répondants se situent plutôt en milieu urbain dense (46%), mais également en milieu périurbain pavillonnaire (25%), en banlieue « politique de la ville » (15%) et en milieu rural (14%). 35% d'entre eux sont situés sur une zone d'activités ou industrielle.

En termes de territoire de recrutement, 28% des répondants recrutent au plan national, 19% au plan régional, 23% au plan départemental et 21% au plan intercommunal. Les entreprises recrutant très localement (commune, quartier) sont peu nombreuses.

Les activités représentées sont variées, avec près d'une cinquantaine de secteurs ou sous-secteurs. Les secteurs et métiers supposant des conditions de travail pesant plus que la moyenne sur la mobilité des salariés ressortent cependant de l'échantillon : Assainissement, gestion des déchets et dépollution, Transport et entreposage, Commerce et réparation, Bâtiments et travaux publics, Industries extractives ou manufacturières, Hébergement et restauration, Agro-alimentaire, Production et distribution d'aide, Services à la personne, Nettoyage industriel représentent ainsi plus de 60% des activités citées, près de 20% de répondants se situant par ailleurs dans le champ de l'intérim (sans préciser de quel secteur particulier) et de l'insertion par l'activité économique.

3. Structures d'initiative publique

Les structures impliquées dans le système « secondaire » des mobilités peuvent schématiquement être classées en trois catégories par une entrée « statut ».

Bien que certains des structures présentées ci-après soient souvent appuyés sur un statut associatif de type loi 1901, il nous semble important de distinguer ici les structures ou dispositifs qui ont été créés à partir d'une initiative publique de structures dont l'initiative est entièrement privée.

Un ensemble de structures constituent ainsi des relais ou intermédiaires du Service Public de l'Emploi, mais n'entrent pas pour autant dans le champ institutionnel présenté au chapitre III.

Elles sont toutes rattachées à un ou plusieurs organisme(s) public (Etat, collectivités territoriales, collectivités locales), garant(s) de leur fonctionnement et souvent (co-) financeur(s).

Nous intégrons notamment à cet ensemble :

- les Maisons de l'Emploi
- les Missions Locales
- les Plans Locaux pluriannuels d'Insertion par l'Economique (PLIE)
- les Centres communaux d'action sociale (CCAS)
- L'Association nationale pour la formation professionnelle des adultes (AFPA).

4. Structures d'initiative privée, de marché ou assimilées

De nombreuses autres structures relèvent de l'initiative privée, bien que là encore, des situations très diverses puissent être constatées.

Les structures de marché ne sont pas les plus représentées dans ce champ, mais certaines sont indirectement concernées ou ont choisi de l'être, en lien le plus souvent avec leur cœur d'activité.

Citons tout d'abord des structures dont l'activité les amène « naturellement » à être confrontées aux enjeux faisant l'objet de la présente étude, dont en particulier les auto-écoles, les banques et les assureurs.

Le réseau des auto-écoles traditionnelles n'est pas un spécialiste des questions d'insertion, mais les exemples de partenariats avec des structures issues de l'économie sociale et solidaire et/ou des structures parapubliques ne sont pas rares. Des partenariats qui, lorsqu'ils s'appuient sur une sensibilité et une motivation réelles de l'auto-école, permettent d'accompagner des personnes y compris en difficultés d'apprentissage, vers l'obtention du permis.

Les banques interviennent dans le champ de la présente étude au titre du microcrédit.

Enfin les assureurs, c'est-à-dire principalement les assureurs mutualistes, interviennent en soutien de structures opératrices de mobilité, et ce aussi bien sur le champ de l'assurance proprement dite qu'en matière de prévention des risques et notamment du risque routier.

On trouve également dans ce champ des structures issues du monde économique, dont l'activité elle-même peut être considérée comme associative ou juridiquement inscrite dans le champ de l'économie sociale et solidaire, mais dont les financements et les ressources culturelles et techniques proviennent du monde de l'entreprise.

Plusieurs organismes ou démarches se démarquent dans ce champ.

a. **Le Fonds d'action sociale du travail temporaire (FASTT)**

Le FASTT est un acteur déjà ancien de l'aide à la mobilité : créé en 1992, il proposait au départ des solutions de crédit et des dispositifs de sécurisation des bailleurs (l'ancêtre du dispositif LOCA-PASS) pour les intérimaires, pénalisés dans l'accès au logement du fait de la précarité de leur statut. Le FASTT a mis en place des solutions de mobilité dès 2004, avec un service de location de voitures à bas prix.

Constitué sous la forme d'une association Loi 1901 à but non lucratif, le FASTT est financé par les agences d'intérim au travers d'un accord de branche. Il propose divers services, aides et prestations pour favoriser l'accès au logement et à l'emploi des salariés intérimaires, via notamment des dispositifs d'aide à la mobilité, au crédit, des conseils, etc. En 2011, le Fonds a répondu à 315 000 demandes d'information, il a délivré 85 000 prestations et a mobilisé 20 millions d'euros pour les services et les prestations.

Le FASTT propose tout un éventail de solutions de mobilité, dans le cadre du dispositif Mouv'Emploi. Celui-ci consiste en :

- Un service de location de vélos pour 1 € par jour
- Un service de location de deux-roues motorisés pour 2 € par jour
- Et surtout un service de locations de voitures à bas prix, au maximum 10 € par jour

Pour de courtes ou plus longues durées, les salariés intérimaires peuvent louer un véhicule pour leurs déplacements domicile-travail. Les locations de voiture sont possibles à condition que l'emploi se trouve dans un rayon de 50 km de leur domicile (au-delà, l'intérimaire doit payer un supplément) et qu'il n'existe pas de solution de transports en commun permettant de s'y rendre en moins de 45 minutes. Les bénéficiaires sont par ailleurs encouragés à faire du covoiturage avec cette voiture de location.

Compte tenu du coût de ce service, mais aussi des contraintes liées à l'assimilation de ce service par l'Urssaf à un avantage en nature, les salariés intérimaires disposent désormais d'un « budget » de 30 jours mobilisables sur un an (180 jours auparavant), avec un forfait de 100 km par jour.

Pour mettre en œuvre ce service, le FASTT s'appuie sur un réseau d'associations opératrices de mobilité, ainsi que sur quatre loueurs classiques en partenariat à l'échelle nationale (National Citer, Opel Rent, Ucar, Europcar).

Ces structures doivent répondre à un cahier des charges global, mais les volumes et les solutions proposées sont variables : voitures, deux-roues, éventuellement transport à la demande, covoiturage (notamment en Alsace et Midi-Pyrénées).

Le prix maximum affiché à l'intérimaire est de 10 € pour un véhicule neuf, cas des opérateurs commerciaux, mais il peut démarrer à 3 € selon le modèle économique de certains partenaires associatifs. Le FASTT contribue à ce système à hauteur de 12 € par jour pour une voiture, 8 € pour un deux-roues motorisé et 5 € pour du transport à la demande. Le coût réel de location est estimé à 24 € / jour par les associations et 27 € pour les opérateurs commerciaux, dans une logique de gestion en grand compte.

En moyenne, les salariés bénéficiaires louent un véhicule entre 20 et 25 jours. 6 600 véhicules ont été loués en 2011 (pour 84 000 jours de location), dont 3 200 via les loueurs nationaux et 3 400 via le secteur associatif, répartis entre 1979 voitures, 1 00 deux-roues motorisés, 318 services de transport à la demande et... 3 vélos. 30 000 salariés intérimaires ont bénéficié de ce dispositif depuis sa création en 2007.

Ce service permet aux intérimaires d'accepter une nouvelle mission sur une zone mal desservie par les transports en commun ou plus éloignée de leur lieu de résidence. Cette solution est également un recours en cas d'urgence, comme une panne de voiture, afin d'éviter la rupture de mission. 58% des intérimaires qui ont bénéficié de ce service déclarent avoir trouvé des missions correspondant mieux à leurs qualifications, 58% ont trouvé des missions plus longues, 53% ont trouvé des missions plus fréquentes et 39% des missions mieux rémunérées¹³⁷.

En complément, le FASTT propose un service de crédit conseil auto, destiné à aider les salariés intérimaires à acheter un véhicule, avec l'aide de Franfinance, partenaire crédit, (2 300 bénéficiaires en 2011), ainsi qu'un accès au microcrédit avec l'aide du Groupe Caisse

137 Source : enquête de satisfaction des utilisateurs Fastt 2010

d'Épargne, de l'ADIE et du Crédit Municipal de Paris (500 bénéficiaires en 2011 - cf. sous-chapitre sur le microcrédit).

Le service FASTT MobiliPro permet par ailleurs aux intérimaires d'accepter des missions nécessitant de longs déplacements professionnels : service de recherche de solutions de logement, aide financière pour alléger le coût des locations ou les séjours en hôtel, réductions de tarifs et accès facilité dans 700 établissements partout en France.

b. Pro BTP, l'organisme de protection sociale des entreprises, salariés et retraités du secteur du bâtiment et des travaux publics

Représentant l'intégralité des entreprises du secteur, c'est-à-dire environ 210 000 structures, mais aussi 1,6 millions de salariés et 1,9 millions de retraités, le Groupe Pro BTP, de statut associatif, est directement concerné par les questions de mobilité, de par la nature des métiers exercés, la variabilité de leur localisation et des qualifications plutôt basses d'un nombre important d'emplois. A ce titre, Pro BTP s'est intéressé aux questions de mobilité des apprentis du secteur, dont une étude avait montré le lien entre moyens financiers, mobilité et maintien dans le parcours d'apprentissage.

Sur environ 70 000 apprentis inscrits dans les CFA du secteur BTP, 3 à 4 000 reçoivent une aide mobilité chaque année, ce qui reste, du point de vue même des responsables du Groupe, un champ d'action restreint. En 2011, le Groupe a néanmoins financé 678 prêts pour l'achat d'un premier véhicule ainsi que 2 689 aides au permis de conduire. Les prêts sont proposés en partenariat avec BTP Banque, sous la forme d'un microcrédit au taux de 1%, avec des montants de 2 000 € pour un deux-roues motorisé et 4 000 € pour une voiture.

Le repérage des difficultés est effectué par les référents des CFA, dans le cadre de la convention qui les lie à Pro BTP.

c. La Fondation FACE, Agir Contre l'Exclusion

Créée en 1993 par 13 grands Groupes français, fondation reconnue d'utilité publique depuis le février 1994, FACE s'est donnée pour objectifs de prévenir et lutter contre toutes les formes d'exclusion, de discrimination et de pauvreté : emploi, éducation, consommation, santé, logement, numérique, citoyenneté, en innovant et expérimentant des actions de proximités. Elle encourage l'engagement social et sociétal du tissu économique au cœur des territoires en mobilisant les entreprises et en leur apportant un soutien actif dans leurs initiatives. Grâce à son réseau d'associations locales, les Clubs FACE, elle mobilise aujourd'hui 4 000 entreprises, grands groupes et PME.

FACE œuvre à partir de cinq grandes thématiques transversales, qui ont bénéficié en 2011 à plus de 87 000 personnes : Dans l'entreprise, Pour l'emploi, A l'école, Au quotidien et Avec les acteurs du territoire. Pour nos interlocuteurs au sein de la Fondation, la mobilité est un enjeu transversal à ces cinq thématiques, et elle est une réalité quotidienne sur les territoires d'implantation des entreprises, qui font de plus en plus remonter des questions en lien avec la mobilité.

Le réseau des Clubs FACE est organisé en commissions de travail de sorte que les entreprises elles-mêmes soient actrices de leurs projets. Une fois un projet identifié, les moyens humains et financiers nécessaires sont définis et un groupe de travail est créé, qui peut accueillir des partenaires. Sur la mobilité, plusieurs exemples d'implication d'associations locales spécialisées existent.

113 entreprises membres de la Fondation ont participé à l'enquête « employeurs » dans le cadre de la présente étude, l'analyse des résultats les représente donc largement.

d. *L'Institut pour la ville en mouvement – PSA Peugeot Citroën*

Nous classons également dans cette « catégorie » d'acteurs issus de l'économie de marché l'Institut pour la ville en mouvement (IVM). Initiative du groupe PSA Peugeot Citroën, l'IVM, créé en juin 2000, est une sorte d'Institut de recherche-action privé. Développant ses propres projets, il a approfondi pendant plusieurs années les questions de mobilité en lien avec l'insertion, dans le cadre du Programme « Mobilités pour l'Insertion ».

Au début des années 2000, un important programme de recherche-action est initié par l'Institut pour la ville en mouvement – PSA Peugeot Citroën (IVM). A partir d'une rencontre avec une association intermédiaire¹³⁸ locale, Abeilles Aide et Entraide dans l'Essonne, proposant un système de transport à la demande à ses bénéficiaires, le programme s'est développé autour de travaux d'enquêtes et de recherche, d'un colloque international et d'un dispositif de recherche-action de trois années appuyé sur des associations du secteur de l'action sociale.

Impliquant des chercheurs (Eric Le Breton, Jean-Pierre Orfeuil, François Ascher), ce programme a permis pour la première fois de mettre à l'agenda la problématique de la mobilité en lien avec l'insertion et l'accès à l'emploi.

Les travaux de la « Plateforme mobilités pour l'insertion » ont par ailleurs permis de donner un coup de projecteur aux nombreuses initiatives associatives déjà porteuses d'innovation en matière de réponses sociales de mobilité.

Le Forum « Mobilités pour l'Insertion » organisé à Saint-Nazaire en 2005 pour clore ce programme avait abouti à des conclusions marquantes, opérationnelles, dont la plupart semblent aujourd'hui encore tout à fait d'actualité.

e. *Les fondations d'entreprise*

De nombreuses fondations d'entreprises financent depuis 15 ans des projets locaux, souvent associatifs, de mobilité. Elles contribuent au développement de ces structures en intervenant la plupart du temps sur l'investissement, en moyens mobiles (parcs de deux-roues ou de voitures, véhicule neuf places pour du transport micro-collectif, meubles et outils bureautiques...). Les exemples pullulent et il est impossible d'établir précisément combien de

projets ont été financés, mais il est probable que plusieurs millions d'euros aient été investis dans ces démarches depuis le milieu des années 1990.

Citons néanmoins l'initiative récente de la Fondation PSA Peugeot-Citroën, en partenariat avec la FARE, baptisée « Mouv'Up ! En route pour l'emploi ». Ce programme « a pour but de lever les freins à la mobilité en faveur des personnes en recherche d'emploi et particulièrement pour les plus démunis d'entre eux », indique la Fondation. Il prévoit le développement de vingt plateformes de mobilité solidaires en 2013 et 2014, dans le cadre d'un appel à projets. La Fondation PSA Peugeot Citroën soutient déjà une dizaine de projets de ce type et a apporté une aide financière à des auto-écoles sociales, des loueurs sociaux ou des garages solidaires.

f. **Le social business des grands Groupes : l'exemple de Renault**

A ce titre, il est intéressant de constater que des entreprises, souvent des grands Groupes, s'intéressent désormais de plus près aux questions de mobilité liées à la précarité, à l'insertion et à l'emploi, et ce en dehors de leurs activités de mécénat.

Cette nouvelle dimension est marquante, en ce qu'elle implique de la part de ces entreprises une interpellation de leur cœur d'activité, et la recherche de réponses de marché à des enjeux sociaux, selon le principe du *social business*¹³⁹.

Citons à cet égard la démarche portée par le Groupe Renault. A l'initiative de la Direction de la Responsabilité Sociale de l'Entreprise, le Groupe Renault a décidé depuis deux ans de se mobiliser pour répondre aux besoins de mobilité des personnes précaires, dont les moyens ne leur permettent pas d'accéder de façon classique aux produits et services d'un grand constructeur généraliste se voulant pourtant fournisseur de réponses de mobilité pour tous.

Le fait que la mobilité soit l'un des tous premiers freins au maintien ou à l'accès à l'emploi a été particulièrement mobilisateur pour le Groupe Renault, dans un contexte où d'autres grands groupes s'impliquent dans des démarches de *social business*. Le programme Mobiliz dédié à la mobilité des personnes en situation de précarité a ainsi été conçu, appuyé sur deux grands volets.

D'une part la création du fonds d'investissement « Mobiliz Invest » en 2012, permettant de soutenir des solutions et initiatives innovantes, au plus proche des réalités quotidiennes. Le Groupe soutient ainsi le développement de nouvelles initiatives, et apporte son savoir-faire et son aide en ingénierie aux structures concernées.

D'autre part le questionnement des différents métiers du Groupe quant aux solutions pouvant être proposées à un public précaire. Il a notamment débouché sur la création d'un

139 Cette nouvelle forme d'activité économique a été initiée par le Prix Nobel de la Paix 2006, Muhammad Yunus, également pionnier du microcrédit, dans le but de proposer une alternative au système du tout-profit. Un social business est une entreprise auto-suffisante qui a pour objectif d'apporter **une solution à une problématique sociétale** en se fondant sur un modèle économique différent, qui adopte une vision plus globale de la création de valeur et se veut plus juste et éthique. Elle se contente de couvrir l'ensemble de ses coûts, essaie de gagner de l'argent mais n'est pas tendue vers la maximisation du profit. Elle consacre ses bénéfices à la diminution des coûts et à la **production d'avantages sociaux**, et elle ne rémunère pas ses actionnaires, qu'elle rembourse le cas échéant à hauteur de leur investissement.

réseau de garages Renault solidaires, qui proposent le même service qu'à des clients classiques, mais en ayant remis à plat tout le *process* de facturation et de relations clients. Sur une base volontaire, ces garages proposent leurs services à prix coûtant, l'ensemble de la chaîne renonçant à ses marges (agents, concessionnaire, Groupe).

D'autres démarches sont en cours, à l'instar de la mise en œuvre d'une offre très réduite d'achat ou de location longue durée de véhicules d'occasion.

L'ensemble de ces services ne sont accessibles que sur prescription. Le métier des concessionnaires n'étant pas de déterminer si un demandeur de services adaptés répond aux critères sociaux, plusieurs partenariats ont déjà été mis en place avec des services sociaux, opérateurs de mobilité spécialisés ou entreprises de travail temporaire, qui peuvent garantir au réseau Renault que les services ne souffriront pas d'un effet d'aubaine et seront bien dédiés aux personnes qui en ont besoin.

g. Des approches complémentaires

Les différents exemples qui précèdent laissent à penser que les structures d'initiative privée issues du marché devraient progressivement prendre une part plus importante dans le traitement des besoins de mobilité des publics précaires, et ce suivant trois approches complémentaires :

- D'une part le mécénat, selon une logique « *business to business* », une structure marchande soutenant indirectement une autre structure dans son développement ;
- D'autre part la RSE interne, avec une meilleure prise en compte des personnes vulnérables en matière de mobilité, par exemple dans le cadre de démarche de type Plans de déplacements d'entreprises ;
- Enfin le *social business* ou entrepreneuriat social, selon une approche « *business to consumer* », avec néanmoins l'intervention d'une structure tierce dans une logique de prescription.

Cette dernière approche concerne déjà ou pourrait concerner demain de nombreuses activités : taxis, constructeurs, assureurs, énergéticiens, fournisseurs de services en TIC, etc.

5. Structures d'initiative privée, issues de l'économie sociale et solidaire et de l'insertion par l'activité économique

Les structures d'initiative privée sont enfin représentées dans le champ très large de l'économie sociale et solidaire (ESS).

Nous ne reviendrons pas ici sur les Fondations d'entreprises ou les structures mutualistes, évoquées au point précédent. Sont ici ciblées les associations loi 1901 et autres, les structures d'insertion par l'activité économique, les auto-écoles à statut associatif (ou « sociales »), etc.

Certaines sont spécialisées dans l'accueil, l'insertion et la réinsertion : Foyer de Jeunes Travailleurs, Centres d'Information sur les droits des femmes et des familles (CIDFF), CHRS (Centre d'Hébergement et de Réinsertion Sociale), CAVA (Centre d'Adaptation à la Vie Active).

D'autres interviennent dans le champ caritatif, et sont souvent rattachées à un grand réseau national : Secours catholique, Secours populaire, Croix Rouge, Emmaüs, etc.

D'autres s'inscrivent dans le champ spécifique de l'Insertion par l'Activité Economique (IAE)¹⁴⁰ : entreprises d'insertion (EI), association intermédiaires (AI), entreprises de travail temporaire d'insertion (ETTI), ateliers-chantiers d'insertion (ACI), groupements d'employeurs pour l'insertion et la qualification (GEIQ), régies de quartier. Parmi ces dernières, certaines appartiennent au secteur dit « mixte », c'est-à-dire qu'elles relèvent d'utilité sociale tout en commercialisant les biens et services produits.

Les structures issues de l'IAE sont pour la plupart inscrites dans un réseau national, et contribuent d'ailleurs souvent à plusieurs d'entre eux : CNEI, UNAI, Chantier Ecole (groupe de travail interne Mobilité et Insertion), CNCE GEIQ, CNRLQ, FNARS, COORACE, etc.¹⁴¹ D'autres enfin, le plus souvent sous forme associative loi 1901 à but non lucratif, se sont spécialisées dans la mobilité, pour devenir des auto-écoles associatives ou « sociales », des garages sociaux ou solidaires, des vélo-écoles, des loueurs sociaux de véhicules ou encore de plateformes sociales de mobilité multiservices.

Il est ici nécessaire de préciser que certaines structures appartiennent à tous ces champs et à toutes ces définitions à la fois, ce qui rend l'évaluation des situations à prendre en compte particulièrement complexe, voire inutile. A titre d'exemple, il existe des associations loi 1901 porteuses d'Ateliers Chantiers d'Insertion orientées sur les questions de mobilité et appartenant à un réseau caritatif.

En termes de modes d'accompagnement et d'intervention, ces différentes structures adoptent des stratégies très variables :

140 Secteur professionnel issu d'initiatives de travailleurs sociaux des années 1970, l'Insertion par l'Activité Economique (IAE) a été légiférée par la loi d'orientation relative à la lutte contre les exclusions n° 98-657 du 29 juillet 1998 : « l'insertion par l'activité économique a pour objet de permettre à des personnes sans emploi, rencontrant des difficultés sociales et professionnelles particulières, de bénéficier de contrats de travail en vue de faciliter leur insertion sociale et professionnelle. Elle met en œuvre des modalités spécifiques d'accueil et d'accompagnement. » (Article L322-4-16 du Code du travail).

141 cf. glossaire pour la présentation de ces différents réseaux

- Une plateforme de mobilité accueillera généralement un large public en difficulté, mais souvent sur la base de la prescription d'un partenaire extérieur, intermédiaire de l'emploi par exemple.
- Les structures issues de l'IAE n'accueillent que des personnes sous contrat dans le cadre spécifiquement défini de leur champ d'intervention.
- Les CCAS accueillent toutes les personnes qui le demandent, disposent des modalités d'aide les moins contraintes, et sont d'ailleurs souvent considérés comme le « dernier rempart » contre l'exclusion, en particulier pour les personnes qui échappent à la majorité des dispositifs existants
- Les Missions Locales n'accueillent que les jeunes de 16 à 26 ans.
- Le FASTT ne finance que des projets portés par des salariés intérimaires.
- Etc.

Leur point commun est d'avoir mis en œuvre, d'une manière ou d'une autre, à un moment ou à une autre, une ou plusieurs réponse(s) « mobilité » dans le cadre de leur activité.

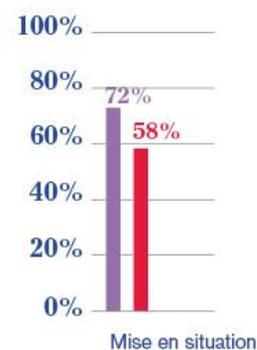
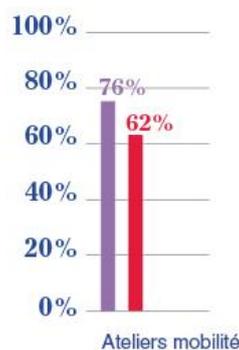
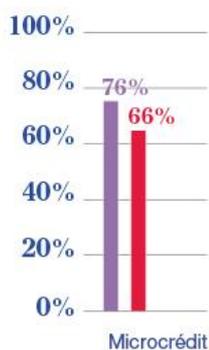
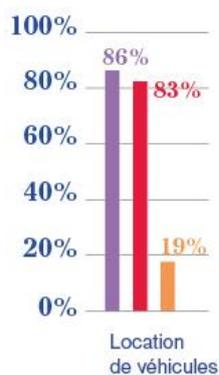
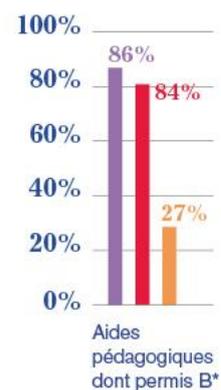
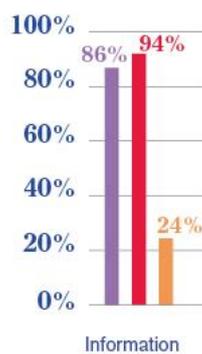
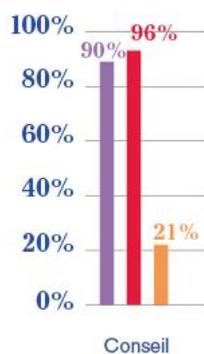
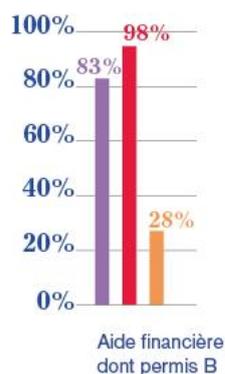
C. Retour sur les principales aides et solutions de mobilité proposées

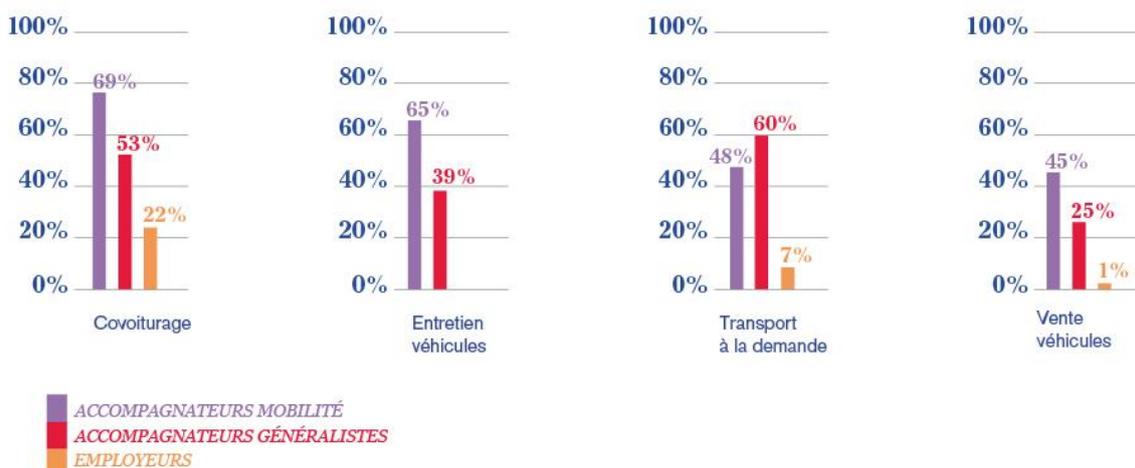
Comme précisé précédemment, 97% des accompagnateurs et 41% des employeurs proposent des solutions de mobilité aux publics accueillis et aux salariés, qu'elles soient mises en place par eux-mêmes ou par un partenaire.

1. Des champs d'intervention variés, mais très liés au statut, à l'activité ou au territoire d'implantation des structures porteuses

Ces solutions s'inscrivent dans différents champs d'action, que nous résumons sous la forme d'un graphique croisé, avant de les présenter plus en détails.

SOLUTIONS MISES EN PLACE PAR LES ACCOMPAGNATEURS — ET LES EMPLOYEURS —





* Pour les employeurs, les aides pédagogiques correspondent à l'aide pour le passage du permis et aux stages de conduite. Le microcrédit, les ateliers mobilité, la mise en situation et l'entretien des véhicules n'ont pas été proposés aux employeurs.

a. Actions mobilité des accompagnateurs

Les accompagnateurs sont particulièrement actifs dans le champ des aides à la mobilité, comme l'illustrent les tableaux suivants (plusieurs réponses étaient possibles).

Accompagnateurs pour qui la mobilité n'est pas l'activité principale				
	Mise en place par la structure seule	Mise en place par un partenaire	Mise en place en partenariat avec une autre structure	Non proposé
Conseil	82%	3%	11%	4%
Information	72%	8%	13%	6%
Aides financières	40%	23%	35%	2%
Mise en situation	32%	17%	9%	42%
Ateliers mobilité	24%	20%	18%	38%
Aides pédagogiques	20%	38%	26%	16%
Microcrédit	17%	32%	18%	34%
MàD ou location véhicules	14%	40%	29%	17%
Covoiturage	8%	28%	18%	47%
Transport à la demande	5%	37%	18%	40%
Vente véhicules	0%	16%	9%	75%
Entretien véhicules	0%	26%	13%	61%

Accompagnateurs pour qui la mobilité est l'activité principale				
	Mise en place par la structure seule	Mise en place par un partenaire	Mise en place en partenariat avec une autre structure	Non proposé
Conseil	79%	0%	10%	10%
Information	69%	7%	10%	14%
Aides pédagogiques	66%	14%	7%	14%
Mise en situation	59%	7%	7%	28%
Ateliers mobilité	59%	7%	10%	24%
MàD ou location véhicules	55%	7%	24%	14%
Covoiturage	35%	21%	14%	31%
Transport à la demande	28%	17%	3%	52%
Vente véhicules	14%	14%	17%	55%
Aides financières	10%	38%	35%	17%
Entretien véhicules	10%	24%	31%	35%
Microcrédit	0%	35%	41%	24%

Une nette distinction apparaît parmi les accompagnateurs en fonction du fait que la mobilité est, ou non, leur activité principale.

Les actions nécessitant moins de moyens financiers, techniques ou organisationnels spécifiques sont ainsi largement surreprésentées chez les accompagnateurs généralistes, au sein des actions mises en place par la structure seule : conseil, information, mise en situation, ateliers et formations en mobilité.

En revanche, les actions portant sur des réponses matérielles ou nécessitant un savoir-faire plus pointu sont, pour ces mêmes acteurs, plutôt confiées à un partenaire extérieur : aides pédagogiques, mise à disposition de véhicules, covoiturage, transport à la demande et microcrédit. Le partenaire extérieur sera d'ailleurs souvent un accompagnateur spécialisé dans la mobilité (second tableau). Dans de nombreux cas, elles ne sont pas du tout proposées aux publics : entretien et vente de véhicules, covoiturage et transport à la demande se distinguent particulièrement dans ce champ. A l'inverse, certaines actions sont presque systématiquement proposées, qu'elles soient mise en œuvre en propre, par ou avec un partenaire : aides financières (98% de citation), conseil (96%), information (94%) et dans une moindre mesure aides pédagogiques (84%) et mise à disposition de véhicules (83%).

La fonction-même des accompagnateurs généralistes les amène à intégrer dans leur dispositif des actions en rapport plus direct avec leurs modalités d'accueil et d'accompagnement des publics. Les missions locales, fortement représentées dans notre échantillon, proposent plus que la moyenne des actions de conseil et information (respectivement 85%, +3 points et 76%, +4). Leur mission étant d'accompagner le parcours d'insertion global de jeunes de 16 à 26 ans, ce constat est tout à fait logique. Elles disposent cependant de budgets spécifiques au public jeune, et recourent ainsi dans 45% des cas à des aides financières (+5).

En revanche, les Centres communaux d'action sociale (CCAS), dont les compétences sont larges et les possibilités d'accompagnement assez souples, peuvent plus facilement porter en propre ou en partenariat des actions de type microcrédit (37% en propre, +20), alors qu'ils mettent rarement en place un atelier mobilité (6%, -18).

Chez les accompagnateurs pour qui la mobilité est l'activité principale, six actions réalisées en propre ont été citées par au moins 1 répondant sur 2 : mise à disposition ou location de

véhicules, ateliers mobilité, mise en situation, aides pédagogiques, information et conseil. Le fait que ces trois dernières actions soit les plus citées, avec respectivement 66, 69 et 79%, montre à quel point l'enjeu de l'accompagnement vers une mobilité autonome est essentiel dans un parcours d'insertion, et ce y compris en déconnectant l'aide à la mobilité de l'accès à l'emploi.

Les accompagnateurs spécialisés en mobilité ont besoin de partenaires pour réaliser les actions les plus complexes financièrement et juridiquement, voire qui ne relèvent pas de leur compétence : microcrédit, aides financières, entretien de véhicules.

Enfin, les actions qui échappent le plus à ces opérateurs spécialisés sont le transport à la demande, particulièrement coûteux et complexe à mettre en œuvre, et la vente de véhicules, qui nécessite la création d'un garage social ou solidaire ou un partenariat avec un professionnel.

L'analyse des structures répondantes par cibles de territoires apporte des compléments d'information à ce qui précède.

(1) Accompagnateurs en milieu rural

En milieu rural, les accompagnateurs généralistes trouvent par exemple plus souvent des solutions pour proposer en propre des aides financières aux publics qu'ils accueillent (45%, +5). En revanche, il est plus difficile de proposer des mises en situation (dans les transports en commun notamment), par faute d'offre disponible (49% de non-proposition, +7). Surtout, certaines actions sont clés sur des territoires où la dépendance à un moyen de déplacement souple est plus prégnante. La mise à disposition/location de véhicules, en propre, par ou avec un partenaire, est ainsi citée par 86% des accompagnateurs généralistes ruraux (+4). Le covoiturage est également plus souvent proposé, par 62% des répondants (+9), de même que le transport à la demande (65%, +5).

Ce distinguo est confirmé au sein des accompagnateurs spécialisés en mobilité « ruraux », plus portés que la moyenne sur des réponses matérielles en propre comme la mise à disposition de véhicules (60%, +5), le covoiturage (40%, +5) et le transport à la demande (33%, +5), la différence la plus nette apparaissant dans le champ du conseil, avec 93% de mise en œuvre en propre (+14%).

(2) Accompagnateurs en territoire politique de la ville

Enfin, les accompagnateurs présentent également des stratégies différentes lorsqu'ils sont implantés en territoire politique de la ville.

Dans les actions portées en propre par les accompagnateurs généralistes de ces territoires, ressortent plus nettement l'information (78%, +6) et la mise en situation (37%, +5), probablement dans la mesure où l'offre de transports en commun est plus importante. En revanche, les aides financières (34%, -6), le microcrédit (8%, -10) et surtout la mise à disposition de véhicules (0%, -14) sont moins souvent cités. La non prise en charge en propre de ces dernières actions est cependant compensée par l'intervention d'un partenaire ou la création d'un partenariat spécifique : aides financières (en partenariat : 43%, +8), mise à disposition de véhicules (par un partenaire : 48%, +8).

Les aides financières (98% de citation), le conseil (97%) et l'information (97%) sont encore plus systématiquement mis en œuvre, quel que soit le moyen, que l'ensemble des répondants. En revanche, le microcrédit (39% de non proposition, +5), le covoiturage (62%, +15), le transport à la demande (49%, +9) et la mise à disposition de véhicules (29%, +12), sont des actions moins courantes sur ces territoires, suggérant une moindre dépendance à la voiture qu'ailleurs.

Pourtant, les mises en situation dans les transports en commun, si l'on prend en compte les actions en propre, mises en œuvre par ou avec un partenaire, ne sont pas plus souvent citées que l'ensemble de l'échantillon (58%), traduisant une désaffection courante pour ce mode de déplacement au sein des acteurs de l'insertion.

b. *Actions mobilité des employeurs*

Les employeurs interviennent également dans le champ de l'aide à la mobilité, et manifestent différemment leur intérêt en fonction des thématiques, comme l'indique le tableau ci-dessous.

	Part d'employeurs proposant l'action dans l'échantillon	Mise en place par la structure seule	Mise en place par un partenaire	Mise en place en partenariat avec une autre structure
Aides financières	28%	60%	13%	38%
Information transports en commun	24%	74%	10%	15%
Covoiturage	22%	73%	5%	24%
Conseil	21%	74%	6%	21%
MàD ou location véhicules	19%	61%	19%	19%
Aide au passage du permis	15%	38%	29%	38%
Stage d'écoconduite	12%	79%	5%	16%
Transport à la demande	7%	42%	17%	42%
Vente véhicules	1%	50%	0%	50%

Premier constat, si 41% des employeurs proposent au moins une action mobilité à leurs salariés, aucune action n'est proposée par toutes, puisque l'action la plus représentée, les aides financières, n'atteint que 28% de l'échantillon total.

Bien que la proportion de structures à s'engager dans une action soit bien moindre que celle des accompagnateurs, on note également une différence importante avec les accompagnateurs sur la nature des actions préférentielles : ce sont les aides financières qui apparaissent en premier, alors que le covoiturage est la troisième solution proposée, par 22% des employeurs, contre 8% des accompagnateurs généralistes. La prépondérance de ce type d'action semble en cohérence avec la capacité d'un employeur à décider de lui-même de mettre en œuvre une aide financière sur ses propres ressources, de même qu'on ne trouve pas meilleur point d'ancrage qu'un employeur pour développer le covoiturage.

L'information sur les transports en commun et le conseil, qui apparaissent en bonnes places, rejoignent en revanche les pratiques des accompagnateurs.

Il est plus surprenant de constater que très peu d'employeurs se consacrent au transport à la demande et dans une moindre mesure à l'éco conduite. Sur le premier point, la difficulté réside probablement dans le coût et les contraintes organisationnelles que ce service génère ;

sur le second, il est possible que les répondants associent l'écoconduite à un programme plus global de mobilité durable ou de prévention des risques routiers.

Autre information clé ressortant des résultats, les employeurs préfèrent mettre en place eux-mêmes les actions. A l'exception de l'aide au passage du permis de conduire, du transport à la demande et à la marge de la vente de véhicule, trois actions qui requièrent des dispositions techniques spécifiques ou sortent très largement des compétences métier des employeurs répondants, toutes les autres actions sont mises en place en propre par au moins 6 employeurs sur 10, et même plus de 7 sur 10 pour l'information, le conseil, le covoiturage et l'écoconduite.

