

4^{èmes} Rencontres de la Mobilité Inclusive
Résultats de l'enquête
« Mobilité et Emploi »
18 janvier 2017

SELECTION PRESSE

Au 24 janvier 2017

Emploi: un Français sur 4 a refusé un travail faute de transports

Près d'un Français sur quatre dit avoir déjà refusé un travail ou une formation faute de moyen de transport pour se déplacer, selon un sondage Elabe pour le Laboratoire de la mobilité inclusive paru mercredi.

Les difficultés d'accès à la mobilité - c'est-à-dire le fait de pouvoir se déplacer au quotidien - constituent un frein à l'emploi selon 86% des Français, détaille l'institut de sondage.

Près d'un quart des personnes interrogées (23%) ont déclaré avoir déjà renoncé à un travail ou à une formation parce qu'elles ne pouvaient pas s'y rendre. Ce taux monte à 43% chez les jeunes, et à plus de 50% chez les populations les plus fragiles socialement (vivant dans un foyer avec moins de 1.000 euros par mois).

Les titulaires du permis B sont moins concernés (17% d'entre eux y ont renoncé) que les non-titulaires (37%).

Près d'un Français sur cinq (19%) dit également avoir déjà renoncé à se rendre à un entretien d'embauche ou "dans une structure d'aide à la recherche d'emploi" (type Pôle emploi) par manque de moyens pour se déplacer, précise le sondage.

Plus globalement, 43% des sondés affirment avoir au moins "de temps en temps" des difficultés dans leurs déplacements quotidiens pour accéder à leur lieu de travail, d'études ou autres activités. Ces problèmes s'accroissent parmi les usagers des transports en commun: 74% des usagers de TER disent rencontrer des difficultés "de temps en temps", 66% des usagers du métro/RER, 67% des habitants de la région parisienne, 53% de banlieue.

Enfin, près de la moitié trouvent que les transports ne sont pas assez développés dans leur zone d'habitation.

Enquête réalisée en ligne du 5 au 9 décembre 2016, auprès d'un échantillon de 1.003 personnes représentatif de la population française, selon la méthode des quotas.

Paris (AFP) ■





Émission du mercredi 18 janvier 2017 de 06h00 à 07h00

titulaire diplômé déclarer renoncer gratuité mouvant voiturage connexion
format scooter estimer fleurir bancaire assister chômeur publier provenir
méconnaissance bénéficiaire manquer





Émission du mercredi 18 janvier 2017 de 07h50 à 08h00

Invité :

Jean Bassères, Directeur Général de Pôle Emploi

contraindre expédier chômeur saper posséder ovule gadget engendrer
posthume individuel ecosse nager répartition territorial
demandeur géographique assurément confiance frein désespéré





Émission du mercredi 18 janvier 2017 de 12h00 à 13h00

organisme survoler job renoncer autocar simplifier sonder luper
placement mouvoir andenne hasarder encourager pluvieux orage fonder
proton bild diamant alcaraz





Émission du jeudi 19 janvier 2017 de 09h00 à 12h00

manquer ter renoncer diminuer scooter moto serrer élever distiller travailleur
 mobilité privilégié priver orbite modeste concerner constat gazeux frein transport





Les difficultés de mobilité sont un obstacle majeur à l'emploi

Un Français sur quatre a déjà renoncé à un travail ou à une formation faute de moyen pour se déplacer.

SOCIAL Les évidences ont parfois besoin d'être rappelées pour ne pas être oubliées... C'est le but du sondage Elabe sur « la mobilité et l'accès à l'emploi » réalisé pour le Laboratoire de la mobilité inclusive (LMI), think-tank créé par le groupe Total et l'association Wimoov. Qu'apprend-on ? Que 23 % des Français ont déjà renoncé à un travail ou à une formation faute de moyen pour se déplacer. Un résultat plus prégnant pour les jeunes (46 %) et les plus fragiles (54 %). L'étude révèle aussi qu'un Français sur cinq (19 %) a déjà renoncé à se rendre à un entretien d'embauche ou dans une structure d'aide à l'emploi (Pôle emploi) toujours faute de moyen pour se déplacer. Si bien que, pour 86 % des sondés, les difficultés d'accès à la mobilité constituent un réel frein à l'emploi.

