

Mobilité inclusive: l'accès aux transports, premier pas vers l'emploi

Social

L'absence de mobilité des salariés, désormais documentée statistiquement, est l'un des principaux freins à l'accès ou au maintien dans l'emploi. Dans les agglomérations ou les départements, les services d'insertion ou de transport mettent en place des solutions à l'échelle des bassins d'emploi. Après la création de services spécifiques, les collectivités ordonnent l'offre et orientent les personnes vers des plateformes de mobilité.

Selon le Laboratoire de la mobilité inclusive —qui réunit des acteurs privés, publics et de la société civile—, une personne sur quatre a déjà refusé un travail ou une formation, faute de pouvoir s'y rendre. "Créés pour la masse du public, les outils de la mobilité créent des exclus, expose Florence Gilbert, directrice générale de Wimoov. Il y a trois ans, on a créé le terme de mobilité inclusive pour aborder la question de l'inclusion des exclus dans la mobilité." Cette mobilité inclusive étant au carrefour des politiques de transport et des politiques sociales, nombre de collectivités pratiquent la mobilité inclusive, mais sans le savoir. "Aujourd'hui, tout le monde se cherche sur cette question", constate Gwen Le Tallec, chef du service "offre d'insertion" au conseil départemental d'Ille-et-Vilaine.

La mobilité inclusive veut être prise en compte dans les politiques de transports

Dans un rapport sur "la mobilité géographique des travailleurs" de l'inspection générale des finances (IGF) et de l'inspection générale des affaires sociales (IGAS), publié en janvier 2016, on lit que Pôle emploi consacrait, en 2014, 111 millions d'euros aux aides à la mobilité. De leur côté, les collectivités ont mis en place divers outils utilisables dans

une politique de mobilité inclusive au service de l'emploi. En dépit de ses effets sur la congestion urbaine, les aides privilégient l'automobile, qui est perçue, selon une étude de Wimoov menée en 2013, comme un "enjeu d'intégration sociale", voire "une garantie des capacités intellectuelles et sociales d'un candidat".

Du bénévolat pour la municipalité contre le permis

Les freins à la mobilité n'étant pas seulement économiques, les aides au permis de conduire s'adaptent. Dans les Yvelines, le conseil départemental et le groupement d'intérêt public ActivitY' ont confié à l'association Sauvegarde de l'enfant, de l'adolescent et de l'adulte en Yvelines la création de deux auto-écoles sociales qui proposent une pédagogie adaptée, pour une contribution de 250 euros (contre un coût moyen de 1781 euros selon une étude de l'UFC-Que choisir de juin 2016). Le Fonds social européen apporte 200 000 euros, ActivitY' 68000 euros, et le département met des locaux à disposition. En huit mois, 73 personnes ont ainsi obtenu l'examen du code de la route et 27 le permis de conduire.

Des aides à la mobilité pour remettre les plus précaires sur le chemin de l'emploi

A Angers (150 100 hab.) et à Denain (21 000 hab., Nord), le choix a été fait de financer le permis des jeunes en contrepartie d'un engagement bénévole. Une fois accomplies 80 heures

de bénévolat dans les services municipaux ou dans le cadre d'événements organisés par la commune, les Denaisiens, accompagnés par le centre communal d'action sociale (CCAS), s'inscrivent dans une auto-école partenaire. Lancé en septembre 2016, ce système devrait bénéficier à 100 personnes chaque année, pour un budget de 30 000 euros. Dans une logique similaire, mobilisant 98 920 euros et deux postes d'agents, le CCAS

d'Angers a développé un "permis citoyen", en échange d'un engagement de 20 heures auprès d'une quarantaine de partenaires (associations et services municipaux). En 2015, sur 141 jeunes suivis, 83 ont obtenu le permis. Autre idée: dans le Finistère, la mission locale du pays de Cornouaille permet aux futurs conducteurs d'accumuler des heures de conduite supervisées par des retraités. La mission locale met à disposition deux petites voitures, assure le suivi du dispositif et la formation de 25 accompagnateurs bénévoles. En 2016, sur 17 jeunes soutenus, neuf ont obtenu le permis et 654 heures de conduite supervisée ont été dispensées. Sur les 13 600 euros investis, la mission locale a bénéficié d'une subvention de la communauté d'agglomération de Quimper de 8 500 euros.

Loueurs sociaux, microcrédits et garages solidaires

Pour faire face aux coûts d'acquisition et d'entretien d'un véhicule, cer-

tains territoires ont développé, en partenariat avec des associations locales, des services adaptés. Au Havre (172 000 hab.), le Pôle mobilité propose la location de voitures pour un tarif allant de 3 à 11 euros par jour. En Ile-de-France, le même service est proposé depuis 1997 par l'association Papa Charlie qui dispose de 80 autos louées de 4 à 15 euros. Régulièrement, ces loueurs sociaux bénéficient du soutien de fonds privés, notamment de fondations d'entreprises du secteur des transports. Sur le même principe, les loueurs proposent des deux-roues avec un tarif social. En complément de l'accès au microcrédit, certaines collectivités soutiennent la mise en place et le fonctionnement de garages solidaires pratiquant des tarifs adaptés aux ressources des usagers. Selon une étude conjointe de fin 2015 des fondations PSA Peugeot Citroën et Norauto, ces garages apportent "une réponse efficace aux besoins sociaux". Toutefois, un tiers seulement de ces établissements ont pérennisé leur modèle économique, les départements jouant un rôle prépondérant parmi les soutiens publics, en sus des subventions liées à l'agrément d'insertion.