Dans la même logique, ils délèguent très peu les actions à un partenaire, préférant s'impliquer dans la mise en œuvre dans un partenariat « avec » l'opérateur spécialisé. L'aide au passage du permis est la seule – relative – exception à cette règle, avec 29% de délégation à un partenaire extérieur.

Ces tendances sont accrues chez les plus gros employeurs, qui choisissent plus souvent encore de mettre en place les actions par eux-mêmes, et délèguent rarement à un partenaire.

On constate ici une approche inverse des pratiques des accompagnateurs généralistes, qui, s'ils ne mettent pas eux-mêmes l'action en place, préféreront globalement la déléguer à un partenaire. Les explications sont probablement nombreuses et complexes, mais nous en proposons deux : d'une part la culture entrepreneuriale nécessairement plus prégnante chez les employeurs et leur habitude de « faire par eux-mêmes », d'autre part la possibilité de mobiliser les moyens nécessaires, là où les accompagnateurs généralistes ont beaucoup plus de comptes à rendre à leurs financeurs (publics) que les employeurs.

2. Les aides financières

Les aides financières, proposées directement ou avec l'aide d'un partenaire par 98% des accompagnateurs, constituent la première modalité de réponse auprès des publics accueillis. Ces aides sont très diverses. Elles se répartissent globalement en deux champs :

- D'une part la traduction (et le transfert financier) de dispositifs nationaux, territoriaux ou locaux, ciblant un public en particulier. C'est notamment le cas de l'aide au permis en direction du public jeune, déjà évoquée au chapitre III, mais aussi de manière plus générale de l'accès à l'Aide personnalisée pour le retour à l'emploi (Pôle Emploi jusqu'en 2012 et départements), qui peuvent faire l'objet d'un accompagnement en amont de la personne suivie pour faciliter son obtention. De manière synthétique, on recherchera l'aide financière accessible en fonction des critères liés à la situation de la personne.
- D'autre part la disponibilité de budgets d'aides pouvant être octroyés en fonction de critères d'obtention donnés ou des situations rencontrées. Ce dernier champ recouvre lui-même plusieurs modalités de mise en œuvre, et dépend fortement des volontés locales des porteurs de structures ou de projets.

→ L'exemple des Centres communaux ou intercommunaux d'action sociale

Les Centres communaux ou intercommunaux d'action sociale (CCAS/CIAS) s'inscrivent dans ce champ. La principale modalité d'intervention des CCAS/CIAS en matière de mobilité concerne la mise en œuvre de services de transport adapté dans le cadre de l'aide à domicile, domaine d'intervention majeur qui ne fait pas l'objet de la présente étude.

Les CCAS/CIAS interviennent cependant également dans l'instruction de demandes de titres de transport à tarification sociale, de manière à prouver que le demandeur répond aux critères du territoire concerné. Ayant également pour mission d'aider les personnes financièrement les plus fragiles, ils disposent de moyens pour aider les personnes ou les familles au plan budgétaire, ce qui recoupe donc régulièrement des besoins financiers liés au transport ou à la mobilité.

L'UNCCAS (Union nationale des centres communaux d'action sociale) a mené en 2011 une enquête¹⁴² auprès de quelque 3 800 CCAS et CIAS (centres intercommunaux) qu'elle regroupe, relative à leurs principaux domaines d'intervention. Chez les 3 299 CCAS ou CIAS qui ont répondu, les actions relevant de la lutte contre les exclusions constituent le premier champ d'action, avec 81% d'établissements représentés. Si la mobilité n'apparaît pas en tant que tel dans les différentes modalités incluses dans ce champ d'action, elle est sous-jacente à plusieurs d'entre eux : soutien à la gestion budgétaire (791 établissements concernés), insertion socioprofessionnelle (759), accès aux soins (534), accès au droits (442).

Plus de 400 CCAS/CIAS ont également indiqué proposer un dispositif de microcrédit personnel, dont l'utilisation concerne une fois sur deux une problématique de mobilité. Plus de la moitié de ces établissements désignent cependant par microcrédit personnel des prêts délivrés sur fonds propres du CCAS/CIAS, hors convention avec un établissement bancaire, prêts que nous pouvons assimiler à une aide financière.

Une autre enquête de l'UNCCAS, portant cette fois sur la précarité énergétique¹⁴³, montre par ailleurs que 30% du réseau est concerné par la distribution d'aides au carburant, avec une proportion plus élevée dans les territoires de 5 000 à 10 000 habitants (36%) et de 10 000 à 20 000 (34%). La proportion chute sensiblement dans les villes ou intercommunalités plus grandes, l'une des explications avancées par l'UNCCAS relevant d'une présence probablement plus fréquente au sein de ces territoires de réseaux de transports publics appuyés par des systèmes de tarification sociale. Environ un quart des répondants (23%) estime que ces demandes sont en hausse depuis trois ans.

Localement, enfin, les dispositifs peuvent s'adapter aux caractéristiques d'une personne ou du territoire. A Nevers, dans la Nièvre, le CCAS dispose ainsi d'un petit budget pour financer la mobilité des demandeurs d'emploi en complément de l'APRE. Par exemple, l'APRE financera les frais de déplacements liés à l'entretien d'embauche, et le CCAS prendra le relais pour ceux liés à la signature du contrat. Sont ici concernés des déplacements ponctuels, en train ou en voiture, et ce y compris pour sortir du département. Le CCAS disposait par le passé de coupons mensuels permettant d'emprunter le réseau de bus de l'agglomération, un dispositif qui a disparu suite à la mise en place par l'agglomération d'une tarification à 11 €

142 UNCCAS - Enquêtes & observations sociales - Panorama des domaines d'intervention des CCAS et CIAS - Mai 2011 - N° 1

143 UNCCAS - Enquêtes & observations sociales - L'implication des CCAS/CIAS dans la lutte contre la précarité énergétique - Mars 2013 - N° 5

par mois pour les bénéficiaires de la CMU. Sur d'autres territoires, notamment en milieu rural, il n'est pas rare de rencontrer des CCAS qui proposent ponctuellement un bon de carburant.

3. Le microcrédit, une modalité de financement en développement

Modalité particulière d'intervention en matière d'aide financière, le microcrédit (personnel, personnel pour l'emploi ou professionnel), a pris depuis quelques années de l'ampleur dans le champ de l'aide à la mobilité.

Historiquement orienté vers le financement de l'insertion professionnelle par la création de petites activités indépendantes, à destination d'un public en situation de précarité sociale et économique, le microcrédit s'est développé depuis 2005 (date de création du Fonds de Cohésion Sociale) avec l'objectif de promouvoir l'insertion professionnelle, sociale et bancaire autrement que par la création d'entreprise. Il permet désormais de financer plutôt l'achat de biens et de services principalement liés à la mobilité, au logement et à l'éducation.

La loi n° 2010-737 du 1^{er} juillet 2010 portant réforme du crédit à la consommation a donné des éléments de définition du microcrédit :

- son montant : compatible avec les capacités de remboursement du public cible
- sa cible : des personnes exclues du crédit en raison de leurs faibles ressources ou d'un accident de la vie
- son objet : des biens destinés à faciliter l'insertion sociale ou professionnelle de l'emprunteur
- son cautionnement : garanti en partie par le Fonds de Cohésion Sociale
- son accompagnement : assuré par des associations et des collectivités locales.

Plusieurs modalités de mise en œuvre ont été développées, dont nous retiendrons ici le microcrédit personnel (MCP) et le microcrédit personnel pour l'emploi (MCPE). Le microcrédit professionnel, qui permet à une personne en insertion socioprofessionnelle de créer ou développer son activité professionnelle, ne sera pas développé ici, bien qu'il permette également de financer des solutions de mobilité.

a. *Le microcrédit personnel*

Le montant du MCP va de 300 à 3 000 €, sans frais de dossiers, avec des taux d'intérêts faibles (1,75 à 3%), sans garantie demandée (50% des crédits accordés étant garantis par le Fonds de Cohésion Sociale). Il est particulièrement recherché par des personnes en difficultés financières qui souhaitent passer leur permis, financer ou entretenir un véhicule.

Au même titre qu'une aide financière classique de type APRE ou équivalente au plan local, un MCP doit faire l'objet d'une prescription d'un acteur intermédiaire, qui accompagne le demandeur dans son parcours d'insertion, d'accès à l'emploi ou de sortie de l'exclusion.

Ces acteurs prescripteurs sont nombreux, mais on y retrouve notamment les grandes structures impliquées dans le champ caritatif (Secours Catholique, Secours Populaire, Croix-Rouge française, Restaurants du Cœur...) et les réseaux d'acteurs locaux accueillant les personnes les plus défavorisées (CCAS/CIAS, Missions locales, foyers de jeunes travailleurs, associations familiales, autres associations locales et même agences d'intérim).

Le montant moyen des microcrédits accordés est aux alentours des 2 200 €, sur une période de 30 à 33 mois, avec des remboursements de 70 à 80 € par mois.

En partenariat notamment avec la Croix-Rouge française, le Secours Catholique, les Restaurants du Cœur, l'UNAF, l'UNCCAS et la Caisse des Dépôts, la Fédération nationale des Caisses d'Epargne, qui finance 40% des microcrédits personnels distribués en France¹⁴⁴, a réalisé en 2010 une étude d'impact du microcrédit personnel¹⁴⁵ après quatre années d'expérimentation.

L'échantillon obtenu après enquête auprès de 807 bénéficiaires d'un MCP entre janvier 2006 et avril 2010 est très représentatif de la population de référence : 71% de personnes seules (45% de célibataires et 26% de divorcés ou séparés), un emprunteur sur deux étant par ailleurs en situation d'inactivité ou de chômage.

La majorité des financements ont été octroyés en lien avec l'emploi (64% : accès, retour ou maintien dans l'emploi) et la mobilité (65%) avec en tête l'achat d'un véhicule. Une proportion encore plus marquée pour les emprunteurs vivant en milieu rural (73% mobilité).

En termes d'impact, un emprunteur sur deux au chômage à l'origine est parvenu à retrouver un emploi, et les trois-quarts des emprunteurs actifs au départ se sont maintenus dans l'emploi malgré un environnement économique dégradé. 80% des répondants déclarent que le microcrédit a joué un rôle positif pour accéder à ou se maintenir dans l'emploi. Ces constats sont nuancés cependant par une majorité d'emplois de courte durée (CDD et intérim), certes majoritairement à temps complet.

Au-delà de l'emploi, le MCP semble également porter ses fruits en termes d'amélioration de la situation budgétaire : 6 emprunteurs sur 10 tous projets confondus et 55% dans le champ des projets emploi. Ces chiffres peuvent s'expliquer par l'élargissement des espaces accessibles avec l'aide d'une voiture, permettant par exemple d'aller faire ses courses dans une grande surface où les prix sont moins élevés qu'en ville ou dans un petit établissement (conclusions d'une étude qualitative du Secours Catholique citée dans l'étude).

Parmi les autres impacts marquants identifiés par cette étude, on trouve la capacité à mieux gérer son budget. Les emprunteurs qui ont bénéficié d'un accompagnement (proposé en l'occurrence par l'association Finances & Pédagogie, rattachée à la Fédération des Caisses d'Epargne) ont ainsi augmenté leur vigilance dans leurs dépenses (36% « beaucoup » et 41% « un peu ») ou encore réussi à diminuer les incidents de paiement avec leur banque (29% « beaucoup » et 32% « un peu »).

Enfin, bien qu'environ 20% des répondants aient affirmé avoir eu des difficultés de remboursement, 70% des emprunteurs se sont déclarés très satisfaits d'avoir bénéficié d'un

144 Les deux autres principaux établissements bancaires impliqués sont le Crédit Coopératif, avec environ 20% de financement à l'échelle nationale, et le Crédit Mutuel, avec environ 15%

145 Caisse d'Epargne - Fédération nationale - Etude d'impact du microcrédit personnel - Evolution de la situation des emprunteurs - 2010

MCP, et 28% satisfaits. En termes de motifs de satisfaction, l'autonomie de déplacement (33%) et l'amélioration de la situation professionnelle (trouver un emploi 15%, aide dans mon travail 4%, maintien dans l'emploi 4%), figurent au premier rang.

Nous avons complété la lecture de cette étude par un entretien avec la Fédération des Caisses d'Epargne, plus ciblé sur le volet mobilité du MCP.

Cet entretien confirme que le MCP appliqué à la mobilité est avant tout un moyen de protéger la situation professionnelle de l'emprunteur, afin par exemple de financer dans les meilleurs délais une réparation de véhicules pour maintenir un emploi. Cette situation représenterait environ 80% des MCP mobilité.

L'analyse budgétaire préalable à l'obtention d'un MCP est par ailleurs beaucoup plus poussée que dans de nombreuses autres situations, telles que l'octroi d'une aide financière directe ou d'un prêt bancaire classique. On y intègre en particulier tous les surcoûts de l'usage d'une voiture, dont l'assurance, le carburant et l'entretien.

Dans de nombreux cas, il est ainsi constaté que le montant moyen octroyé présente les mêmes limites que les aides financières directes de type APRE, dont nous avons indiqué au chapitre III l'insuffisance en termes de capacité à disposer d'un véhicule fiable.

Une majorité de véhicules financés par le MCP sont d'assez mauvaise qualité, ce qui conduit à un taux de réparation élevé, de l'ordre de 50%, dans les 6 mois qui suivent l'achat du véhicule. Ce constat a motivé la Fédération nationale des Caisses d'Epargne à demander à la Caisse des Dépôts une augmentation du plafond du MCP à 5 000 € de façon à pouvoir cibler des véhicules plus fiables, quitte à allonger la durée d'amortissement.

Cette donnée a également été intégrée dans l'analyse budgétaire des emprunteurs ; lorsque l'emprunteur est en capacité d'en assumer le remboursement, un complément au MCP de 500 à 600 € est validé en amont du processus, et bloqué pendant 1 à 2 ans afin de pouvoir faire face à un besoin urgent de type réparation.

Dans d'autres cas, la Caisse d'Epargne a également plus systématiquement refusé des MCP aux personnes dont l'analyse budgétaire montrait une impossibilité d'amortir les surcoûts consécutifs à l'achat d'un véhicule.

b. *Le microcrédit personnel pour l'emploi*

Ce dispositif a été mis en œuvre par l'ADIE, Association pour le Droit à l'Initiative Economique, ainsi que, ponctuellement par d'autres organismes, comme certains Conseils généraux par exemple.

Le MCPE s'inscrit uniquement dans le champ d'un projet professionnel établi. Il finance ainsi des outils nécessaires à la réalisation de ce projet, 9 fois sur 10 une problématique de mobilité, mais aussi par exemple des frais d'examen.

D'après les responsables d'agence de l'ADIE, contactés sur les Bouches-du-Rhône, le Var, le Val de Marne et l'Essonne, le MCPE est plus accessible pour les personnes les plus fragiles, comme les bénéficiaires du RSA et les personnes en difficultés bancaires, qui sont plus difficilement pris en charge par le MCP classique. Une personne qui ne dispose pas de

compte bancaire pourra bénéficier d'un accompagnement lui permettant d'accéder au système bancaire, ou d'y revenir, en bénéficiant du MCPE.

Les jeunes sont donc particulièrement concernés, une étude¹⁴⁶ menée fin 2011 par l'ADIE pour effectuer un bilan du MCPE montrant qu'un bénéficiaire sur deux a moins de 30 ans. Cependant, qualitativement, les responsables d'agence voient évoluer ce profil, avec une augmentation du nombre de demandeurs de plus de 50 ans, qui ne peuvent plus faire appel à une banque classique, suite à un interdit bancaire et/ou des incidents de paiement.

Les MCPE sont accessibles, comme le MCP, sur prescription, mais aussi en direct. L'étude de l'ADIE montrait ainsi que, sur 8 600 contacts entre janvier 2010 et mai 2011, plus de 30% étaient issus du bouche-à-oreille, un autre tiers de la prospection de l'ADIE, de la communication et des médias, 12% de Pôle Emploi et 10% d'un référent social. Les partenaires sont nombreux et variés : travailleurs sociaux, associations d'insertion, banques, Maisons de l'Emploi, FASTT. Pôle Emploi et le FASTT génèrent cependant le plus grand nombre de contacts, assortis néanmoins d'un taux de transformation assez faible, compris entre 5 et 10%.

Les MCPE de l'ADIE sont financés par les collectivités, l'Europe, l'Etat, et parfois par du mécénat (fondations d'entreprises). Ils sont mis en œuvre grâce à l'emprunt de lignes de crédit auprès de différentes banques, en début d'année, permettant de gérer des fonds en fonction des demandes reçues.

Sauf exception, le crédit ne peut être accordé que si l'emprunteur dispose d'une caution solidaire équivalant à 50% du montant emprunté, et fournie par un proche, l'élément essentiel pour l'ADIE étant la marque de confiance de ce proche vis-à-vis de l'emprunteur.

Le taux d'intérêt est de 8,13%, plus élevé que pour un MCP classique, mais avec un coût global similaire compte tenu de moindres frais de gestion. Une sensibilisation est parfois nécessaire quant au coût du crédit, surtout d'ailleurs auprès des prescripteurs, alors que les demandeurs ne semblent pas en difficulté sur cette question.

Pour un crédit de 3 000 €, amorti en moyenne sur 24 mois, il en coûtera au total 250 €, c'est-à-dire 10 € de frais par mois environ, soit « moins que deux paquets de cigarettes », comme le dit l'un de nos interlocuteurs impliqué dans le MCPE.

Dans l'Essonne, depuis début 2013, les crédits accordés sont en moyenne de 1 135 €, sur 20 mois.

On notera par ailleurs que le dispositif est mis en œuvre par des agences organisées autour d'une équipe de salariés qui gèrent les demandes et les dossiers de crédit, mais aussi de bénévoles, qui interviennent sur la précarisation, la gestion des comptes, l'objectif étant que les emprunteurs soient ensuite autonomes dans le système bancaire classique. Ces bénévoles sont surtout des retraités, souvent anciens cadres, souvent issus du milieu bancaire, du commerce, ou plus généralement intéressés par l'économie. Certains disposent de contacts privilégiés avec les banques locales, qui facilitent les parcours des emprunteurs. Dans les Bouches-du-Rhône, l'agence de l'ADIE compte ainsi 15 bénévoles pour 4 conseillers crédit, qui gèrent chacun une cinquantaine de dossiers par an.

146 ADIE - Impact et usages du MCPE - Premier bilan - Janvier 2012

En termes de profils des emprunteurs, l'étude 2011 de l'ADIE indique que « la majorité des personnes soutenues ont un niveau BEP/CAP. Le niveau de formation reste cependant très diversifié avec 20% d'illettrés ou de personnes sachant à peine lire, écrire et compter, et 17% de titulaires d'un diplôme d'études supérieures ».

Par ailleurs les bénéficiaires du MCPE sont surtout des demandeurs d'emploi (52%) et des salariés (45%), 71% étant allocataires d'un revenu social, dont 29% perçoivent le RSA socle ou activité.

« Restauration et hôtellerie comprises, les services représentent plus de la moitié des secteurs dans lesquels les bénéficiaires du MCPE travaillent ou recherchent un emploi. Parallèlement, le poids du commerce (15%) est relativement faible. Les services à domicile, le nettoyage ou l'hôtellerie sont des exemples de secteurs où les bénéficiaires du MCPE trouvent (ou conservent) un emploi. »

L'impact du MCPE sur l'emploi est réel : « 50,7% des clients visant le retour à l'emploi étaient effectivement en situation d'emploi à la date de l'enquête, dont 41,3% avaient retrouvé un emploi et 9,4% avaient accédé à un premier emploi. 83,3% des clients visant le maintien dans l'emploi étaient effectivement en situation d'emploi à la date de l'enquête, dont 65,8% avaient conservé leur emploi et 17,4% avaient amélioré leur emploi existant (passage de temps partiel à temps plein, passage de CDD en CDI...). » Des résultats nuancés dans le cas du retour à l'emploi, pas toujours satisfaisant - comme pour le MCP - « car il recouvre souvent des formes précaires (CDD, intérim...) qui n'étaient ni celles souhaitées par le client ni celles visées par le prêt ».

La mobilité est le principal objet des crédits octroyés, 70% étant destinés à financer l'achat ou la réparation d'un véhicule (auto, scooter, vélo) et 20 % la passation du permis ou du code, chez les jeunes notamment. Dans le cas de l'achat d'un véhicule, contrairement aux pratiques de la Caisse d'Epargne, par exemple, les MCPE ne prévoient pas d'enveloppe pour d'éventuelles futures réparations. Les responsables d'agences contactés indiquent en effet ne pas constater de difficultés sur ce plan, dans la mesure où l'accompagnement mis en œuvre en parallèle du MCPE permet aux emprunteurs d'accéder ensuite en cas de besoin à un crédit bancaire classique (suivant une logique de « label » des emprunteurs, fiabilisés par le MCPE), afin soit d'effectuer ces réparations, soit d'acheter un véhicule plus fiable. Les personnes accompagnées ne s'attendent d'ailleurs pas à autre chose. En revanche des MCPE sont également conclus pour financer des réparations afin de maintenir une personne en emploi. A titre d'exemple, dans le Var, 35 personnes ont bénéficié du MCPE sur la thématique mobilité depuis début 2013, dont 25 achats de véhicules, 7 réparations, 3 permis de conduire.

Les motivations des emprunteurs concernés sont édifiantes. Dans les Bouches-du-Rhône, environ la moitié d'entre eux sont déjà en emploi, et sont souvent des travailleurs précaires, comme ceux ayant bénéficié d'une prescription du FASTT et travaillant dans l'intérim. Les banques classiques leur refusent un crédit, et ils espèrent grâce au MCPE pouvoir augmenter la cadence de leur activité en acceptant plus de missions. Certaines demandes portent sur un crédit de 250 € pour des réparations, un phénomène qui illustre une précarité réelle de nombreux travailleurs. L'autre moitié recherche un emploi, la mobilité étant le dernier frein à l'accès à cet emploi ; les transports en commun étant peu adaptés aux deux principaux débouchés que sont l'hôtellerie/restauration et les services à la personne sur ce territoire, le financement d'un véhicule constitue un vrai levier. Dans un cas sur trois, c'est un scooter qui

est financé, notamment en raison des spécificités du territoire, avec d'importantes problématiques de trafic.

La dimension d'urgence est également prégnante. Le délai d'obtention d'un MCPE est de 14 jours, droit de rétractation inclus, et peut être ramené à moins de 10 jours sous certaines conditions. De nombreux demandeurs préfèrent ainsi rechercher un MCPE, alors qu'ils auraient souvent droit à une aide financière directe, auprès de Pôle Emploi ou du Conseil général. Les responsables d'agence de l'ADIE constatent que ces financements sont trop longs à obtenir, et renoncent parfois d'eux-mêmes à orienter certaines personnes vers ces financements potentiels, compte tenu de l'urgence de leur situation. En revanche, dans le cas des crédits accordés pour le passage du permis, un travail partenarial peut être engagé pour solutionner ensuite la question de l'accès à un véhicule, soit par le biais d'un second MCPE, soit par le biais d'une aide financière.

Dans le cas du permis de conduire, plutôt destiné aux jeunes sans emploi, l'AIDE s'assure du lien effectif entre projet de passage du permis et projet professionnel. En revanche, il n'est pas effectué de diagnostic permettant d'évaluer la capacité (cognitive, organisationnelle...) de la personne à passer le permis.

Les taux de réussite sont bons, cependant. Dans les Bouches-du-Rhône, grâce au suivi effectué tous les trois mois auprès des emprunteurs, il apparaît que 70% des candidats au permis l'obtiennent au premier passage, 20% ont besoin d'un nouveau soutien pour pouvoir prolonger leur apprentissage et 10% ont pu autofinancer les heures de conduite supplémentaires nécessaires. Toutes les personnes obtiennent leur permis à terme, même si parfois l'échéance est plus lointaine qu'espéré au départ.

Dans le Var, le coût moyen effectif du permis avec MCPE est ainsi de 2 455 €, un montant très proche des moyennes que nous évoquons dans le chapitre III de la présente étude.

c. Conclusions microcrédit et mobilité

Le MCP et le MCPE, qui financent beaucoup de projets mobilité, sont au même titre que les aides directes essentiellement orientées vers l'automobilité des personnes.

Un constat qui peut s'expliquer par le fait que le Fonds de Cohésion Sociale n'a été doté que par le Ministère de l'emploi, qui a considéré que la mobilité avait le plus de conséquences sur la situation professionnelle d'une personne, induisant un fort appel du pied pour que les organismes prêteurs se positionnent en priorité sur la mobilité et plus particulièrement sur la mobilité autonome motorisée.

Pour la Caisse d'Épargne, après 5 ans d'expérience, les résultats en termes d'objet des MCP sont très proches du crédit à la consommation classique, puisque ces derniers portent dans 2 cas sur 3 sur le financement d'une voiture. On se situe donc beaucoup plus dans une réponse à un besoin ponctuel que dans une stratégie d'autonomisation des personnes.

Si dans de nombreux cas cette approche semble justifiée, il n'en reste pas moins que la majorité des personnes aidées restent dans le profil type de la personne « proche de l'emploi ». Seul le MCPE semble en capacité de prendre en charge des situations d'exclusion plus prononcées.

Sur le plan des objectifs associés aux microcrédits, nos interlocuteurs divergent quant aux autres pistes que le financement d'un véhicule ou le passage du permis. Si certains excluent d'emblée toute réponse de type vélo, ou formation mobilité, pour d'autres, les pistes sont plus ouvertes.

Le financement des transports en commun, par exemple en complément de la prise en charge de l'employeur, pourrait entrer dans ce champ. Il est cependant souvent découragé par la réalité de l'offre existante, par exemple à Marseille, où le manque de desserte entre les quartiers politique de la ville et les lieux d'emplois excentrés oblige les personnes à se motoriser, un phénomène « frustrant », aux dires de l'un de nos interlocuteurs, qui finance des véhicules à 3 000 € au maximum, en sachant que leur qualité est très relative.

Pour certains de nos interlocuteurs, au-delà de l'aide à la mobilité, une éducation – essentielle - à la mobilité est à développer, le véhicule n'étant pas la solution à tout. Les politiques locales de transport sont cependant interrogées pour que les autres moyens envisageables soient mieux adaptés aux besoins.

La formation à la mobilité, axe sérieux de développement, nécessiterait cependant un travail de partenariat actif avec des experts en mobilité de terrain, en capacité d'accompagner les personnes dans ce domaine, tout en bénéficiant de leur part d'une prescription lorsque des bénéficiaires de services à la mobilité ont besoin d'un financement adapté.

Des partenariats se développent en ce sens entre l'ADIE et la centrale de mobilité portée par la Maison de l'emploi de Marseille, qui pour certains bénéficiaires pourra prochainement proposer un MCPE à la suite d'une location (limitée dans le temps) d'un véhicule. Ces dispositifs permettent aux conseillers de l'ADIE d'anticiper très tôt des besoins de financements, par exemple dès le premier mois de location d'un véhicule, de manière à ce que la personne puisse enchaîner sans difficultés avec un achat et ainsi maintenir sa situation professionnelle.

Les autres pistes de développement du MCP et MCPE passent par cette dimension partenariale, et par le développement des moyens disponibles ; dans le cas de l'ADIE, c'est plus en termes de ressources humaines que ce développement se joue, le volume de personnes susceptibles de bénéficier d'un MCPE étant largement supérieur à l'offre disponible. Des financements privés pourraient venir compenser ces difficultés à faire face aux besoins potentiels.

4. Les solutions de déplacement : la mise à disposition ou location « sociale » de véhicules

La mise à disposition d'un moyen individuel de déplacement, surtout d'un deux-roues motorisé, est la réponse historique au besoin de mobilité des personnes précaires.

Partout en France, dans une volumétrie impossible à chiffrer, des structures très diverses ont proposé ou proposent encore un petit parc de cyclomoteurs, et depuis quelques années de scooters, aux publics concernés.

L'enquête proposées aux « accompagnateurs » dans le cadre de la présente étude le montre : 86% des Missions locales répondantes proposent ce service (voitures incluses) en propre, par ou avec un partenaire, de même que 71% des CCAS répondants.

Mais tout type d'association, impliquée dans le champ de l'IAE ou non, des Maisons de l'Emploi, des PLIE, des centres de formation, des mairies, des points accueil emploi, etc., peuvent proposer ou avoir proposé ce type de services depuis 15 ans ou plus.

La mise à disposition (MAD) ou location « sociale », c'est-à-dire à très bas prix, de véhicules, répond à des enjeux simples : fournir un moyen de locomotion individuel aux personnes qui n'en ont pas, répondre à un besoin temporaire d'accès à un véhicule individuel, répondre aux besoins de déplacements sur des territoires et/ou à des horaires où les solutions collectives sont défaillantes.

On rappellera néanmoins qu'accéder à ces solutions de déplacement nécessite aujourd'hui de disposer d'un permis B pour les voitures et AM (ancien BSR, depuis janvier 2013) pour les deux-roues motorisés, là où l'on pouvait emprunter un deux-roues sans aucune condition il y a encore quelques années, et dans le cas des titulaires du permis B, d'avoir conservé une habitude de conduite. Il n'est en effet pas rare de rencontrer des personnes qui ont eu le permis il y a 10 ou 20 ans mais n'ont pas conduit pendant plusieurs années.

L'accès à ces moyens de mobilité permet également de limiter, au moins ponctuellement, le recours à l'achat ou à l'entretien d'un véhicule, et donc de grever un budget déjà complexe à gérer.

Il est également à considérer dans une logique d'urgence, pour des personnes qui obtiennent une mission géographiquement inaccessibles (cas de l'intérim par exemple) ou qui doivent faire face à une panne de leur véhicule. On retrouve ici les mêmes enjeux que dans le cadre du microcrédit, mais dans une perspective temporelle plus courte.

Dans la grande majorité des cas que nous avons pu observer, la MAD de véhicules est conditionnée :

- dans le temps, avec des locations durant au maximum 3 à 4 mois
- par une prescription d'un partenaire de l'accompagnement social et/ou vers l'emploi
- par motifs : emploi, entretien d'embauche, période d'essai, convocation de Pôle Emploi, accompagnement social renforcé, aide personnalisée de retour à l'emploi sont les plus courants, car financés par les partenaires publics (au détriment de motifs plus « sociaux » tels que l'accès aux soins, aux démarches administratives ou au réseau social)
- en termes d'usage : un kilométrage quotidien est souvent défini, en fonction de la distance domicile-travail / mission / formation, éventuellement majoré d'un pourcentage d'usage autorisé pour détours et vie sociale annexe à l'emploi (de l'ordre de 20%)

En termes de tarification, on constate des stratégies assez variées, pouvant dépendre du statut de l'opérateur (service très annexe ou service constituant une activité centrale), de sa culture (une approche très sociale limitera le tarif), du matériel utilisé (véhicules neufs ou plus anciens, achetés ou obtenus par don, etc.), des moyens mis en œuvre en termes

d'accompagnement annexe, par exemple en engageant les bénéficiaires à venir une fois par semaine chez l'opérateur pour un « check-up » du véhicule et surtout du parcours de la personne, ce qui suppose des moyens humains.

Nous avons ainsi observé des fourchettes des tarifs allant de 1 à 5 euros par jour pour les deux-roues motorisés et de 5 à 25 € par jour pour les voitures. Des formules à la semaine ou au mois sont souvent proposées. Ces tarifs sont à comparer à ceux des loueurs classiques, qui démarrent rarement en-dessous de 35 € par jour pour une voiture, au mieux. Globalement les tarifs ont augmenté depuis 10 ans, les opérateurs étant à la recherche d'un meilleur autofinancement.

Ces activités sont en effet difficiles à équilibrer. Elles sont structurellement déficitaires, ce qui pourrait ne pas être un problème en soi, en comparaison par exemple avec le système de financement du transport public. Cependant, de nombreuses contraintes sont à prendre en compte.

Pour les voitures, le recours à des véhicules d'occasion, anciens, est générateur de nombreux frais d'entretien : nécessité de disposer d'un matériel adapté, d'une ressource humaine dédiée, etc. Certains opérateurs se sont d'ailleurs tournés vers la location de véhicule en longue durée pour disposer d'un parc neuf et limiter ces contraintes. Le risque étant, en cas d'accident, que le bénéficiaire ne rembourse par la réparation, ce qui peut coûter très cher à l'opérateur qui doit rendre le véhicule au loueur en parfait état.

Pour les deux-roues motorisés, les difficultés résident également dans l'entretien. L'un de nos interlocuteurs de terrain, opérateur de mobilité, nous indiquait ainsi devoir payer des réparations lui coûtant trois fois plus cher à l'année que de racheter un scooter neuf, cette dernière option n'étant pas toujours possible pour des questions de trésorerie. Le risque de vol est également beaucoup plus important. Il n'est pas rare de rencontrer des opérateurs qui mettent « en attente », sinon au rebut, des parcs entiers de véhicules, qu'ils n'ont plus les moyens de remettre en fonctionnement.

Dans les deux cas, l'assurance est un enjeu important. Il faut compter au minimum 300 € par an pour un scooter et 1 000 € pour une voiture, par exemple.

Enfin, il est nécessaire de disposer de moyens logistiques, surtout pour les opérateurs qui proposent un service maillant un territoire assez vaste : véhicule utilitaire pour déplacer des deux-roues, moyens humains, etc.

5. Les solutions de déplacement : les garages solidaires

Les garages solidaires apportent des réponses financièrement adaptées aux personnes qui n'ont pas les moyens de confier à un garage classique l'entretien ou la réparation de leur véhicule ; dans certains cas, ils proposent également un service de formation permettant aux personnes d'apprendre à réparer elles-mêmes leur véhicule.

Ils répondent donc directement à l'enjeu du coût d'usage et de maintien en état d'un véhicule, confirmé par les nombreuses demandes d'aides financières formulées sur ce plan par des personnes en parcours d'insertion, que ce soit par le biais de l'APRE que du microcrédit. Ils peuvent ainsi permettre de limiter l'endettement des personnes concernées.

Au-delà, ils génèrent une autre forme de lien social dans le cadre de l'accompagnement proposé en matière d'apprentissage de techniques de réparation de base.

Les garages solidaires qui proposent une formation à la mécanique facilitent la prévention des pannes qui peuvent survenir sur le véhicule et fournissent une bonne connaissance de l'entretien d'un véhicule. Ils proposent en général des sessions à thème (freins, vidange...).

Cette activité est complexe à développer et pérenniser. Les exemples de structures ayant du fermer leurs portes sont nombreux, ce qui s'explique par un besoin important en investissement (local assez grand et haut pour pouvoir accueillir plusieurs véhicules en même temps, fosse et ponts indispensables, douche et vestiaires pour les mécaniciens et adhérents, matériel et outillage spécialisé...), ainsi que des ressources humaines appropriées, moins facilement soutenus par des aides publiques que les autres activités d'aide à la mobilité, certains partenaires publics estimant que cette activité doit s'autofinancer.

L'une des solutions de pérennisation passe par la création d'un Atelier Chantier d'Insertion (ACI), à l'exemple de Mob'65 à Tarbes, qui propose des activités de location sociale de véhicules, une auto-école sociale ainsi qu'un garage solidaire accueillant au moins 200 personnes par an. Le passage en ACI a permis à cette structure de doubler son effectif salarié et de mieux équilibrer son fonctionnement.

Dans le Finistère, le Garage des Montagnes Noires, situé à Carhaix, a développé un garage solidaire en ACI après avoir proposé des activités d'école de conduite pour les jeunes, une initiation à l'entretien des véhicules et la mise en place d'activités mécaniques pour personnes handicapées. Il est constitué d'une équipe de 20 salariés dont 14 contrats aidés de 26h hebdomadaires, et effectue environ 500 réparations par an, dont plus de la moitié auprès de bénéficiaires du RSA. Il dispose d'un service de véhicules de courtoisie, mis à disposition pendant l'immobilisation du véhicule pour réparation, et propose également un service de vente, pour un prix moyen de 1 300 € environ pour un véhicule léger et 3 000 € pour un utilitaire, carte grise incluse. Les aides publiques portent surtout sur le volet ACI de la démarche, les réparations et ventes étant prise en charge à 94% par les clients bénéficiaires.

A Nantes, « L'Atelier » propose également un garage solidaire, « une autre manière de tourner sa clé de contact et de prendre en charge son moyen de transport. » Il accueille chaque année entre 240 et 280 adhérents de 18 à 90 ans, issus de milieux sociaux variés dont 30 à 35% de femmes, qui réparent eux-mêmes leur véhicule en appui sur l'équipe permanente. Des bénévoles viennent également participer au dispositif, par l'intermédiaire d'un « Groupe Relais », pour entretenir les locaux et outils de formation, l'accueil de nouveaux adhérents, mais aussi assurer la gestion, la comptabilité et la paie des salariés, en fonction des compétences de chacun. Le garage fonctionne sur la base de cotisations annuelles, qui autofinancent l'Atelier. Elles sont calculées en fonction des ressources, de la situation familiale et du type d'adhésion choisi (pas de véhicule, un ou deux véhicule(s), une ou deux personnes, etc.), les plus élevées pouvant ainsi atteindre plusieurs centaines d'euros.

6. Les solutions de déplacement : le transport à la demande ou « micro-collectif »

Le transport à la demande est également proposé par certains opérateurs de mobilité. Pour des raisons juridiques, liées notamment à l'assimilation à du transport public du terme « transport à la demande », ces services sont plutôt appelés « transport micro-collectif » ou « micro transport collectif ». Ils fonctionnent avec de petits véhicules, berlines ou minibus.

Si de nombreux services de transport à la demande sont proposés aujourd'hui par les réseaux de transport public, ils répondent en général à des besoins éloignés de ceux des personnes en insertion : horaires en journée, desserte très ciblées, souvent quelques jours par semaine seulement, ou encore rabattement vers une ligne plus « lourde » de transport. Ils ne sont pas mis en œuvre pour répondre à un besoin de déplacement « porte à porte ».

La complexité et le coût de mise en œuvre de ces services expliquent que moins d'un accompagnateur spécialisé dans la mobilité sur deux dans les enquêtes les aient mis en place.