« Ces résultats montent l'importance de la question de la mobilité quotidienne, sous-estimée par les décideurs publics, assure Damien Desjonquères,

vice-président du LMI et responsable Mobilité inclusive du groupe Total. Il s'agit désormais d'agir sur ses freins, notamment pour les populations les plus jeunes et les plus fragiles qui sont les plus impactées. »

« Nouvelles technologies »

Et le laboratoire de faire plusieurs « recommandations » à l'égard des décideurs publics, voire des candidats à la présidentielle, pour venir en aide aux 20 % des Français qui ont des difficultés à se déplacer ou aux 40 % qui se déplacent mal tous les jours. Il suggère d'abord de renforcer l'apprentissage de la mobilité (savoir se repérer dans l'espace, lire un plan...) dès l'école primaire et tout au long de la scolarité. Il recommande ensuite d'adapter les applis numériques (covoiturage, autopartage, e-commerce, etc.), qui se développent rapidement, aux publics les plus fra-

giles. « Il faut leur permettre d'y accéder plus facilement, insiste Damien Desjonquères. Il ne faudrait pas que les nouvelles technologies, intuitives pour le plus grand nombre, constituent une barrière supplémentaire à l'emploi pour les publics les plus fragiles. »

Le LMI propose encore de simplifier l'accès aux aides publiques à la mobilité disponibles dont la complexité constitue un autre frein à l'emploi. « Il faut faciliter localement les échanges des acteurs de la mobilité (groupes de transport public notamment), de l'action sociale et de l'économie sociale et solidaire pour développer les modes de déplacement multimodaux », complète Damien Desjonquères. L'objet est de créer ou multiplier les accès, sur les derniers kilomètres, aux transports en commun (bus, tram) dans les zones rurales ou les villes de province. | ■

par Marc Landré E@marclandre

ENCADRÉS DE L'ARTICLE

79 %

79 % des Français jugent que les questions de mobilité (transports et déplacements) doivent être une priorité pour les pouvoirs publics





Un Français sur quatre a déjà refusé un emploi faute de moyen de transport

Par Magalie Ghu
mghu@lavoixdunord.fr

FRANCE. Une fois de plus, les plus jeunes et les plus fragiles socialement (faible niveau de diplôme et de revenus) sont les plus touchés. Respectivement 43% et 46% des 18-24 ans déclarent avoir renoncé à un entretien et avoir refusé un travail ou une formation, faute de pouvoir s'y rendre. De la même manière, 51% et 54% des personnes vivant dans un foyer avec moins de 1000euros par mois se sont déjà trouvées dans cette situation. Pas d'égalité parfaite non plus sur le plan géographique. Ainsi, dans la zone Grand-Est, dont font

partie les Hauts-de-France, ils sont un peu plus nombreux - 22% - à avoir déjà dû renoncer à un entretien pour raisons de mobilité, dont 12% plusieurs fois (contre 19% et 7% au niveau national). De même, ils sont 25% à avoir renoncé à un emploi pour cette raison. En outre, c'est dans la région parisienne que le problème est le plus criant: 33% des personnes y ont déjà refusé un emploi faute de moyen de transport. C'est en Île-de-France aussi que l'on déclare le plus de difficultés dans les déplacements quotidiens (67% contre 43% au niveau national). Des chiffres sans doute liés à l'usage des transports en

commun. 74% des usagers de TER, 66% de ceux du métro/RER et 57% de ceux des bus déclarent en avoir. A contrario, les titulaires du permis B sont moins concernés par les problèmes d'accès à l'emploi: 17% d'entre eux ont déjà renoncé à un entretien d'embauche pour cette raison (contre 37% des non titulaires du permis B) et 21% ont déjà renoncé à un travail ou à une formation (contre 44% des non titulaires du permis B). Comme si, à l'heure du développement durable, la voiture restait un permis pour l'emploi. ■



Le manque de moyens de transport, un sérieux frein à l'emploi

Près d'un Français sur quatre affirme avoir déjà renoncé à un travail ou à une formation faute de pouvoir s'y rendre, révèle un sondage réalisé par Elabe.

Alors que le chômage est l'une des principales préoccupations des Français, une étude révèle que les difficultés de mobilité freinent l'accès à l'emploi. Un sondage Elabe réalisé pour le Laboratoire de la mobilité inclusive l'association Wimoov, et relayé par Franceinfo, indique que 23% des Français ont déjà renoncé à un travail ou une formation faute de moyens de transport. Un taux qui monte à 43% chez les jeunes et à 54% chez ceux qui vivent dans un foyer avec moins de 1.000 euros par mois.

Les titulaires du permis B sont moins concernés (17% d'entre eux y ont renoncé) que les non-titulaires (37%). En outre, près d'un Français sur cinq (19%) a déjà renoncé à un entretien d'embauche ou à un rendez-vous "dans une structure d'aide à la recherche d'emploi" comme Pôle Emploi, n'ayant pas pu s'y rendre.

Des difficultés perçues par 86% des Français

De manière générale, les difficultés à pouvoir se déplacer au quotidien sont perçues comme un frein à l'emploi par 86% des Français, selon l'institut de sondage, qui a réalisé son enquête en ligne du 5 au 9 décembre 2016, auprès d'un échantillon de 1.003 personnes représentatif de la population française, selon la méthode des quotas.