Des plateformes de mobilité qui coordonnent les offres

Les plateformes en ligne de covoiturage sur courte distance apportent également une réponse, notamment dans les territoires faiblement des-

servis par les transports en commun. De telles plateformes locales existent à Lyon, au Havre, dans les Côtes-d'Armor... Le catalogue d'actions en matière de mobilité inclusive est si diversifié qu'il n'est pas aisé de faire ressortir leur cohérence et leur complémentarité. En 2016, le conseil départemental d'Ille-et-Vilaine les a donc répertoriées dans un guide de mobilité destiné aux professionnels de l'insertion. "Le guide va aussi nous permettre de promouvoir un parcours mobilité", précise Gwen Le Tallec.

A Rennes, le covoiturage de proximité se développe

A l'initiative de collectivités ou d'associations (Wimoov, Fédération des associations de la route pour l'éducation), se sont constituées des "plateformes de mobilité" coordonnant les offres de déplacements sur un territoire, proposant aux personnes des diagnostics individuels et les orientant vers un accompagnement personnalisé, qui va des cours de soutien pour l'examen du code de la route à des formations à la lecture de plans et d'horaires de transports en commun, en atelier collectif ou individuel. "Les bénéficiaires méconnaissent souvent les solutions existantes, sans compter les questions de fracture numérique", remarque Pierre Garcia, directeur régional de Wimoov en Occitanie.

Un pôle mobilité sous forme de SCIC

Au Havre, le pôle de mobilité fonctionne en société coopérative d'intérêt collectif (SCIC) depuis décembre 2014. "La mission locale est membre de la SCIC

, mais les collectivités préfèrent pour l'instant nous subventionner plutôt que de monter au capital, relate Jean-François Samson, président du directeur du Pôle mobilité du bassin d'emploi du Havre. L'enjeu est de leur expliquer, qu'au-delà des subventions, le pôle est un lieu de coconstruction des politiques publiques. Avec la Fondation de la mobilité inclusive, nous travaillons pour que la délégation de service public mobilité, qui arrive à échéance en décembre, tienne compte de la mobilité inclusive." Enfin, le rapport conjoint de l'IGF

et de l'IGAS

estime que la gouvernance des mobilités inclusives s'améliorerait en s'exerçant dans un cadre régional et en s'appuyant sur les intercommunalités, afin de tenir compte des bassins d'emploi. Plusieurs mois seront nécessaires pour que mûrissent ces idées.

■

par S. Stoll

Pour aller plus loin

A Rennes, le covoiturage de proximité se développe

La mobilité inclusive veut être prise en compte dans les politiques de transports

Des aides à la mobilité pour remettre les plus précaires sur le chemin de l'emploi

Métier : chargé de mission « mobilité » en milieu rural

Quand l'information géographique se met au service de l'accessibilité

Portage des courses, bénévolat... ces initiatives qui facilitent la mobilité

Mobilité en milieu rural : les alternatives au « tout auto » ont-elles leur place ?

Chiffres clés

Avantage: les plateformes et les diagnostics individuels renforcent l'efficacité des outils existants.

Inconvénients: les dispositifs ne sont pas pérennes, et les actions ne sont pas encore évaluées.

Encadre manuel 1

"Il faut faire entrer la mobilité inclusive dans les prochaines délégations de service public" Florence Gilbert, directrice de Wimoov

"Nous savons que nous accélérons le retour à l'emploi des gens accompagnés, mais nous n'avons pas encore de modèle économique viable, nous sommes encore dans des dispositifs expérimentaux. C'est pourquoi il faut faire entrer la mobilité inclusive dans les prochaines délégations de service public. Pour sortir des expérimentations, nous devons aussi trouver de nouvelles méthodes pour accompagner davantage de bénéficiaires, sans multiplier les coûts. Ainsi, dans le cadre d'un contrat à impact social, nous allons tester de nouvelles interfaces numériques pour augmenter le nombre de personnes accompagnées. Les moyens sont limités, alors nous préconisons aussi de renforcer la cohérence et la mutualisation entre les collectivités et les opérateurs de mobilité."

Encadre manuel 2

Avec la start-up Ecov, un covoiturage local simple et connecté dans les zones rurales franciliennes

Dans le Vexin, le département du Val-d'Oise, la région Ile-de-France, la communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise et le parc naturel régional se sont associés à la start-up Ecov pour faciliter le covoiturage en zone rurale. Elle a mis au point une station de covoiturage connectée, formée d'une borne interactive et d'un panneau lumineux qui indique aux automobilistes la destination d'un passager en attente, et la rétribution pour le déposer. "Le problème du covoiturage local est d'atteindre une masse critique, explique

Thomas Matagne, président et cofondateur d'Ecov. Bornes et panneaux permettent aux conducteurs de prendre des passagers sans contrainte; pour les usagers, nous créons un parcours utilisateur le plus proche possible d'un transport collectif." Selon Yannick Boëdec, conseiller départemental du Val-d'Oise délégué aux transports, cette expérimentation de trois ans est moins lourde financièrement que le transport à la demande.