Malgré ces difficultés, les services de transport micro-collectif (TMC) constituent une solution particulièrement efficace dans de nombreux cas :

- Réponse à des besoins non pris en charge par l'offre classique de transport : horaires décalés, de nuit ou de week-end, zones isolées
- Réponse aux besoins des personnes les moins mobiles et autonomes, en situation d'urgence ou d'empêchement ponctuel de mobilité
- Capacité à dépasser les « frontières » administratives territoriales du transport public, par exemple pour aller d'un département à un autre dans une logique de bassin de vie et d'emploi et non de périmètre de transport

Au même titre que la location sociale de véhicules, le TMC est conditionné :

- dans le temps, avec des prises en charge allant de 3 à 6 mois
- par une prescription d'un partenaire de l'accompagnement social et/ou vers l'emploi
- par un motif prioritairement orienté emploi, la nature du service et son faible taux de remplissage moyen permettant cependant d'accompagner des personnes ou des familles pour des motifs plus « sociaux »

Les services de TMC sont accessibles moyennant une participation financière des passagers, souvent liée à la distance parcourue. Chez l'association Transport Mobilité Solidarité (TMS) dans les Bouches-du-Rhône par exemple, deux tarifs sont proposés : 3 € pour un trajet aller-retour de moins de 30 km et 8 € pour un trajet de plus de 30 km.

Les circuits sont généralement organisés la veille pour le lendemain, en fonction des besoins de personnes. Les taux de remplissage sont cependant généralement faibles, sauf lorsque l'opérateur a la possibilité de déplacer des groupes vers une même destination, ce qui est le cas par exemple de la Mission Locale du Pays Nivernais-Morvan, qui utilise des minibus en navettes pour faciliter l'accès de stagiaires à plusieurs établissements de formation du territoire.

Les potentiels de ces services sont probablement sous-exploités. Un minibus circulant chaque jour lors de trois circuits offre une capacité maximale de 24 voyages « aller », soit un

potentiel annuel de plus de 5 000 voyages sur environ 220 jours actifs (base annuelle de temps de travail d'un conducteur à temps plein). Pour atteindre cette performance, ces services doivent cependant s'appuyer sur au moins deux conducteurs, compte tenu des horaires décalés sous-jacents à leur organisation et des contraintes du code du travail, et disposer par ailleurs de contrats de prestation avec des structures permettant d'optimiser le taux de remplissage. Les déplacements de personnes dans la journée, en heures creuses, constituent étalement une piste intéressante, par exemple pour répondre aux besoins de personnes âgées ou de personnes devant effectuer des déplacements pour motifs administratifs ou de santé.

Les pistes de développement de ces services se situent donc dans un développement progressif d'une « clientèle » de publics variés ou encore d'entreprises dont l'accès est difficile et qui trouveraient en ces services des réponses adaptées aux besoins de déplacements de leurs salariés les moins autonomes. Des pistes qui pourraient supposer une évolution du statut ou de l'organisation comptable des opérateurs, permettant par exemple la mise en place d'une double comptabilité afin de pouvoir effectuer des prestations, tout en conservant par ailleurs un objet social.

Il reste la dimension juridique à solutionner, la formule la plus courante étant de mettre en place ces services dans le cadre d'un transport privé, « en compte propre », c'est-à-dire pour répondre aux besoins de personnes juridiquement rattachées à l'opérateur. Schématiquement, une entreprise qui organise un transport pour ses propres salariés entre dans ce champ juridique. Pour une association qui déplace des personnes qu'elle n'emploie pas, seule l'adhésion à l'association constitue une parade juridique, bien que fragile. Le risque d'un raccourci vers un transport juridiquement public et/ou d'être confronté à une plainte pour concurrence déloyale (par les taxis par exemple) est permanent. L'association TMS, par exemple, a tenu compte de ces différents enjeux et est inscrite au registre des transporteurs, ce qui lui permet de proposer des prestations de transport micro collectif ou individuel.

Ces services pourraient aussi être assumés par les Autorités Organisatrices de Transport et leurs délégataires, en rééquilibrant partiellement leurs réseaux afin de disposer de moyens pour répondre aux besoins atypiques de déplacements de salariés en horaires décalés et donc de personnes en insertion, notamment en direction des zones d'activités.

Keolis envisage cette problématique selon trois approches différentes, en fonction du contexte :

- Dans de petites agglomérations, le transport à la demande n'est pas indispensable. On peut y préférer des services accessibles plus tôt et plus tard à une augmentation de la densité aux heures de pointe, les enquêtes réalisées par Keolis montrant que les voyageurs priorisent une amélioration de services en heures creuses et en horaires décalés. Cette approche suppose pour l'AOT d'accepter des services moins fréquentés pour mieux desservir tout le monde ; elle peut être couplée à une ligne forte qui desservirait la majorité des équipements, zones d'emploi et zones d'habitats collectifs clés de l'agglomération, quitte à augmenter un peu le temps de parcours, mais en évitant une « rupture de charge », c'est-à-dire de devoir changer de bus.
- Organiser du transport à la demande sans réservation nécessaire, la réservation par téléphone « tuant la demande » (les voyageurs perdent confiance dans le dispositif), et viser une approche « zonale », en regroupant plusieurs flux de besoins de

déplacement. Cette approche permet de regrouper 2 à 4 personnes pour un trajet, ce qui facilite l'organisation d'un trajet garanti, avec ensuite une dépose à la demande (ce système s'appelle « Flexo » chez Keolis). Ce dispositif peut fonctionner avec des taxis, plus souples, plus rapides, et moins coûteux qu'un bus ou un minibus, et présente pour les taxis l'intérêt de proposer des courses à des horaires où ils ont moins de travail.

- Dans les territoires les moins denses, l'approche consiste à créer des « armatures de lignes », avec un transport à la demande passant par des arrêts fixes incompressibles. Cette approche permet de garantir par exemple 5 points de montée sur un territoire, les personnes un peu plus éloignées pouvant trouver un intérêt à se rapprocher par leurs propres moyens de ces arrêts afin de bénéficier du service, sans avoir à réserver par téléphone. Ce système a été mis en place à Dijon, avec une desserte de zone industrielle garantie par 6 points fixes permettant d'équilibrer les trajets allers et retours. Il pourrait être testé en milieux périurbain et rural.

7. L'apprentissage du permis de conduire

De nombreuses démarches d'aide au passage du permis de conduire s'appuient sur un partenariat avec des auto-écoles marchandes, dont nous avons déjà écrit dans le sous-chapitre relatif aux structures d'initiative privée, de marché ou assimilées, qu'il n'était pas rare qu'elles s'adaptent aux besoins des publics reçus en termes de conditions d'apprentissage.

Nous proposons cependant ici de faire un focus sur les auto-école associatives ou « sociales », dont la raison d'être est de proposer un dispositif d'apprentissage et d'accompagnement sur mesure en fonction des capacités et aptitudes des bénéficiaires.

La création d'une auto-école associative ou sociale nécessite l'obtention, comme pour une auto-école classique, d'un agrément en Préfecture, valable 5 ans. Celui-ci est octroyé dans le cadre de l'arrêté du 08 janvier 2001 du Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement. Les associations qui s'appuient sur la formation à la conduite et à la sécurité routière pour faciliter l'insertion ou la réinsertion sociale ou professionnelle ont la possibilité de créer une auto-école adaptée.

Les conditions de mise en œuvre sont donc réglementées : dépôt de statuts et déclaration au Journal Officiel, attestation de mission de service public (conventions avec l'État, les collectivités locales...), description du public concerné, copie de l'autorisation d'enseigner des moniteurs, plan du local devant répondre à certains critères, etc.

Par ailleurs, comme pour les auto-écoles classiques, les auto-écoles associatives bénéficient d'un nombre de places à l'examen du code et du permis qui dépend de leurs résultats au premier passage, un système dont nous avons déjà dit au chapitre III qu'il pouvait s'avérer défavorable, compte tenu de la nature même de l'activité de ces structures.

Les auto-écoles associatives diffèrent en effet des auto-écoles classiques sur trois points clés :

- Une durée de prise en charge beaucoup plus longue, adaptée aux capacités d'apprentissage des personnes accueillies

- Des modalités d'apprentissage orientées vers une pédagogie rapprochée, avec la création de mini-groupes de stagiaires, un accompagnement renforcé, un volume d'heures de conduite plus élevé
- Une participation financière limitée des stagiaires, compensée par des aides publiques directes aux bénéficiaires (APRE par exemple) ainsi que des subventions

Sur le premier point, les approches des auto-écoles associatives peuvent diverger, mais elles organisent en général l'apprentissage du code au moins sur une période de quatre mois. La durée de l'apprentissage de la conduite est fonction du nombre d'heures nécessaires. Les auto-écoles associatives prévoient en général une quarantaine d'heures forfaitaires, mais il n'est pas rare que certains stagiaires aient besoin de 50 ou 60 heures pour être prêts à passer l'examen. Certaines structures proposent par ailleurs un système de conduite accompagnée, avec l'intervention de bénévoles, ce qui peut augmenter encore la durée de l'apprentissage. Certains dispositifs sont ainsi étalés sur une période de 12 à 18 mois, incluant l'obtention du permis de conduire dans un parcours plus global d'insertion et d'apprentissage.

Les modalités pédagogiques font également l'objet d'une importante créativité, notamment en ce qui concerne le code. Si les stagiaires doivent au final être en capacité de maîtriser les outils officiels du code afin de pouvoir passer l'examen en conditions normales, la préparation amont peut être très variée : accompagnement renforcé pour faciliter l'appropriation du code par les stagiaires, création d'outils pédagogiques spécifiques en amont de l'utilisation des outils officiels, voire dispositif d'apprentissage par le dessin.

Enfin, la dimension financière est généralement valorisée dans une approche symbolique, les stagiaires déboursant entre 100 et 300 € pour passer leur permis, des sommes non négligeables pour des personnes avec peu de ressources, mais qui ne leur permettraient pas de passer le permis dans des conditions classiques.

Ces sommes ont avant tout un objectif de motivation, en ce qu'elles engagent les stagiaires à aller au bout de leur apprentissage. Dans le même esprit, les aides financières directes telles que l'APRE ou des aides locales au permis sont désormais versées en plusieurs fois, en fonction des étapes d'apprentissage et d'obtention du permis par les stagiaires : un versement pour initier la formation, un versement après l'obtention du code et un versement après l'obtention de la conduite, par exemple, des versements qui ne sont plus effectués aux personnes elles-mêmes mais à leur auto-école.

Nous illustrons ce qui précède avec trois exemples.

a. ***Le relais de conduite de la Mission Locale du Pays Royannais***

Dans le cadre du programme « Mobilités pour l'Insertion » de l'Institut pour la ville en mouvement, l'une des structures associées, la Mission Locale du Pays Royannais, a monté sa propre auto-école associative¹⁴⁷. Située sur un territoire essentiellement rural, dans un contexte économique marqué par une césure entre tourisme de luxe et population précarisée, la Mission Locale constatait des phénomènes d'isolement, liées à la topographie littorale de

147 Institut pour la ville en mouvement - Programme « Mobilités pour l'Insertion » - www.ville-en-mouvement.com

son territoire et à des distances quotidiennes pouvant aller jusqu'à 50 km pour des démarches de base.

Face à ces difficultés, les travailleurs sociaux du territoire ont validé le besoin d'une aide au permis de conduire pour un double public : 30 jeunes « public Mission Locale », et en partenariat avec le Conseil général, 30 Rmistes. La Mission Locale obtient son agrément d'auto-école associative début 2004, recrute deux moniteurs auto-école spécialisés et se dote de deux véhicules auto-école.

Le projet s'appuie sur un dispositif de formation renforcé, permettant d'adapter l'apprentissage : séances d'alphabétisation, remise à niveau, repérage dans l'espace, sur une carte, notions de mécanique, prévention, etc. Au-delà, l'équipe formatrice décide de créer une approche pédagogique inédite, adaptée à un public souvent très peu lettré et peu familiarisé avec les normes routières et parfois même la simple lecture des diapositives.

Partant du principe que « faire est production de savoirs » (Georges Lerbet), la formation proposée s'appuie sur trois objectifs : dessiner, écrire, comprendre, à l'aide d'outils très simples : des cahiers, des crayons de couleur, des supports vidéo, le tout en étant accompagné de moniteurs spécialisés. Le rythme des séances est volontairement soutenu (4 demi-journées par semaine de 9 h 30 à 12 h 30), afin d'impliquer les stagiaires dans une logique de socialisation et d'appartenance à un groupe ayant un objectif commun.

La première phase de cette démarche consiste en un réapprentissage, à l'aide du tableau, de papier et de crayons. Les stagiaires y réapprennent à apprendre ; à mobiliser leur attention et à faire des efforts intellectuels ; à utiliser le papier et le crayon pour retrouver des mécanismes de lecture, d'écriture et de calcul ; à fixer leur attention, à écouter, à réfléchir, à prendre la parole, à poser des questions, etc.

Puis le groupe entre dans une seconde phase, d'apprentissage, à l'aide du tableau et du support vidéo plus classique d'une auto-école. Les stagiaires y acquièrent un nouveau vocabulaire (carrefour giratoire, intersection...) ; l'apprentissage proposé va du plus simple au plus compliqué, ce qui permet l'appropriation des symboles ; il se fait pas à pas en pratiquant l'arrêt sur image (observation, verbalisation, analyse, compréhension). Plusieurs personnes illettrées ont eu accès à cette formation, avec succès, en partant de photocopies du code puis en suivant le même processus d'apprentissage par le dessin, les mots du code devenant des signes au même titre que les panneaux.

Enfin, la troisième phase de cet apprentissage passe par l'entraînement dans les conditions de l'examen (outil vidéo DVD, boîtiers de l'examen, séries) et une autocorrection. La présentation à l'examen du code n'a lieu que lorsque le stagiaire se sent prêt et que les moniteurs donnent leur aval. Sur cette base pédagogique, le temps moyen d'accès au code est de 4 mois.

La formation à la conduite, d'une durée de 30 à 90 heures (moyenne 45 heures), s'organise ensuite sur une base de plusieurs heures par semaine voire par jour, la présentation à l'examen n'ayant lieu que lorsque les moniteurs estiment que le stagiaire a des chances de réussir, éviter l'échec dans un parcours d'insertion, déjà semé d'embûches, étant crucial.

Malgré des conditions initiales potentiellement défavorables, le pourcentage d'obtention du code et du permis à la première présentation s'est avéré très bon, avec respectivement 73% et 65% de réussite (la moyenne nationale pour la conduite étant plutôt de l'ordre de 55%).

b. *Arside – Voiture & co – Bouches-du-Rhône*

D'autres auto-écoles visent des publics particulièrement exclus. C'est le cas par exemple de l'auto-école Arside, implantée dans les Bouches-du-Rhône, et récemment reprise par la plateforme de mobilité de Voiture & co sur La Ciotat – Aubagne à la demande de partenaires locaux.

Le principe consiste à ne prendre en apprentissage que les personnes qui, schématiquement, échouent à un test préalable, afin de privilégier une approche d'insertion sociale ; sont également prises en charge des personnes qui ont déjà échoué une première fois à l'examen. Si les taux de réussite sont corrects, avec 64% de réussite au permis fin 2012 sur une file active de 45 personnes, la durée de prise en charge et les coûts associés sont très élevés, le permis moyen revenant à environ 4 000 €.

c. *Dispositif permis du collectif Pôle Solidaire à Etampes, Essonne*

Citons enfin l'exemple du dispositif mise en place par le collectif Pôle Solidaire à Etampes, qui rencontre un franc succès, avec des taux de réussite de l'ordre de 90% au code et de 70 à 80% au permis.

Ce succès est directement lié à l'importante présélection des stagiaires effectuée par la structure, selon des critères très serrés, retenant des personnes « très proches de l'emploi ». Et ce, sans avoir créé d'auto-école associative spécifique. Fonctionnant sur le principe de sessions de 15 personnes, l'association reçoit une large présélection de candidatures à l'échelle du département de l'Essonne, d'environ 40 personnes. Elle écarte ensuite progressivement les candidats qui ne sont pas suffisamment prêts pour passer le permis de conduire. Un important travail de sensibilisation est réalisé avec les prescripteurs, qui doivent prendre le temps de préparer le parcours permis de chaque personne, en termes d'éligibilité, de projet professionnel et surtout de capacité de la personne à obtenir le permis.

La première étape consiste à valider le projet professionnel et l'éligibilité générale du candidat : le projet est testé en fonction de ce que les candidats ont mis en œuvre depuis 6 mois pour trouver un emploi, ils doivent également rédiger une lettre de motivation et constituer un dossier. Les candidatures urgentes ne sont pas prises en compte. Après première analyse du dossier, les candidats sont reçus en entretien pour valider, ou non, la première étape.

Les 25 à 30 candidats conservés à ce stade passent ensuite une évaluation technique d'une demi-journée en auto-école, avec une note basée sur deux heures de code et 15 minutes de conduite. 20 à 25 candidats sont alors conservés, qui peuvent techniquement obtenir leur permis avec 40 heures de conduite environ.

Quatre jours plus tard, ces candidats « rescapés » suivent une session de deux jours d'évaluation des capacités cognitives ; pour l'association, l'approche technique ne suffit pas, la capacité de compréhension du code doit être vérifiée, ainsi que la ponctualité, le comportement en groupe, la tenue vestimentaire, etc.

15 personnes sont au final conservées, soit moins d'1 candidat sur 2. L'association dispose de huit sessions annuelles, et peut donc accueillir 120 personnes sur une période d'un an.

Le permis a dans ces conditions un coût de revient de 2 000 €, avec 40 heures de conduite au maximum, qui peuvent être ventilées en fonction des succès des uns et des besoins des autres.

La formation est effectuée par des auto-écoles classiques, qui doivent cependant fournir un plan pédagogique adapté, et démontrer leur capacité à impliquer leurs équipes dans l'accompagnement des personnes accueillies. La participation financière des stagiaires est de 300 €, versés en deux fois au début de la formation, afin de garantir un engagement important des stagiaires. Enfin, les dates de passage ont pu être négociées avec la Préfecture, en amont des formations, afin de caler un planning très précis. Les candidats ont ainsi la possibilité de passer l'examen du code 2 fois dans un délai de 15 jours et la conduite dans les 2 mois. Le délai est habituellement beaucoup plus long.

L'observation de ces différents exemples, et de nombreux autres, montre qu'accompagner des personnes en insertion vers le permis est possible, y compris avec des difficultés cognitives importantes, avec de nombreuses méthodes différentes. Le coût du permis varie cependant fortement, et la collaboration avec l'ensemble des partenaires locaux reste essentielle, aussi bien en termes de prescription qu'en termes de financement, de formation (si l'auto-école n'est pas associative), que de réglementation. Au-delà, deux questions clés restent à traiter, que nous avons déjà largement évoqués dans ce chapitre et au chapitre III : doit-on faire en sorte d'accompagner par principe toute personne vers le permis ? Quels dispositifs sont associés à la formation au permis pour faciliter ensuite l'accès à un véhicule aux personnes qui en ont besoin ?

8. L'accompagnement à l'autonomie

Ce dernier champ est, de loin, le moins valorisé. Il est moins « palpable » qu'une location de véhicule ou l'accompagnement au permis. Il est moins facile à financer car plus difficile à évaluer. Pourtant, il est probablement la base de toute démarche d'accompagnement à la mobilité. Le principe est simple : augmenter la capacité de mobilité de toute personne en difficulté. En fonction de chaque situation, une réponse doit pouvoir être apportée, qu'elle touche à la capacité de la personne à :

- Sortir de chez elle et de son territoire de confort, parfois très restreint : confiance en soi, appropriation du territoire,
- Se déplacer seule avec un moyen collectif de déplacement : apprentissage de la lecture d'une carte, d'un réseau de transports, compréhension des codes associés,
- Se déplacer seule avec un moyen individuel non motorisé de déplacement : apprentissage du vélo,
- Gérer un budget mobilité,
- Démontrer une mobilité autonome auprès d'un employeur même sans posséder le permis de conduire et/ou une voiture.

Il existe de nombreuses méthodes et modules de formation intervenant dans ce champ, dont beaucoup ont été développés par des centres de formation non spécialistes de la mobilité.

Afin d'éclairer ce champ d'action, nous développons ci-après deux exemples de modalités d'intervention possibles.

a. **Les ateliers mobilité de la Centrale de mobilité emploi à Marseille**

Des ateliers mobilité sont proposés sur Marseille par Voiture & co, en partenariat avec l'ACPM, organisme de formation. Ces ateliers s'inscrivent dans le cadre du dispositif de « Centrale de mobilité » animé par la Maison de l'Emploi de Marseille. Voiture & co et l'ACPM y interviennent en tant qu'opérateurs pédagogiques, uniquement sur ce volet formation. Les personnes accueillies ont au préalable effectué une évaluation par questionnaire, et ont été identifiées comme devant bénéficier d'une formation générale à la mobilité, afin d'améliorer leurs compétences et capacités à être mobiles.

Les ateliers proposés sont de deux ordres : formule accélérée ou formule renforcée.

La formule accélérée est basée sur 3 modules pour 10 heures de formation au total :

- Un module « Mobilités et Mobilité durable » de 3 heures, portant sur la prise de conscience de la mobilité de chaque personne et sur une ouverture au changement de comportement en mobilité
- Un module « Ma mobilité » de 4 heures, portant sur l'appropriation de l'espace urbain, l'organisation des déplacements, leur optimisation grâce au recours aux technologies de l'information et de la communication et sur le choix du mode de déplacement le plus adapté à son budget
- Un module « Mobilités et emploi » de 3 heures, afin que les stagiaires fassent de la mobilité un atout dans leur accès à l'emploi

La formule renforcée, basée sur 4 modules et 14 heures de formation, s'appuie sur les mêmes principes et modules, mais est destinée à un public rencontrant des problématiques de savoirs de base. Le second module portant sur les usages et l'appropriation des outils est ainsi de 8 heures au lieu de 4.

b. **Les vélo-écoles**

Un autre exemple intéressant est celui des vélo-écoles, qui comme leur nom l'indiquent accompagnent des stagiaires dans l'apprentissage du vélo. 25 vélo-écoles étaient comptabilisées en France en 2009, 18 autres étant en cours de création d'après la FUB (Fédération des usagers de la bicyclette).

Les vélo-écoles sont le plus souvent des structures associatives, composées de bénévoles et/ou de salariés. Leur objectif est d'apprendre aux cyclistes à être autonomes dans leurs déplacements à vélo. On peut rapprocher les vélo-écoles des auto-écoles, au sens où elles apprennent au stagiaire à se servir de son moyen de transport (le vélo), et à connaître les règles de circulation qu'il doit respecter. Elles sont financées par les cotisations perçues par

l'association, les recettes des stagiaires et des financements publics (subventions des collectivités, fonds européens, etc.).

Ces associations font parties des réseaux de la FUB et de la FFCT (Fédération française de cyclotourisme). Les Moniteurs cyclistes français, ainsi que la Fédération française de cyclisme, s'intéressent également à ce domaine d'apprentissage du vélo-mobilité.

Dans une vélo-école, on apprend à faire du vélo : tenir en équilibre, freiner, tourner... Mais aussi à circuler en ville et à partager la rue avec les autres usagers. Certaines vélo-écoles proposent également des cours de mécanique pour apprendre à effectuer les petites réparations nécessaires au bon entretien de son vélo. Les cours ont lieu dans des espaces à l'écart de la circulation : parc, piste vélo « pédagogique ». Les adultes qui se rendent dans les vélo-écoles sont la plupart du temps dans un parcours d'insertion. Les femmes issues de l'immigration, qui n'ont pas appris à faire de vélo dans leur enfance, semblent particulièrement intéressées par ces formations. Elles y accèdent à un moyen autonome de déplacement, source d'une nouvelle forme d'autonomie. 14 000 personnes sont ainsi formées chaque année à la pratique du vélo au sein du réseau de la FUB.

La vélo-école de la Rochelle est pionnière en la matière. Elle a mis en place plusieurs modules de formation, dont un qui s'intitule « A vélo les filles », et qui s'adressent aux femmes issues des quartiers classés en politique de la ville. Ces femmes souhaitent apprendre à faire du vélo pour plusieurs raisons : elles ont besoin de se déplacer pour aller au travail et n'ont pas les moyens de passer le permis et de s'acheter une voiture ; elles veulent aussi pouvoir accompagner leurs enfants lors de promenades en vélo. La vélo-école de La Rochelle bénéficie de subventions versées par les collectivités locales, de financements dans le cadre du Contrat urbain de cohésion social (CUCS) et de fonds européen FSE.

Malgré le succès de ces exemples, le développement et le financement de ces formations à la mobilité, autres que la formation au permis de conduire, restent cantonnées à la prise de conscience d'un ensemble de décideurs de la dimension fondamentale que constitue une mobilité autonome, même, voire surtout, non motorisée.

Pourtant, sans la résolution d'un ensemble de difficultés de compréhension des systèmes de mobilité, la capacité de chacun(e) à créer et effectuer son propre itinéraire en tenant compte de contraintes financières, horaires, pratiques, sans la mise à disposition de moyens de dépassement de frontières psychologiques et territoriales, de nombreuses situations d'empêchement de mobilité ne seront pas résolues. Ce champ d'action nous semble ainsi devoir être fortement soutenu à l'avenir.

D. Les plateformes sociales de mobilité

1. Présentation et approche d'une définition

Les premières plateformes sociales de mobilité sont nées au milieu des années 1990, à l'initiative d'opérateurs associatifs de terrain engagés dans le champ de l'accompagnement social. Souvent issues de premières expériences de services de mobilité « mono-service », comme une auto-école sociale ou la location de deux-roues motorisés, elles sont progressivement développées autour d'un ensemble de réponses mobilité d'ordres divers.

Il n'existe par à ce jour de statut juridique particulier, de réglementation ni même de label spécifique à cette activité. Les structures qui portent ces services sont toutes associatives, mais elles peuvent être d'initiative publique (Régie de Quartier, Mission Locale) ou privée (associations loi 1901, groupement d'intérêt économique voire SARL).

Le cadre législatif le plus proche est celui de la loi SRU et du « conseil en mobilité », que nous évoquons en introduction du chapitre IV. Néanmoins, il ne prévoit aucun champ d'action ni de développement adaptés au cas particulier des plateformes de mobilité. Il a plutôt donné lieu à la création de centrales d'information multimodales, outils informatiques de croisement des réseaux de transport auxquels s'adjoignent des calculateurs d'itinéraires.

Le nombre des plateformes de mobilité en France est difficile à appréhender, compte tenu de la diversité des définitions qui peuvent s'y rattacher.

a. *Plateformes sociales de mobilité et Agences locales de mobilité*

Un rapport¹⁴⁸ d'étude sur les Agences locales de mobilité (ALM) réalisé en 2008 par le cabinet Arkos pour l'Agence Régionale de l'Environnement et des Nouvelles Energies Ile-de-France (ARENE) indiquait différents critères à prendre en compte pour considérer une Agence locale (ou plateforme) de mobilité :

- Une offre de services de mobilité :
 - multimodale (2 modes alternatifs minimum)
 - multiservices (2 services minimum)
 - coordonnée : gestion et accueil centralisés (lieu physique)
- Ou (exception au cumul des critères précédents) une offre de services de mobilité (au sens large) destinée à des publics spécifiques, comme les publics en difficulté d'insertion

Si le terme de « plateforme sociale de mobilité » s'inscrit plus clairement dans le second volet de ces critères, il est intéressant à ce stade de considérer le concept d'Agence locale de mobilité au sens large, compte tenu des réflexions actuelles relatives au modèle économique et à la gouvernance de ces structures¹⁴⁹.

148 Agences Locales de Mobilité : Diagnostic et perspectives de développement - ARENE - Octobre 2008

149 On notera que ce concept peut se rapprocher de celui des Bureaux des Temps, développés par certaines agglomérations

Ce concept répond en effet plus directement à l'esprit de la loi SRU. Il se caractérise par quatre critères complémentaires :

- Un lieu d'accueil physique, proposant un service de proximité
- Une équipe permanente constituée en particulier de « conseillers en mobilité », en capacité de proposer un service d'information et de conseil
- La mise à disposition de plusieurs services de mobilité (information, location, conseil, formation...) portant sur plusieurs modes de déplacement (vélo, transports en commun, véhicules individuels, transport à la demande...)
- Un rôle d'interface et de coordination entre usagers, opérateurs de mobilité, décideurs dans le champ du transport et d'autres thématiques, dans une logique de réseau local et de création de partenariats

Une Agence locale de mobilité répond aux besoins de tous les publics et de toutes les cibles de la mobilité durable : personnes physiques (en général ou selon des approches spécifiques comme le public étudiant, les salariés, les personnes à mobilité réduite, les demandeurs d'emploi...) ; employeurs publics et privés auxquels on associe les sites générateurs de trafic (zones d'activités, hôpitaux, grands équipements) ; acteurs de services publics confrontés à des enjeux de mobilité chez leurs usagers (dans l'accompagnement à l'emploi notamment) ; collectivités territoriales en charge des politiques de déplacements.

Elle propose une offre de services partagée en deux grands axes : des services favorisant un usage autonome et optimisé des solutions et réseaux existants ; des services apportant une offre complémentaire et ciblée de transport.

Pour l'ARENE, cinq champs caractérisent le « cœur de métier » d'une ALM :

- l'information multimodale
- la sensibilisation à travers des outils et des actions de communication et de pédagogie adaptés pour une prise de conscience
- le conseil en mobilité pour inciter et aider les cibles à rationaliser leurs choix à partir d'un diagnostic partagé
- des moyens de transport alternatifs à la voiture solo (covoiturage, location de vélos et de véhicules, autopartage...)
- les services facilitant l'accès et l'usage des transports alternatifs : formation, ventes de titres, gardiennage et entretien de vélos...

Cette vocation, si elle est reprise dans son principe par les plateformes sociales de mobilité les plus développées et expérimentées, nous semble néanmoins limitée quant à sa mise en œuvre pratique.

Les « nouveaux services à la mobilité », en fort développement depuis quelques années, sont ainsi plutôt mis en œuvre directement par les collectivités en charge des transports et leurs délégataires, ou ils sont confiés à des opérateurs monomodes spécialisés : vélostations, vélo en libre service, autopartage, covoiturage. Par ailleurs, ces réponses sont aujourd'hui exclusivement urbaines. La dimension de « conseil en mobilité » reste par ailleurs globalement cantonnée à une sensibilisation des acteurs collectifs, en particulier des employeurs, qui sont encouragés à mettre en œuvre des plans de déplacements dont le volet social (au sens accès à l'emploi) est généralement absent. Ce service, non monnayé auprès des personnes physiques qui n'en font aujourd'hui pas la demande, reste très incitatif voire

même « prosélyte », en ce qu'il est très fortement connoté par la dimension environnementale du développement durable.

Il est ainsi logique que le recensement opéré en 2007 par l'ARENE n'ait abouti qu'à cinq ALM actives et 12 en projets à l'échelle nationale. La prise en compte de l'entrée « sociale » des ALM, sous forme de plateformes sociales de mobilité, aurait augmenté ce nombre, 15 à 20 démarches de ce type étant selon nos estimations déjà très actives à cette époque. Le rapport de l'ARENE, qui en avait identifié quelques unes, les qualifiait d' « autres opérateurs de mobilité », mettant sur le même plan des opérateurs monomodes et des plateformes multiservices.

L'assimilation possible des ALM et plateformes de mobilité aux centrales de mobilité multimodales rend difficile une définition précise de ces dispositifs récents.

Cette situation nous semble caractéristique de cette tendance à la spécialisation et à la catégorisation déjà observée dans nos analyses du chapitre III, entre acteurs du transport et acteurs de l'action sociale et de l'emploi. On pourrait en effet percevoir qu'une plateforme sociale de mobilité n'est pas en capacité de proposer des services élargis à d'autres cibles de publics que les demandeurs d'emploi ou les personnes en insertion, qu'elles soient personnes physiques ou structures.

Cette approche par périmètres d'action déconnectés des perspectives potentielles de certains acteurs nous semble participer des difficultés de collaboration entre ces derniers et les institutions « en charge de l'application de la loi », que ce soit du fait des opérateurs eux-mêmes ou des représentations des organismes impliqués dans le développement et la mobilité durables.

Pour autant, les ALM souffrent des mêmes difficultés de développement et de positionnement que les plateformes sociales de mobilité.

Comme le concluait le rapport de l'ARENE, « il n'existe donc pas à ce jour de définition claire et partagée de ce qu'est une ALM, (ambiguïté avec la notion de centrale d'information multimodale et de centrale de mobilité, et sur leur sens aux différentes échelles, régionale/départementale/locale) » ni « de la place des ALM dans une politique régionale de mobilité durable. En conséquence, il n'y a pas non plus de dispositif structuré de soutien au développement des initiatives locales... Or la pérennisation des financements est une préoccupation majeure des acteurs. »

Les initiatives restent en effet encore isolées et sont le fait de porteurs volontaires, souvent citoyens ou associatifs.

b. Critères de définition distinctifs des plateformes sociales de mobilité

Dans le cadre de la présente étude, nous proposons de retenir qu'une plateforme sociale de mobilité est une Agence locale de mobilité, orientée « insertion / emploi ». Elle en rassemble en effet toutes les caractéristiques : lieu d'accueil physique, équipe mobilité dédiée, approche multiservices et rôle de coordination territorial (délégué par défaut) des enjeux de mobilité des personnes précaires.

D'autres éléments de définition nous semblent devoir être ajoutés à ces critères communs aux Agences locales de mobilité :

- Les plateformes sociales de mobilité s'appuient au moins partiellement sur un principe de prescription de partenaires impliqués dans le champ de l'action sociale et de l'accompagnement à l'emploi, qui consiste à déléguer à un opérateur spécialisé la prise en charge du volet mobilité du parcours d'insertion d'une personne

Dans l'enquête proposée aux « accompagnateurs », une structure spécialisée dans la mobilité sur deux n'accueille des publics qu'à la condition qu'ils aient bénéficié d'une prescription de Pôle Emploi, du Conseil général au titre du RSA, d'une Mission Locale, etc.

Les autres structures peuvent accueillir les publics de façon plus ouverte, mais toutes fonctionnent au moins partiellement selon ce principe, qui permet de mieux identifier les personnes devant être accompagnées et rassure également les partenaires publics quant à un éventuel risque d'« appel d'air » auprès des populations les moins favorisées. Ce dispositif de prescription relève ainsi quasiment d'un modèle stratégique et économique.

- Dans le même esprit que ce qui précède, les plateformes sociales de mobilité proposent aux publics accueillis comme à leurs prescripteurs un service d'accompagnement et de suivi, assimilable à un « parcours mobilité »

Ce parcours démarre par un diagnostic initial des capacités de mobilité de chaque personne, et il est ensuite composé de plusieurs temps de bilans tout au long de l'accompagnement proposé.

- Enfin, les plateformes sociales de mobilité proposent généralement un ancrage territorial fort, complété d'un maillage fin des territoires sur lesquels elles interviennent, en partenariat avec de nombreuses structures locales

Au-delà de l'accueil physique en un lieu donné, les opérateurs spécialisés se déplacent, et vont au-devant des publics concernés, en partenariat avec le réseau associatif, des intermédiaires de l'emploi et des collectivités locales de leur territoire d'intervention. On notera que l'échelle territoriale d'intervention est de plus en plus vaste, les projets les plus anciens ayant démarré dans une logique de forte proximité (commune, agglomération, canton) alors que la tendance actuelle est à la création de plateformes départementales ou à l'échelle des grandes agglomérations urbaines.

Compte tenu de ces différents éléments, et en tenant compte des critères communs aux ALM, nous estimons à environ une centaine le nombre de structures qui pourraient répondre aujourd'hui aux principes d'une plateforme sociale de mobilité. La plupart des départements disposent en effet désormais d'une plateforme sociale de mobilité et quelques-uns accueillent plusieurs organisations de ce type, comme dans les Bouches-du-Rhône avec TMS, Voiture & co et la « centrale de mobilité » portée par la Maison de l'Emploi de Marseille.

2. Une plus value essentielle : un diagnostic amont pour une meilleure orientation « mobilité » des publics

Nous ne reviendrons pas en détails sur la palette de service à la mobilité que peut proposer une plateforme sociale de mobilité, ces services étant similaires aux exemples présentés précédemment. On retiendra simplement que les plateformes sociales de mobilité sont en capacité de proposer l'ensemble de ces services, ou de les coordonner, selon une logique d'entrée unique dans un parcours mobilité.

Il nous semble par ailleurs que parmi les plus-values essentielles des plateformes de mobilité, la mise en place d'un diagnostic individuel des capacités de mobilité des personnes accueillies est particulièrement remarquable.

A plusieurs reprises au cours du présent rapport, nous avons évoqué cette dimension, plutôt par son absence d'ailleurs. Pourtant, l'expérience montre que la mise en place de ce dispositif facilite une meilleure orientation des personnes et limite les prises de risque.

Le fait que 64% des accompagnateurs ayant répondu à l'enquête proposée dans le cadre de la présente étude effectuent une telle évaluation montre que ce sujet est de plus en plus prégnant, et que les partenaires institutionnels et financiers de ces démarches y sont plus sensibles qu'avant.

Schématiquement, effectuer un diagnostic des compétences ou capacités de mobilité d'une personne avant de lui proposer une solution de mobilité permet d'une part de vérifier que la solution pressentie par le prescripteur est la plus adaptée (par exemple louer un véhicule ou passer le permis), et d'autre part de déceler d'autres enjeux liés à la mobilité que le prescripteur n'aura pas eu les moyens techniques et/ou le temps de repérer.

a. Principes du diagnostic initial en mobilité

La plupart des opérateurs de mobilité spécialisés et l'ensemble des plateformes sociales de mobilité ont développé des outils répondant à ce besoin. Leur diversité n'a d'égal que leur créativité, néanmoins un dénominateur commun peut être décliné.