Pas moins de 43% des sondés affirment avoir au moins "de temps en temps" des difficultés dans leurs déplacements quotidiens pour accéder à leur lieu de travail, d'études ou autres activités. Des problèmes qui s'accroissent parmi les usagers des transports en commun: 74% des usagers de TER, 66% des usagers du métro ou RER, 67% des habitants de la région parisienne et 53% de banlieue disent rencontrer des difficultés "de temps en temps".

par Les Echos



www.silvereco.fr/ Les difficultés de mobilité quotidienne des Français constituent un obstacle majeur à l'accès à l'emploi

Le Laboratoire de la Mobilité Inclusive, think-tank créé à l'initiative du groupe Total et de l'association Wimoov, a publié ce jour les résultats de l'enquête inédite « Mobilité et accès à l'emploi », réalisée par l'institut Elabe pour mesurer l'impact de la mobilité dans l'insertion professionnelle.

Près d'1 Français sur 4 déclare avoir déjà renoncé à un travail ou à une formation faute de moyen pour se déplacer, parmi cette catégorie, on compte 18% de seniors entre 50 et 64 ans et 5% de personnes âgées de plus de 65 ans.

23% des Français déclare avoir renoncé à un emploi faute de moyen pour se déplacer

L'enquête révèle que près d'un quart des Français (23%) déclare avoir déjà renoncé à un travail ou à une formation faute de moyen pour se déplacer. Le taux progresse fortement parmi les populations les plus jeunes et socialement les plus fragiles (54% des personnes vivant dans un foyer avec moins de 1 000 euros par mois).

L'enquête établit également que près d'un Français sur cinq (19%) déclare avoir déjà renoncé à se rendre à un entretien d'embauche ou dans une structure d'aide à la recherche d'emploi faute de moyen pour se déplacer.

Enfin, l'enquête montre que 43% des Français déclarent avoir des difficultés dans leurs déplacements quotidiens et que près de 9 Français sur 10 (86%) estiment que les difficultés d'accès à la mobilité constituent un frein à l'emploi.

Ces chiffres mettent en lumière l'importance de la mobilité quotidienne des Français pour améliorer la situation de l'emploi.

Lire aussi : 3 startups lauréates de l'appel à projets « Bouger mieux, bouger moins » du Laboratoire de la Mobilité Inclusive

L'urgence d'une meilleure prise en compte de la mobilité quotidienne

Cette enquête confirme les résultats des premières études menées par le Laboratoire de la Mobilité Inclusive dès 2013 et 2014 et montre l'urgence d'une meilleure prise en compte de la mobilité quotidienne dans les politiques publiques.

« Les résultats de l'enquête sont édifiants et confirment les études précédemment menées par le Laboratoire de la mobilité inclusive. Il est urgent que les pouvoirs publics se saisissent des enjeux de la mobilité inclusive, comme le plébiscitent 8 Français sur 10 », ajoute Florence Gilbert, Présidente du Laboratoire et directrice générale de Wimoov.

« Il ne s'agit plus de s'interroger sur l'importance ou non de la mobilité mais d'agir sur ses freins notamment pour les populations les plus jeunes et les plus fragiles qui sont les plus impactées par les difficultés de mobilité et d'accès à l'emploi », déclare Damien Desjonquères, vice-président du Laboratoire de la Mobilité inclusive et responsable Mobilité inclusive du groupe Total.

Lire aussi: [Qu'en est-il de la mobilité des seniors en France?](#)



Comment faciliter l'accès à l'emploi par la mobilité

Les difficultés qu'ont certaines personnes, notamment les plus jeunes et les plus fragiles, à se déplacer constituent un frein majeur dans l'accès à l'emploi. Près d'un Français sur quatre déclare ainsi avoir déjà renoncé à un travail ou à une formation faute de moyen pour se déplacer, selon une enquête du Laboratoire de la mobilité inclusive publiée ce 18 janvier. Ce taux monte à 46% chez les jeunes et à 54% chez les personnes les plus fragiles socialement, c'est à dire celles vivant dans un foyer avec moins de 1.000 euros par mois. Un Français sur cinq avoue également ne pas s'être rendu à un entretien d'embauche ou un entretien Pôle Emploi en l'absence de moyens pour y parvenir.

Ainsi, 40% des Français (74% chez ceux en zone rurale) estiment ne pas disposer d'un accès facile et rapide au réseau de transport local (métro, bus, train régionaux...). Or, d'après l'Insee, 15% des actifs viennent travailler en transports en commun. La voiture, qui permet à 70% des actifs de se rendre sur leur lieu de travail, est ainsi encore une nécessité absolue dans bien des cas, notamment en zone périurbaine et rurale. Or, "le permis de conduire en France est trop cher, trop long à obtenir et trop difficile notamment pour les jeunes les plus en difficulté sur le plan scolaire. Le permis devient alors une véritable épreuve pour eux. Ils sont alors tellement occupés à l'obtenir qu'ils s'éloignent du marché du travail", décrit Yannick L'Horty, professeur à l'université Paris-Est et directeur de la fédération de recherche "Travail, emploi et politiques publiques" du CNRS.

Aides financières et matérielles

Pour les aider, plusieurs dispositifs existent néanmoins afin de financer le passage du permis et l'achat d'un véhicule ou encore pour les accompagner dans l'apprentissage du code de la route. En 2008-2009, un plan "10.000 permis pour réussir" avait notamment été lancé par le Fonds d'expérimentation de la jeunesse (FEJ). Mais les résultats restent peu probants. "Deux ans après l'expérimentation, un jeune sur trois avait raté le code, un sur deux avait échoué au test pratique et deux sur trois n'avaient pas de voiture. Avec un budget de 10 millions d'euros pour 10.000 jeunes, 1.400 permis de conduire ont été délivrés, soit un coût de 7.150 euros par permis, près de cinq fois plus que le prix normal", écrit Yannick L'Horty, chargé d'un travail de restitution et d'évaluation par le FEJ et bientôt publié. Selon le chercheur, l'une des solutions pour améliorer le dispositif pourrait être la création d'un permis de conduire plus facile à obtenir qui prendrait la forme d'un permis probatoire de 6 points valable uniquement quelques années.

D'autres expérimentations récentes pour développer une approche plus globale des problèmes de mobilité des jeunes ont également été menées sous la houlette du FEJ. "La question de la mobilité est aujourd'hui prise en compte de manière partielle, uniquement sur le prisme financier et matériel. Mais au delà du pouvoir bouger, le savoir bouger est important", pointe Marion Drouault, responsable de projet au sein de l'Agence nationale des solidarités

actives (ANSA), chargé du suivi et de la coordination des 16 projets retenus dans le cadre de l'appel à projets "Mobilité et accompagnement vers l'emploi des jeunes" du FEJ.

Les projets, répartis dans toute la France, se sont ainsi attachés à lever les freins psychologiques qui entourent les déplacements chez les jeunes. Une approche nouvelle qui a permis aux acteurs de l'insertion et de la mobilité de travailler conjointement. "Pour certaines personnes vivant dans des zones rurales, aller à la ville, prendre les transports en commun, peut être source de stress, raconte Marion Drouault. Ce n'est pas seulement une question de permis, de voiture mais d'éducation et d'accompagnement à la mobilité." L'idée étant de prendre la mobilité comme point d'entrée pour aider les jeunes dans leur recherche d'emploi ou de formation.

Parmi les actions menées, on peut citer la mise en place de diagnostics approfondis sur les problèmes de mobilité des jeunes (Êtes-vous déjà allé dans une autre ville? Quels moyens de transports utilisez-vous?...), des mises en situation pour apprendre à se repérer dans une ville, utiliser les transports en commun, le train, le covoiturage, les applications de guidage sur Internet ou simplement de l'accompagnement sur le premier déplacement pour se rendre sur un lieu de formation ou de travail.

Pour une véritable politique publique de la mobilité

Un travail de longue haleine pour les travailleurs sociaux mais jugé a priori plus qualitatif et surtout complémentaire. "Lorsqu'on aide le jeune à avoir son permis et une voiture, on ne sait finalement pas s'il l'utilisera car il faudra payer ensuite l'essence, l'assurance, etc...C'est sûr que c'est difficile de comparer et nous attendons l'évaluation mais l'idée ici est de créer un déclic psychologique chez le jeune".

En attendant le résultat de ces 16 projets, cette expérimentation a permis de montrer les limites des politiques de transports d'un côté et d'insertion de l'autre pour traiter le problème de la mobilité comme frein dans l'accès à l'emploi. "Ce qui ressort c'est la nécessité de reconnaître les enjeux de la mobilité dite inclusive et d'en faire une véritable politique publique". Les associations militent ainsi pour un droit à la mobilité et la création de plateformes de mobilité chargées de coordonner sur un territoire donné les actions en faveur de la mobilité mais également de réunir les financements. Des cours à l'école pourraient également être inscrits au programme de l'Education Nationale.

D'après l'enquête du LMI, 59% des Français estiment que les questions de mobilité doivent être un "enjeu important" pour les pouvoirs publics et 20% souhaitent qu'il soit "prioritaire".



<https://www.challenges.fr/assets/img/2016/08/18/cover-r4x3w1000-587f6b83886e6-pole-emploi.jpg>

Les jeunes sont particulièrement touchés par les problèmes de mobilité. PHILIPPE HUGUEN / AFP.