Les diagnostics / évaluations / bilans initiaux proposés traitent en effet en général de plusieurs des thèmes suivants :

- Savoirs et compétences en mobilité : savoir utiliser un mode de transport, lire le français, se repérer sur un plan...
- Expérience : avoir déjà effectué telle démarche de mobilité, utilisé tel mode de déplacement...
- Moyens : avoir un véhicule, un abonnement de transports, des moyens de paiement...
- Environnement géographique et social : avoir accès à des services et un réseau de transport, disposer d'une solution pour la garde des enfants...
- Réglementation : avoir des papiers d'identité en règle, le permis de conduire ou le permis AM (ex-BSR), conduire un véhicule assuré et dont le contrôle technique a été effectué...

- Freins : problématiques de santé, d'appropriation du territoire, peurs, manque de savoirs et compétences...
- Projets : avoir un ou plusieurs objectif(s) en matière de mobilité, être plus autonome, vouloir passer le permis, vouloir apprendre à faire du vélo...
- Emploi-formation et mobilité : capacité à organiser un déplacement fiable vers un lieu d'emploi, capacité à rassurer un employeur quant à sa mobilité...

Il est rare que l'ensemble de ces thèmes soient abordés, ou qu'ils le soient de manière approfondie. Les outils développés étant très variés, ils souffrent d'un manque de cohésion et de généralisation qui permettrait aux très nombreux acteurs issus de champs d'activités et de cultures différents d'aborder l'enjeu de l'évaluation initiale d'un point de vue similaire et partagé.

b. *Exemples*

En Ile-de-France, le Réseau Economie Sociale et Environnement (RESE), en partenariat avec l'ARENE Ile-de-France, Chantier Ecole et la FARE, a récemment proposé un « Kit Mobilité & Insertion, Initiatives, méthodes et outils pour agir localement »¹⁵⁰.

Ce kit réalisé par et pour des structures issues de l'IAE et de l'accompagnement vers l'emploi s'appuie sur un guide méthodologique, de nombreuses fiches présentant des structures et retours d'expérience, et une boîte à outils, dont un format-type de diagnostic initial des compétences en mobilité.

Le partage des outils peut également être mis en œuvre différemment, en fonction de la gouvernance retenue pour un projet territorial. A Marseille, la Maison de l'Emploi, qui coordonne un dispositif de centrale de mobilité pour l'emploi, a imaginé un dispositif incitant les prescripteurs eux-mêmes à effectuer le premier diagnostic des capacités de mobilité des publics qu'elles accompagnent et à en effectuer le suivi.

A l'aide d'un outil commun, sous la forme d'un « Quiz Mobilité », les organismes du Service Public de l'Emploi, mais aussi les chantiers d'insertion, les associations impliquées dans l'action sociale, les entreprises sensibles à ces problématiques, peuvent déceler ou confirmer un besoin d'accompagnement en mobilité. Par la suite, c'est le prescripteur / référent qui gère le parcours, à la différence d'une approche plus déléguée que l'on peut observer sur la majorité des territoires où sont implantées des plateformes sociales de mobilité.

Le Quiz Mobilité permet d'obtenir un « score mobilité », note indiquant le niveau de compétences et les capacités de mobilité de la personne, à partir de questions issues des thèmes génériques que nous listions ci-avant : usage des transports en commun, capacité de repérage, moyens disponibles, projection sur des déplacements par motifs, etc.

Ce dispositif a été imaginé en conséquence des difficultés pour les référents à prescrire les aides à la mobilité dite « de droit commun » (APRE, etc.). En pratique, la Maison de l'Emploi laisse à l'appréciation du référent le choix du parcours de mobilité le plus adapté. Ce dispositif a nécessité une importante formation et une montée en puissance des référents,

150 Voir les publications sur le site de l'ARENE : <http://www.areneidf.org>

mais présente l'avantage d'une vision plus transversale des enjeux d'insertion de la personne, parmi lesquels la mobilité.

La Maison de l'Emploi estime à un millier le nombre de prescripteurs potentiels, dont tous ne sont évidemment pas convaincus. Elle s'est dotée pour faire face à cette montée en puissance progressive et potentielle d'un outil commun dématérialisé, sous forme d'extranet. Les référents y renseignent les éléments progressifs du parcours de chaque personne et peuvent y formuler des besoins pour déclencher une aide incluse dans le dispositif de centrale de mobilité : diagnostic approfondi, ateliers mobilité, location de véhicule, accès facilité aux transports collectifs, formation au permis de conduire ou au permis AM.

A l'issue du diagnostic initial, un « entretien approfondi en mobilité » peut être proposé aux personnes les plus en difficulté. D'une durée de 2h30, cet entretien, assuré par des organismes de formation spécialisés, consiste en trois étapes :

- Etape 1 : entretien - Déceler les freins à la mobilité, évaluer le potentiel de mobilité du bénéficiaire et examiner le projet professionnel au regard du potentiel de mobilité
- Etape 2 : synthèse - Identifier, au regard du projet professionnel, les axes d'amélioration et les actions à mettre en place en terme de mobilité et élaborer un parcours de formation adapté aux problématiques identifiées
- Etape 3 : suivi - Un entretien de suivi à 3 et 6 mois est assuré afin de refaire un point sur les actions engagées dans le cadre de la centrale de mobilité et pour éventuellement faire de nouvelles préconisations.

Un dispositif un peu similaire dans l'esprit a été mis en place sur le bassin d'emploi de Rennes, à l'initiative de la Mission Locale et de la Maison de l'Emploi. De nombreux référents emploi, basés dans des « Points Accueil Emploi » spécifiques au département de l'Ille-et-Vilaine, ont été formés aux bases de la mobilité pour essaimer sur un vaste territoire un diagnostic mobilité commun. Les besoins identifiés sont ensuite pris en charge par différents opérateurs, le tout étant coordonné par une petite équipe permanente au niveau de la Mission Locale et de la Maison de l'Emploi.

3. Un modèle économique en question

Sur tous les territoires où nous a menés cette étude, le sujet du modèle économique des plateformes sociales de mobilité a été abordé, principalement par les partenaires financiers de ces opérateurs. Ces dispositifs fortement subventionnés tiennent en effet en un équilibre fragile, d'autant plus que les moyens publics sont de plus en plus rares et que certains financeurs historiques, dont l'Etat, se retirent progressivement des modalités de subvention de ces structures.

Il nous semble ici nécessaire de rappeler que les plateformes sociales de mobilité se sont fortement développées depuis quelques années, et que, là où elles existent, elles prennent le relais des dispositifs de droit commun pour proposer une double réponse : solutions liées à la mobilité d'une part et coordination de solutions existantes d'autre part.

Un transporteur en délégation de service public d'une Autorité Organisatrice de Transport sait organiser un réseau collectif, répondre à des besoins de flux à une échelle macroscopique,

mais n'est pas en capacité d'adapter son savoir-faire et ses services à des besoins individuels très variés et complexes à traiter. Une Mission Locale peut mettre en œuvre sur le papier une plateforme sociale de mobilité, mais ce n'est pas sa vocation première. Lever le frein à l'emploi que constitue une mobilité non autonome doit donc être pris en charge par un autre acteur.

L'utilité des services et solutions apportés n'est ainsi jamais remise en cause, en revanche les perspectives de pérennisation sont difficiles.

Ce constat appelle selon nous une réflexion à trois niveaux :

- La question de la gouvernance
- La question du développement
- La question du droit

4. La question de la gouvernance

La question de la gouvernance est devenue fondamentale pour les plateformes sociales de mobilité.

Dans la pratique, les plateformes sociales de mobilité (et de manière générale les opérateurs sociaux de mobilité) font ce que les autres acteurs du transport, de l'emploi et de l'action sociale ne savent pas ou ne souhaitent pas faire. Elles œuvrent donc dans une logique de délégation de service, sinon public, du moins « au(x) public(s) », selon une approche non lucrative et dans l'intérêt commun. Pour autant, elles ne bénéficient d'aucun statut ni de dispositifs juridiques et financiers adaptés au développement et à la pérennisation de leurs activités.

Si nous devons établir une typologie de situations constatées en termes de gouvernance, nous retiendrions trois approches différentes.

a. *L'initiative privée*

Cette initiative est souvent locale. Elle propose une ou plusieurs réponse(s) mobilité sur un territoire donné.

Les plateformes sociales de mobilité les plus anciennes ont déjà 15 ans ou plus. Ces initiatives n'ont pu naître qu'avec le soutien de partenaires divers, dont les institutions territoriales et locales et le Service Public de l'Emploi. Elles « servent » donc leur territoire et ces différents organismes, qui leur délèguent par voie de subvention la prise en charge des besoins de mobilité atypiques de publics en difficultés.

b. *L'initiative « sous l'égide » d'une institution publique*

Plus récente, cette situation semble prendre corps sur certaines grandes agglomérations. Si les modalités sont différentes, le principe est à chaque fois le même : l'agglomération, au titre de ses diverses compétences, dont le transport et l'action sociale, regroupe différents

opérateurs de mobilité dans un dispositif collectif qu'elle coordonne ou dont elle délègue la coordination.

C'est le cas à Marseille, où la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole a confié à la Maison de l'Emploi de Marseille le soin de coordonner le dispositif de centrale de mobilité déjà évoqué. C'est également le cas à Nantes, à Grenoble ou encore à Chambéry.

→ **L'exemple de Nantes Métropole**

A Nantes, la Communauté Urbaine de Nantes Métropole a initié depuis quelques années un dispositif de plateforme de mobilité emploi. S'appuyant au départ sur des initiatives locales, ce dispositif est aujourd'hui co-piloté par la Direction Emploi et Innovation Sociale et la Direction Générale des Déplacements, en appui fort sur la Maison de l'Emploi qui coordonne la mise en œuvre opérationnelle d'un certain nombre d'actions et constitue le lieu physique de rencontre avec le public accompagné.

Cette plateforme ne fonctionne pas selon une logique de « guichet mobilité », mais plus dans une démarche de concertation, en lien étroit avec les acteurs de l'emploi et de la mobilité présents sur le territoire, en confortant leurs actions et en renforçant leur financement.

Le fil rouge de son développement est la mobilité vers l'emploi, mais il intègre plus globalement les enjeux de la mobilité en général.

Le dispositif s'appuie sur trois axes :

- **Communication et information** : valoriser l'offre de droit commun proposée par le réseau de transports collectifs et d'autres services associés, aider à la prise en compte des enjeux de mobilité, proposer des animations dans les quartiers – la plateforme dispose à cet effet d'un outil extranet réservé aux professionnels qui recense l'ensemble des aides et dispositifs de droit commun et d'opérateurs spécialisés existants
- **Offre de services** : mettre en cohérence à l'échelle de l'agglomération la diversité des services et des initiatives existants, en soutenant les opérateurs via un comité des financeurs
- **Mise en œuvre d'actions spécifiques pour les quartiers prioritaires de la politique de la ville** : ces quartiers étant très différents les uns des autres, un travail important est mené avec des relais locaux (centres sociaux, équipes de quartiers, associations locales), selon un principe identique aux autres axes.

La plateforme réunit ainsi trois types de partenaires : les institutions (Etat, Conseil général, communes), les opérateurs (délégataire transport, associations, centres de formation) et les acteurs de l'emploi (Maison de l'Emploi, Mission Locale, unités emploi du Conseil général, Pôle Emploi).

Les actions directement financées via le dispositif touchent environ 500 personnes par an en dehors du réseau de transports collectif, pour du prêt de véhicules, une formation au permis, une formation à la mobilité de base. 5 000 personnes sont informées et sensibilisées chaque année.

Sur le plan économique, Nantes Métropole a choisi de reprendre à son compte le financement qu'elle avait obtenu dans le cadre de l'appel à projets « Des quartiers vers l'emploi », sur la base duquel elle avait pu initier le dispositif de plateforme. 120 000 € annuels sont ainsi dédiés au programme en 2013, compte tenu de la pertinence du dispositif, le budget global destiné au financement de l'ensemble des opérateurs dans le cadre de la plateforme étant de l'ordre de 400 000 € annuels.

Ces moyens permettent de formaliser un engagement pluriannuel auprès des opérateurs associatifs, qui ne sont pas assujettis à un cahier des charges mais s'inscrivent dans le cadre constitué par le comité de pilotage de la démarche.

c. L'initiative « sur commande » d'une institution publique

Ce dernier cas se développe depuis quelques années. Des Conseils généraux, notamment, ont initié des appels à projets destinés à développer des plateformes départementales de mobilité pour l'emploi, répondant à plusieurs objectifs, parmi lesquels :

- Harmoniser les interventions des acteurs sociaux de la mobilité du territoire, souvent fragiles et clairsemés et/ou n'intervenant que sur une partie du territoire, auprès d'une partie du public précaire et avec une seule modalité de réponse mobilité (le plus souvent auto-école sociale ou location de véhicules).
- Pérenniser et renforcer ces acteurs sociaux de la mobilité (ce qui passe parfois par des regroupements et/ou des disparitions locales au profit d'un dispositif plus solide)
- Proposer une entrée unique aux prescripteurs du territoire pour une prise en charge cohérente des publics
- Optimiser les moyens mis en œuvre

Sauf cas particulier dont nous n'aurions pas connaissance, ces commandes publiques ne se font que par appels à projets, et non par l'intermédiaire de marchés publics, encore moins d'une délégation de service public (DSP). Nous y reviendrons ultérieurement.

5. La question du développement

La question du développement doit également être posée. Dans le cadre de projets portés au départ par des initiatives privées, l'équilibre des ressources semble devoir évoluer vers la recherche de nouvelles activités et une probable ouverture des dispositifs à d'autres publics. Une démarche qui suppose pour les opérateurs concernés d'accepter une modulation de leur projet initial, à laquelle nous avons constaté que certains ne sont pas prêts.

Nous illustrons cet enjeu du développement par la présentation de deux structures très expérimentées qui mettent en œuvre depuis quelques années une nouvelle approche de leur métier.

a. *L'exemple de Mobilex dans le Bas-Rhin*

Dans le Bas-Rhin, l'association Mobilex a mis en place depuis 1997 une plateforme sociale de mobilité, avec pour unique objectif de favoriser l'insertion professionnelle par la mise en œuvre d'outils et de services de mobilité. Cet objectif se décline en une palette d'outils très complète :

- Diagnostic initial de mobilité
- Outils « classiques » d'accompagnement à l'autonomie : ateliers pédagogiques
- Outils « classiques » de mobilité matérielle : location de véhicules, micro transport collectif

Mais aussi :

- Un agrément d'auto-école à statut associatif, avec un modèle original sans salariés mais en co-traitance avec des auto-écoles de proximité, Mobilex assurant le management du parcours de la personne (de 6 à 8 mois pour obtenir le permis)
- Un agrément pour l'octroi de microcrédits en propre depuis 2005, en partenariat avec le Crédit Coopératif et la Caisse des Dépôts
- Un agrément de formateur pour des prestations de formation professionnelle
- Un agrément d'Atelier Chantier d'Insertion, portant sur des métiers touchant à la mobilité : entretien de parc de véhicules, production de véhicules pour revente à bas prix, micro-transport collectif, accès à des permis de conduite pour véhicules spécifiques...

Mobilex accueille dans ce contexte environ 1 150 personnes par an, (environ 5 000 en cumulé depuis 2009), avec prescription obligatoire, tous les publics accueillis étant en suivi socioprofessionnel. L'association emploie 8 permanents à temps plein, dont deux encadrants pour le chantier d'insertion, ainsi que 12 personnes en insertion en moyenne sur un an, avec un budget annuel de 800 K€ environ.

Son modèle économique s'appuie pour moitié sur des subventions, à considérer plus exactement comme de la prestation sociale, les financeurs octroyant des moyens pour la réalisation d'un volume d'ateliers pédagogiques, de journées de location de véhicules, de diagnostic individuels, etc.

Contrairement à de nombreux autres territoires, l'Etat y prend une part importante, par le biais du FIPJ départemental, « délégué » à Mobilex en partenariat avec les deux Missions Locales du territoire qui participent au Conseil d'administration de l'association mais ne mènent plus d'actions mobilité. Le Conseil général contribue également au titre de l'accompagnement des bénéficiaires du RSA. La Région finance un peu, mais semble moins impliquée, de même que les EPCI du territoire, peu nombreuses à financer la démarche.

Afin d'éviter de trop importants risques de trésorerie et de limiter le temps à consacrer aux dossiers administratifs, Mobilex ne recourt que modestement au FSE, à hauteur de 5% de son budget.

Enfin Mobilex bénéficie d'aides liées au chantier d'insertion.

L'autre moitié des ressources de Mobilex provient de sources variées, qui montrent que des plateformes sociales de mobilité peuvent disposer de solutions d'autofinancement très conséquentes. L'agrément formation professionnelle y tient une part importante, Mobilex bénéficiant de ressources liées à la fourniture d'ateliers mobilité dans le cadre de commandes de structures d'insertion (dans le cadre du DIF par exemple). Un système qui pourrait s'élargir aux entreprises et même avec les fonds mutualisés des OPCA¹⁵¹.

Mobilex effectue également des prestations ponctuelles de transport, entretiens des véhicules (ceux de La Poste par exemple), etc.

Pour ses responsables, ce modèle ne survivra cependant que si les institutions s'interrogent sur la question de la mobilité. A ce jour, aucun lien n'est envisagé dans le Bas-Rhin entre les activités de Mobilex et les DSP transport du territoire, par exemple. Pour Mobilex, les Autorités Organisatrices ne parviennent pas à appréhender les enjeux de l'insertion.

b. L'exemple de TMS dans les Bouches-du-Rhône

Dans les Bouches-du-Rhône, l'association Transport Mobilité Solidarité (TMS) développe également depuis 1997 un dispositif de plateforme sociale de mobilité.

TMS se donne pour mission de mettre en œuvre des actions d'information, de formation et d'accompagnement de publics en difficulté sociales et de mobilité, avec des objectifs de lutte contre l'isolement rural, de création de liens avec le milieu urbain, de facilitation de l'accès aux transports, à la mobilité et à des actions de proximité. Les cibles de son action sont surtout les domaines de la santé, de la formation et de l'emploi.

L'une des particularités du dispositif mis en place par TMS est son fort ancrage territorial. TMS a en effet démarré son activité sur Salons de Provence, mais intervient désormais sur 52% du territoire du département, en couvrant Marignane, Istres, le Pays d'Arles, avec au total 4 Communautés d'agglomération, une Communauté de communes et une partie de la Communauté Urbaine de Marseille, soit 59 communes et environ 500 000 habitants.

Cet ancrage territorial s'est développé au fur et à mesure de demandes provenant des élus de ces différents EPCI, induisant un travail partenarial fort qui pèse aujourd'hui positivement dans le modèle économique de l'association.

La gouvernance de TMS, appuyée sur trois collèges (élus ; partenaires associatifs ; organismes de formation, usagers et personnes qualifiées), associe ainsi les décideurs de son territoire d'intervention à son activité. L'association a ainsi un président, mais aussi quatre vice-présidents représentant chacun une partie du territoire couvert.

TMS développe des activités « classiques » d'aide à la mobilité :

- Accompagnement global avec ateliers pédagogiques
- Solutions de transport : location de véhicules, transport micro-collectif, covoiturage

¹⁵¹ Organisme paritaire collecteur agréé par l'État ; ces structures associatives à gestion paritaire collectent les contributions financières des entreprises dans le cadre du financement de la formation professionnelle continue des salariés des entreprises de droit privé.

Ces solutions sont complétées par un axe transversal de sécurité routière, portant sur des démarches de sensibilisation, mais aussi de préparation aux permis B et AM, ou de remise à niveau pour les bénéficiaires de locations de véhicules.

En complément, TMS développe depuis trois ans des prestations de transport, et est inscrit pour ce faire au registre des transporteurs. Ces prestations permettent à TMS de générer un chiffre d'affaires couvrant près de 30% de son budget global qui s'élève à environ 1,3 M€. Tant que cette barre des 30% n'est pas atteinte, l'association reste à but non lucratif et n'est pas contrainte de mettre en place une double comptabilité.

Ces prestations portent sur des conventions avec des chantiers d'insertion (déplacement des salariés), des CCAS (déplacement de personnes âgées vers les loisirs ou des foyers 3ème âge), des ESAT (déplacement de personnes handicapées), des services de navettes vers des entreprises et depuis peu le service d'accueil de jour de l'hôpital de Salons de Provence, dans le cadre d'un appel d'offres.

En dehors de ce dernier exemple, les prestations sont effectuées par le biais de marchés publics directs ou indirects (en sous-traitance des transporteurs délégataires), provenant des différentes Autorités Organisatrices de Transport du territoire.

Sur certains territoires, TMS réalise même du transport individuel, sur orientation des CCAS (critères de ressources), notamment pour déplacer des personnes âgées vers un médecin spécialiste ou pour faire des achats.

Une situation rare, très liée donc à cet ancrage territorial particulier.

TMS gère ainsi un parc de 90 véhicules, et dédie une équipe de 11 accompagnateurs – chauffeurs à cette activité, qui devrait continuer à se développer.

Ce développement pose désormais des questions statutaires à l'association, qui devra s'adapter. Une réflexion qui s'accompagnera d'un objectif de pérennisation de la structure, car malgré cet autofinancement important, TMS rencontre régulièrement des difficultés financières.

Des difficultés liées d'une part à la diminution des aides pour contrats aidés, dont la plupart ont été pérennisés en contrats classiques, sans que l'activité ne génère d'elle-même des ressources nouvelles ; et d'autre part à des problèmes de trésorerie récurrents, au même titre que la plupart des plateformes sociales de mobilité, liés à un recours important aux financements du FSE.

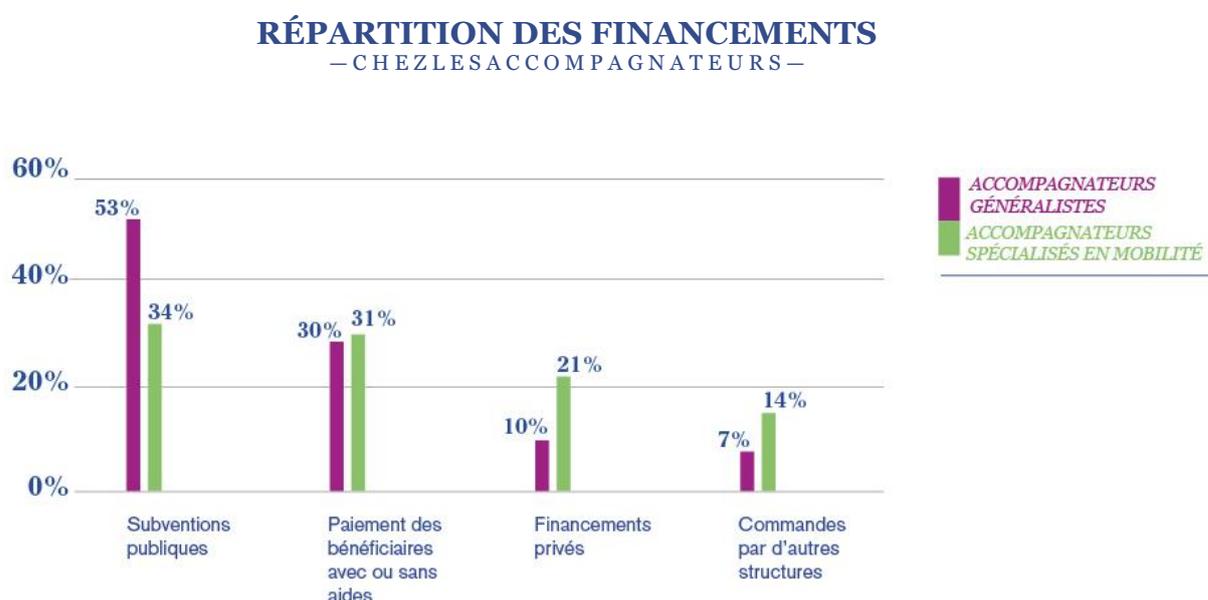
Sans le soutien de plusieurs Communautés d'agglomération et de son partenaire bancaire, TMS aurait probablement dû fermer ses activités il y a peu.

Un changement de statut (SCOP, SCIC par exemple), permettrait à TMS d'augmenter la part « commerciale » de ses activités, à hauteur de 50 à 60% par exemple. Ce volume d'activités nécessitera cependant de rechercher de nouveaux marchés, sur des territoires en zones blanches, très mal desservis par les transports publics, ou en direction de publics spécifiques autres que les publics en insertion : salariés intérimaires, maisons de retraites, etc.

c. *Financements morcelés et « syndrome de la page vierge » : des freins au développement*

Les opérateurs sociaux de mobilité, parmi lesquels les plateformes de mobilité, restent malgré leurs efforts de diversification assez dépendants de financements publics, sous forme de subventions.

Le graphique ci-après illustre cette dimension en comparant, parmi les accompagnateurs ayant répondu à l'enquête de l'Observatoire, les sources de financements des accompagnateurs généralistes et de ceux spécialisés en mobilité.



Il en ressort que, dans tous les cas, les aides publiques pèsent pour une part élevée des budgets de ces structures, bien que les opérateurs spécialisés parviennent à mieux les équilibrer avec un autofinancement direct des bénéficiaires, des financements privés et des commandes sous forme de prestations.

Il faut également noter que la recherche de ces financements publics constitue en soi une forme de frein au développement. Parmi les structures enquêtées sur le terrain dans le cadre de la présente étude, le nombre de financements publics différents varie de 30 à 100 sources différentes, représentant autant de dossiers de demande de subvention à établir...

Un morcellement qui nécessite de consacrer au minimum un ETP à cette activité, et grève souvent la disponibilité et l'efficacité des responsables de ces structures locales, voire les interpelle quant à la pertinence de continuer à rechercher ces financements qui leur coûtent aussi cher en ressources humaines, au détriment de l'accompagnement des personnes accueillies.

Ces sources de financements génèrent plusieurs problématiques :

- Les financements européens, non seulement très complexes à obtenir, mais également très tardifs à parvenir (souvent plus de 18 mois après l'accord de principe), qui créent des difficultés de trésorerie en total décalage avec la mission et le fonds de roulement des structures concernées
- La multiplication de mini-financements, générant tout autant de travail que l'obtention d'une plus grosse subvention, parfois pour moins de 3 000 €
- La démultiplication de financements de même nature en fonction de l'organisation administrative et territoriale des financeurs. A titre d'exemple, l'une des associations contactées dans le cadre de l'étude nous indiquait devoir effectuer chaque année sept dossiers de demande de financements pour obtenir à chaque fois le même type de financement, en l'occurrence dans le champ de la politique de la ville.

Dernier point problématique : ce que nous appellerons le « syndrome de la page vierge ». Rares sont aujourd'hui les financements pluriannuels dans le secteur des opérateurs sociaux de mobilité. En conséquence, chaque début d'année, certaines structures repartent de zéro ou presque, devant relancer toute la machinerie des demandes de subventions, sans garantie de les obtenir, et donc de pérenniser leurs activités.

Comment, dans ses conditions, assurer un développement progressif, cohérent, régulier, et par voie de conséquence répondre aux attentes paradoxales des pouvoirs publics quant à une évolution du modèle économique de ces structures ?

6. La question du droit

L'exemple de TMS montre qu'avec la question de la gouvernance et la question du développement, c'est également la question du droit qui doit être abordée.

Pour une analyse détaillée des conditions envisageables de mise en œuvre juridique d'une Agence locale de mobilité et par extension d'une plateforme sociale de mobilité, ainsi que des modalités de leur financement et de leur développement, nous renvoyons à l'expertise juridique produite dans le cadre du rapport sur les ALM commandé par l'ARENE Ile-de-France en 2008¹⁵².

Nous proposons ici de rappeler simplement quelques points clés à prendre en compte dans le cadre de la présente étude.

Tout d'abord, rappelons que les plateformes sociales de mobilité comme les ALM ne disposent d'aucun statut juridique particulier, et qu'elles peuvent prendre toute forme juridique, de l'association loi 1901 à la SARL, en passant par la SCOP, la SCIC ou encore un GIE ou un GIP.

Postulant que les structures à objet exclusivement social vont devoir s'adapter dans les prochaines années et ouvrir leur activité à des services « commerciaux » leur permettant de

152 Agences Locales de Mobilité : cadre juridique de développement en Ile-de-France. Rapport d'expertise juridique. Cabinet d'avocats Latournerie Wolfrom & Associés, sous la direction de l'ARENE Ile-de-France, 2008

générer un autofinancement plus important, ce sont plutôt les éléments annexes au statut qu'il nous semble devoir envisager.

Les exemples de Mobilex et TMS ont montré que des agréments (formation professionnelle, entreprise solidaire, Atelier Chantier d'Insertion, auto-école associative, microcrédit...) peuvent venir renforcer la capacité d'action d'une plateforme sociale de mobilité.

L'inscription au registre du transport routier permet par ailleurs d'accéder à des professions réglementées : transport public routier de marchandises, déménagement et/ou loueur de véhicules industriels avec conducteur, transport public routier de personnes...

Elle est cependant subordonnée à des conditions de capacité professionnelle, de capacité financière, d'établissement et d'honorabilité professionnelle, qui ne sont pas accessibles à tous. La capacité professionnelle, par exemple, nécessite une expérience pratique d'au moins cinq années dans une entreprise de transport ou l'obtention d'un diplôme de niveau BAC + 2.

Si la structure bénéficie de cette inscription, elle n'est plus contrainte par la question de savoir si les trajets qu'elle effectue en accompagnant des personnes physiques le sont au titre d'un transport public ou d'un transport privé.

Néanmoins, elle n'obtiendra « l'autorisation de rouler », pour dire les choses simplement, que si l'Autorité Organisatrice de Transports concernée la lui concède, c'est-à-dire qu'elle doit disposer d'un contrat, sous forme de marché public ou de délégation de service public.

V. Conclusions

A. Synthèse de l'état des lieux

La présente étude s'est penchée sur la mobilité des personnes en insertion sociale et professionnelle. L'étude, qui s'appuie sur un important état des lieux, sur la réalisation d'une centaine d'entretiens avec des interlocuteurs nationaux et locaux, et l'organisation de trois enquêtes quantitatives ayant abouti à plus de 1 000 réponses, a été réalisée par le cabinet {auxilia}.

Les personnes disposant de peu de ressources, en insertion et en recherche d'emploi sont moins mobiles que la moyenne. Les ménages pauvres sont deux fois plus nombreux que la moyenne à se déplacer à pied, et ils utilisent plus fréquemment les transports en commun. Dans les enquêtes menées, la moitié des personnes en insertion n'ont pas le permis de conduire, et seuls un tiers disposent d'un véhicule. Un quart des répondants déclarent ne disposer d'aucun moyen pour se déplacer.

Ces personnes limitent leurs déplacements liés aux loisirs et à la visite des proches, au profit de l'emploi et des démarches administratives.

Ces problèmes de mobilité peuvent concerner jusqu'à 20% des adultes en âge de travailler

Une approche croisant niveau de vie, minima sociaux perçus et situation professionnelle permet d'estimer entre 6 et 8 millions de personnes la fourchette de population en âge de travailler concernée par des difficultés de mobilité.

Les freins à la mobilité ne sont pas qu'économiques et matériels

Si les freins à la mobilité constatés par les structures d'insertion, les employeurs et les personnes en insertion enquêtés, sont d'abord économiques et matériels. D'autres difficultés doivent cependant être prises en compte : limites géographiques (manque d'offre de transport public, distance aux emplois moins qualifiés), problèmes sociaux et organisationnels (surreprésentation des familles monoparentales, emplois atypiques à horaires morcelés et/ou décalés), manque de compétences et outils nécessaires à la mobilité (véhicule assuré, papiers d'identité, maîtrise de l'écrit, possession d'une carte bancaire...) et freins psychosociaux qui conditionnent la perception du territoire et son usage.

Certains territoires sont particulièrement touchés

Les territoires français les plus concernés par ces difficultés sont les territoires ruraux et périurbains et les Zones Urbaines Sensibles.

La mobilité est un facteur clé d'insertion et d'accès à l'emploi

La mobilité est l'un des tous premiers déterminants dans un parcours d'insertion socioprofessionnelle. Dans les enquêtes, une personne en insertion sur deux a déjà refusé un travail ou une formation pour des problèmes de mobilité, 28% ont même abandonné un travail ou une formation en cours. Chez les employeurs, 41% ont rencontré des difficultés à pourvoir un poste pour des questions de mobilité et pour 59%, un candidat a refusé une embauche suite à des problèmes de mobilité.

La prise en charge de ces enjeux est complexe, car elle dépend d'un double système

Le système « primaire » des politiques publiques de transport concilie difficilement les impératifs légaux de droit au transport, d'accessibilité à la ville pour tous et de mobilité durable. Les enjeux sociaux de la mobilité ont d'ailleurs été pris en charge par les politiques

publiques d'insertion et d'accès à l'emploi, qui offrent des aides nombreuses mais complexes, rarement évaluées, et fortement orientées vers l'automobilité.

Les solutions alternatives, telles que les transports en commun, le vélo ou les « nouveaux services à la mobilité » (autopartage, covoiturage, etc.), pourraient être améliorées.

Le financement important des transports publics par les employeurs des milieux urbains ne garantit pas une desserte adaptée de l'emploi. En milieux moins denses, la dépendance à l'automobile ne cesse de croître. L'effort commercial des responsables de transport porte en priorité vers les urbains actifs, la complexité des solutions de tarification sociale destinées aux précaires génèrent un non recours chronique.

Le vélo, très peu utilisé, souffre d'une approche culturelle confondant d'une part vélo et loisirs et d'autre part vélo et deux-roues motorisé, associé à un risque routier important.

Les nouveaux services à la mobilité sont réservés aux actifs urbains et inadaptés aux besoins des précaires, qui n'en tirent pas profit.

L'innovation en matière d'aide à la mobilité est ainsi surtout le fait d'un « système secondaire » des mobilités.

Le « système secondaire » des mobilités apporte de nombreuses réponses adaptées...

Au sein de ce système « secondaire », la grande majorité des structures d'accompagnement et des employeurs traitent la question de la mobilité avec les personnes accueillies, et dans de nombreux cas tentent d'y apporter des solutions. Celles-ci se classent en deux grandes catégories : réponses financières et matérielles aux besoins de mobilité d'une part (aides financières, location de véhicules, micro-transport, covoiturage...) et d'autre part réponses pédagogiques, d'information et de conseil (formations mobilité, passage du permis de conduire, accompagnement...).

Au sein du « système secondaire », certaines structures, comme les auto-écoles sociales, les vélo-écoles ou les plateformes sociales de mobilité, se sont spécialisées dans la prise en charge des besoins de mobilité des publics précaires. Les plateformes sociales de mobilité, qu'elles soient d'initiative publique ou privée, développent un éventail très complet de solutions, permettant d'identifier la solution la plus adaptée à la situation de toute personne accueillie, en s'appuyant sur un diagnostic initial des besoins et des capacités de mobilité de la personne.

... mais peine à se pérenniser

Les opérateurs sociaux de mobilité souffrent d'un modèle économique fragile et largement remis en question car fortement dépendant de subventions publiques. Dans la pratique, ils œuvrent dans une logique de service « au(x) public(s) », selon une approche non lucrative et dans l'intérêt commun. Ils ne bénéficient pourtant d'aucun statut ni de dispositif juridique et financier adapté au développement et à la pérennisation de leurs activités.

A un développement plus ouvert sur le secteur marchand de ces opérateurs doit s'ajouter une meilleure évaluation des actions entreprises, notamment en termes de retour à l'emploi. Une évolution de la gouvernance des enjeux de mobilité territoriaux et de l'esprit du droit, ouvrant par exemple le champ des délégations de service public de transport et de mobilité durable, viendrait conforter une pérennisation difficile.

B. Un contexte défavorable ?

Au-delà des constats effectués quant à la frilosité relative de certains acteurs publics, aux complexités administratives et territoriales ou encore au foisonnement non coordonné de réponses apportées, dépourvues le plus souvent de systèmes d'évaluation, la conjoncture générale nous semble devoir être interrogée.

1. Un jour, l'emploi reviendra...

2013 étant une année de crise économique et sociale, la prudence voire l'arrêt d'un ensemble de dispositifs de financements publics sont constatés sur tous les territoires. Le modèle économique des opérateurs spécialisés est interpellé avec vigueur. Les moyens disponibles pour aider individuellement les publics se raréfient.

Notre questionnement porte cependant plutôt sur l'enjeu de l'accès à l'emploi. Les acteurs de terrain rencontrés pour cette étude nous confirment que la distance à l'emploi continue de s'allonger. De nombreuses activités, pour des questions de voisinage mais surtout économiques, continuent de s'implanter loin des centres urbains.

Si la crise économique rend moins prégnant l'enjeu du recrutement et de la fidélisation chez les employeurs, la confirmation dans les enquêtes réalisées que la mobilité pèse très lourd dans l'opportunité de recruter ou de se rendre sur un lieu d'embauche pourrait tendre fortement certains secteurs d'activité au retour des « beaux jours » de l'emploi.

Il nous semble ainsi essentiel de maintenir un dialogue avec les employeurs pour que le moment venu, ils sachent avec qui travailler pour faciliter l'accès à un emploi redevenu plus dynamique, sous peine de risquer des tensions économiques locales.

Il ne faut pas perdre de vue non plus que malgré la crise, certains secteurs d'activité restent sous tension actuellement. La question du recrutement et de l'accès à l'emploi, même moins prégnante, se pose donc malgré tout aujourd'hui.

2. Acte 3 de la décentralisation : la mobilité, chasse gardée de l'urbain ?

Un autre enjeu conjoncturel réside selon nous dans le dénouement prochain de l'Acte 3 de la décentralisation.

Les collectivités territoriales se partagent actuellement la compétence « transports » : la région gère les transports ferroviaires régionaux, le département a la charge des transports routiers et scolaires hors milieu urbain, et les communes (ou leurs groupements) les transports en milieu urbain. Le développement des territoires ainsi que l'apparition de nouveaux modes de déplacement ont entraîné la nécessité de repenser cette répartition des compétences.

Face aux évolutions récentes de la mobilité, les autorités organisatrices de transports urbains (AOTU) ont tenté d'intégrer de nouvelles compétences (relatives aux « nouveaux services à la mobilité ») dont la délimitation est aujourd'hui floue. Afin de clarifier et de consolider ces évolutions, le projet de loi de décentralisation propose de transformer ces AOTU en « autorités organisatrices de la mobilité urbaine » (AOMU). En plus de l'organisation des services réguliers de transport de public urbain, elles pourront fixer de grands principes

concernant notamment l'autopartage et le covoiturage sur leur territoire, pour permettre un développement cohérent des modes alternatifs, dont le vélo en libre service fait également partie. Elles pourront aussi organiser des services de transport de marchandises et de logistique urbaine.