Un Français sur cinq renonce à un entretien d'embauche à cause des transports

La mobilité est brandie comme un étendard par bon nombre d'entreprises, mais aussi par les pouvoirs publics, pour inverser la courbe du chômage. Mais voilà, comment faire lorsque les moyens de suivent pas?

Une étude réalisée par Elabe pour le compte du laboratoire de la mobilité inclusive Wimoov, a été révélée par Franceinfo. Parmi les enseignements de l'enquête, un Français sur cinq ont renoncé à se rendre à un entretien d'embauche en raison d'un problème de mobilité. Un écart qui se creuse lorsque les populations visées sont plus modestes ; c'est le cas des jeunes : la moitié d'entre eux ont déjà abandonné l'idée de se rendre à un entretien en vue d'un emploi.

La proportion est sensiblement identique pour les ménages à revenus modestes (moins de 1 000 euros). En l'absence de moyen de transports, privés comme publics, impossible de se présenter à un entretien d'embauche. Pôle Emploi propose des aides au déplacement : les pouvoirs publics peuvent prendre en charge tout ou partie des frais de transport, mais aussi les repas et même l'hébergement si nécessaire. Il faut cependant remplir des conditions (l'entreprise est à plus de 60 km du domicile, ou à deux heures aller-retour).

Les demandeurs d'emploi sont parfaitement conscients que la mobilité est essentielle dans le cadre de leur parcours d'insertion professionnelle. En 2013, pour une précédente enquête du même laboratoire, il plaçait la mobilité à la deuxième place des éléments déterminants, derrière la formation... mais devant le logement et la santé.



par Olivier Sancerre



Les difficultés de transports freinent la recherche d'emploi des Français

Selon un sondage paru ce mercredi 18 janvier, 23% des personnes interrogées ont déjà refusé un emploi faute de pouvoir s'y rendre.

C'est une situation peu évoquée quand on parle de difficulté d'accès à l'emploi, mais pourtant, un français sur quatre l'a déjà rencontrée. Selon une enquête Elabe réalisée pour le Laboratoire de la mobilité inclusive sur 1.003 personnes, 86% des Français jugent les difficultés d'accès à la mobilité (c'est à dire le fait de pouvoir se déplacer quotidiennement) comme un frein à l'emploi.

23% des sondés ont déclaré avoir déjà renoncé à un travail ou une formation parce qu'elles ne pouvaient pas s'y rendre. C'est chez les jeunes (43%) et les populations vivant avec moins de 1.000 euros par mois (50%) que les chiffres sont les plus importants. Logiquement, les titulaires du permis B sont moins concernés par le problème, seuls 17% d'entre eux ont refusé un travail pour ce motif.

Dans le détail, près d'un Français sur cinq dit également avoir renoncé à se rendre à un entretien d'embauche ou "dans une structure d'aide à la recherche d'emploi", comme Pôle emploi par exemple, par manque de moyens pour se déplacer.

Les problèmes de trafic des transports en commun sont aussi évoqués dans le sondage. 43% des Français interrogés affirment avoir "de temps en temps" des difficultés dans leurs déplacements quotidiens pour accéder à leur lieu de travail, d'études ou autres activités. Et c'est encore plus vrai pour les usagers des transports en commun : 74% des habitués de TER disent rencontrer des difficultés, 66% des usagers du métro/RER, 67% des habitants de la région parisienne et 53% de banlieue.

Enfin, près de la moitié des sondés estiment que les transports ne sont pas assez développés dans leur zone d'habitation.



Crédit: JACQUES DEMARTHON / AFP Un train de banlieue de la gare Saint-Lazare à Paris le 9 mars 2015 (illustration)..

par Léa Stassinnet



www.mobilicites.com La mobilité accessible à tous, un enjeu pour l'emploi

L'enquête d'Elabe réalisée pour le Laboratoire de la mobilité inclusive montre que l'absence de "mobilité fluide" représente un frein à la reprise d'un emploi. Le think tank-do tank fondé par Wimoov et Total a intégré des associations, des partenaires publics et privés comme Keolis et Transdev pour trouver des solutions pour les populations les plus fragiles.

La mobilité accessible à tous – "inclusive" – reste encore un vain mot. En effet, 40% des Français interrogés estiment ne pas disposer d'un accès facile et rapide au réseau de transport local, et 43% disent rencontrer des difficultés quotidiennes au moins de temps en temps dans leurs déplacements, selon l'enquête Elabe dévoilée le 18 janvier 2017 (1). Ce sondage a été réalisé pour le compte du Laboratoire sur la mobilité inclusive, un think tank-do tank présidée par Florence Gilbert et fondé en 2013 par la plate-forme de mobilité Wimoov et le groupe pétrolier Total.

Un enjeu pour les pouvoirs publics

Surtout, l'enquête d'Elabe met en évidence que ces difficultés de mobilité quotidienne sont un frein à la reprise d'un emploi : 19% des sondés avouent avoir déjà renoncé à un entretien d'embauche ou à se rendre dans une structure d'aide à la recherche d'emploi et 23% ont déjà renoncé à un travail ou à une formation du fait des difficultés de mobilité pour s'y rendre. Le phénomène touche particulièrement les 18-24 ans (pour 46% d'entre eux), les personnes ayant un revenu inférieur à 1000 euros par mois (54%) et les moins diplômés (50% des personnes au niveau bac ou inférieur).

Au total, 86% des Français interrogés estiment que ces difficultés de mobilité quotidienne sont un frein à l'emploi et 79% considèrent que les questions de mobilité sont un enjeu pour les pouvoirs publics. C'est d'ailleurs l'objectif de cette enquête Elabe : faire prendre conscience aux parties prenantes de cet enjeu. Un sujet qui, selon le Laboratoire, est aujourd'hui sous-évalué par les politiques publiques comme par les acteurs économiques.

Une plate-forme qui grandit

Partant de ce constat, le Laboratoire de la mobilité inclusive s'est donné pour objectif d'associer les grands acteurs de la mobilité afin d'analyser les difficultés rencontrées par les publics les plus fragiles et de proposer des solutions. Devenu une fondation en 2015 sous l'égide de FACE (Fondation agir contre l'exclusion), le think tank-do tank rassemble aujourd'hui quatorze nouveaux partenaires sur sa plate-forme : des acteurs privés comme Keolis et Transdev ; publics comme Pôle emploi et l'Ademe ; la société civile comme le Secours Catholique et la Croix-Rouge française (1).

Le Laboratoire de la mobilité inclusive est structuré en groupes de travail thématiques destinés à traduire en actions les constats dressés.

De premières solutions mises en œuvre

Parmi les initiatives concrètes du Laboratoire, la création d'un diplôme universitaire de "conseiller mobilité insertion". L'Université de Paris-Est (Créteil/Marne-la-Vallée) sera la première à se lancer dès le mois de février 2017. Aujourd'hui, Wimoov emploie 45 conseillers mobilité. En 2015, les 25 antennes réparties dans 9 régions ont accompagné 10 000 personnes dont 50% ont retrouvé un emploi dans les trois mois grâce aux solutions de mobilité trouvées. Les freins sont souvent d'ordre économique, physique mais aussi cognitif : "Se déplacer, cela s'apprend", explique Manoelle Lepoutre, directrice engagement société civile chez Total.

Le Laboratoire de la mobilité inclusive a également travaillé entre septembre 2015 et septembre 2016 avec la Communauté d'agglomération havraise (CO-DAH) pour inclure un volet "mobilité inclusive" dans le cahier des charges de l'appel d'offres de transport public.

Le digital à la rescousse

Sur le volet numérique, le Laboratoire a lancé un appel à projets "Bouger mieux, bouger moins". Trois start-up ont été sélectionnées pour expérimenter leurs solutions de mobilité ou de "mobilité inversée" comme le service Bip POP : les personnes, qui ne peuvent pas se déplacer, ont la possibilité de se faire livrer leurs courses par leurs voisins moyennant une rémunération via une appli mobile et un site web. Covoit'ici propose un service public de covoiturage de très courte distance via des stations de covoiturage connectées et I Wheel Share est une appli mobile qui permet aux personnes en situation de handicap de partager leurs expériences de mobilité.

Le Laboratoire de la mobilité inclusive continue à sensibiliser les pouvoirs publics à cette question. Le think tank-do tank a organisé, le 18 janvier 2017, à l'Assemblée nationale, les rencontres de la mobilité inclusive sur le thème "Mobilité quotidienne et territoires, enjeu de la République" qui réunissait des élus – nationaux et locaux – et des acteurs de la mobilité. Prochaine étape, une action auprès des candidats à la présidentielle ?

Florence Guernalec

(1) Outre les deux membres fondateurs – Wimoov et Total –, les 14 autres membres du laboratoire sont: Ademe, AG2R La Mondiale, DMML, La Croix-Rouge française, Fondation agir contre l'exclusion (FACE), FASTT, fondation Macif, fondation d'entreprise Michelin, fondation PSA Peugeot Citroën, Keolis, le groupe La Poste, Pôle Emploi, Secours catholique et Transdev.



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

Transports

Aller d'un point A à un point B peut parfois se révéler un défi. A tel point que 19% des Français auraient déjà refusé un emploi ou une formation, par impossibilité de se déplacer. Un enjeu social qui doit mieux être pris en compte, demandent les acteurs du secteur.