Si cette évolution permettra d'encourager le développement de modes actifs et/ou alternatifs à la voiture, de coordonner l'ensemble des modes de transport et de favoriser l'intermodalité en ville, les éventuelles améliorations qui en résulteront pourraient ne bénéficier qu'aux territoires urbains. En effet, comme leur nom l'indique, les AOMU seront localisées et organiseront la mobilité dans l'urbain. Rien n'est précisé concernant la coordination de la mobilité dans les territoires ruraux et périurbains, si ce n'est que les communes (ou leurs groupements) deviendront chef de file pour la mobilité durable, une orientation encore floue à ce jour. Or, ces territoires souffrent d'une forte dépendance à l'automobile et leur vulnérabilité en matière de mobilité pourrait s'accroître. L'organisation et la coordination de la mobilité en milieu périurbain et rural sera donc nécessaire pour permettre le développement de modes alternatifs à la voiture, qui répondent aux besoins des populations.

Il incombera toujours au département de traiter de ces questions, puisqu'il restera l'échelon organisant la mobilité hors milieu urbain. La région quant à elle devrait devenir chef de file pour l'organisation des transports : elle établira un « schéma régional de l'intermodalité des transports publics », afin de faciliter et fluidifier les déplacements intermodaux.

Des missions qui vont nécessiter une importante acculturation et auxquelles les opérateurs sociaux de mobilité pourraient prendre part, à condition des les autorités concernées les y invitent.

3. Un encouragement latent à l'éloignement, induisant un risque d'enclavement et de précarité

Venant contredire les efforts engagés pour rendre les territoires plus accessibles, une tendance à l'éloignement du domicile reste encouragée, renforçant la croyance des citoyens dans la pertinence de résider loin de son lieu de travail, en des territoires où le coût du logement est généralement plus faible :

- par certaines régions : suppression de la borne à 75 km des abonnements réservés aux actifs (TER), soutien de régions périphériques à l'Ile-de-France aux abonnements des actifs vers l'Ile-de-France, projet de tarification unique en Ile-de-France...
- par certaines pratiques de logement social, qui éloignent les actifs des centres d'emplois
- par le secteur bancaire et immobilier, qui continue d'ignorer le poids du transport et de la mobilité dans le budget des ménages, notamment pour les ménages motorisés, pourtant de l'ordre de 15% (INSEE). Les banques, lorsqu'elles proposent un crédit à la consommation classique, font elles-mêmes une analyse budgétaire légère. Les postes les plus importants sont pris en compte, mais la mobilité y échappe, au profit du logement, des impôts, etc. A ce titre, un réseau de points conseil devrait voir le jour en 2014 suite au projet de loi de régulation sur les banques (rapport Soulage).

C. Perspectives

La grande diversité des acteurs directement ou indirectement concernés par l'action sociale en mobilité et leurs modalités d'intervention divergentes expliquent la difficulté à proposer à la fois un portage politique clair, des sources de financement cadrées et homogènes, et plus globalement une reconnaissance du métier et du savoir-faire spécifiques des plateformes sociales de mobilité et par extension des opérateurs sociaux de mobilité.

Pourtant, les solutions apportées par ces organismes montrent qu'ils prennent en charge de manière déléguée un service public consistant à améliorer les capacités de mobilité, au sens large, de personnes en insertion sociale et professionnelle.

La création de dispositifs juridiques et réglementaires et le dépassement de frontières culturelles semblent indispensables pour que les autorités concernées intègrent pleinement le fait que ces structures répondent aux préceptes des différentes lois portant sur le droit au transport l'accessibilité de tous, l'aide sociale et l'aménagement durable du territoire.

Les recommandations issues de ce rapport et présentées dans le second Tome ont pour vocation de proposer des pistes de solutions concrètes permettant de clarifier le rôle de chacun des intervenants et de renforcer les actions qui ont fait preuve de leur efficacité aux cours de nos travaux.

Elles appellent à une prise de conscience de l'ensemble des acteurs concernés et impliqués à se rassembler autour d'objectifs opérationnels commun, simples, afin d'assurer rapidement une meilleure prise en charge des besoins de mobilité des personnes en insertion sociale et professionnelle.

Tome 2 – Recommandations

Sommaire

Préambule	179
1. Renforcer l'apprentissage et l'autonomie en mobilité.....	179
2. Simplifier l'aide publique à la mobilité pour l'accès ou le retour à l'emploi	181
3. Adopter une approche plus territorialisée du traitement des besoins	183
4. Mieux impliquer prescripteurs, employeurs et territoires par l'incitation	184
5. Mettre les nouveaux services à la mobilité au service des précaires	186
6. Reconnaître le métier des opérateurs sociaux de mobilité et renforcer leurs moyens d'action.....	187
7. Valoriser, par l'évaluation, l'impact de la mobilité dans un parcours d'insertion ..	189

Préambule

Les recommandations qui suivent visent à répondre aux différents enjeux mis en évidence dans les constats issus de l'étude.

Elles se traduisent par sept champs d'intervention et une vingtaine de recommandations.

Elles concernent tous les acteurs directement ou indirectement impliqués dans le champ « social » de la mobilité : élus, service public de l'emploi, intermédiaires de l'emploi, territoires, autorités organisatrices de transport, employeurs, associations...

Elles convergent globalement dans un objectif de renforcer la dimension sociale du développement durable ; appliquée à la mobilité, cette dimension nécessite notamment que soit acceptée une remise en question circonstanciée de la dépendance automobile en repositionnant voiture et automobilité dans un schéma global de mobilité plus équilibré.

Compte tenu de leur complexité ou de la nécessaire volonté des acteurs concernés, certaines pistes n'ont pas été développées, et pourront faire l'objet de travaux ultérieurs. Il s'agit notamment des liens entre mobilité et aménagement du territoire, entre mobilité et santé, entre mobilité et logement (impliquant le secteur bancaire), ou encore des champs d'application possible du « social business » en matière d'aide à la mobilité : assureurs, constructeurs, énergéticiens, etc.

1. Renforcer l'apprentissage et l'autonomie en mobilité

Nous avons montré à plusieurs reprises dans le présent rapport à la fois à quel point l'autonomie en mobilité était gage d'une meilleure insertion socioprofessionnelle, mais aussi la difficulté pour les acteurs concernés, notamment publics, à la prendre en considération au même titre qu'une formation au permis de conduire ou une aide matérielle en mobilité.

Le manque d'autonomie des personnes en insertion est pourtant constaté partout, et des formations ont été imaginées pour y répondre.

Trois recommandations découlent de ces constats.

a. *Apprendre la mobilité dès le plus jeune âge*

Au-delà de la formation théorique au permis AM (ex BFR) via les ASSR1 et 2 en classes de 5^{ème} et 3^{ème}, nous suggérons que soient inscrits dans le parcours scolaire des modules de découverte de la mobilité.

Ces modules pourraient porter sur un mode alternatif de déplacement (transports en commun, vélo), sur la capacité à se repérer sur un territoire et sur un plan, à organiser un déplacement et à créer un itinéraire, à calculer des distances et des temps de trajet, en utilisant les outils mis à disposition par le TIC par exemple.

Des démarches de sensibilisation à la mobilité sont déjà proposées sur une base volontaires dans les établissements scolaires, sous l'appellation générale de « pédibus », c'est-à-dire de systèmes de déplacements collectifs à pied sur le chemin de l'école, encadrés par des parents volontaires et calqués sur le fonctionnement d'un bus, avec des points d'arrêts et des horaires de passage.

Ces démarches sont très productives, en ce qu'elles forment les enfants à une mobilité multimodale de proximité, tout en les encourageant à mieux s'appropriier leur environnement. Elles sont cependant limitées dans la mesure où elles reposent strictement sur un principe de volontariat. De nombreuses expériences sont ainsi tombées en désuétude.

Notre recommandation consiste donc à intégrer la mobilité à la formation scolaire, ce qui reste compatible avec l'organisation de pédibus.

b. Définir un socle commun de diagnostic des freins et capacités de mobilité

Un ensemble de personnes échapperont au dispositif suggéré précédemment, soit qu'elles soient déjà sorties du système scolaire, soit qu'elles viennent d'un autre pays. Pour ces personnes, le repérage des freins et des capacités ou compétences en mobilité passe donc par un diagnostic préalable.

L'étude a montré que ce diagnostic est particulièrement efficace : il permet de mesurer un « niveau » de mobilité chez les personnes concernées, et d'optimiser leur orientation vers une ou plusieurs réponse(s) adaptée(s).

Les modalités très variables de diagnostics existants et leur morcellement nous amènent à suggérer la création d'un socle commun, qui serait garanti par les institutions concernées, au premier rang desquelles l'Etat et le Service Public de l'Emploi. Les opérateurs sociaux de mobilité spécialisés pourraient contribuer collégialement à son élaboration et à sa diffusion.

Nous reprenons ici l'esprit du « Quiz Mobilité » mis en place par la Maison de l'Emploi de Marseille, qui permet d'aboutir à un « score » mobilité, indicateur relativement simple à évaluer dans le temps.

Pour aller plus loin

Ce dispositif pourrait s'accompagner de la création d'un agrément de formation permettant de former prescripteurs, employeurs ou tout type d'acteur à l'administration de ce diagnostic.

c. Développer la formation et la pédagogie pour une mobilité autonome

Toujours pour les personnes qui ne bénéficieront pas du dispositif proposé à l'échelle du système scolaire, le diagnostic des freins et capacités de mobilité devra être complété d'une offre de formation et de pédagogie en faveur d'une mobilité autonome.

De nombreux outils et exemples existent déjà dans ce domaine. Nous suggérons donc simplement que soient renforcés l'offre et les moyens de soutenir cette offre afin de mieux généraliser cette pédagogie de la mobilité pour tous.

Ceci peut se faire à moyens constants. En restant dans le champ de la formation, nous suggérons par exemple que les moyens alloués aujourd'hui à l'accès au permis soient reversés à la marge à un système de formation visant une autonomie multimodale en mobilité.

Nous avons en effet démontré d'une part que les moyens étaient importants, d'autre part que l'évaluation, quand elle existe, aboutit à des taux de réussite susceptibles de remettre en cause les efforts financiers produits.

Il ne s'agit pas ici de contester le métier ni l'activité des auto-écoles, ni de suggérer une énième réforme du permis. Au contraire, les auto-écoles, marchandes comme associatives, pourraient participer, avec d'autres opérateurs, de cette formation plus généraliste à la mobilité, en fournissant aux stagiaires un complément de formation leur donnant d'autres perspectives, que le permis soit obtenu ou non. Pour les personnes qui n'obtiennent pas le permis, la formation leur permettrait de sortir du dispositif en disposant d'un bagage plus important en mobilité.

Corollaire à ce qui précède, l'aide à la formation au permis nécessiterait une présélection plus importante, qui garantirait un taux de réussite plus important pour des personnes dont le projet socioprofessionnel et les capacités à réussir l'examen sont avérées.

En résumé, financer des formations transversales à la mobilité avec une partie des moyens engagés actuellement dans l'aide au permis permettrait de développer ce champ pédagogique tout en renforçant l'efficacité des dispositifs d'aide au permis pour les bénéficiaires sélectionnés.

Pour aller plus loin

Le soutien à l'autonomie en mobilité bénéficierait naturellement d'une augmentation des moyens affectés à l'aide à la mobilité pour l'accès à l'emploi, en général.

2. Simplifier l'aide publique à la mobilité pour l'accès ou le retour à l'emploi

Les aides à la mobilité actuelles sont nombreuses et variées, mais peu coordonnées. Elles sont pour partie dites « de droit commun » mais ne sont accessibles en réalité qu'à une partie des publics potentiels, compte tenu des critères à prendre en compte.

Elles sont par ailleurs très largement destinées à financer l'accès à l'automobilité, en dehors de la tarification sociale dans les transports publics dont l'accès peut s'avérer complexe.

Trois recommandations découlent de ces constats.

a. *Simplifier l'accès à la tarification sociale dans les transports en commun*

Les transports en commun constituent objectivement la principale alternative de déplacement à la voiture individuelle. Si tous les territoires ne sont pas égaux en matière d'offre de transport, notamment en milieu rural très peu dense, la plupart disposent néanmoins de solutions permettant d'améliorer la mobilité des publics concernés par l'étude, et certains proposent même une offre assez dense.

Les dispositifs de tarification sociale existants doivent permettre l'accès à ces services, financièrement trop élevés pour les personnes disposant de peu de ressources. Pourtant, un important non recours est constaté, en raison des modalités d'accès complexe que nous avons exposées dans le présent rapport.

Notre recommandation porte d'une part sur le développement des systèmes de tarification solidaires fonctionnant selon les termes de la loi, c'est-à-dire accessibles en fonction du niveau de ressources, aussi bien pour les plus aisés, qui peuvent contribuer plus, que pour les plus en difficulté, qui doivent pouvoir accéder facilement à des tarifications adaptées.

D'autre part, elle porte sur un renforcement de la communication des Autorités Organisatrices de Transport sur ces modalités, en partenariat étroit avec les accompagnateurs sociaux et de l'emploi, de façon à ce que l'usage des transports en commun soit valorisé et privilégié aussi souvent que possible, en fonction des possibilités de desserte existantes.

Enfin, elle porte sur la création de partenariats entre réseaux de transport et structures d'accompagnement social et vers l'emploi, dont en particulier les opérateurs sociaux de mobilité, auxquels les AOT et leurs délégataires pourraient déléguer une partie du processus de distribution de titres sociaux. Les modalités de cette délégation peuvent être diverses, de la création de grands comptes à l'intégration partielle à une délégation de service public de transports, en passant par des accords locaux portant sur un volume de titres donnés.

b. Fusionner en un fonds d'aide unique les aides la mobilité individuelles

Les aides individuelles à la mobilité sont aujourd'hui réparties en une série complexe de solutions dépendant de nombreux critères différents. Ces critères ont abouti à une sous-utilisation des crédits disponibles pour les aides « de droit commun » telles que l'Aide personnalisée pour le retour à l'emploi (APRE), qu'elle soit nationale ou déconcentrée.

Nous proposons la création d'un fonds d'aide unique, de type APRE, entièrement dédié à la mobilité.

Provenant de crédits similaires aux ressources jusqu'à présent mobilisées pour l'APRE, éventuellement complété de dispositifs locaux ou territoriaux, ce fonds serait mis à la disposition des référents sociaux et de l'accompagnement à l'emploi et utilisé en fonction des besoins constatés, non pas sur la base de critères d'emploi, géographiques, statutaires comme actuellement, mais des résultats du diagnostic des freins et capacités de mobilité présentés au point précédent.

c. Réorienter les aides à la mobilité durable ciblant les actifs et les urbains vers l'accès social à la mobilité

Nous avons constaté dans le cadre de l'étude que les « nouveaux services à la mobilité » et les solutions commerciales du transport public étaient beaucoup plus adaptés aux habitants des milieux urbains actifs, dans une logique de développement durable fortement marquée par un objectif environnemental et de « report modal » de la voiture vers des solutions alternatives de déplacements.

Les transports en commun comme ces nouveaux services à la mobilité constituent des solutions de plus en plus nombreuses et opérantes pour répondre aux besoins de mobilité des personnes en insertion sociale et professionnelle. Il est donc essentiel que leur accès soit facilité, notamment sur le plan financier.

Nous suggérons donc que le champ d'intervention des aides à la mobilité « de droit commun » évolue, en s'ouvrant aux mobilités alternatives : financer un vélo (en achat, en location longue durée, en abonnement libre service), un abonnement de transports publics pendant la première année de reprise d'un emploi, une formation à une mobilité autonome, un abonnement à un système d'autopartage...

Les Autorités Organisatrices de Transport, souvent en charge de ces services, pourraient y contribuer en proposant des offres tarifaires adaptées, en partenariat avec les accompagnateurs à l'emploi et les opérateurs sociaux de mobilité.

3. Adopter une approche plus territorialisée du traitement des besoins

La prise en charge des questions de mobilité est avant tout une compétence locale ou territoriale.

De nombreux acteurs sont impliqués, dont les enquêtes réalisées pour cette étude ont montré qu'ils se connaissent encore assez mal et manquent de coordination, les différentes sphères d'intervention de ces acteurs étant parfois très éloignées en termes de modes d'action.

Notre recommandation porte en conséquence sur la création de collectifs locaux ou territoriaux dédiés à la mobilité, qui regrouperaient Service Public de l'Emploi, collectivités locales et territoriales, intermédiaires de l'emploi et de l'action sociale, employeurs, associations, opérateurs de mobilité et opérateurs sociaux de mobilité.

Ces collectifs fonctionneraient dans une logique de projet, sur un territoire défini préférentiellement selon une cohérence géographique et non administrative, de manière à prendre en compte la réalité des besoins et pratiques de mobilité entre bassins de vie, bassin d'emploi, grands équipements, etc.

Le projet collectif aurait pour objectifs :

- de partager un diagnostic territorial des pratiques et besoins de mobilité des publics en insertion sociale et professionnelle (extensible à l'ensemble des publics « fragiles » en matière de mobilité)

Ce diagnostic tiendrait compte de l'offre existante, des lieux de vie des publics, des différentes destinations clés qui peuvent être les leurs, et en particulier des lieux d'emploi ; les zones blanches feraient ainsi l'objet d'un travail spécifique de recherche de solutions adaptées.

- de définir un objectif convergent, afin de mobiliser les acteurs et leurs moyens dans un cadre cohérent et maîtrisé
- d'identifier des moyens financiers et techniques à mettre en commun
- d'objectiver le recours au fonds d'aide unique à la mobilité proposé précédemment

Cette disposition est particulièrement importante : en s'appuyant d'une part sur un socle commun de diagnostic des freins et capacités de mobilité et d'autre part sur ce fonds d'aide unique, complété le cas échéant d'un dispositif similaire au plan local ou territorial, le fléchage des aides à la mobilité serait mieux encadré et vraisemblablement mieux employé. Les risques de gâchis seraient limités et les moyens seraient orientés vers les solutions matérielles ou pédagogiques les plus adaptées aux situations individuelles à prendre en compte.

4. Mieux impliquer prescripteurs, employeurs et territoires par l'incitation

Malgré les apports que la recommandation précédente permettrait sur les territoires, les divers modes d'action des principaux acteurs concernés par l'aide à la mobilité nécessitent que chacun fasse évoluer son approche.

Quatre recommandations nous semblent devoir être prise en compte dans ce cadre.

a. *Modifier les objectifs des professionnels de l'accompagnement à l'emploi en matière de diagnostic des freins à l'emploi en intégrant des critères de mobilité durable*

Les professionnels de l'accompagnement à l'emploi sont objectivement à la fois surchargés et démunis face à l'évaluation des freins à la mobilité.

L'intégration d'objectifs liés au traitement du frein mobilité dans un processus d'insertion formaliserait au sein des organismes concernés un cadre leur permettant de s'impliquer mieux dans cette démarche.

En corollaire, ces objectifs pourraient intégrer une ouverture aux services alternatifs à la mobilité afin d'atténuer le « réflexe automobilité » actuellement assez largement partagé, lorsque celui-ci n'est pas le plus pertinent.

Pour y parvenir, il sera nécessaire de développer la formation des professionnels en matière de mobilité, a minima en poursuivant une approche généraliste. La possibilité de recourir plus facilement et plus souvent à des professionnels de la mobilité pour l'insertion et l'accès à l'emploi (cf. recommandation 6), viendrait renforcer ce dispositif.

b. *Inciter les employeurs à ne pas rendre le permis implicitement obligatoire pour les métiers non mobiles*

Dans de nombreuses situations de recrutement, le permis est implicitement obligatoire alors que le poste concerné ne nécessite pas des déplacements motorisés dans le cadre de l'activité professionnelle. Cette obligation implicite constitue donc plutôt une forme de sécurité, discutable, pour les employeurs, sur le plan de la disponibilité et de la ponctualité des salariés concernés.

Nous suggérons à ce titre tout d'abord d'associer aux répertoires des métiers une échelle de mobilité. Si l'intégration de cette échelle aux grilles normées par des accords de branche pourrait s'avérer difficile, cette disposition pourrait à tout le moins être prise en charge par les professionnels de l'insertion, comme les Missions Locales ou les Cités des Métiers par exemple, qui proposent des catalogues de métiers aux personnes accueillies.

Une échelle de mobilité qui indiquerait clairement les métiers pour lesquels il n'est pas nécessaire de posséder le permis de conduire (et/ou un véhicule) et ceux qui le nécessitent limiterait le risque d'une mauvaise orientation des demandeurs d'emploi et la recherche de solutions de mobilité dans l'urgence.

Schématiquement, un poste en emploi de bureau serait associé à une échelle 0 ou 1 de mobilité individuelle nécessaire (motorisée ou non), alors qu'un poste dans les services à la personne ou dans le BTP serait associé à une échelle 5.

c. *Encourager les AOT à auditer leurs réseaux sous l'angle de la desserte des bassins d'emploi*

Il apparaît aujourd'hui nécessaire que les Autorités Organisatrices de Transport effectuent une lecture thématique de leurs réseaux de transport et de mobilité, orientée exclusivement vers l'accès à l'emploi.

Un tel audit permettrait de mettre en évidence les manques actuels en termes d'adéquation géographique et temporelle aux conditions d'accès à l'emploi : où se situent les principaux bassins d'emploi ? Comment mieux adapter les solutions de mobilité de droit commun aux contraintes objectives des salariés et de leurs employeurs ?

Des choix pourraient ensuite être effectués, de manière à rééquilibrer au moins partiellement les réseaux en fonction d'un objectif « accès à l'emploi ».

Cette démarche pourrait être facilitée par une participation, consultative, des employeurs à l'évaluation des besoins, et ce en amont de dispositifs tels que les Plans de déplacement d'entreprise par exemple. Il s'agit bien, en effet, d'initier un partenariat fonctionnel entre employeurs et autorités en charge des transports et de la mobilité, pour déterminer des choix prioritaires.

De leur côté, les employeurs pourraient ainsi être plus facilement incités à moduler leur organisation (horaires de travail notamment), de façon à soutenir les efforts produits par les AOT.

d. *Encourager les territoires à mieux mailler le traitement des besoins en mobilité, en appui sur différents partenaires locaux*

Les territoires d'action en matière de mobilité sont vastes et complexes. Ils dépassent souvent les frontières administratives. Nos enquêtes ont montré que dans de nombreux cas, c'est l'accès même aux dispositifs d'aide à la mobilité qui est limité, compte tenu des distances et des freins à la mobilité de certaines personnes.

Dans la lignée de notre recommandation relative à l'adoption d'une approche plus territorialisée du traitement des besoins en mobilité, nous suggérons donc ici de développer un maillage fin de leur traitement, en appui sur un ensemble de relais territoriaux.

Ces relais peuvent être très divers : centres sociaux, SIAE, plateformes de mobilité, employeurs volontaires, mairies...

Ces différentes structures seraient au préalable sensibilisées voire formées aux enjeux de mobilité identifiés sur le territoire, de manière à « casser les distances » entre les personnes en empêchement de mobilité et les dispositifs d'accompagnement existants.

En complément, ce maillage pourrait être renforcé par la création de points relais mobilité, appuyés sur des « nœuds modaux », c'est-à-dire des lieux où l'on trouve une à plusieurs solutions de transport ou de mobilité : gares, points d'arrêts de transports en commun, aires de covoiturage, stations services.

Ces relais mobilité seraient particulièrement utiles dans les territoires les moins denses, et pourraient servir d'appui à une redynamisation des services de proximité, par l'angle de la mobilité.

5. Mettre les nouveaux services à la mobilité au service des précaires

a. *En milieu urbain, encourager la pratique des mobilités alternatives par les précaires*

Cette recommandation recoupe partiellement le champ de la simplification de l'aide publique à la mobilité pour l'accès ou le retour à l'emploi. Nous avons suggéré d'équilibrer les aides à la mobilité durable ciblant les actifs et les urbains et l'accès social à la mobilité. Il sera également nécessaire d'accompagner la pratique des nouveaux services à la mobilité par des formations et mises en situation adaptées.

b. *En milieu périurbain et rural, innover pour réduire la dépendance à la voiture*

L'innovation en mobilité est la seule piste envisageable pour améliorer la prise en charge des besoins dans les milieux les moins denses.

En matière d'offre en transports en commun, nous suggérons dans ce cadre d'expérimenter à budget constant des solutions de transport plus souples, permettant de mieux mailler les territoires. Une réallocation partielle des moyens déjà engagés nous paraît envisageable, compte tenu des montants constatés et du coût réel de déplacement d'une personne en transports collectifs.

Parmi les pistes les plus fécondes, citons les services de transport micro-collectifs garantis, adaptés à des dessertes géographiques et à des amplitudes horaires atypiques et le développement de solutions de taxis collectifs.

En complément, il sera nécessaire d'innover en matière de tarification (sociale) combinée inter-territoires. Actuellement, habiter en milieu urbain et travailler « à la campagne », ou l'inverse, nécessite le plus souvent de recourir à plusieurs abonnements de transports successifs si l'on n'emprunte pas le train : un « Everest financier » et administratif pour les précaires.

En ce qui concerne la voiture, nous suggérons que ces territoires expérimentent les dispositifs de voiture en partage.

Le covoiturage est déjà proposé sur de nombreux territoires, mais il est rarement coordonné, accompagné et fiabilisé. Une organisation appuyée sur le maillage des territoires proposé dans le champ de recommandations précédent pourrait faciliter les mises en relations et fiabiliser un tel système.

L'autopartage, (proposé par des professionnels comme dans sa version « entre particuliers ») doit aussi être expérimenté, alors qu'il est actuellement quasiment absent des territoires peu

denses. Si ce dispositif de partage apporte des réponses plus ponctuelles, il peut s'avérer très utile pour des besoins de type missions de courte durée, démarches administratives, entretiens d'embauche, etc.

Enfin, il est nécessaire de créer sur ces territoires les conditions favorables au développement des modes doux, et en particulier du vélo, à assistance électrique ou non : développement de services vélo dans les gares TER, permettant de terminer un trajet sur une petite distance après avoir emprunté le train, création de parcours sécurisés, développement de points relais services vélo, etc.

c. Proposer un accès moins onéreux à la voiture individuelle

Malgré le développement potentiel des recommandations qui précèdent, un certain nombre de déplacements en voiture resteront nécessaires.

Sur recommandation du diagnostic des freins et des besoins en mobilité, des personnes auront ainsi accès à une aide leur permettant d'acheter ou de louer un véhicule.

Comme nous l'avons montré dans la présente étude, le risque financier sera alors maximal, puisque les personnes concernées devront assumer le fonctionnement de ce véhicule, en intégrant en particulier l'assurance, le carburant, l'entretien et d'éventuelles réparations.

Nous suggérons que des solutions soient proposées pour limiter ce risque financier, à titre temporaire.

Des solutions ponctuelles (par exemple pendant la période d'essai de reprise d'un travail) pourraient être envisagées à destination des publics en difficultés pour faciliter l'utilisation nouvelle d'un véhicule et réduire les problèmes de trésorerie avant la perception du premier salaire.

Notre recommandation porte sur les points suivants :

- une exonération partielle ou totale de la taxe sur les carburants pour les opérateurs sociaux de mobilité
- un accès facilité à des véhicules moins consommateurs de carburants
- des conseils sur l'écoconduite
- un accompagnement pour bénéficier des meilleurs tarifs d'assurances
- des conseils pour bénéficier de tarifs de maintenance aux meilleurs coûts

6. Reconnaître le métier des opérateurs sociaux de mobilité et renforcer leurs moyens d'action

a. Reconnaître le métier des opérateurs sociaux de mobilité

L'étude a montré que les opérateurs sociaux de mobilité étaient le principal vecteur de l'innovation en matière d'aide à la mobilité depuis près de 20 ans.

Pourtant, ces structures, souvent associatives, restent fragilisées par un manque de reconnaissance de leur métier, qui se traduit par une absence de dispositions juridiques ou réglementaires et des financements morcelés et aléatoires.

Nous recommandons en conséquence de définir et de créer, sur critères, un label national du type « opérateur social de mobilité », auquel sera adjoint un label de « plateforme sociale de mobilité ».

Ce label devra définir les conditions minimales requises sur un ensemble de points, parmi lesquels au minimum l'organisation et l'implantation (moyens quantitatifs et qualitatifs en ressources humaines, moyens d'accueil du public, implantation territoriale...), la nature des solutions proposées (caractère social et multiplicité) et la capacité d'évaluation des actions menées.

Le label pourrait être octroyé sur présentation d'un dossier de candidature, par décision conjointe d'autorités nationales et/ou territoriales.

b. Intégrer l'action sociale en mobilité dans l'organisation des transports et de la mobilité durable

La reconnaissance des opérateurs sociaux de mobilité passe également par leur meilleure implication dans les dispositifs institutionnels territoriaux du transport et de la mobilité.

Nous suggérons à ce titre que la commande publique évolue, dans le cadre des délégations de services transport et mobilité durable, en intégrant dans les agglomérations et les départements un volet social, qui ne serait accessibles qu'aux acteurs disposant du label d'opérateur social ou de plateforme sociale de mobilité.

Cette disposition autoriserait un engagement mutuel pluriannuel des acteurs concernés, et fournirait aux opérateurs sociaux de mobilité le moyen d'évoluer vers des services de gestion de la mobilité, susceptibles de générer un autofinancement plus important.

Elle permettrait aux Autorités Organisatrices de Transport d'élargir le champ des acteurs auxquels elles peuvent déléguer une mission de service public en matière de mobilité, dans l'esprit du développement des « nouveaux services à la mobilité » et de l'Acte 3 de la décentralisation en cours d'élaboration.

Pour aller plus loin (1)

Il pourrait également être envisagé de faire évoluer les ressources fiscales de la prise en charge des besoins de mobilité des précaires. Le financement d'une partie des structures sociales de mobilité par un peu de versement transport et/ou la possibilité pour les employeurs ou groupements qui achèteraient à ces opérateurs une prestation mobilité pour leurs salariés précaires de bénéficier d'une ristourne sur leur versement transport constituerait un socle solide de développement de ces opérateurs et donc des réponses apportées aux personnes en difficultés. Hors périmètres de transports urbains, une disposition similaire devrait être recherchée à partir d'autres ressources fiscales existantes.

En termes d'ordre de grandeur, un effort portant sur 0,5% du versement transport à l'échelle nationale fournirait une manne de 30 M€ pour les interventions en milieu urbain.

Pour aller plus loin (2)

Une évolution du droit semble également nécessaire. Une adaptation de la Loi d'orientation des transports intérieurs, ou de son esprit, permettrait de faire évoluer le droit au transport afin de le rendre plus souple, et ainsi de le mettre en adéquation avec les réalités actuelles de nos territoires et du chômage structurel.

Cette disposition consisterait sur le principe à sortir de la seule double logique de désenclavement des quartiers d'habitat social et de tarification sociale dans les transports pour permettre la desserte adaptée de tous les territoires selon une approche « transport ouvert au public » ou « gestion de la mobilité dans les territoires ».

c. Renforcer la professionnalisation des acteurs sociaux de la mobilité

Pour que ce qui précède soit possible, il est nécessaire que les acteurs sociaux de la mobilité accélèrent leur professionnalisation, afin de proposer aux autorités susceptibles de les intégrer dans leurs schémas une solution crédible et rassurante.

De nombreux moyens existent aujourd'hui pour accompagner l'ingénierie de projets d'opérateurs de mobilité, mais ils sont dispersés et parfois difficiles d'accès. Nous suggérons de les renforcer en les associant au dispositif de collectifs locaux de prise en charge de la mobilité des personnes en difficulté sociale et professionnelle, proposé précédemment. Des financements publics et privés pourraient ainsi venir abonder des fonds territoriaux destinés au soutien de ces opérateurs.

En complément, il est aujourd'hui nécessaire de valider le savoir-faire et la créativité des opérateurs sociaux de mobilité par la création de diplômes spécifiques : gestionnaire de plateforme sociale de mobilité, conseiller en mobilité (sociale), etc.

7. Valoriser, par l'évaluation, l'impact de la mobilité dans un parcours d'insertion

D'après les enquêtes organisées dans le cadre de la présente étude, 36% des « accompagnateurs » n'évaluent pas les capacités de mobilité des personnes accueillies.

En cause, le manque de moyens humains, mais aussi le manque de compétences en interne et l'absence d'outils d'évaluation à disposition. Il est donc impossible pour ces structures d'évaluer l'impact de leurs actions sur le retour à l'emploi et plus généralement sur l'évolution ou le maintien des capacités de mobilité des publics.

Les structures qui procèdent à des évaluations disposent de moyens variables pour les mener :

- Le CCAS de Grenoble a réalisé une évaluation qualitative de la plateforme de mobilité qu'il a développée en s'appuyant sur son ressenti et sur des entretiens réalisés auprès

d'une trentaine de bénéficiaires. Les résultats de cette étude montrent que la mobilité des publics semble s'améliorer. Mais en l'absence de données chiffrées, les effets de l'action sont délicats à mesurer avec précision.

- La Maison de l'emploi de Marseille a élaboré un outil d'évaluation en ligne qui permet de déterminer le « score mobilité » d'une personne, c'est-à-dire son niveau d'autonomie et de capacité en matière de mobilité. Cet outil est à la disposition des structures accompagnant les publics en insertion. Si le score est inférieur à un certain seuil, la personne peut-être orientée vers le dispositif mobilité de la Maison de l'Emploi. Mais plus qu'un simple outil de diagnostic, le score mobilité est aussi un outil d'évaluation de l'impact des actions mobilité mises en place pour cette personne. Le bénéficiaire est réinterrogé trois mois, six mois après son entrée dans le dispositif mobilité, puis à la sortie du dispositif. Le score obtenu indique ainsi si la personne a réussi à augmenter puis à maintenir ses capacités en mobilité. L'impact sur l'insertion professionnelle est également mesuré à l'aide d'un indicateur dédié qui prend en compte l'éventuelle inscription d'une aide mobilité dans le parcours de retour vers l'emploi.

Au niveau national, si peu d'évaluations sont menées sur les dispositifs mis en place, on note tout de même que quelques études ont été réalisées sur ce sujet. Pôle Emploi a effectué récemment un bilan des aides à la recherche et à la reprise d'emploi que nous avons présenté dans le cadre de cette étude.

En matière d'aide au permis de conduire (et de son obtention), nous avons montré que très peu d'évaluations avaient été menées, à l'exception notable du dispositif « 10 000 permis pour réussir ».

En définitive, l'évaluation de l'impact des aides à la mobilité reste lacunaire. Surtout, il semble difficile de parvenir à un consensus concernant la nature des informations à évaluer, l'absence de dénominateurs communs et d'outils partagés rendant difficile la mise en place d'une évaluation globale des dispositifs.

Définir un socle commun d'évaluation de l'action sociale en mobilité

Notre recommandation porte d'abord sur la détermination des informations à évaluer. Au terme de cette étude, deux approches complémentaires semblent envisageables :

- D'une part l'évaluation de l'impact des aides à la mobilité sur l'accès à l'emploi ou le maintien dans l'emploi

Cette évaluation n'est possible que dans le cas de personnes pour lesquelles le frein à la mobilité est confirmé comme le dernier frein à l'emploi ou pour lesquelles le risque de perte de mobilité conduirait de façon avérée à une perte d'emploi.

- D'autre part l'évaluation de l'impact des aides à la mobilité sur les capacités et l'autonomie en mobilité

L'orientation vers l'une ou l'autre de ces deux approches ne peut avoir lieu que si l'évaluation s'appuie sur le socle commun de diagnostic des freins et capacités de mobilité que nous avons déjà recommandé. Celui-ci permettra en effet de déterminer dans quelle mesure la personne accompagnée peut être par exemple inscrite dans le champ des personnes « proches de l'emploi », pour lesquelles le frein à la mobilité est le dernier frein à lever, ou non.

Nous suggérons par ailleurs de synthétiser les démarches d'évaluation les plus probantes pour aboutir à un socle ou tronc commun d'évaluation qui pourrait être largement partagé au même titre que notre proposition d'un socle commun de diagnostic des freins et des capacités de mobilité.

Nous suggérons également que ce socle soit partagé entre opérateurs sociaux de mobilité et acteurs publics de l'action sociale et de l'emploi, pour une approche cohérente. Il fournirait ainsi un cadre de collaboration mieux formalisé, sur lequel pourraient venir se greffer des dispositifs de financement adaptés, dans la logique du label que nous proposons. Ces financements pourraient d'ailleurs porter très en amont sur une évaluation obligatoire, qui serait facilitée par les moyens octroyés.

Notre recommandation porte également sur le conditionnement de toute dépense publique en matière d'aide sociale à la mobilité à une évaluation régulière, par exemple à 6, 12 et 18 mois, c'est-à-dire à l'inscription dans les pratiques et dans les moyens engagés d'un « parcours » mobilité.

Cette disposition faciliterait l'évaluation de l'impact des moyens engagés, conforterait les parcours des personnes et leurs accompagnateurs, et permettrait à terme d'infléchir les financements initiaux de la manière la plus adaptée aux constats effectués.

8. Favoriser l'émergence d'un « think tank », espace de dialogue et force de proposition réunissant acteurs publics, privés et société civile sur le sujet de la mobilité inclusive.

- favoriser un dialogue entre acteurs, valoriser leur expérience et leurs complémentarités
- viser une meilleure compréhension du sujet de l'accès à la mobilité et en analyser les barrières
- combiner les savoir-faire en vue de promouvoir des solutions accessibles.

ANNEXES

Sommaire

<u>A.</u>	<u>Glossaire</u>	Erreur ! Signet non défini.
<u>B.</u>	<u>Définitions</u>	Erreur ! Signet non défini.
<u>C.</u>	<u>Formulaires d'enquêtes</u>	Erreur ! Signet non défini.
<u>D.</u>	<u>Tableaux des allocataires des minima sociaux</u>	Erreur ! Signet non défini.
<u>E.</u>	<u>Tableaux des aides APRE Pôle Emploi jusqu'à 2012</u>	Erreur ! Signet non défini.
<u>F.</u>	<u>Bibliographie</u>	Erreur ! Signet non défini.
	<u>TABLE DES MATIERES</u>	Erreur ! Signet non défini.

A. Glossaire

Acsé : Agence nationale pour la cohésion sociale et l'égalité des chances

ADIE : Association pour le Droit à l'Initiative Économique

AFPA : Associations pour la Formation Professionnelle des Adultes

ALM : Agence Locale de Mobilité

AOTU : Autorité Organisatrice des Transports Urbains

APRE : Aide Personnalisée de Retour à l'Emploi

Arene : Agence régionale de l'environnement et des nouvelles énergies

CAF : Caisse d'Allocations Familiales

Cas : Centre d'analyse stratégique

CCAS : Centre Communal d'Action Sociale

CERTU : Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques

CHRS : Centre d'Hébergement et de Réinsertion Sociale

CIAS : Centre Intercommunal d'Action Sociale

CMU : Couverture Maladie Universelle

CMU-C : Couverture Maladie Universelle Complémentaire

CNCE GEIQ : Comité National de Coordination et d'Evaluation des Groupements d'Employeurs pour l'Insertion et la Qualification

CNLRQ : Comité National de Liaison des Régies de Quartier

COORACE : Comités et Organismes d'Aide aux Chômeurs par l'Emploi

DIV : Direction Interministérielle à la Ville

EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale

ESAT : Établissement et Service et d'Aide par le Travail

ETP : Equivalent Temps Plein

FAF.TT : Fonds d'Assurance Formation du Travail Temporaire

FAJ : Fonds d'Aide aux Jeunes

FARE : Fédération des Associations de la Route pour l'Education

Fastt : Fonds d'action sociale du travail temporaire

FIJPJ : Fonds pour l'Insertion Professionnelle des Jeunes

Fnars : Fédération nationale des associations d'accueil et de réinsertion sociale

FUB : Fédérations des Usagers de la Bicyclette

Gart : Groupement des autorités responsables des transports

IGAS : Inspection générale des affaires sociales

IVM : Institut pour la ville en mouvement

MCP : Microcrédit Personnel

MCPE : Microcrédit Personnel pour l'Emploi

Odenore : Observatoire des non-recours aux droits et services

ONZUS : Observatoire National des Zones Urbaines Sensibles

PDU : Plan de Déplacements Urbains

PLIE : Plan Local pour l'Insertion et l'Emploi

PTU : Périmètre de Transports Urbains

RSA : Revenu de Solidarité Active

RSE : Responsabilité Sociale/Sociétale des Entreprises

SCIC : Société Coopérative d'Intérêt Collectif

SCOP : Société Coopérative Ouvrière de Production

SIAE : Structure d'Insertion par l'Activité Economique

UNAF : Union Nationale des Associations Familiales

UNCCAS : Union Nationale des Centres d'Action Sociale

UNML : Union Nationale des Missions Locales

UTP : Union des Transports Publics

VT : Versement Transport

ZUS : Zone Urbaine Sensible

B. Définitions

AFPA (Association nationale pour la formation professionnelle des adultes) :

depuis 60 ans, l'Afpa est le premier opérateur de formation professionnelle en France.

Avec Afpa Transitions, elle est aussi le 4^e cabinet de conseil en transition professionnelle.

Fort de son réseau de centres répartis sur l'ensemble du territoire national, l'Afpa développe une offre globale et complète de formations et de services adaptés et accessibles à tous les publics, à commencer par ceux qui sont les "plus éloignés de l'emploi".

L'ambition et la nature même de ses missions font de l'Afpa le partenaire formation du Service Public de l'Emploi, des territoires et des entreprises pour :

Elever le niveau de qualification des actifs de notre pays, former pour l'emploi, œuvrer en faveur de l'insertion professionnelle, et accompagner les transitions professionnelles.

Chômage : la définition du chômage est plus compliquée qu'il n'y paraît. L'Insee en donne la définition suivante :

« Le chômage représente l'ensemble des personnes de 15 ans et plus, privées d'emploi et en recherchant un. Sa mesure est complexe. Les frontières entre emploi, chômage et inactivité ne sont pas toujours faciles à établir, ce qui amène souvent à parler d'un « halo » autour du chômage. Il y a en France deux sources statistiques principales sur le chômage : les statistiques mensuelles du Ministère du travail, élaborées à partir des fichiers de demandeurs d'emploi enregistrés par Pôle Emploi, et l'enquête Emploi de l'Insee, qui mesure le chômage au sens du BIT (Bureau International du Travail). »

Ainsi, certaines personnes sont considérées comme chômeurs au sens du BIT, et ne sont pas inscrites à Pôle Emploi ; et inversement, certaines personnes inscrites à Pôle Emploi ne sont pas considérées comme chômeurs par le BIT.

La définition du chômage selon les critères du BIT est la suivante : sont considérés comme chômeurs toute personne en âge de travailler (soit 15 ans et plus) et qui simultanément :

- « n'ont pas travaillé, ne serait-ce qu'une heure, au cours de la semaine de référence ;
- sont disponibles pour travailler dans les deux semaines ;
- ont entrepris des démarches actives de recherche d'emploi dans le mois précédent, ou ont trouvé un emploi qui commence dans les 3 mois. »

Les demandeurs d'emploi sont répartis en huit catégories différentes par Pôle Emploi, déterminées par leur situation par rapport à l'emploi. A ces catégories sont rattachés différents dispositifs et aides. Cependant, le traitement statistique réalisé par la Dares et Pôle Emploi est lui réparti en cinq catégories destinées au suivi administratif. Nous nous intéresserons ici aux cinq catégories utilisées pour ces traitements statistiques. Ces catégories sont les suivantes :

- catégorie A : personnes sans emploi et qui doivent chercher un emploi ;
- catégorie B : personnes ayant travaillé 78 heures ou moins au cours du mois, et qui doivent chercher un emploi ;
- catégorie C : personnes ayant travaillé plus de 78 heures au cours du mois, et qui doivent chercher un emploi ;
- catégorie D : demandeurs d'emploi non tenus de rechercher un emploi (en raison d'un stage, d'une formation, d'une maladie, etc.) mais qui n'exercent pas un emploi ;

- catégorie E : demandeurs d'emploi non tenus de rechercher un emploi car elles ont déjà un travail avec un type de contrat particulier (par exemple : bénéficiaires de contrats aidés).

Indemnisation chômage : il existe deux sortes d'indemnisations pour les demandeurs d'emploi. L'allocation de retour à l'emploi, ARE, est dispensée par l'assurance chômage. Elle est attribuée aux personnes ayant déjà exercé un emploi et son montant est calculé en fonction du salaire perçu pendant cette période. L'assurance chômage est financée par les cotisations des salariés et des employeurs. Pour les personnes ne rentrant pas dans ces critères, le régime de solidarité national, RSN, attribue des aides spécifiques (Allocation Spécifique de Solidarité pour les chômeurs arrivant en fin de droit par exemple). L'Etat finance le RSN pas le biais de son fond de solidarité.

Intermodalité : il s'agit d'utiliser plusieurs modes de transport à la suite au cours d'un même déplacement.

FAJ : les fonds d'aide aux jeunes (FAJ) constituent des aides de dernier recours pour lutter contre l'exclusion des jeunes de moins 25 ans. Créés en 1989, ils ont été rendus obligatoires par la loi du 29 juillet 1992 réformant le revenu minimum d'insertion (RMI).

À cette époque, les jeunes de moins 25 ans en difficulté ne pouvaient en effet pas prétendre au RMI (sauf s'ils avaient des enfants à charge). Cette condition d'âge limitant l'accès au dispositif n'a pas été modifiée lors de la création du RSA en 2008.

Cependant, à partir du 1er septembre 2010, le RSA a été étendu aux jeunes de moins de 25 ans, mais sous réserve toutefois qu'ils aient travaillé au moins deux années au cours des trois années précédant la demande.

Les fonds d'aide aux jeunes se distinguent nettement du « RSA jeunes ». Les FAJ délivrent en effet des aides financières ponctuelles et facultatives. Leur objectif est précisément de « favoriser l'insertion sociale ou professionnelle [des jeunes en difficulté de 18 à 25 ans] et, le cas échéant, leur apporter des secours temporaires de nature à faire face à des besoins urgents ».

Les aides délivrées par le FAJ recouvrent des formes très différentes mais sont le plus souvent individuelles : elles permettent alors des soutiens financiers ou des actions d'accompagnement du jeune dans sa démarche ou son projet d'insertion. Les FAJ peuvent également financer, seuls ou avec des apports d'autres partenaires, des actions collectives. Ils subventionnent aussi parfois d'autres fonds ou organismes oeuvrant auprès d'un public jeune.

Le financement et la gestion des FAJ sont délégués aux conseils généraux depuis 2005.

D'autres partenaires (collectivités territoriales ou organismes de prestation sociale) peuvent toutefois participer au financement du fonds.

FIPJ : conçu dans le cadre de la mise en œuvre du droit à l'accompagnement vers l'emploi durable afin de lever les freins rencontrés par les jeunes durant leur parcours d'insertion, le Fond pour l'insertion professionnelle des jeunes dispose d'un champ d'intervention assez large, permettant des aides directes (sécurisation des parcours des jeunes mineurs, financement d'actions en faveur du logement, de la santé ou de la mobilité, etc.) et des aides indirectes : financement d'actions en faveur des jeunes en très grande difficulté, menées par des opérateurs intermédiaires.

Le FIPJ, doté d'environ 20 M€, complète donc l'offre des missions locales pour les jeunes qu'elles accompagnent, notamment pour les jeunes en CIVIS.

La mobilité est l'un des besoins récurrents identifiés.

Multimodalité : elle désigne la possibilité d'utiliser des modes de transport différents pour un même trajet. Par extension, une personne multimodale est une personne qui utilise régulièrement différents modes de transport.

Maisons de l'emploi : créés à l'initiative de Jean-Louis Borloo, alors ministre de l'emploi, du travail et de la cohésion sociale, dans le cadre de son Plan de cohésion sociale, les Maisons de l'Emploi ont pour objectif d'optimiser le service rendu aux demandeurs d'emploi, aux salariés et aux entreprises en leur proposant un ensemble de ressources et de services.

Mises en place sous la responsabilité des collectivités territoriales (communes, groupements de communes, départements, exceptionnellement région), elles peuvent adopter deux statuts au choix, le groupement d'intérêt public (GIP) ou l'association. Dans leur grande majorité, les Maisons de l'Emploi ont choisi le statut associatif.

Elles œuvrent en coordination avec le Service Public de l'Emploi (DIRRECTE, Pôle Emploi) et les autres organismes intermédiaires tels que les Mission Locales, les PAIO, les PLIE, l'AFPA. Des entreprises, des associations et mouvements sociaux ou organismes d'appui à la création d'entreprise sont également associés.

Plus de 200 Maisons de l'Emploi avaient été déployées fin 2012.

Pauvreté : les approches de la notion de pauvreté sont variées, et proposent différents classements des types de pauvreté, eux-mêmes déterminés par différents critères. A titre d'exemple, Valtriani (1993) distingue trois types de pauvreté :

- La pauvreté monétaire, qui correspond à une insuffisance de capital économique,
- La pauvreté sociologique, induite par une limitation du capital socioculturel,
- La pauvreté psychophysiologique, qui correspond à une déficience en capital santé, et plus globalement en qualité de vie.

Il existe d'autre part deux types de seuils. Ainsi, le concept de pauvreté absolue, signifie « posséder moins qu'un certain seuil ». En revanche, le concept de pauvreté relative signifie « posséder moins que les autres ». Cette dernière approche est utilisée en France et dans le reste de l'Union Européenne.

Les définitions de la pauvreté sont nombreuses et variées à travers le monde, et la pertinence des critères retenus varient selon l'échelle géographique dans laquelle on se place. Ainsi, pour la Banque Mondiale, le seuil de pauvreté est d'un dollar de revenu par jour dans les pays en voie de développement. En revanche, le PNUD (Programme des Nations Unies pour le Développement) a retenu comme indicateur principal l'IDH (Indice de Développement Humain), qui croise plusieurs facteurs parmi lesquels l'espérance de vie, le taux d'alphabétisation, le nombre moyen d'années d'études et le PIB par habitant.

PLIE : créés à l'initiative des Collectivités territoriales et des Intercommunalités, présidés par leurs élus, s'inscrivent dans la stratégie territoriale pour l'insertion et l'emploi. Fin 2011, 182 PLIE regroupent plus de 5400 communes et plus de 20 millions d'habitants. Ils sont des outils d'animation, de coordination, d'innovation et de mise en œuvre des politiques en matière d'insertion, d'emploi et de formation sur un territoire défini, pour un public éloigné de l'emploi.

Plateformes territoriales, fondées sur des diagnostics partagés par les Collectivités Territoriales (Conseils Régionaux, Conseils Généraux, Intercommunalités et Communes), l'Etat et les acteurs sociaux et économiques concernés, les PLIE coordonnent et mettent en œuvre des programmes et des actions en matière d'insertion et d'emploi.

L'action des PLIE contribue à la mise en œuvre du Programme Opérationnel National du Fonds Social Européen pour la période 2007/2013, dans ses objectifs « Compétitivité régionale et emploi » et « Convergence » visant à « renforcer la cohésion sociale, favoriser l'inclusion sociale et lutter contre les discriminations ». Dans ce cadre, elle vise à « appuyer les politiques des communes et des structures inter-communales dans la mise en œuvre des Plans Locaux pour l'Insertion et l'Emploi ».

Précarité énergétique : une étude menée par l'Insee à partir des résultats de l'enquête « Budget des familles » de 2006 montre que les dépenses d'énergie liées au transport et au logement des ménages représentent 8,4% de leur budget. Cette part est restée stable depuis 20 ans, mais des évolutions structurelles importantes ont eu lieu durant cette période. La part de l'énergie pour le logement a diminué, tandis que la part de l'énergie pour les transports a augmenté en raison de l'étalement urbain et de l'augmentation de la motorisation des ménages (+ 40 % en 20 ans dans le périurbain, et + 10 % dans les centres-villes, avec une moyenne de 1,2 véhicule par ménage). Les distances domicile-travail importantes dans le rural et le périurbain ont entraîné une augmentation du budget alloué au carburant pour les ménages qui y vivent. La présence d'actifs travaillant dans un ménage augmente également cette dépense : + 591 € par an par actif occupé. En 2006, la part « énergie des transports », c'est-à-dire le carburant, représentait 3,6 % du budget des ménages, soit 1 650 €/an.

Si l'on compare le taux d'effort en fonction des revenus, les 20 % des ménages les plus pauvres dépensent 3,3 % de leur budget en carburant, contre 3,1 % pour les 20 % des ménages les plus aisés. Le plus faible taux de motorisation des ménages modestes explique que leurs dépenses de carburant en valeur absolue soient inférieures. Les écarts se creusent entre les plus riches et les plus pauvres : entre 2001 et 2006, la part globale du budget consacré à l'énergie (transport + bâtiment) par les ménages les plus modestes par rapport aux ménages les plus aisés est passée de 1,6 à 2,5. Cela s'explique par le fait que les revenus des plus aisés ont augmenté plus vite que le prix des combustibles tandis qu'ils avaient la possibilité de réduire leur consommation (logements mieux isolés, moindre dépendance à la voiture car habitat plus proche des centres-villes).

PDU (Plan de Déplacements Urbains) : le PDU définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement sur le territoire concerné, en vue de diminuer le trafic automobile. La priorité est systématiquement accordée aux transports en commun, complétés du développement de l'intermodalité, des modes doux ou « actifs » (marche, vélo) et de ce qu'il est désormais convenu d'appeler les « nouveaux services à la mobilité », incluant par exemple les différentes formes de partage d'une voiture.

PTU (Périmètre de Transports Urbains) : sur le principe, les collectivités ou EPCI concernées vont de la commune à la Métropole en passant par les communautés ou syndicats de communes, les communautés d'agglomération et les communautés urbaines. Dans la réalité, ce périmètre est plus politique que fonctionnel, puisqu'il est calqué sur le territoire de l'institution compétente. Dans tous les cas, c'est l'appréciation du caractère nécessairement urbain du périmètre de transports par le Préfet qui donne lieu, ou non, à l'établissement d'un PTU.

Ce nécessaire caractère urbain explique que, sur les 299 PTU recensés (hors Ile-de-France) au 31 décembre 2012 (source DGITM-Certu, GART et UTP), seuls 8 PTU comptent moins de 2000 habitants (le plus petit étant celui de la commune de La Giétaz, en Savoie, avec 461 habitants), 30 PTU comptent moins de 10 000 habitants et 136 moins de 50 000 habitants. On notera par ailleurs que l'ensemble de ces PTU impliquent 4194 des quelque 34 700 communes françaises situées hors Ile-de-France, soit environ 12%.

Report modal : il s'agit de report d'une partie de la part d'un mode de transport vers un autre mode. Par extension, on parle de report modal lorsqu'il s'agit de passer de l'usage de la voiture individuelle à un mode de transport alternatif.

RSA :

- Le RSA socle : pour les personnes ne disposant pas de ressources, ou bien de ressources inférieures au montant forfaitaire. Il est versé par le département.
- Le RSA activité : pour les personnes exerçant une activité mais dont les revenus sont inférieurs au revenu garanti. Il est versé par l'Etat.
- Le RSA majoré : pour les personnes élevant seules de jeunes enfants.
- Le RSA jeunes actifs : pour les personnes de moins de 25 ans et ayant travaillé deux ans sur les trois années précédant la demande. Cependant, face au très faible nombre de personnes inscrites dans ce dispositif (moins de 9 000 fin 2011), la création d'un montant garanti jeune, d'une valeur équivalente au RSA, a été mis en place en 2013. Les conditions d'éligibilité sont moins strictes que celles du RSA jeune, mais les allocataires doivent s'inscrire dans un parcours de formation et d'emploi déterminé par Pôle Emploi.

Versement transport : initialement institué en Ile-de-France en 1971, il a été progressivement étendu jusqu'aux communes de plus de 10 000 habitants en 1999 (loi Chevènement), pour alimenter le budget de l'autorité organisatrice de transport urbain (AOTU) concernée.

Il s'applique exclusivement aux employeurs publics et privés de plus de 9 salariés situés à l'intérieur du périmètre de transports urbains (PTU). Son instauration est facultative pour l'AOTU, mais elle est dans les faits systématique dans les grandes agglomérations et sur de nombreux autres territoires urbains.

En application du code général des collectivités territoriales (Article L2333-67 du code général des collectivités territoriales, tel que modifié par la loi n°2012-387 du 22 mars 2012 - art. 33), ce taux est limité à 0,55% de la masse salariale sur les PTU de 10 000 à 100 000 habitants, mais peut être augmenté jusqu'à 0,85 % pour les PTU de 50 000 à 100 000

habitants, lorsque l'autorité organisatrice des transports urbains réalise une infrastructure de transport collectif en site propre (voies de bus réservées) ; il est de 1% de la masse salariale pour les PTU de plus de 100 000 habitants, mais peut là-encore être augmenté jusqu'à 1,75 % lorsque l'AOTU réalise une infrastructure de transport collectif en mode routier ou guidé (tramway par exemple).

Certains cas particuliers permettent de majorer ce taux ; à Paris et dans les Hauts-de-Seine, il est ainsi de 2,6%.

Pistes d'augmentation du versement transport : Certains élus militent pour la création d'un VT (Versement Transport) « interstitiel » qui serait dédié aux régions, et qui permettrait de lever des fonds supplémentaires auprès d'employeurs implantés hors du périmètre de transport urbain, mais dont les salariés bénéficient de services de transport public pour se rendre sur leur lieu de travail.

C'est également la position de l'Union des Transports Publics (UTP - Le Versement Transport, une ressource stable indispensable pour la mobilité dans les territoires urbains – Avril 2012), qui explique ainsi l'augmentation régulière du VT : « Au cours des 10 dernières années, les surfaces desservies par les réseaux ont progressé de 46,5% du fait de l'extension continue des Périmètres de Transport Urbain (PTU) en lien avec l'étalement urbain. Outre cet accroissement quantitatif, l'offre s'est élargie dans de nombreuses agglomérations aux transports en commun en site propre (métros, tramways, bus à haut niveau de service), aux services complémentaires : transport à la demande, vélo en libre-service... et aux actions de sécurité et de prévention afin de suivre au plus près les demandes et besoins des voyageurs. »

Estimant par ailleurs qu'il serait « naturel et nécessaire que les voyageurs [solvables] contribuent davantage au coût de leur voyage » (dont l'augmentation est globalement inférieure à l'inflation), l'UTP indique que « la mise en place d'un VT interstitiel peut être envisagée, au motif de l'équité des employeurs vis-à-vis des transports sur l'ensemble du territoire et d'une logique de complémentarité croissante entre les réseaux urbains et les réseaux départementaux et régionaux, à l'image de ce qui est pratiqué en Ile-de-France. Il conviendra alors de flécher ce financement en faveur de l'intermodalité. »

ZFU (Zone France Urbaine) : créées en 1996, les zones franches urbaines (ZFU) font partie du volet économique de la politique de la ville. Ces zones visent à développer et diversifier l'activité économique et l'emploi pour les habitants, en créant un dispositif attractif pour les entreprises. En effet, les entreprises d'au plus 50 salariés qui sont installées, qui s'implantent ou se créent dans ces quartiers sensibles bénéficient à ce titre d'exonérations fiscales et de cotisations sociales, à taux plein pendant cinq ans puis à taux dégressif pendant trois à neuf ans. En contrepartie, les entreprises s'engagent à effectuer un tiers de leurs recrutements dans les ZUS de l'agglomération. Le dispositif ZFU qui arrivait à échéance le 31 décembre 2011 a été prorogé jusqu'au 31 décembre 2014, par l'article 157 de la loi de finances pour 2012, avec une clause d'embauche portée à un salarié sur deux.

ZRR (Zone de Revitalisation Rurale) : les zones de revitalisation rurale regroupent des territoires ruraux qui rencontrent des difficultés particulières : faible densité démographique, handicap structurel sur le plan socio-économique.

C. Formulaire d'enquêtes

Les questionnaires ci-après ont été respectivement adressés :

- Aux structures accompagnant des personnes en parcours d'insertion (les « accompagnateurs »)
- Aux structures employant ces personnes (les « employeurs »)
- Aux personnes en parcours d'insertion (les « publics »)

OSDM_Structures

Votre structure

1. A quel type d'organisme appartient-elle ?

- 1. Structure d'insertion par l'activité économique
- 2. Organisme de formation
- 3. Agence de Pôle Emploi
- 4. Maison de l'emploi
- 5. PLIE
- 6. Mission locale
- 7. Centre communal d'action sociale
- 8. Ecole de conduite à statut associatif
- 9. Plateforme de mobilité
- 10. Opérateur de transport
- 11. Autre association Loi 1901
- 12. Autre

La réponse est obligatoire.

2. Si 'Autre', précisez :

3. Si vous appartenez à une structure d'insertion par l'activité économique, précisez de quel type il s'agit :

- 1. Association intermédiaire
- 2. Entreprise d'insertion
- 3. Entreprise de travail temporaire d'insertion
- 4. Atelier ou chantier d'insertion
- 5. Groupement d'employeurs pour l'insertion et la qualification
- 6. Groupe économique et solidaire
- 7. Régie de quartier
- 8. Autre

La réponse est obligatoire.

La question n'est pertinente que si Type structure = "Structure d'insertion par l'activité économique"

4. Si 'Autre', précisez :

5. A quel(s) réseau(x) appartient votre structure ?

- 1. AVE
- 2. CNEI
- 3. Chantier Ecole
- 4. CNCE GEIQ
- 5. CNLRQ
- 6. COORACE
- 7. Croix-Rouge
- 8. FACE
- 9. FARE
- 10. FASTT
- 11. FNARS
- 12. FUB
- 13. GART
- 14. Secours Catholique
- 15. Groupe SOS
- 16. Pôle emploi
- 17. Pro BTP
- 18. Réseau des missions locales
- 19. Réseau PASS
- 20. Secours Populaire
- 21. UNAI
- 22. UNCCAS
- 23. Voiture & Co
- 24. Aucun
- 25. Autre

(plusieurs réponses possibles)

6. Si 'Autre', précisez :

7. En quelle année a-t-elle été créée ?

La réponse doit être comprise entre 1800 et 2013.

8. La mobilité est-elle l'activité principale de votre structure ?

- 1. Oui
- 2. Non

La réponse est obligatoire.

Vos effectifs

9. Quel est le nombre de salariés total de la structure (Equivalent Temps Plein - ETP) ? (Pour les structures ayant plusieurs établissements ou une implantation nationale, merci de n'indiquer que l'effectif local)

La réponse doit être supérieure à 0.

La réponse est obligatoire.

10. Quel est le nombre de bénévoles total de la structure ? (Pour les structures ayant plusieurs établissements ou une implantation nationale, merci de n'indiquer que l'effectif local)

La réponse doit être supérieure à 0.

11. Pouvez-vous évaluer le temps total passé au sein de votre structure sur les questions de mobilité, pendant une semaine ?

- 1. Aucun
- 2. Quelques heures
- 3. Une journée
- 4. Plusieurs journées
- 5. Un ou plusieurs ETP
- 6. Je ne sais pas

La question n'est pertinente que si Activité mobilité = "Non"

12. Si vous consacrez un ou plusieurs ETP aux questions de mobilité, précisez combien :

La réponse doit être supérieure à 1.

La question n'est pertinente que si Tps passé mobilité = "Un ou plusieurs ETP"

13. En moyenne, combien de personnes sont accueillies dans votre structure par an ?

La réponse est obligatoire.

14. Si cela est pertinent au sein de votre structure, quel est le nombre moyen de dossiers personnels suivis par un référent ?

La réponse doit être supérieure à 1.

Votre territoire d'intervention

15. Quel est le périmètre d'intervention d'où proviennent les publics accueillis par votre structure ?
 1. Quartier 2. Commune 3. Intercommunalité
 4. Département 5. Région 6. National
 7. Autre

La réponse est obligatoire.

16. Si 'Autre', précisez :

17. Pouvez-vous donner une estimation du nombre d'habitants de ce territoire ?

La question n'est pertinente que si Périmètre intervention Parmi "Quartier ; Commune ; Intercommunalité"

18. Quelles sont les caractéristiques du territoire ?

- 1. Urbain dense
- 2. Périurbain pavillonnaire
- 3. Banlieue " politique de la ville "
- 4. Rural

(plusieurs réponses possibles)

19. Quel est le code postal du principal site d'implantation ?

Vos publics cibles

20. Quelles sont les catégories de publics les plus représentées au sein de votre structure ?

- 1. Tous les publics sans distinction
- 2. Bénéficiaires d'un type d'aides
- 3. Jeunes
- 4. Personnes en recherche d'emploi
- 5. Personnes non qualifiées
- 6. Personnes en intérim
- 7. Personnes en contrat aidé
- 8. Personnes en apprentissage
- 9. Femmes
- 10. Personnes illettrées
- 11. Personnes immigrées
- 12. Personnes en situation de handicap
- 13. Personnes en situation de pauvreté
- 14. Autre

(jusqu'à 3 réponses possibles)

21. Si 'Autre', précisez :

22. Si les publics les plus représentés au sein de votre structure sont les bénéficiaires d'un type d'aides, veuillez préciser lesquelles :

- 1. RSA
- 2. RSA jeunes
- 3. Allocation de solidarité spécifique (ASS)
- 4. L'allocation aux adultes handicapés (AAH)
- 5. Autre

(jusqu'à 3 réponses possibles)

23. Si 'Autre', précisez :

24. Accueillez-vous nécessairement vos publics sur prescription d'un autre organisme ?

- 1. Oui 2. Non 3. Pas nécessairement

La réponse est obligatoire.

La question n'est pertinente que si Activité mobilité = "Oui"

Les problématiques de mobilité rencontrées par vos publics

25. Classez, par ordre de priorité, les éléments déterminants, selon vous, dans le cadre d'un parcours d'insertion socioprofessionnelle :

1. Logement 2. Formation 3. Santé 4. Mobilité

Ordonnez 4 réponses.

La réponse est obligatoire.

26. Si d'autres éléments vous semblent déterminants dans le cadre d'un parcours d'insertion socioprofessionnelle, vous pouvez les indiquer :

27. La problématique de la mobilité est-elle abordée avec les publics accueillis ?

- 1. Oui 2. Non

La réponse est obligatoire.

La question n'est pertinente que si Activité mobilité = "Non"

28. Si non, pourquoi ?

- 1. Pas de demande
- 2. Pas de solution à proposer
- 3. Manque de temps
- 4. Manque de partenaires
- 5. Manque de financeurs
- 6. Manque de formation
- 7. Autre

(plusieurs réponses possibles)

29. Si 'Autre', précisez :

30. Parmi les freins à la mobilité décrits ci-dessous, classez ceux rencontrés le plus fréquemment par les publics accueillis :

1. Difficultés économiques ou problèmes matériels (coût d'achat/entretien d'une voiture ou d'un deux-roues, coût du passage du permis de conduire, du carburant, d'un abonnement de transport en commun, de la garde des enfants...)
2. Limites géographiques (pas d'accès aux transports en commun...)
3. Problème d'utilisation des compétences et outils associés à la mobilité (repérage dans l'espace, lecture d'un plan, compréhension d'un réseau de transport, passage du permis de conduire, utilisation d'un vélo...)
4. Difficultés psychosociologiques (limitation de son espace de déplacements, peurs, renoncements...)
5. Limites réglementaires (non-possession / perte du permis de conduire, du BSR, d'une assurance, de papier d'identité valide, d'un moyen de paiement...)
6. Difficultés physiques (problèmes de santé, handicap...)
7. Contraintes familiales (enfants, personne handicapée ou personne âgée à charge, emprise familiale...)
8. Illettrisme
9. Je ne sais pas comment classer

(vous n'êtes pas obligé(e) de cocher toutes les cases)

31. Si les publics accueillis rencontrent d'autres freins à la mobilité, vous pouvez les indiquer :

La question n'est pertinente que si Activité mobilité = "Oui" ou Problématique mobilité = "Oui"

32. Parmi les conséquences des problèmes de mobilité décrites ci-dessous, classez celles rencontrées le plus fréquemment par les publics accueillis :

1. Problème d'accès à l'emploi ou à la formation
2. Problème d'accès aux soins
3. Problème d'accès aux équipements de la vie quotidienne (supermarché, boulangerie, poste...)
4. Problème d'accès aux services publics ou aux structures d'accompagnements
5. Problème d'accès à son réseau social (famille, amis...)
6. Problème d'accès aux activités de ses enfants (école, crèche...)
7. Problème d'accès aux activités de loisirs (sport, culture, vacances...)

(vous n'êtes pas obligé(e) de cocher toutes les cases)

33. S'il y a d'autres conséquences dues à ces problèmes de mobilité vis-à-vis des publics accueillis, vous pouvez les indiquer :

La question n'est pertinente que si Activité mobilité = "Oui" ou Problématique mobilité = "Oui"

Le diagnostic mobilité de vos publics

34. Effectuez-vous une évaluation des capacités de mobilité (diagnostic mobilité) des publics accueillis ?

1. Oui 2. Non

La réponse est obligatoire.

La question n'est pertinente que si Problématique mobilité = "Oui" ou Activité mobilité = "Oui"

35. Si non, pourquoi ?

- 1. Demande insuffisante
- 2. Manque de moyens humains
- 3. Manque de moyens financiers
- 4. Pas de solution à proposer
- 5. En dehors des compétences de la structure et de ses salariés
- 6. Autre

(plusieurs réponses possibles)

36. Si 'Autre', précisez :

37. Quelles thématiques sont abordées avec les publics accueillis lors du diagnostic mobilité ?

- 1. Bilan de compétences complet
- 2. Moyens matériels et financiers à disposition
- 3. Éléments réglementaires (non-possession du permis de conduire, du BSR, d'une assurance, de papier d'identité valide...)
- 4. Environnement géographique et social
- 5. Pratiques de mobilité
- 6. Freins à la mobilité
- 7. Projets et volonté d'évolution
- 8. Autre

(plusieurs réponses possibles)

38. Si 'Autre', précisez :

39. Avez-vous des statistiques récentes issues de ces diagnostics ?

1. Oui (vous pouvez les envoyer en complément de votre questionnaire)
 2. Non

La question n'est pertinente que si Diagnostic mobilité = "Oui"

Les solutions mobilité proposées ou mises en place pour vos publics

40. Lorsqu'une personne est confrontée à une problématique de mobilité, quelles difficultés rencontrez-vous pour l'orienter vers les aides ou les services mobilité ?

1. Manque de temps
 2. Manque de formation
 3. Manque d'information concernant les aides et services de droit commun (Pôle Emploi, minima sociaux...)
 4. Manque d'information concernant les autres aides et services (associations...)
 5. Manque d'information concernant les modalités pour orienter les publics vers ces structures
 6. Aucune
 7. Autre

(plusieurs réponses possibles)

41. Si 'Autre', précisez :

42. Proposez-vous aux publics accueillis des solutions mobilité mises en place par vous-même et/ou par un partenaire ?

1. Oui 2. Non

La réponse est obligatoire.

La question n'est pertinente que si Problématique mobilité = "Oui"

43. Si non, pourquoi ?

1. Manque de moyens humains
 2. Manque de moyens financiers
 3. En dehors des compétences de la structure et de ses salariés
 4. Pas de solutions proposées par les partenaires sur le territoire d'intervention
 5. Demande insuffisante
 6. Autre

(plusieurs réponses possibles)

44. Si 'Autre', précisez :

Quelle(s) solution(s) mobilité est/sont proposée(s) aux publics accueillis ?

	1	2	3	4
45. Aides financières (pour le passage du permis de conduire, le BSR, l'achat d'un véhicule, les transports en commun...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
46. Microcrédit (pour le passage du permis de conduire, l'achat d'un véhicule...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
47. Mise à disposition ou location de véhicules (4 roues, 2 roues motorisées ou non...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
48. Vente de véhicules à bas coût	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
49. Entretien de véhicules à bas coût (garage associatif...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
50. Mise en place de transport à la demande	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
51. Organisation de covoiturage	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
52. Mise en situation (dans les transports en commun, en deux-roues...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
53. Information (horaires, réseau, trajet, intermodalité...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
54. Conseil (orientation vers les bons services / aides...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
55. Aides pédagogiques (passage du permis de conduire, apprentissage de la conduite d'un deux-roues ou d'un vélo, éco-conduite, prévention sécurité routière, lecture d'une carte...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
56. Organisation d'ateliers mobilité (dépassement des limites psychologiques et cognitives...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Mise en place par la structure seule (1), Mise en place par un partenaire (2), Mise en place en partenariat avec une autre structure (3), Non proposée (4).

Quelle(s) solution(s) est/sont proposée(s) aux publics accueillis ?

	1	2	3	4
57. Aides financières (pour le passage du permis de conduire, le BSR, l'achat d'un véhicule, les transports en commun...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
58. Microcrédit (pour le passage du permis de conduire, l'achat d'un véhicule...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
59. Mise à disposition ou location de véhicules (4 roues, 2 roues motorisées ou non...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
60. Vente de véhicules à bas coût	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
61. Entretien de véhicules à bas coût (garage associatif...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
62. Mise en place de transport à la demande	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
63. Organisation de covoiturage	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
64. Mise en situation (dans les transports en commun, en deux-roues...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
65. Information (horaires, réseau, trajet, intermodalité...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
66. Conseil (orientation vers les bons services / aides...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
67. Aides pédagogiques (passage du permis de conduire, apprentissage de la conduite d'un deux-roues motorisé ou d'un vélo, éco-conduite, prévention sécurité routière, lecture d'une carte...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
68. Organisation d'ateliers mobilité (dépassement des limites psychologiques et cognitives...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Mise en place par la structure seule (1), Mise en place par un partenaire (2), Mise en place en partenariat avec une autre structure (3), Non proposée (4).

69. Si vous proposez ou mettez en place d'autres actions que celles énoncées dans le tableau précédent, précisez lesquelles :

La question n'est pertinente que si Activité mobilité = "Oui" ou Proposition solutions = "Oui"

Pouvez-vous donner une fourchette budgétaire annuelle de vos actions mobilité (en euros) ?

70. Pour 2010

71. Pour 2011

72. Pour 2012

73. Classez les financements les plus significatifs concernant le fonctionnement des actions mobilité :

- Subventions publiques
- Financements privés
- Paiement des bénéficiaires (avec ou sans aide)
- Commandes par d'autres structures

(vous n'êtes pas obligé(e) de cocher toutes les cases)

74. Si vous disposez d'autres types de financements, vous pouvez les indiquer :

La question n'est pertinente que si Activité mobilité = "Oui" ou Proposition solutions = "Oui"

L'évaluation des solutions mobilité proposées ou mises en place par votre structure

75. Concernant l'évaluation de vos actions mobilité, mises en place par vous même ou par un partenaire :

- 1. Evaluation rare ou inexistante des actions
- 2. Evaluation ponctuelle des actions en fonction des possibilités
- 3. Evaluation régulière des actions

La réponse est obligatoire.
La question n'est pertinente que si Activité mobilité = "Oui" ou Proposition solutions = "Oui"

76. Pour quelles raisons n'évaluez-vous jamais ou rarement ces actions ?

- 1. Manque de temps
- 2. En dehors des compétences de la structure et de ses salariés
- 3. Manque de moyens financiers
- 4. Autre

(plusieurs réponses possibles)

77. Si 'Autre', précisez :

78. Si vous évaluez ces actions de manière ponctuelle, pouvez-vous donner un ou plusieurs exemple(s) d'évaluation ?

La question n'est pertinente que si Evaluation actions = "Evaluation ponctuelle des actions en fonction des possibilités"

Pouvez-vous donner un ou plusieurs résultat(s) chiffré(s) suite à ces évaluation ?