Les 4e rencontres de la mobilité inclusive se déroulaient le 18 janvier 2017 à Paris sur le thème des déplacements quotidiens, « enjeu de la République ».

« Les questions de mobilité n'ont été que tardivement reconnues, alors que l'ensemble de la société est dans le mouvement », a souligné la secrétaire d'Etat à la Lutte contre l'exclusion, Ségolène Neuville. Une absence de mobilité entraîne une absence d'accès à l'emploi, a-t-elle ajouté.

Une étude de l'institut Elabe pour le Laboratoire de la mobilité inclusive, présentée lors des rencontres, a montré que près d'un sondé sur 4 (23%) et d'un jeune sur 2 (46%) déclarent avoir déjà renoncé à un travail ou à une formation, à cause de l'absence de mode de transport. L'enquête établit également que près d'un Français sur cinq (19%) déclare avoir déjà renoncé à se rendre à un entretien d'embauche ou dans une structure d'aide à la recherche d'emploi (type Pôle emploi), faute de moyen pour se déplacer.

Cette perception explose parmi les populations les plus jeunes (43%) et socialement les plus fragiles (51% des personnes vivant dans un foyer avec moins de 1 000 euros par mois). « Cette situation a un coût pour la société », a affirmé la secrétaire d'Etat.

Cinq propositions

Le Laboratoire pour la mobilité inclusive fait donc cinq propositions pour

répondre aux difficultés soulevées par l'étude :

- renforcer l'apprentissage de la mobilité dès l'école primaire (savoir utiliser un plan, se repérer...) ;
- simplifier le maquis d'aides qui existent pour les personnes en difficulté ;
- utiliser le numérique qui impacte très fortement le sujet de mobilité (pour aider à se déplacer plus via des applications comme Blablacar ou économiser ses déplacements en commandant ses courses par Internet) ;
- faciliter la coopération entre acteurs des transports, de l'insertion sociale et de la mobilité ;
- intégrer aux politiques de transports un volet mobilité inclusive.

Penser les déplacements courts dans les zones rurales

47% des sondés de l'étude affirment que les moyens de transports sont insuffisamment développés près de chez eux. Mais ce chiffre global cache de grandes disparités entre zones urbaines. Les difficultés sont encore plus importantes dans les campagnes.

« Le diagnostic est rude : je suis maire d'une commune de 800 habitants sans aucune solution à proposer à mes habitants », déplore Ghislaine Senée, maire (EELV) d'Evécquemont (Yvelines) et conseillère régionale d'Ile-de-France.

Si le tout-voiture reste la norme, les études du Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) montrent que 40 % des déplacements quotidiens sont inférieurs à 3 km. Le vélo ou la marche à pied ne doivent donc pas être méprisés dans les zones rurales.

« 21% des déplacements se font déjà à pied, et 3% pour le vélo », souligne d'ailleurs Thomas Jouannot, chargé d'études au Cerema. Des chiffres comparables à la moyenne des territoires urbains, a-t-il ajouté.

Jouer la multimodalité

Mais « les solutions dépendent des régions : on peut imaginer du cabotage au bord de la mer. Mais les chemins pour piétons et vélos fonctionnent sur le plat, beaucoup moins en montagne », rappelle Jean-Pierre Girault, expert indépendant, ancien président de la commission transport de la région IDF et administrateur du Stif.

Tous les acteurs ont souligné l'importance de lier les modalités de déplacements entre elles, pour permettre à tous, et donc aux plus précaires, de pouvoir se déplacer simplement. "Quelqu'un qui vit à 15-20 km de la gare, il a besoin de sa voiture, donc il faut qu'il la gare. Et là, c'est le maire qui décide", tente de voir avec optimisme Jean-Michel Morer, maire (PS) de Trilport (Seine-et-Marne). ■

par Isabelleraynaud

La fracture mobilité s'accroît entre les territoires

Les 4èmes rencontres de la mobilité inclusive viennent de réunir à Paris des acteurs associatifs de la mobilité solidaire, des élus et spécialistes de la mobilité rurale, des parlementaires et start-up positionnées sur cet enjeu. En amont a été présentée une enquête réalisée par l'institut Elabe. Ses résultats confirment le manque d'accessibilité des Français aux transports et son impact sur l'insertion professionnelle.