79. Taux de retour à l'emploi

80. Taux de personnes ayant acquis une mobilité plus autonome

81. Si vous avez d'autres résultats chiffrés suite à l'évaluation de ces actions, précisez lesquels :

La question n'est pertinente que si Evaluation actions = "Evaluation régulière des actions"

82. Quels sont les principaux leviers de vos actions mobilité ?

- 1. Assiduité et motivation du public accueilli
- 2. Coordination de l'action avec le parcours global d'insertion du public accueilli
- 3. Intégration de la structure dans un réseau local partenaire
- 4. Soutien des financeurs
- 5. Aucun
- 6. Autre

(plusieurs réponses possibles)

83. Si 'Autre', précisez :

84. Quelles sont les principales difficultés que vous rencontrez pour élaborer vos actions ?

- 1. Techniques
- 2. Financières
- 3. Juridiques
- 4. Assiduité du public
- 5. Concurrence par rapport au secteur privé et/ou public
- 6. Aucune
- 7. Autre

(plusieurs réponses possibles)

85. Si 'Autre', précisez :

86. Quelles sont les principales difficultés que vous rencontrez pour pérenniser vos actions ?

- 1. Techniques
- 2. Financières
- 3. Juridiques
- 4. Assiduité du public
- 5. Concurrence par rapport au secteur privé et/ou public
- 6. Aucune
- 7. Autre

(plusieurs réponses possibles)

87. Si 'Autre', précisez :

Vos projets et attentes concernant la mobilité

88. Pour l'avenir, avez-vous identifié des opportunités ou envisagé des projets concernant la mobilité des publics accueillis ?

89. Avez-vous des attentes ou des suggestions concernant les problématiques de mobilité des personnes en situation d'insertion socioprofessionnelle ?

Votre participation à l'enquête "Publics"

90. Parmi les publics que vous accueillez, acceptez-vous d'accompagner certaines personnes dans le remplissage de notre questionnaire " Publics " ?

1. Oui 2. Non

91. Combien de questionnaires pensez-vous pouvoir nous transmettre ?

La réponse doit être supérieure à 1.
La question n'est pertinente que si Enquête "Publics" = "Oui"

92. Clé

93. Date de saisie

94. Date de modification

95. Durée de la saisie

96. Adresse IP / Nom de la machine

OSDM_entreprises

Votre entreprise

1. A quel(s) réseau(x) appartient votre entreprise ?

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> 1. CNEI | <input type="checkbox"/> 2. UNAI |
| <input type="checkbox"/> 3. CNLRQ | <input type="checkbox"/> 4. Groupe SOS |
| <input type="checkbox"/> 5. Pôle emploi | <input type="checkbox"/> 6. FACE |
| <input type="checkbox"/> 7. FARE | <input type="checkbox"/> 8. FASTT |
| <input type="checkbox"/> 9. Chantier Ecole | <input type="checkbox"/> 10. COORACE |
| <input type="checkbox"/> 11. Réseau PASS | <input type="checkbox"/> 12. CNCE.GEIQ |
| <input type="checkbox"/> 13. FNARS | <input type="checkbox"/> 14. Voiture & Co |
| <input type="checkbox"/> 15. Aucun | <input type="checkbox"/> 16. Autre |

*Vous pouvez cocher plusieurs cases.
La réponse est obligatoire.*

2. Si 'Autre', précisez :

3. A quel Club FACE appartenez-vous ?

La question n'est pertinente que si Réseau = "FACE"

4. Quelle est le secteur d'activité de votre entreprise ?

- 1. Transport et entreposage
- 2. Information et communication
- 3. Immobilier
- 4. Bâtiment et travaux publics
- 5. Commerce et réparation
- 6. Hébergement et restauration
- 7. Activités financières et assurances
- 8. Enseignement
- 9. Santé et action sociale
- 10. Agro-alimentaire
- 11. Soutien aux entreprises
- 12. Activités des ménages
- 13. Administration publique
- 14. Industries extractives ou manufacturières
- 15. Production et distribution d'électricité, de gaz, de vapeur et d'air conditionné
- 16. Production et distribution d'eau
- 17. Assainissement, gestion des déchets et dépollution
- 18. Autre

La réponse est obligatoire.

5. Si 'Autre', précisez :

Vos effectifs

6. Quel est l'effectif de votre entreprise ? (n'indiquez que l'effectif local de votre structure)

- | | |
|--|--|
| <input type="radio"/> 1. Moins de 20 salariés | <input type="radio"/> 2. De 21 à 50 salariés |
| <input type="radio"/> 3. De 51 à 100 salariés | <input type="radio"/> 4. De 101 à 250 salariés |
| <input type="radio"/> 5. De 251 à 500 salariés | <input type="radio"/> 6. Plus de 500 salariés |

La réponse est obligatoire.

Pour chacune des catégories de salariés suivante, précisez l'effectif moyen accueilli par an par votre entreprise :

7. Ouvriers et/ou d'employés non qualifiés

8. Salariés à temps partiel

9. Intérimaires

10. Stagiaires ou apprentis

Le lieu d'implantation de votre entreprise

11. Dans quel type de zone se situe le site principal de votre entreprise ?

1. Urbain dense
 2. Périurbain pavillonnaire
 3. Banlieue "politique de la ville"
 4. Rural

12. Êtes-vous implanté dans une Z.A./Z.I. ?

1. Oui 2. Non

La réponse est obligatoire.

13. Quel est le code postal du site principal de votre entreprise ?

14. Quelle est la zone de recrutement de votre entreprise ?

1. Quartier 2. Commune 3. Intercommunalité
 4. Département 5. Région 6. National
 7. Autre

La réponse est obligatoire.

15. Si 'Autre', précisez :

16. Pouvez-vous donner une estimation du nombre d'habitants de ce territoire ?

La question n'est pertinente que si zone recrutement = "Quartier" ou zone recrutement = "Commune" ou zone recrutement = "Intercommunalité"

Les questions de mobilité au sein de votre structure

17. La problématique de la mobilité est-elle abordée avec les salariés / les intérimaires / les stagiaires ou apprentis au sein de votre entreprise ?

1. Jamais 2. Exceptionnellement
 3. Régulièrement 4. Systématiquement

La réponse est obligatoire.

18. Pourquoi cette problématique de la mobilité n'est-elle jamais abordée avec les salariés ? (plusieurs réponses possibles)

1. Pas de demande
 2. Pas de solution à proposer
 3. Manque de temps
 4. Manque de moyens financiers
 5. Manque de connaissance
 6. Autre

Vous pouvez cocher plusieurs cases.

La réponse est obligatoire.

La question n'est pertinente que si problématique mobilité abordée = "Jamais"

19. Si 'Autre', précisez :

20. Un de vos collaborateurs traite-t-il spécifiquement des problématiques mobilité du personnel ?

1. Oui 2. Non 3. Je ne sais pas

La question n'est pertinente que si problématique mobilité abordée Parmi "Exceptionnellement ; Régulièrement ; Systématiquement"

21. Quel poste occupe ce collaborateur qui traite des questions de mobilité ?

La question n'est pertinente que si collaborateur mobilité = "Oui"

22. Parmi les freins à la mobilité décrits ci-dessous, classez ceux rencontrés le plus fréquemment par les salariés/intérimaires/stagiaires ou apprentis ?

1. Difficultés économiques ou problèmes matériels (coût d'achat/entretien d'une voiture ou d'un deux-roues, coût du passage du permis de conduire, du carburant, d'un abonnement de transport en commun, de la garde des enfants...)
2. Limites géographiques (pas d'accès aux transports en commun...)
3. Limites réglementaires (non-possession / perte du permis de conduire, du BSR, d'une assurance, de papier d'identité valide, d'un moyen de paiement...)
4. Illettrisme
5. Difficultés psychosociologiques (limitation de son espace de déplacements, peurs, renoncements...)
6. Contraintes familiales (enfants, personne handicapée ou personne âgée à charge, emprise familiale...)
7. Difficultés physiques (problèmes de santé, handicap...)
8. Problème d'utilisation des compétences et outils associés à la mobilité (repérage dans l'espace, lecture d'un plan, compréhension d'un réseau de transport, passage du permis de conduire, utilisation d'un vélo...)
9. Je ne sais pas comment classer
10. Autre

Ordonnez 10 réponses.

La réponse est obligatoire.

La question n'est pertinente que si problématique mobilité abordée Parmi "Exceptionnellement ; Régulièrement ; Systématiquement"

23. Au sein de votre politique de recrutement, est-ce qu'un ou plusieurs des éléments suivants constitue(nt) un critère d'embauche ? (plusieurs réponses possibles)

1. La distance entre le domicile et le lieu d'embauche
 2. La possession d'une voiture
 3. La possession du permis de conduire
 4. L'accès à un moyen de transport quel qu'il soit (vélo, transports en commun...)

Vous pouvez cocher plusieurs cases.

24. Avez-vous d'autres critères d'embauche liés à la mobilité ?

25. Pour des questions de mobilité, vous est-il déjà arrivé : (plusieurs réponses possibles)

- 1. De refuser une embauche
- 2. D'avoir un problème avec un salarié (retard fréquent, fatigue due au transport...)
- 3. D'avoir une difficulté à pourvoir un poste
- 4. Qu'un candidat refuse un poste
- 5. Qu'un salarié démissionne (déménagement, perte du permis de conduire...)

Vous pouvez cocher plusieurs cases (4 au maximum).

Vos actions autour de la mobilité

26. Cochez parmi les dispositifs d'aide à la mobilité suivants ceux que vous connaissez :

- 1. Aide pour le retour à l'emploi/Pôle Emploi
- 2. Aide pour le retour à l'emploi/RSA
- 3. Solution portée par une collectivité locale
- 4. Associations locales (Aide Auto, Bouger vers l'emploi, CarburEmploi...)
- 5. Aucune
- 6. Autre

Vous pouvez cocher plusieurs cases (5 au maximum).

27. Si 'Autre', précisez :

28. Quelles difficultés rencontrez-vous pour orienter vos salariés/intérimaires/stagiaires ou apprentis vers les aides ou les services mobilité ? (plusieurs réponses possibles)

- 1. Manque de temps
- 2. Manque de formation
- 3. Manque d'information concernant les aides et services de droit commun (Pôle Emploi, minima sociaux...)
- 4. Manque d'information concernant les autres aides et services (associations...)
- 5. Manque d'information concernant les modalités pour orienter les salariés vers ces services
- 6. Aucune
- 7. Autre

Vous pouvez cocher plusieurs cases.

La réponse est obligatoire.

29. Si 'Autre', précisez :

30. Votre entreprise propose-t-elle aux salariés/intérimaires/stagiaires ou apprentis une/des solution(s) mobilité (au-delà des obligations légales)?

- 1. Oui
- 2. Non
- 3. Je ne sais pas

La réponse est obligatoire.

31. Pour quelle(s) raison(s) ?

- 1. Manque de moyens humains
- 2. Manque de moyens financiers
- 3. En dehors des compétences de la structure et de ses salariés
- 4. Pas de solutions proposées par les partenaires sur le territoire d'intervention
- 5. Demande insuffisante
- 6. Autre

Vous pouvez cocher plusieurs cases.

La réponse est obligatoire.

La question n'est pertinente que si proposition solutions mobilité = "Non"

32. Si 'Autre', précisez :

Quelle(s) solution(s) mobilité est/sont proposées aux salariés/intérimaires/stagiaires ou apprentis ?

	1	2	3	4
33. Aides financières (l'achat d'un véhicule, les transports en commun...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
34. Mise à disposition ou location de véhicules (4 roues, 2 roues motorisées ou non...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
35. Vente de véhicules à bas coût	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
36. Mise en place de transport à la demande	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
37. Organisation de covoiturage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
38. Informations sur les transports en commun	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
39. Conseil (orientation vers les bons services / aides...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
40. Stage d'éco-conduite	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
41. Aide au passage du permis de conduire	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Mise en place par l'entreprise seule (1), Mise en place par un partenaire (2), Mise en place par l'entreprise en partenariat avec une autre structure (3), Non proposée (4).

42. Si vous mettez en place d'autres actions, précisez ci-dessous :

La question n'est pertinente que si proposition solutions mobilité = "Oui"

43. Quelles sont les principales difficultés que vous rencontrez pour élaborer vos actions ? (plusieurs réponses possibles)

- 1. Techniques
- 2. Financières
- 3. Juridiques
- 4. Connaissance des acteurs du territoire
- 5. Coordination avec les acteurs du territoire
- 6. Aucune
- 7. Autre

*Vous pouvez cocher plusieurs cases (5 au maximum).
La question n'est pertinente que si proposition solutions mobilité = "Oui"*

44. Si 'Autre', précisez :

Perspectives

45. Selon-vous, quelles seraient les réponses à apporter auprès des personnes en insertion pour répondre à leurs difficultés de mobilité ? (plusieurs réponses possibles)

- 1. Informer et conseiller
- 2. Mettre en relation avec un acteur et accompagner
- 3. Proposer des solutions individuelles de mobilité
- 4. Proposer des solutions collectives de mobilité
- 5. Proposer des aides financières individuelles pour les déplacements de vos salariés
- 6. Autre

Vous pouvez cocher plusieurs cases.

46. Si 'Autre', précisez :

47. Parmi la liste suivante, quelles seraient les 3 actions qui devraient être mis en œuvre en priorité ? (classez les de la plus prioritaire à la moins prioritaire)

1. Aides financières (pour le passage du permis de conduire, l'achat d'un véhicule, les transports en commun...)
2. Microcrédit (pour le passage du permis de conduire, l'achat d'un véhicule...)
3. Mise à disposition ou location de véhicules (4 roues, 2 roues motorisées ou non...)
4. Vente de véhicules à bas coût
5. Entretien de véhicules à bas coût (garage associatif...)
6. Mise en place de transport à la demande
7. Organisation de covoiturage
8. Mise en situation (dans les transports en commun, en deux-roues...)
9. Information (horaires, réseau, trajet, intermodalité...)
10. Conseil (orientation vers les bons services / aides...)
11. Aides pédagogiques (passage du permis de conduire, éco-conduite, prévention sécurité routière, lecture d'une carte...)
12. Organisation d'ateliers mobilité (dépassement des limites psychologiques et cognitives...)
13. Autre

Ordonnez 3 réponses.

48. Si 'Autre', précisez :

49. Seriez-vous disposé(e) à contribuer à un ou plusieurs de ces services s'ils bénéficient à vos salariés ou futurs salariés ?

1. Oui 2. Non

50. Avez-vous des remarques ou suggestions à nous indiquer concernant cette problématique de la mobilité des salariés et personnes en insertion ?

Enquête "Publics"

51. Parmi votre personnel, acceptez-vous d'accompagner certaines personnes dans le remplissage du questionnaire "Publics" ?

1. Oui 2. Non

52. Combien de questionnaires pensez-vous pouvoir nous transmettre ?

La question n'est pertinente que si questionnaire public = "Oui"

53. Clé	<input type="text"/>	55. Durée de la saisie	<input type="text"/>
54. Date de saisie	<input type="text"/>	56. Adresse IP / Nom de la machine	<input type="text"/>

OSDM_Publics

Structure

1. Dans quelle structure êtes-vous inscrit(e) ?

- 1. Structure d'insertion par l'activité économique
- 2. Agence d'intérim
- 3. Organisme de formation
- 4. Agence de Pôle Emploi
- 5. Maison de l'emploi
- 6. PLIE
- 7. Mission locale
- 8. Centre communal d'action sociale
- 9. Ecole de conduite à statut associatif
- 10. Plateforme de mobilité
- 11. Opérateur de transport
- 12. Autre association Loi 1901
- 13. Autre

La réponse est obligatoire.

2. Si 'Autre', précisez :

3. Précisez le type de structure d'insertion par l'activité économique :

- 1. Association intermédiaire
- 2. Entreprise d'insertion
- 3. Entreprise de travail temporaire d'insertion
- 4. Atelier ou chantier d'insertion
- 5. Groupement d'employeurs pour l'insertion et la qualification
- 6. Groupe économique et solidaire
- 7. Régie de quartier
- 8. Autre

La question n'est pertinente que si Structure = "Structure d'insertion par l'activité économique"

4. Si 'Autre', précisez :

5. A quel(s) réseau(x) appartient votre structure ? (si vous ne connaissez pas ce réseau, cochez Aucun)

- 1. AVE
- 2. CNEI
- 3. Chantier Ecole
- 4. CNCE GEIQ
- 5. CNLRQ
- 6. COORACE
- 7. Croix-Rouge
- 8. FACE
- 9. FARE
- 10. FASTT
- 11. FNARS
- 12. FUB
- 13. GART
- 14. Secours Catholique
- 15. Groupe SOS
- 16. Pôle emploi
- 17. Pro BTP
- 18. Réseau des missions locales
- 19. Réseau PASS
- 20. Secours Populaire
- 21. UNAI
- 22. UNCCAS
- 23. Voiture & Co
- 24. Aucun
- 25. Autre

Vous pouvez cocher plusieurs cases (12 au maximum).

La réponse est obligatoire.

6. Si 'Autre', précisez :

7. Code postal de la structure

La réponse est obligatoire.

Votre mobilité :

8. Avez-vous le permis de conduire ?

- 1. Oui 2. Non

9. Avez-vous le BSR ?

- 1. Oui 2. Non

10. Disposez-vous de l'un ou de plusieurs des moyens de déplacement suivant (en état de fonctionnement et assurés pour les deux ou 4 roues) ? (plusieurs réponses possibles)

- 1. Voiture
- 2. Deux-roues motorisé
- 3. Vélo
- 4. Abonnement aux transports en commun
- 5. Aucun
- 6. Autre

Vous pouvez cocher plusieurs cases (5 au maximum).

11. Si 'Autre', précisez :

12. Quelqu'un dans votre ménage -enfant, conjoint- dispose-t-il des éléments suivants ? (plusieurs réponses possibles)

- 1. Permis de conduire 2. Voiture

Vous pouvez cocher plusieurs cases.

13. Pensez-vous que l'un ou plusieurs des éléments suivants vous gêne(nt) pour vous déplacer ? (cocher les 3 éléments)

- 1. J'ai des difficultés physiques (maladies, handicap...)
- 2. Je ne me repère pas bien dans l'espace
- 3. Je ne sais pas lire un plan
- 4. Je n'ai pas beaucoup de moyens financiers
- 5. Je n'ai pas de voiture, ni de deuxroues motorisé
- 6. Mon véhicule n'est pas en bon état et/ou je n'ai pas fait le contrôle technique
- 7. Je ne connais pas les transports en commun
- 8. Il n'y a pas de transports en commun près de chez moi
- 9. Je n'ai pas de permis, d'assurance, de papier d'identité valide...
- 10. Je ne me sens pas à l'aise à l'extérieur
- 11. Je dépends d'autres personnes pour sortir (enfants à charge, famille...)
- 12. Aucun
- 13. Autre

*Vous pouvez cocher plusieurs cases (3 au maximum).
La réponse est obligatoire.*

14. Si 'Autre', précisez :

Vos déplacements

Pour faire les activités suivantes, quel(s) moyen(s) de transport utilisez-vous (plusieurs réponses possibles)?

- | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 15. Faire des démarches administratives | <input type="checkbox"/> |
| 16. Me rendre au travail ou à ma formation | <input type="checkbox"/> |
| 17. Aller chez le médecin | <input type="checkbox"/> |
| 18. Rendre visite à mes proches | <input type="checkbox"/> |
| 19. Faire des courses | <input type="checkbox"/> |
| 20. M'occuper de mes enfants (école, crèche...) | <input type="checkbox"/> |
| 21. Sortie/loisirs | <input type="checkbox"/> |

En voiture en tant que conducteur (1), En voiture en tant que passager (2), En transport collectif (3), A pied (4), En deux roues motorisé (5), A vélo (6), Aucun (7).

Pour pratiquer ces activités, où vous- rendez-vous le plus souvent ? (plusieurs réponses possibles)

- | | 1 | 2 | 3 | 4 |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 22. Faire des démarches administratives | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 23. Me rendre au travail ou à ma formation | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 24. Aller chez le médecin | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 25. Rendre visite à mes proches | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 26. Faire des courses | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 27. M'occuper de mes enfants (école, crèche...) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 28. Sortie/loisirs | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Dans mon quartier (1), Dans ma ville (2), Dans une ville à côté (3), Dans une ville plus éloignée (4).

29. Parmi ces déplacements, lesquels vous est-il arrivé de réduire parce que vous n'aviez pas les moyens financiers ou que c'était trop loin ? (plusieurs réponses possibles)

- 1. Faire des démarches administratives
- 2. Me rendre au travail ou à ma formation
- 3. Aller chez le médecin
- 4. Rendre visite à mes proches
- 5. Faire des courses
- 6. Sortie/loisirs
- 7. Aucun

*Vous pouvez cocher plusieurs cases (6 au maximum).
La réponse est obligatoire.*

30. Vous est-il arrivé de refuser un travail ou une formation parce que vous ne pouviez pas y aller ?

1. Oui 2. Non

La réponse est obligatoire.

31. Vous est-il arrivé d'abandonner un travail ou une formation parce qu'il vous était trop compliqué de vous y rendre ?

1. Oui 2. Non

La réponse est obligatoire.

32. Vous est-il arrivé de ne pas aller à un entretien d'embauche ou dans une structure d'aide à la recherche d'emploi (type Pôle Emploi) parce que vous ne pouviez pas y aller ?

1. Oui 2. Non

La réponse est obligatoire.

33. Si vous avez un emploi, pensez-vous que vous risquez de le perdre si vous ne pouvez plus vous déplacer avec votre mode de transport actuel ?

1. Oui 2. Non

La réponse est obligatoire.

Vos attentes et votre accompagnement

34. Savez-vous qu'il existe des aides aux déplacements ?

1. Oui 2. Non

La réponse est obligatoire.

35. Comment en avez-vous entendu parler ? (plusieurs réponses possibles)

1. Par des proches
 2. Par mon référent dans la structure où je remplis ce questionnaire
 3. Par une autre personne m'accompagnant dans mes démarches (service public, association...)
 4. Par mon employeur
 5. Par Internet
 6. Autre

Vous pouvez cocher plusieurs cases (3 au maximum).

La réponse est obligatoire.

La question n'est pertinente que si connaissance aides = "Oui"

36. Si 'Autre', précisez :

37. Bénéficiez-vous actuellement d'une aide pour vos déplacements, ou en avez-vous déjà bénéficié par le passé ?

1. Oui 2. Non

La réponse est obligatoire.

38. De quel type d'aide s'agit-il ? (plusieurs réponses possibles)

1. Information concernant les transports en commun
 2. Tarifs réduits pour les transports en commun
 3. Prêt ou location d'un vélo
 4. Prêt ou location d'un deux-roues motorisé
 5. Prêt ou location d'une voiture
 6. Transport à la demande
 7. Organisation d'un covoiturage
 8. Aide financière pour le permis
 9. Aide à l'achat d'un véhicule
 10. Aide à l'entretien de mon véhicule
 11. Formation pédagogique (permis de conduire, lecture d'une carte...)
 12. Mise en situation (dans les transports en commun, en vélo...)
 13. Ateliers mobilité
 14. Autre

Vous pouvez cocher plusieurs cases (6 au maximum).

La question n'est pertinente que si bénéfice aide actuelle = "Oui"

39. Si 'Autre', précisez :

40. De manière générale, comment évaluez-vous ces aides ?

1. Très satisfaisante 2. Satisfaisante
 3. Peu satisfaisante 4. Insatisfaisante
 5. Très insatisfaisante

La question n'est pertinente que si bénéfice aide actuelle = "Oui"

41. Pour quelle(s) raison(s) n'êtes-vous pas ou peu satisfait ? (plusieurs réponses possibles)

1. Durée de l'aide
 2. Non adaptée à mes besoins
 3. Délai de mise en place trop long
 4. Manque d'accompagnement
 5. Autre

Vous pouvez cocher plusieurs cases (3 au maximum).

La question n'est pertinente que si Evaluation aide Parmi "Peu satisfaisante ; Insatisfaisante ; Très insatisfaisante"

42. Si 'Autre', précisez :

43. Si vous pouviez disposer d'une ou plusieurs aides à la mobilité, la/lesquelles seraient pour vous la/les plus importante(s) ? (Vous pouvez classer de la plus importante à la moins importante jusqu'à 5 aides)

1. Information concernant les transports en commun
2. Tarifs réduits pour les transports en commun
3. Prêt ou location d'un vélo
4. Prêt ou location d'un deux-roues motorisé
5. Prêt ou location d'une voiture
6. Transport à la demande
7. Organisation d'un covoiturage
8. Aide financière pour le permis
9. Aide à l'achat d'un véhicule
10. Aide à l'entretien de mon véhicule
11. Formation pédagogique (permis de conduire, lecture d'une carte...)
12. Mise en situation (dans les transports en commun, en vélo...)
13. Ateliers mobilité
14. Autre

Ordonnez 5 réponses.

44. Si vous avez de jeunes enfants, bénéficiez-vous d'une aide pour les garder en votre absence ?

1. Oui 2. Non

45. Vous arrive-t-il de vous promener, par exemple le dimanche, dans les endroits suivants ? (plusieurs réponses possibles)

1. Autour de chez vous
 2. Dans un autre quartier
 3. Dans la nature/ à la campagne
 4. Je ne me promène jamais

Vous pouvez cocher plusieurs cases (3 au maximum).

46. Pourquoi ne vous promenez-vous jamais ? (plusieurs réponses possibles)

1. Pas de raison de le faire
 2. Sentiment d'insécurité
 3. Pas les moyens matériels de le faire
 4. Pas le temps
 5. Autre

Vous pouvez cocher plusieurs cases (3 au maximum).

La question n'est pertinente que si lieu promenade = "Je ne me promène jamais"

47. Si 'Autre', précisez :

48. Estimez-vous que votre quartier/votre domicile est suffisamment desservi en transports en commun ?

1. Oui 2. Non 3. Je ne sais pas

49. Pensez-vous que vous pourriez répondre à plus d'offres de formation ou d'emploi si vous n'aviez pas de problème pour vous déplacer ?

1. Oui 2. Non 3. Je ne sais pas

Votre profil

50. Quel âge avez-vous ?

La réponse est obligatoire.

51. Quel est votre sexe ?

1. Femme 2. Homme

La réponse est obligatoire.

52. Quel est votre lieu de naissance ?

1. En France métropolitaine
 2. Dans les Dom/Tom
 3. A l'étranger dans un pays francophone
 4. A l'étranger dans un pays non francophone

53. Quelle est votre situation familiale ?

1. En couple avec enfant(s) 2. En couple sans enfant
 3. Célibataire avec enfant(s) 4. Célibataire sans enfant

La réponse est obligatoire.

54. Combien avez-vous d'enfants ?

La réponse doit être inférieure à 20.

La question n'est pertinente que si situation familiale Parmi "En couple avec enfant(s) ; Célibataire avec enfant(s)"

55. Combien de vos enfants sont âgés de 14 à 18 ans ?

La question n'est pertinente que si situation familiale Parmi "En couple avec enfant(s) ; Célibataire avec enfant(s)"

56. Combien de vos enfants sont âgés de moins de 14 ans ?

La réponse doit être inférieure à 20.

La question n'est pertinente que si situation familiale Parmi "En couple avec enfant(s) ; Célibataire avec enfant(s)"

57. En votre absence, avez-vous des problèmes pour faire garder vos enfants ?

1. Oui 2. Non

La question n'est pertinente que si 1 <= enfants < 14ans < 14

58. Où habitez-vous ? (jusqu'à deux réponses possibles)

1. Dans une grande ville
 2. Dans une ville moyenne
 3. Dans une petite ville
 4. Dans un village
 5. A la campagne
 6. En banlieue dans une maison
 7. En banlieue dans un immeuble
 8. Autre

*Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).
La réponse est obligatoire.*

59. Si 'Autre', précisez :

60. Votre logement est-il :

1. En location 2. En foyer
 3. Chez mes parents/amis 4. J'en suis propriétaire
 5. Autre

61. Si 'Autre', précisez :

62. De quelle type de location s'agit-il ?

1. Une location auprès d'un propriétaire privé
 2. Un location sociale

La question n'est pertinente que si Situation logement = "En location"

63. Quel est votre niveau de formation ?

1. Sans diplôme 2. Brevet des collèges
 3. CAP/BEP 4. Bac
 5. Bac+2 6. Bac +5
 7. Autre

64. Si 'Autre', précisez :

65. Bénéficiez-vous d'un ou des minimas sociaux suivant(s) ? (plusieurs réponses possibles)

1. RSA
 2. RSA jeunes
 3. Allocation de solidarité spécifique (ASS)
 4. Allocation aux adultes handicapés (AAH)
 5. Autre

*Vous pouvez cocher plusieurs cases.
La réponse est obligatoire.*

66. Si 'Autre', précisez :

67. Pouvez-vous estimer les revenus de votre ménage (en € par mois) ?

68. Avez-vous accès à Internet ?

1. Oui 2. Non

69. Savez-vous utiliser internet ?

1. Oui 2. Non

La question n'est pertinente que si accès internet = "Oui"

70. Depuis combien de temps êtes-vous inscrit-e dans la structure où vous remplissez ce questionnaire ? (en mois)

71. Quelle est votre situation professionnelle ?

- 1. CDI à temps complet
- 2. CDI à temps partiel
- 3. CDD à temps complet
- 4. CDD à temps partiel
- 5. Intérim
- 6. En apprentissage
- 7. En formation
- 8. En recherche d'emploi inscrit à Pôle Emploi
- 9. En recherche d'emploi non inscrit à Pôle Emploi
- 10. A la retraite
- 11. Autre

La réponse est obligatoire.

72. Si 'Autre', précisez :

73. Quelle place occupe l'interim dans votre emploi du temps professionnel ?

- 1. Je fais de l'intérim comme activité d'appoint (étudiant, personne au foyer, retraité, artisan, etc.)
- 2. J'alterne les contrats d'interim et CDD comme seule activité professionnelle
- 3. Je suis intérimaire à (quasi) temps plein
- 4. Autre

La question n'est pertinente que si situation pro = "Intérim"

74. Si 'Autre', précisez :

75. Vous arrive-t-il de travailler en horaires décalés et/ou le week-end ?

- 1. Oui
- 2. Non

La question n'est pertinente que si situation pro Parmi "CDI à temps complet ; CDI à temps partiel ; CDD à temps complet ; CDD à temps partiel ; Intérim"

76. Depuis combien de temps êtes-vous sans emploi ?

- 1. Moins de 1 an
- 2. De 1 à deux ans
- 3. Plus de 2 ans

La question n'est pertinente que si situation pro Parmi "En apprentissage ; En formation ; En recherche d'emploi inscrit à Pôle Emploi ; En recherche d'emploi non inscrit à Pôle Emploi"

77. En 2012, combien d'heures avez-vous (éventuellement) travaillé ?

78. Vos remarques complémentaires

79. Clé

80. Date de saisie

81. Durée de la saisie

82. Adresse IP / Nom de la machine

D. Tableaux des allocataires des minima sociaux

Nombre d'allocataires du RSA au 31 décembre de chaque année en France métropolitaine depuis 2009

	2009	2010*	2011
RSA socle seul	1 131 354	1 168 174	1 194 035
<i>dont majoré hors RSA "jeune"</i>	173 346	169 795	167 179
<i>dont RSA "jeune"</i>	-	1 522	2 128
RSA socle + activité	182 566	205 575	217 241
<i>dont majoré hors RSA "jeune"</i>	20 369	20 762	20 661
<i>dont RSA "jeune"</i>	-	550	734
RSA activité seul	416 234	460 038	458 411
<i>dont majoré hors RSA "jeune"</i>	45 717	44 026	42 488
<i>dont RSA "jeune"</i>	-	5 179	6 555
Total RSA	1 730 154	1 833 787	1 869 687
<i>dont majoré hors RSA "jeune"</i>	239 432	234 583	230 328
<i>dont RSA "jeune"</i>	-	7 251	9 417

Sources : CNAF, MSA

Champ : France métropolitaine

* : Depuis le 1 septembre 2010, le champ du RSA s'est élargi aux moins de 25 ans (sous conditions de travail).

Nombre de personnes couvertes* par le RSA au 31 décembre de chaque année en France métropolitaine depuis 2009

	2009	2010**	2011
RSA socle seul	2 247 687	2 321 770	2 375 454
<i>dont majoré hors RSA "jeune"</i>	495 063	487 012	480 904
<i>dont RSA "jeune"</i>	-	1 609	2 276
RSA socle + activité	413 005	464 712	490 369
<i>dont majoré hors RSA "jeune"</i>	53 158	54 379	54 503
<i>dont RSA "jeune"</i>	-	635	858
RSA activité seul	992 183	1 087 613	1 089 483
<i>dont majoré hors RSA "jeune"</i>	115 393	110 708	107 874
<i>dont RSA "jeune"</i>	-	6 141	7 829
Total RSA	3 652 875	3 874 095	3 955 306
<i>dont majoré hors RSA "jeune"</i>	663 614	652 099	643 281
<i>dont RSA "jeune"</i>	-	8 385	10 963

Sources : CNAF, MSA

Champ : France métropolitaine

* "population couverte par le RSA" : l'allocataire, le conjoint et les personnes à charge

** : Depuis le 1 septembre 2010, le champ du RSA s'est élargi au moins de 25 ans (sous conditions de travail).

Nombre d'allocataires des minima sociaux

	2000	2005	2010
Revenu minimum d'insertion	1 096 851	1 289 540	140 000
Allocation de parent isolé	170 213	206 125	30 200
Allocation aux adultes handicapés	710 902	800 959	914 900
Allocation supplémentaire d'invalidité (personnes âgées)	104 400	112 623	87 700
Allocation de solidarité spécifique	446 987	401 582	360 700
Allocation d'insertion ou allocation temporaire d'attente	32 200	34 600	44 500
Allocations diverses en faveur des personnes âgées démunies	813 840	692 207	633 700
Revenu de solidarité active	-	-	1 374 000
Revenu de solidarité (minimum social spécifique aux Dom)	-	9 963	13 100
Ensemble	3 374 693	3 547 599	3 598 600
* Le RSA remplace le RMI et l'API en France métropolitaine à compter du 1er juin 2009, puis le 1er janvier 2011 dans les départements d'outre-mer.			
Source : Observatoire des inégalités, à partir des données CNAMTS, Cnaf, MSA, Drees, Unedic, Cnav, régime des caisses des DOM., France entière			

E. Tableaux des aides APRE Pôle Emploi jusqu'à 2012

	Type d'aide en lien avec la mobilité	Nature	Critère géographique	Critère emploi	Autres critères	Demandeurs d'emploi inscrits	Demandeurs d'emploi non inscrits	Bénéficiaire RSA sociale	Créateur / repreneur entreprise	Personne en contrat aidé / d'avenir	Jeunes de moins de 26 ans	Montant de l'aide	
Aides à la reprise d'emploi	Aide au déplacement	Aide aux déplacements quotidiens, hebdomadaires ou mensuels effectués au moyen d'un véhicule personnel ou de transports collectifs pendant les 3 mois suivant la reprise d'emploi	Emploi situé à plus de 60 km du lieu de résidence	Reprise d'emploi en CDI ou en CDD d'au moins 6 mois à temps plein ou à temps partiel.	Les salariés en contrat d'avenir peuvent bénéficier de ces aides en cours de contrat, lorsque le salarié reprend une autre activité salariée conforme à son projet professionnel. Le cumul de l'ensemble de ces aides ne peut excéder 2 500 € par an à compter de la date de reprise d'activité	x	x	x	x	x		1 000 € au maximum sur la base d'un forfait de 0,20 € par kilomètre ou du coût des billets de transport en commun	
	Aide à la double résidence	Loyers et charges locatives et tous frais d'installation "dépenses indispensables et immédiatement nécessaires à une installation décente dans un nouveau logement" (abonnement et frais de mise en service EDF, GDF ou frais d'agence immobilière...)	Emploi à au moins 2 heures de trajet aller-retour			x	x	x	x	x			1 200 € au maximum
	Aide au déménagement	Frais de déménagement et de réinstallation ainsi que tous autres frais liés au changement de résidence, lorsque le demandeur d'emploi ou le salarié en contrat d'avenir doit déménager du fait de sa nouvelle activité professionnelle	Emploi à au moins 2 heures de trajet aller-retour			x	x	x	x	x			1 500 € au maximum
Aides à la recherche d'emploi	Bons de transport et de déplacement	Bons de déplacement (participation aux frais de déplacement automobile sous forme de forfait kilométrique)	Lieu de rendez-vous à plus de 60 km A/R du lieu de résidence du demandeur d'emploi	Entretien d'embauche Concours d'accès à la fonction publique Prestation intensive (cible emploi, stratégie de recherche d'emploi - STR, cap vers l'entreprise - CVE, ...)	Ette bénéficiaire d'un minima social (RSA, ASS, AAH, Ata) ou non indemnisé par l'assurance chômage	Cat 1,2 ou 4 "format ion"	x			x		Bons de déplacement : forfait de 0,20 € / km (kilométrage arrêté par le conseiller Pôle emploi au moyen du site via-michelin.fr).	
		Bons de transport (prise en charge totale de billets de train ou d'avion)		Entretien d'embauche pour CDD/CDI d'au moins 3 mois Concours d'accès à la fonction publique	Ette bénéficiaire d'un minima social (RSA, ASS, AAH, Ata) ou non indemnisé par l'assurance chômage	Cat 1,2 ou 4 "format ion"				x		Prestation intensive : aide égale au nombre de km A/R x 0,20 € x nombre de jours moyen Limite de 200 € par personne et par an à partir de l'attribution de la 1ère aide (bons de déplacement et/ou de transport)	
		Bons de réservation (accès un tarif privilégié pour l'achat de billets d'avion ou de train).		Entretien d'embauche pour CDD/CDI d'au moins 3 mois Concours d'accès à la fonction publique	x	x	x	x	x				
	Financement permis de conduire	Prise en charge totale ou partielle des frais d'apprentissage du permis B		Ette inscrit depuis au moins 6 mois de manière continue, toutes catégories confondues, sur la liste des demandeurs d'emploi. Dérogations possibles en cas de promesse d'embauche en CDI, en CDD ou en contrat d'intérim d'au moins 3 mois.	Avoir au moins 18 ans. Ne pas pouvoir bénéficier d'un autre dispositif d'aide au permis de la part d'un organisme public ou privé. Pour les catégories 1, 2 ou 4 - formation -, - CRP - (convention de reclassement personnalisée), - CTP - (contrat de transition professionnelle) et - CSP - (contrat de sécurisation professionnelle, ou en catégorie 5 - contrats aidés - : être bénéficiaire d'un minima social (RSA, ASS, AAH, Ata) ou non indemnisé par l'assurance chômage ou bénéficiaire de l'aide au retour à l'emploi (ARE) minimale, c'est-à-dire d'un montant d'allocation chômage net inférieur ou égal à 28,21 €	x						1 200 € au maximum versés à l'auto-école en trois fois	
Aides aux frais associés à la formation	Frais de transport	Prise en charge partielle des frais de transport	Formation à plus de 60 km aller-retour du lieu de résidence du demandeur d'emploi. Le conseiller Pôle emploi définit le kilométrage avec via-michelin.fr.		Suivre une formation financée par Pôle emploi Peuvent en bénéficier les demandeurs d'emploi inscrits ou non ainsi que les bénéficiaires d'une convention de reclassement personnalisé (CRP), d'un contrat de transition professionnelle (CTP) ou d'un contrat de sécurisation professionnelle (CSP)	x	x					Nombre de km A/R parcourus au delà de 60 km x 0,20 € x nombre de jours de formation.	
Aides à la garde d'enfants pour parents isolés	Financement garde d'enfants pour emploi ou formation	Aide financière à la garde d'enfants		Reprise d'emploi à temps plein ou à temps partiel, en CDI ou en CDD d'au moins 2 mois (y compris en contrat d'intérim) ou entrée en formation, y compris à distance, d'une durée d'au moins 40 heures.	Ette bénéficiaire d'un revenu minimum : RSA, ASS, AAH ou Ata ou être bénéficiaire de l'allocation spécifique de reclassement (ASR) ou de l'allocation de transition professionnelle (ATR) ou ne pas être indemnisé par le régime d'assurance chômage et élever seul un ou plusieurs enfants de moins de 10 ans dont on a la charge et la garde.	x	x			x		Entre 15 et 35 heures par semaine : 400 € + 60 € par enfant supplémentaire dans la limite de 520 € Inférieure à 15 heures par semaine ou 64 heures par mois : 170 € pour un enfant, 195 € pour 2 enfants, 220 € pour 3 enfants et plus	
Aides temporaires à la reprise d'emploi (jeunes)	Aides exceptionnelles	Frais liés au véhicule : achat ou location, contrôle technique, assurance, mise aux normes, pneus neige, inscription permis de conduire A/B, brevet de sécurité routière, achat de casque, gants, veste matelassée pour moto ou scooter. ou : Frais « coup de pouce » mobilité : trajets inférieurs à 60 km A/R (20 km dans les DOM), aide indemnisation locative (participation aux charges si hébergement chez l'habitant), aide hébergement temporaire, aide garde d'enfant		CDD ou CDI de plus de 6 mois à temps plein ou à temps partiel, contrat d'apprentissage, contrat de professionnalisation ou contrat initiative emploi (CIE)	Rencontrer des difficultés matérielles, être inscrit comme demandeur d'emploi ou être accompagné au titre de l'accompagnement des jeunes demandeurs d'emploi dans leur accès à l'emploi						x	800 € au maximum	

F. Bibliographie

Articles

Bodinier, D. (2010). La mobilité et la lutte contre l'exclusion. *DPH* [en ligne] <http://base.d-ph.info/fr/dossiers/dossier-1944.html>.

Calvet, L., Marical, F. (2011). Consommation de carburant : effets des prix à court et à long termes par type de population. *Economie et statistique* N°446.

Chapple, K. (2001). Time to Work : Job Search Strategies and Commute Time for Women on Welfare in San Francisco, *Journal of Urban Affairs*, vol. 23, n°2, pp. 155-173.

Féré, C. (2012). La dimension sociale de la mobilité quotidienne, oubliée du développement urbain durable ? L'exemple de la Communauté Urbaine de Lyon. *VertigO*, Hors-série 11.

FOL, Sylvie, « Mobilité et ancrage dans les quartiers pauvres : les ressources de la proximité », *Regards Sociologiques*, n°40, 2010, pp. 27-43.

Halleux, J.-M. et Lambotte, J.-M. (2006). Comment maîtriser la demande en mobilité et limiter la dépendance automobile par l'aménagement du territoire ? *Les Cahiers du CERESS, La Mobilité*, 1, pp. 23-45.

Jauneau, Y. (2009). Les employés et ouvriers non qualifiés. Un niveau de vie inférieur d'un quart à la moyenne des salariés. *INSEE Première*, N°1250, 4 p.

Larose, F. (2011). L'automobile, un choix par défaut ? Etude de la dépendance automobile. [En ligne], consulté le 24 mai 2013, URL : http://base.citego.info/fr/corpus_analyse/fiche-analyse-59.html

Le Breton, E. (). La Mobilité : Entre exclusion et inclusion. *Ville en mouvement*. [en ligne] URL : www.ville-en-mouvement.com/articles/articlelebreton.pdf

Maresca, B. (2013). La précarité énergétique pose la question du coût du logement en France. *Consommation et modes de vie, CREDOC*, N°258. [en ligne], consulté le 29 mai 2013, URL : <http://www.credoc.fr/pdf/4p/258.pdf>

Motte-Baumvol, B. (2007). La dépendance automobile pour l'accès des ménages aux services : Le cas de la grande couronne francilienne. *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, p. 897-919.

Orfeuill, J.-P. (2010). La mobilité, nouvelle question sociale ?, *SociologieS* [En ligne], Dossiers, Frontières sociales, frontières culturelles, frontières techniques, consulté le 05 juin 2013. URL : <http://sociologies.revues.org/3321>

Orfeuill, J.-P. (2011). Le vrai coût des transports publics de la vie quotidienne. *Infrastructures et Mobilité*. Dossier : transports publics de voyageurs : coûts, concurrence, multimodalité. N°111.

Papon, F. (2002). *Recherche Transports Sécurité* n°77, Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS).

Theys, J., Emelianoff, C. (2001). Les contradictions de la ville durable. *Le Débat*, n° 113, p. 122-135.

Vignal, C. (2005). Logiques professionnelles et logiques familiales : une articulation contrainte par la délocalisation de l'emploi. *Sociologie du travail*, vol 47-2.

Wenglenski, S. (2004). Une mesure des disparités sociales d'accessibilité au marché de l'emploi en Île-de-France. *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 4, p. 539-550.

Actes de colloque

Ascher, F. (2006). Le mouvement dans les sociétés hypermodernes. *600ème conférence de l'Université de tous les savoirs*.

Crozet, Y. Les perspectives de la demande de déplacements interurbains. *18th International transport research symposium*, Madrid, Novembre 2009.

Le Breton, E. Communication au Forum "Mobilité pour l'insertion", Saint-Nazaire, 6 et 7 octobre 2005.

Topalov, C. (2001). The Neighborhood of the Social Sciences in the 1950s and 1960s: Three Cross-National Case Studies, contribution au séminaire Science and the City, Berlin, Max Planck Institute for the History of Sciences.

Ouvrages

Coing, H. (1976). *Rénovation urbaine et changement social*, Paris : Les éditions ouvrières.

Devisme, L. (dir.) (2007). La structuration du périurbain : Synthèse bibliographique. *Cahier du PUCA Pays de La Loire*, cahier n°1, 114 p.

Le Breton, É. (2005). *Bouger pour s'en sortir : Mobilité quotidienne et intégration sociale*. Ed. Armand Collin, 256 p.

Paugam, S. (dir) (1996). L'exclusion : l'état des savoirs. Paris : Editions la découverte.

Pincon, M. (1987). *Désarrois ouvriers, familles de métallurgistes dans les mutations industrielles et sociales*. L'Harmattan.

Presse

Les inégalités en France. *Alternatives Economiques*, Hors-série poche n°56, Septembre 2012.

Rapports

ADEME. *Le poids des dépenses énergétiques dans le budget des ménages en France : Développer la maîtrise de l'énergie pour limiter les inégalités sociales*. ADEME & Vous - Stratégie & études, n°11, 2008.

ADIE. *Impact et usages du MCPE – Premier bilan*. 2012.

Alliance Villes Emploi. *Les Plans Locaux pluriannuels pour l'Insertion et l'Emploi : Outils territoriaux des politiques d'insertion*. 2011. [en ligne] URL :<http://www.ville-emploi.asso.fr/>

ARENE. *Les agences locales de mobilité : Outil d'ancrage territorial du management de la mobilité*. 2008.

Arkos. *Agences Locales de Mobilité : Diagnostic et perspectives de développement*. ARENE, 2008.

Arthaut, R. *Le budget transports des ménages depuis 40 ans : La domination de l'automobile s'est accrue*. INSEE Première N°1039, 2005.

- ATOOUT France. *Grand Angle spécial Economie du vélo*, 2009.
- Babès, M., Bigot, R., Hoibian, S. *Les problèmes de logement des salariés affectent 40% des entreprises*. CREDOC, Note de Synthèse, 2012.
- Beauvais Consultants. *Dépenses engagées par les voyageurs : comparaison entre le transport public et la voiture particulière, situation en 2008 et évolution depuis 1970*. Etude FNAUT Multi-clients, 2012.
- Beauvais Consultants. *Estimation des dépenses unitaires selon les différents modes de transport en 2011*. Etude FNAUT Multi-clients, 2012.
- Cabinet d'avocats Latournerie Wolfrom & Associés. *Agences Locales de Mobilité : cadre juridique de développement en Ile-de-France*. Rapport d'expertise juridique. Sous la direction de l'ARENE Ile-de-France, 2008.
- Caisse d'Epargne, Fédération nationale. *Etude d'impact du microcrédit personnel – Evolution de la situation des emprunteurs*. 2010.
- Castellan, M., Callet, S., Chemineau, D., Quiroga, A. *La mobilité des allocataires franciliens : Elements d'analyse sur l'année 2002*. CNAF - Recherches et Prévisions, n°84, 2006.
- Centre d'Analyse Stratégique. *Conférence sur l'emploi et les revenus - Eléments de cadrage*. 2011.
- Centre d'Analyse Stratégique. *Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux*, Rapport n°47, La Documentation Française, 2012.
- CERTU – CETE de l'Ouest. *Mobilité et exclusion – Eléments de synthèse à partir d'une petite bibliographie chronologique*. 1998.
- CERTU – CETE Nord-Picardie, *Mobilité urbaine pour tous*, Bilan de l'appel à projets 2002 – 2005. 2010.
- CERTU. *30 ans de PDU en France : L'âge de la maturité*. Mobilités et transports, 27, 2013.
- CERTU. *Enquêtes Ménage Déplacement*. Données
- CERTU. *La mobilité pour tous, un enjeu de cohésion sociale*, Politique de la ville et déplacements, fiche n°10, 2008.
- CERTU. *Le point sur la tarification sociale dans les réseaux de transports collectifs urbains de province*. Mobilité et transports, n°22, 2011.
- CERTU. *Transports publics et intégration sociale*, Rapport d'évaluation de l'appel à projets, Dossiers n° 150 – 2003.
- Chardon, O., Daguet, F., Vivas, E. *Les familles monoparentales, des difficultés à travailler et à se loger*, INSEE Première, n°1195, 2008.
- Chardonnel, S., Paulhiac Scherrer, F., Scherrer, F. *La prise en compte des inégalités socio-spatiales dans les politiques de mobilité : vers de nouvelles catégories de pensée et d'action* - Présentation de la recherche-action GLAMOUR (Grand Lyon Action Mobilité Urbaine). 2011.
- Choffel, P., Delattre, E. *Habiter un quartier défavorisé : quels effets sur la durée de chômage ?* Premières Synthèses, N°43.1, 2033.
- Collectif ALERTE. *L'accès des personnes en situation de précarité à un emploi permettant de vivre dignement - Constats et recommandations du collectif ALERTE et des partenaires sociaux*. 2007.
- Comité national d'évaluation du rSa. *Rapport final*. 2011.
- Commissariat Général au Développement Durable. *Avantages et coûts des tarifications sociales dans les transports collectifs urbains et régionaux (hors Île de France)*. Le Point sur, n°138, 2012.

Commissariat Général au Développement Durable. *Les comptes des transports en 2011*. 2012.

Cordier, B. *Le coût réel de la voiture*. ADETEC, 2012.

Daubresse, M.-P., Député du Nord. *Mission présidentielle sur l'amélioration du rSa et le renforcement de son volet insertion*. 2011.

DGPEF/Avise. *La formation des salariés en insertion dans l'IAE, enquête 2011*. 2011.

Direction des études et de l'évaluation. *Aides à la mobilité géographique : un accès à l'emploi durable facilité*. Pôle Emploi, 2012.

Direction enquêtes et statistiques. *Enquête Besoins en main-d'œuvre*. Pôle Emploi, 2013.

Direction études, statistiques et prévisions. *Enquête "Aides à la mobilité" : des situations contrastées selon le type d'aide attribuée*. Pôle Emploi, 2011.

DIV. *Memento pour la réalisation du volet déplacement dans un contrat de ville*. 1993.

DREES. *Les aides financières individuelles attribuées au titre des fonds d'aide aux jeunes en 2011*. Etudes et résultats, N°830, 2013.

DREES. *L'influence des incitations financières sur le retour à l'emploi des bénéficiaires de minima sociaux*. Série Etudes et Recherches, 2009.

Enquête de satisfaction des utilisateurs Fastt. 2010.

Entreprises, Territoires et Développement. *Mobilité et accès aux services en milieu rural et périurbain : quelles méthodes d'analyse et quels besoins*. 2007. Consulté le 29 mai 2013. URL : <http://www.projetdeterritoire.com/index.php/Nos-publications/Guides/Mobilite-et-acces-aux-services-en-milieu-rural-et-periurbain>

Espoir Banlieues. *Désenclavement : transports et qualité de service, Appel à projets « Des quartiers vers l'emploi : une nouvelle mobilité »*, Direction interministérielle à la ville et Ministère de l'écologie, de l'énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, 2009.

FAF.TT. *Enquête Formation et vie quotidienne dans l'interim*, 2012.

Féré, C., Paulhiac Scherrer, F. *Etat-zéro de la plateforme mobilité-emploi de l'agglomération lyonnaise*. 2010.

FNARS. *Note d'analyse : la pauvreté en milieu rural*. 2013. [en ligne] Consulté le 29 mai 2013. URL : http://www.fnars.org/images/stories/2_les_actions/travail_social/ressources_documentaires/note_de_cadrage_exclusion_ruralite.pdf

FUBICY. *Recensement de la population : le vélo encore absent !* 2011.

Gallez, C., Menerault, P. (dir) (2005). *Recomposition intercommunale et enjeux des transports publics en milieu urbain*, Rapport sur convention ADEME-INRETS.

GART - UTP. *L'annuaire 2011 de la tarification du transport public urbain*. 2011.

GART. *Les politiques tarifaires sociales en faveur des chômeurs, des RMistes et autres personnes démunies dans les T.P. urbains*. 1996.

GART. *Tarification des chômeurs, RMistes et autres précaires financiers dans les TCU*. 1995.

Greff, C, Députée de l'Indre et Loire. *Mobilité géographique & professionnelle : Bouger pour l'emploi*. 2009.

Harzo, C., Favre-Mercuret, V., Couty, F., Clerget, M.P. *Les usagers face à l'information diffusée par les réseaux de transports collectifs urbains*. Observatoire Social de Lyon. Rapport final. 2001. 114 pages.

INSEE. *Enquête Information et vie quotidienne*, 2012.

INSEE. *Enquête Revenus fiscaux et sociaux*. 2008.

INSEE. *Recensement de la population 2011*. 2011.

INSEE. *Tableaux de l'économie française*, 2013.

Inspection Générale des Affaires Sociales. *Pauvreté, précarité, solidarité en milieu rural*, 2009.

Inspection Générale des Finances. *Les missions locales pour l'insertion professionnelle et sociale des jeunes*. 2010.

Institut pour la ville en mouvement – Programme « Mobilités pour l'Insertion » - www.ville-en-mouvement.com

Institut pour la ville en mouvement. *Synthèse du Forum « Mobilités pour l'Insertion ! » - Pouvoir bouger pour s'en sortir / Des innovations, des analyses*. 2005 – www.ville-en-mouvement.com

KEOLIS. Mutations de la société française : pour mieux comprendre la mobilité aujourd'hui : Retour des enquêtes 2007. 2007, [en ligne] Consulté le 05 juin 2013. URL : http://www.keolis.com/fileadmin/documents/medias/publications/keoscopie/keoscopie_I/Synth%C3%A8se_des_r%C3%A9sultats.pdf

Le Breton, E. *Données de synthèse des études conduites pour l'IVM*. www.ville-en-mouvement.com, 2002.

Maison de l'emploi de Marseille. *Diagnostic. Mobilité et accès à l'emploi*, Fiche thématique MDEM, 2012.

Merceron, S., Theulière, M. *Les dépenses d'énergie des ménages depuis 20 ans : Une part en moyenne stable dans le budget, des inégalités accrues*. INSEE Premières, N°1315, 2010.

Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire et Ministère de l'Intérieur, de l'Outre-mer et des Collectivités territoriales - *Audit sur la modernisation de l'apprentissage de la conduite et de l'examen du permis* – Dominique Lebrun, Inspecteur général de l'Équipement, Michel Mathieu, Préfet – Mai 2008

Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement. *Chiffres clés du transport*. Repères, 2012.

Ministère des solidarités et de la cohésion sociale - Direction générale de la cohésion sociale - *Circulaire n° DGCS/SD5A/SD1C/2012/184 du 07 mai 2012 relative aux conditions d'emploi des crédits de l'Aide Personnalisée de Retour à l'Emploi (APRE)*.

Ministère des Sports, de la Jeunesse, de l'Education populaire et de la Vie associative – Fonds d'aide aux jeunes – *Note thématique – Description de l'expérimentation « 10 000 permis pour réussir »* - Février 2012

Mission évaluation et contrôle de la dépense régionale. *Evaluation du dispositif : Aide régionale au permis de conduire*. Région Poitou-Charentes, 2011.

Nègre, L., Sénateur. *Rapport sur la dépenalisation et la décentralisation du stationnement*. 2011.

Observatoire des Inégalités. *L'état de la précarité de l'emploi en France*. [En ligne] consulté le 25 mai 2013. URL : <http://www.inegalites.fr/spip.php?article957>

Observatoire des Inégalités. *Les minima sociaux en France*. 2013. [en ligne] consulté le 25 mai 2013. URL : <http://www.inegalites.fr/spip.php?article444>

Observatoire des zones urbaines sensibles. *Rapport 2012*, éditions du CIV, 2012.

Observatoire national de lutte contre la pauvreté et contre l'exclusion sociale. *Rapport 2011-2012*. 2012.

Papon, F., De Solere, R. Les modes actifs : marche et vélo de retour en ville, in *La mobilité des Français*, Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008, Commissariat général au développement durable, 2010.

Paul-Dubois-Taine, O. (dir), *Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux*, Rapport et document du Centre d'analyse stratégique, n°47, La Documentation Française, 2012.

Pôle Emploi – Direction des Etudes et de l'Evaluation. *Etudes – Aides à la mobilité géographique – Un accès à l'emploi durable facilité*. Repères et Analyses n°48, 2012.

Ponthieux, S., Raynaud, E. *Les travailleurs pauvres*, INSEE, coll. Les travaux de l'Observatoire, 2007-2008.

PREDIT. *Nouvelles temporalités et nouveaux services à la mobilité dans les zones d'activités périphériques*. Groupe opérationnel GO3 - Mobilité dans les Régions Urbaines - *Expérimentation « Pariez sur le Vélo ! »*, 2012.

Rapport du gouvernement sur la pauvreté en France. 2012. [en ligne] URL : <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/124000654/0000.pdf>

Rapport du Groupe de travail « Emploi, travail, formation professionnelle » Un droit au parcours accompagné vers l'emploi - Pour réduire le nombre de personnes exposées à la pauvreté. Conférence nationale contre la pauvreté et pour l'inclusion sociale, 2012.

Rapport du Groupe de travail « Gouvernance des politiques de solidarité ». Conférence nationale contre la pauvreté et pour l'inclusion sociale, 2012.

Rapport du Groupe de travail « Inclusion bancaire et lutte contre le surendettement ». Conférence nationale contre la pauvreté et pour l'inclusion sociale, 2012.

Rapport du groupe de travail « Accès aux droits et aux biens essentiels, minima sociaux ». Conférence nationale contre la pauvreté et pour l'inclusion sociale, 2012.

Rapport du sénateur (Nord) Eric Bocquet - *Projet de loi de finances pour 2013 : Solidarité, insertion et égalité des chances*. 2012.

Rapport public thématique : *Le transfert aux régions des TER : un bilan mitigé*. Cour des comptes. 2009.

Région Poitou-Charentes. *Mission évaluation et contrôle de la dépense régionale – Rapport d'évaluation du dispositif Aide régionale au permis de conduire*. 2011.

SOeS, INRETS, INSEE. *Enquête nationale transport et déplacements 2008*. 2008.

TEPP CNRS. *10 000 permis pour réussir - Note de synthèse évaluation quantitative*. 2012.

TNS. *Enquête annuelle de suivi des actions de la thématique « Emploi et insertion »*. Pour l'Acse, 2012.

TRANS-ENERGIE -Stratégies d'adaptation des ménages et des entreprises face à la transition énergétique : une comparaison entre les métropoles de Lille et de Lyon. 2010.

UNCCAS. *L'implication des CCAS/CIAS dans la lutte contre la précarité énergétique*. Enquêtes & observations sociales, n°5, 2013.

UNCCAS. *Panorama des domaines d'intervention des CCAS et CIAS*. Enquêtes & observations sociales, n°1, 2011.

UTP. *Position : Le Versement Transport, une ressource stable indispensable pour la mobilité dans les territoires urbains*. 2012.

UTP. *Préconisations de l'Union des Transports Publics et Ferroviaires sur les politiques tarifaires*. 2007.

Thèses

Caubel, D. (2006). *Politique de transports et accès à la ville pour tous ? Une méthode d'évaluation appliquée à l'agglomération lyonnaise*. Thèse de doctorat en sciences économique, économie des transports. Lyon : Université Lyon-Lumière, 446 p.

Féré, C. (2011). *Concilier accès à la mobilité pour tous et mobilité durable. La prise en compte des inégalités d'accès à la mobilité dans les politiques urbaines de l'agglomération lyonnaise*. Thèse de doctorat en géographie, aménagement et urbanisme. Lyon : Université Lumière Lyon 2 – Institut d'Urbanisme de Lyon.

Jouffe, Y. (2007). *Précaires mais mobiles. Tactiques de mobilité des travailleurs précaires flexibles et nouveaux services de mobilité*. Thèse de doctorat en sociologie. Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.

TABLE DES MATIÈRES

TOME 1

I.	Introduction - La mobilité, parent pauvre de l'insertion sociale et professionnelle ?	9
A.	Un diagnostic global posé depuis plus de 20 ans	9
1.	Les prémices : apparition du lien entre transport et politique de la ville dans les années 1990	9
2.	La problématique « mobilité – exclusion » se décline en trois grands thèmes.....	10
a.	La mobilité dans les quartiers prioritaires en référence à la politique de la ville .	10
b.	La mobilité des populations prioritaires : chômeurs, personnes en situation de précarité financière... ..	10
c.	La politique des transporteurs face à l'exclusion	11
3.	Un ensemble de concepts et constats déjà posés dès la fin des années 1990.....	11
4.	Les années 2000 : l'essor des enjeux de mobilité des précaires	12
a.	Les travaux de l'Institut pour la ville en mouvement	12
b.	Le développement de la recherche et des initiatives locales	14
5.	Des constats, travaux et initiatives sans lendemain ?.....	14
a.	Un sujet qui échappe à de nombreuses publications ciblant l'insertion et l'accès à l'emploi.....	14
b.	Un traitement politique variable des freins périphériques à l'emploi - Focus sur la Conférence nationale de lutte contre la pauvreté et pour l'inclusion sociale.....	15
c.	Un facteur culturel ou lié aux représentations	16
d.	Un facteur lié au traitement historiquement très urbain de ces enjeux, au détriment d'une analyse plus globale intégrant les territoires moins denses	16
e.	Une dispersion indéchiffrable des acteurs concernés	16
f.	De nombreuses innovations qu'il convient de valoriser	17
B.	Présentation de l'étude et préalables	17
1.	Problématique et principaux sujets traités	17
2.	Présentation de la méthodologie d'étude	18
3.	Préalable sur la terminologie employée concernant les publics	19
II.	Les publics en insertion sociale et professionnelle	20
A.	Pratiques de mobilité des personnes en insertion sociale et professionnelle.....	20
1.	Présentation générale des résultats de l'enquête proposée aux personnes en insertion sociale et professionnelle.....	20
2.	Les enjeux liées à la mobilité (enquêtes de l'Observatoire)	22
a.	Accès à l'emploi et à la formation	24

b.	Accès à la santé et aux services à la personne	26
c.	Accès aux loisirs et à une vie sociale	27
d.	Synthèse	27
3.	Analyses des résultats de l'Enquête Nationale Transports et Déplacements de l'Insee	28
a.	Un parc de véhicules plus ancien, un taux de motorisation plus bas.....	28
b.	Une surreprésentation des transports en commun et de la marche dans les parts modales, des temps de trajets longs par rapport aux faibles distances parcourues ..	30
c.	Nombre de déplacements par jour	32
d.	Motifs des déplacements	32
e.	Synthèse	33
B.	Les vulnérabilités	34
1.	Difficultés économiques	34
a.	Coûts de l'automobile.....	34
b.	Evolution du prix des carburants	35
c.	Part des dépenses en carburant dans le budget des ménages	35
2.	Un aménagement du territoire qui défavorise les peu mobiles.....	36
a.	50 ans d'aménagement du territoire français conditionnés par l'essor de la voiture	36
b.	Des emplois difficilement accessibles	38
c.	Des aménités difficilement accessibles	39
3.	Des difficultés organisationnelles et familiales	40
a.	Une organisation du travail qui défavorise les emplois les moins qualifiés	40
b.	Des structures familiales qui freinent l'insertion	40
c.	Des difficultés de logement qui accaparent toute l'énergie	41
4.	Un déficit des « compétences » essentielles pour se déplacer	42
a.	La maîtrise de l'écrit.....	42
b.	La maîtrise de « normes » comme conditions à la mobilité	42
c.	Conséquence : un manque d'autonomie dans les déplacements quotidiens	42
5.	Des freins psychosociaux qui conditionnent la perception du territoire et son usage	44
a.	Les précaires, une population insulaire	44
b.	L'isolement géographique et social comme ressource	45
c.	Des précaires hypermobiles	47
C.	Caractérisation des publics en insertion sociale et professionnelle	47
1.	Focus sur des territoires particulièrement vulnérables	48

a.	Périurbain et rural	48
(1)	Panorama	48
(2)	Conséquences sur la mobilité	49
(3)	Résultats de l'enquête « Publics » de l'Observatoire concernant les populations habitant en milieu rural.....	51
b.	ZUS	52
(1)	Panorama	52
(2)	Conséquences sur la mobilité	52
(3)	Résultats de l'enquête de l'Observatoire auprès des accompagnateurs accueillant des personnes habitant des quartiers classés en « Politique de la ville »	53
c.	Inégalités d'accessibilité à l'échelle de l'agglomération : le cas de l'agglomération marseillaise	53
2.	Les publics en insertion sociale et professionnelle	55
a.	Rappel sur la pauvreté en France.....	55
(1)	Données sur la pauvreté monétaire	55
(2)	Données sur la pauvreté en conditions de vie	57
b.	Personnes inscrites dans un dispositif particulier	57
(1)	Demandeurs d'emploi	57
(2)	Résultats de l'enquête « Publics » de l'Observatoire concernant les demandeurs d'emploi.....	59
(3)	Bénéficiaires du RSA.....	59
(4)	Bénéficiaires des autres minima sociaux	60
(5)	Résultats de l'enquête « Publics » de l'Observatoire concernant les allocataires des minima sociaux	61
c.	Personnes en emploi mais vulnérables	62
(1)	Travailleurs pauvres	62
(2)	Travailleurs précaires	63
(3)	Résultats de l'enquête « Publics » de l'Observatoire concernant les personnes ayant un emploi	64
d.	Personnes en situation de non recours	65
3.	Synthèse : 7 millions de personnes concernées par des problèmes de mobilité vers l'insertion et l'emploi	66
4.	Pour une définition de la « précarité mobilité »	67
III.	La prise en charge des besoins de mobilité des publics en insertion : la primauté de l'automobilité	69
A.	Du droit au transport à l'automobilité : le transfert de la compétence « transport – mobilité » aux politiques de l'accompagnement à l'emploi	69

1.	Droit au transport et accessibilité pour tous : des impératifs difficiles à garantir	69
2.	Les aides sociales à la mobilité de droit commun	70
a.	Nature des aides	70
b.	Qui a le droit à ces aides ?	71
c.	Ordres de grandeur financiers, volumétrie, typologie.....	71
d.	Des aides très (trop) complexes.....	72
e.	Une efficacité liée au syndrome de la personne « proche de l'emploi »	73
B.	L'aide sociale à la mobilité : une surreprésentation de l'automobilité	74
1.	L'accès au permis de conduire.....	74
a.	Une myriade de dispositifs	75
b.	Exemples : Région Poitou-Charentes, AMSAM Soissons et dispositif « 10 000 permis pour réussir ».....	76
2.	Des enjeux sous-estimés	79
a.	Le vrai coût du permis dans un parcours d'insertion.....	80
b.	Un diplôme difficile d'accès	81
3.	Autres aides à l'automobilité : le permis, l'arbre qui cache la forêt ?.....	82
C.	Les transports en commun, une alternative crédible ?.....	83
1.	Une organisation territoriale complexe	83
2.	Impacts d'un PTU	84
3.	Un système en difficulté face aux besoins « périphériques » de transport	85
4.	Une part modale encore modeste.....	86
5.	...malgré des moyens considérables.....	87
a.	Ordres de grandeur nationaux et par territoires	87
b.	Application à la vie quotidienne et comparatif transports en commun / voiture ..	88
6.	Pour un employeur, contribuer au financement du transport public ne garantit pas d'être desservi	90
7.	Transports, politique de la ville et insertion	91
a.	L'appel à projets « Transports publics et intégration urbaine ».....	91
b.	L'appel à projets « Mobilité urbaine pour tous ».....	93
c.	Bilan global et analyses	94
8.	La tarification sociale dans le transport public : atouts et limites.....	97
a.	Réglementation en vigueur	97
b.	L'accès à la tarification sociale dans les transports publics : un parcours du combattant.....	98
c.	Des pratiques commerciales paradoxales	100
d.	Les perspectives d'une tarification solidaire	101

9.	Les publics fragiles privilégiés ne sont pas les personnes en insertion.....	101
10.	Des initiatives intéressantes	103
a.	Les ateliers mobilité de la RATP	103
b.	Keolis Transpole : le plan de déplacements-insertion	104
c.	Laval : information sur le fonctionnement du réseau de transports en commun pour les nouveaux arrivants	104
11.	Mise en perspective	105
D.	Les autres alternatives à l'automobilité	105
1.	Le vélo, parent pauvre des enjeux sociaux de la mobilité	105
2.	Les nouveaux services à la mobilité, une innovation réservée aux riches et aux urbains ?.....	108
IV.	Le système « secondaire » des mobilités	111
A.	La mobilité, un enjeu majeur pour les structures qui accompagnent ou emploient des personnes en insertion	112
1.	La mobilité, une constante dans la vie quotidienne des structures	113
2.	Les problèmes économiques et matériels et les limites géographiques, premiers freins à l'accès à l'emploi.....	114
3.	Des impacts directs sur l'activité des employeurs et l'employabilité des personnes	115
4.	La connaissance des besoins et des aides en mobilité : un enjeu majeur, insuffisamment pris en compte	116
5.	Le diagnostic des capacités et des besoins en mobilité : pratiques des accompagnateurs	117
6.	La mobilité : une prise en charge par l'action	117
7.	D'importantes attentes chez les employeurs	118
B.	Des structures issues du public comme du privé	119
1.	Les accompagnateurs	119
2.	Les employeurs	120
3.	Structures d'initiative publique.....	121
4.	Structures d'initiative privée, de marché ou assimilées	122
a.	Le Fonds d'action sociale du travail temporaire (FASTT).....	122
b.	Pro BTP, l'organisme de protection sociale des entreprises, salariés et retraités du secteur du bâtiment et des travaux publics	124
c.	La Fondation FACE, Agir Contre l'Exclusion	124
d.	L'Institut pour la ville en mouvement – PSA Peugeot Citroën	125
e.	Les fondations d'entreprise	125
f.	Le social business des grands Groupes : l'exemple de Renault	126

g.	Des approches complémentaires	127
5.	Structures d'initiative privée, issues de l'économie sociale et solidaire et de l'insertion par l'activité économique	128
C.	Retour sur les principales aides et solutions de mobilité proposées	130
1.	Des champs d'intervention variés, mais très liés au statut, à l'activité où au territoire d'implantation des structures porteuses	130
a.	Actions mobilité des accompagnateurs.....	131
(1)	Accompagnateurs en milieu rural	133
(2)	Accompagnateurs en territoire politique de la ville	133
b.	Actions mobilité des employeurs	134
2.	Les aides financières	135
3.	Le microcrédit, une modalité de financement en développement	137
a.	Le microcrédit personnel	137
b.	Le microcrédit personnel pour l'emploi	139
c.	Conclusions microcrédit et mobilité	142
4.	Les solutions de déplacement : la mise à disposition ou location « sociale » de véhicules.....	143
5.	Les solutions de déplacement : les garages solidaires	145
6.	Les solutions de déplacement : le transport à la demande ou « micro-collectif » ..	147
7.	L'apprentissage du permis de conduire	149
a.	Le relais de conduite de la Mission Locale du Pays Royannais.....	150
b.	Arside – Voiture & co – Bouches-du-Rhône	152
c.	Dispositif permis du collectif Pôle Solidaire à Etampes, Essonne	152
8.	L'accompagnement à l'autonomie	153
a.	Les ateliers mobilité de la Centrale de mobilité emploi à Marseille	154
b.	Les vélo-écoles	154
D.	Les plateformes sociales de mobilité	156
1.	Présentation et approche d'une définition	156
a.	Plateformes sociales de mobilité et Agences locales de mobilité	156
b.	Critères de définition distinctifs des plateformes sociales de mobilité	158
2.	Une plus value essentielle : un diagnostic amont pour une meilleure orientation « mobilité » des publics.....	160
a.	Principes du diagnostic initial en mobilité	160
b.	Exemples	161
3.	Un modèle économique en question	162
4.	La question de la gouvernance	163

a.	L'initiative privée.....	163
b.	L'initiative « sous l'égide » d'une institution publique	163
c.	L'initiative « sur commande » d'une institution publique	165
5.	La question du développement	165
a.	L'exemple de Mobilex dans le Bas-Rhin	166
b.	L'exemple de TMS dans les Bouches-du-Rhône	167
c.	Financements morcelés et « syndrome de la page vierge » : des freins au développement.....	169
6.	La question du droit.....	170
V.	Conclusions.....	172
A.	Synthèse de l'état des lieux	172
B.	Un contexte défavorable ?.....	174
1.	Un jour, l'emploi reviendra... ..	174
2.	Acte 3 de la décentralisation : la mobilité, chasse gardée de l'urbain ?	174
3.	Un encouragement latent à l'éloignement, induisant un risque d'enclavement et de précarité	175
C.	Perspectives.....	176

TOME 2

	Préambule.....	179
1.	Renforcer l'apprentissage et l'autonomie en mobilité	179
a.	Apprendre la mobilité dès le plus jeune âge	179
b.	Définir un socle commun de diagnostic des freins et capacités de mobilité	180
c.	Développer la formation et la pédagogie pour une mobilité autonome.....	180
2.	Simplifier l'aide publique à la mobilité pour l'accès ou le retour à l'emploi	181
a.	Simplifier l'accès à la tarification sociale dans les transports en commun	181
b.	Fusionner en un fonds d'aide unique les aides la mobilité individuelles	182
c.	Réorienter les aides à la mobilité durable ciblant les actifs et les urbains vers l'accès social à la mobilité	182
3.	Adopter une approche plus territorialisée du traitement des besoins	183
4.	Mieux impliquer prescripteurs, employeurs et territoires par l'incitation	184
a.	Modifier les objectifs des professionnels de l'accompagnement à l'emploi en matière de diagnostic des freins à l'emploi en intégrant des critères de mobilité durable	184
b.	Inciter les employeurs à ne pas rendre le permis implicitement obligatoire pour les métiers non mobiles	184

c.	Encourager les AOT à auditer leurs réseaux sous l'angle de la desserte des bassins d'emploi	185
d.	Encourager les territoires à mieux mailler le traitement des besoins en mobilité, en appui sur différents partenaires locaux.....	185
5.	Mettre les nouveaux services à la mobilité au service des précaires	186
a.	En milieu urbain, encourager la pratique des mobilités alternatives par les précaires	186
b.	En milieu périurbain et rural, innover pour réduire la dépendance à la voiture ..	186
c.	Proposer un accès moins onéreux à la voiture individuelle	187
6.	Reconnaître le métier des opérateurs sociaux de mobilité et renforcer leurs moyens d'action	187
a.	Reconnaître le métier des opérateurs sociaux de mobilité	187
b.	Intégrer l'action sociale en mobilité dans l'organisation des transports et de la mobilité durable	188
c.	Renforcer la professionnalisation des acteurs sociaux de la mobilité	189
7.	Valoriser, par l'évaluation, l'impact de la mobilité dans un parcours d'insertion ...	189
	Définir un socle commun d'évaluation de l'action sociale en mobilité	190
8.	Favoriser l'émergence d'un « think tank », espace de dialogue et force de proposition réunissant acteurs publics, privés et société civile sur le sujet de la mobilité inclusive.....	191
A.	Glossaire.....	194
B.	Définitions	196
C.	Formulaires d'enquêtes	203
D.	Tableaux des allocataires des minima sociaux	220
E.	Tableaux des aides APRE Pôle Emploi jusqu'à 2012	223
F.	Bibliographie	224
TABLE DES MATIÈRES.....		231