Les difficultés d'accès à la mobilité sont un frein à l'emploi. C'est, pour faire court, tout le propos du Laboratoire de la mobilité inclusive. Les 4es rencontres organisées le 18 janvier à Paris par cette instance hybride - créée par Total avec l'association Wimoov (anciennement Voiture & co, pionnier du co-voiturage), et qui fédère aujourd'hui seize acteurs, privés, publics et issus de la société civile - ont réuni près de 300 personnes. Dont des élus locaux, maires et parlementaires, ainsi que des experts et représentants d'opérateurs de transports. « Notre but est d'éveiller les consciences sur l'importance de développer une mobilité inclusive et de sensibiliser davantage les élus et autorités organisatrices. La mobilité est une compétence. Tout le monde ne maîtrise pas ses codes », souligne Manoelle Lepoutre, directrice Engagement et société civile du groupe Total. A ses côtés, Florence Gilbert, qui représente Wimoov et préside ce laboratoire devenu une fondation, ajoute que la mobilité inclusive doit donc apporter des solutions contre l'exclusion sociale et professionnelle. Et que la loi NOTRe, en validant le transfert des compétences transport des départements vers les régions, offre désormais un bon cadre pour « hisser l'enjeu au cœur des politiques régionales ».

Travailler avec les collectivités

Pour progresser, encore faut-il combattre les obstacles aux déplacements. Pour en traiter, les groupes de travail de cette fondation travaillent de près avec des collectivités locales comme la communauté d'agglomération havraise (Codah). Des actions concrètes émergent aussi dans des villes comme Tarbes (achat solidaire de voitures) ou Le Mans (plate-forme orientant vers une auto-école, des garages solidaires). « Nous proposons une aide concrète, Wimoov anime une vingtaine de plateformes de mobilité destinées à un public précaire. Nous facilitons l'accès à des services de covoiturage qui se créent, prêtons des véhicules, faisons du suivi individualisé, de la formation, travaillons avec des départements pour proposer la location de leur flotte peu utilisée à des chercheurs d'emploi », liste Florence Gilbert.

Du côté de la gouvernance et de l'organisation des transports publics, Olivier Faure, député socialiste de Seine-et-Marne et président du haut comité de la qualité des services dans les transports, a suggéré durant ces rencontres l'idée de "réfléchir à intégrer cet enjeu dans les contrats de délégation de services publics". "Multiplions les innovations sociales, en la matière la créativité des associations est inépuisable", a ajouté Ségolène Neuville, secrétaire d'Etat chargée des personnes handicapées et de la lutte contre l'exclusion. Le maire

d'une petite commune de Seine-et-Marne, Trilport, est aussi venu témoigner des difficultés de la mobilité péri-urbaine, de la question de l'exclusion qu'elle sous-tend, et de la nécessité de développer le transport à la demande. D'autres maires ont rappelé que dans leurs communes, aucune offre de transports n'existe tout bonnement.

Cibler les obstacles

En parallèle, deux études améliorent la connaissance de ces obstacles aux déplacements. La première, entamée depuis deux ans sur la mobilité périurbaine, a été présentée durant ces rencontres par le think tank The Shift Project. Elle propose des mesures favorisant la réduction des émissions carbonées liées à la mobilité dans ces zones de moyenne densité. Et fait le point sur des solutions alternatives comme le développement du vélo.

Lors de ces rencontres sont aussi intervenus, à l'appui de cette réflexion, les experts d'un établissement public qui mobilise une partie de ses effectifs à l'étude de la mobilité, le Cerema. L'établissement travaille en étroite proximité avec les collectivités et estime que la marche et le vélo ont un fort potentiel de développement en milieu rural. Et que dans ces territoires, plus de 20% des déplacements se pratiquent déjà à pied.

La seconde étude, dévoilée en amont de ces rencontres, consiste en une enquête en ligne réalisée début décembre 2016 par l'institut Elabe auprès d'un échantillon de 1.003 personnes. Elle confirme que les déplacements quotidiens représentent une expérience difficile pour plus de quatre Français sur dix. Les usagers des TER sont les plus affectés – 74% d'entre eux disent rencontrer des difficultés "de temps en temps" – talonnés de près par les habitués du métro ou du RER (66%). Faut-il voir le verre à moitié plein ou à moitié vide ? 60% des sondés estiment disposer d'un accès facile et rapide aux réseaux de transport local (car, bus métro, tramway). Et donc quatre Français sur dix estiment au contraire ne pas en disposer.

La fracture territoriale est toujours à l'œuvre : les habitants de la région parisienne et des villes de plus de 100.000 habitants considèrent, pour les trois quarts d'entre eux, que les moyens de transport sont suffisamment développés dans leur zone d'habitation. Dans les communes rurales, ils sont 77% à estimer que c'est le contraire, et 62% dans les communes de 2.000 à 20.000 habitants. La fracture s'accroît avec les nouvelles mobilités et l'offre dérégulée (covoiturage, autopartage, location de voitures entre particuliers) : dans les communes rurales, 73% des habitants estiment ne pas avoir un accès simple à ces dispositifs pourtant en plein essor. Enfin, dernier enseignement : près d'un Français sur quatre (23%) dit avoir déjà refusé un travail ou une formation faute de moyen de transport pour s'y rendre.

Morgan Boëdec



par Morgan Boëdec

