



**Demi-journée mobilité**

**Bougeons-nous !**

**pour lever les obstacles de mobilité dans l'accès à  
l'emploi**

**Vendredi 17 octobre 2008  
Grand Lyon**

# Sommaire

## Ouverture de la matinée

Madame Dounia BESSON, Vice-président à l'emploi, l'insertion et à l'économie solidaire au Grand Lyon .....	3
Monsieur Francis VUIBERT, Préfet délégué à l'égalité des chances .....	4

## Propos introductifs

Eric LE BRETON, Institut pour la ville en mouvement, .....	6
Enseignant au département de sociologie à l'Université de Rennes 2. ....	6

## Temps 1 : Qu'est-ce que l'on fait ? Qu'est-ce que l'on peut faire ?

Madame Claire LE FRANC, Chargée de la mobilité à Plie Uni Est.....	9
---	---

## Temps 2 : Qu'est-ce que font d'autres ? Ateliers rencontres avec des expériences..... 14

Atelier 1 : La mobilité pour l'emploi : deux exemples en Belgique .....	14
Atelier 2 : Espace des temps- Grand Lyon .....	15
Atelier 3 : Transport Mobilité Solidarité (TMS) .....	17
Atelier 4 : Mobilité 07-26.....	19
Atelier 5 : Régie de Quartiers de l'Ouest Chalonnais .....	20

## Temps 3 : Qu'est-ce que l'on peut faire ? ..... 21

## Conclusion..... 27

## Ouverture de la matinée

**Monsieur Alain BLUM**, chargé de mission au Grand Lyon sur la thématique du développement économique, de l'emploi et de l'insertion, ouvre cette matinée, qu'il espère riche en terme de capitalisation. Construite avec des partenaires tels que Uni Est ou l'Etat, elle s'inscrit justement dans les journées de capitalisation organisées au Grand Lyon, dont l'objectif consiste à observer et à avancer sur des actions susceptibles d'améliorer les résultats de l'insertion par l'économie.

### **Madame Dounia BESSON,**

Vice-président à l'emploi, l'insertion et à l'économie solidaire au Grand Lyon

En premier lieu, **Madame Dounia BESSON** salue la mobilisation de tous les acteurs de terrain sur la problématique de la mobilité et de l'accès à l'emploi pour les publics les plus fragilisés. Elle co-préside avec un grand plaisir cette réunion de capitalisation avec Monsieur le préfet délégué à l'égalité des chances.

Madame BESSON a constaté, en prenant ses fonctions, que l'Etat avait soutenu cette action dès sa phase expérimentale, et elle ne doute pas sur la continuité de cette collaboration efficace en termes d'actions concrètes. Une journée sur le thème de la mobilité a d'ailleurs été organisée à Lyon, en mai 2008, dans le cadre du Grenelle de l'insertion. A cet égard, la vice-présidente questionne le préfet sur les suites à donner aux propositions qui en ont émané.

Elle remercie particulièrement Monsieur Guy DAVID, son prédécesseur, qui a beaucoup travaillé sur cette thématique, et également Madame Claire LE FRANC, animatrice de la mission assistance et maîtrise d'ouvrage confiée au Plie Uni Est. En effet, elle a conduit cette action sur l'agglomération en tenant compte des réalités de terrain et des bénéficiaires.

Comme le souligne le texte fixant le cadre de cette réunion, la complexification des territoires, la précarisation et la parcellisation des emplois, la variation des prix et la raréfaction de l'énergie, ainsi que les exigences liées au développement durable, rendent de plus en plus difficiles les déplacements des publics précaires vers l'accès à l'emploi.

Pour cette raison, Madame BESSON souhaite réaffirmer qu'au Grand Lyon, les actions autour de la mobilité et de l'insertion continueront à être coordonnées avec l'Etat. L'objectif consiste à donner un cadre lisible et stable aux différentes actions innovantes sur l'agglomération.

En effet, il est évident que les réponses apportées ont montré leur pertinence, leur efficacité, et leur adéquation avec les attentes spécifiques des personnes en difficulté.

Aujourd'hui, grâce à la présence de différents acteurs, il sera possible d'avancer sur les offres susceptibles de lever les obstacles pour l'accès à l'emploi.

**Monsieur Francis VUIBERT,**  
Préfet délégué à l'égalité des chances

En préalable, **Monsieur Francis VUIBERT** souhaite remercier les organisateurs de cette rencontre au sein du Grand Lyon. Il souligne, à l'attention de Madame BESSON, que sur ce sujet, il n'existe pas de contentieux.

L'emploi constitue l'une des préoccupations prioritaires de l'Etat, mais aussi des collectivités, des entreprises et des opérateurs associatifs. Tout doit être entrepris pour faciliter l'accès à l'emploi et pour surmonter, en amont, ses obstacles structurels.

Le domaine des transports et de la mobilité au sein de l'agglomération lyonnaise peut à la fois être un atout et un frein à l'emploi. Lyon et sa banlieue bénéficient toutefois de l'un des réseaux de transports urbains parmi les plus performants du pays, grâce à son étendue et à sa diversité. Des liaisons de qualité sont également assurées sur l'ensemble du département. Cet atout est évidemment mis au service de tous les usagers.

En revanche, Monsieur VUIBERT se dit davantage préoccupé par les 67 quartiers urbains prioritaires du département, où le service public de transports est, pour ses habitants, le moyen principal de déplacement dans leur vie quotidienne. Il offre en effet l'accès à l'éducation, à la santé, aux commerces, à la culture, aux loisirs, et donc à l'emploi et à la formation. Cependant, la mobilité des populations habitant dans ces quartiers présente des particularités, dues notamment à une précarité plus élevée que dans le reste de l'agglomération, et à la faiblesse du budget transports que les ménages peuvent consacrer à l'exercice de leur mobilité. Plus limitée, celle-ci s'effectue en majorité sur des trajets courts, sachant que les motifs de déplacement sont moins nombreux.

Monsieur le préfet souligne également la prise en compte d'aspects psychologiques et sociaux, même s'ils ne concernent pas uniquement les habitants de ces quartiers en difficulté. Il s'agit notamment de la réticence physique aux déplacements, de la peur de ne pas se repérer dans l'agglomération, et de l'illettrisme. Selon lui, ce point particulier pourrait être utilement abordé au cours de cette matinée, car l'immobilité contrainte de ces populations constitue un facteur d'exclusion sociale à combattre. Il est nécessaire de rattraper, parmi d'autres écarts socio-économiques, l'écart de mobilité entre les habitants des quartiers fragiles et ceux des quartiers plus favorisés.

Compte tenu de sa responsabilité dans la mise en œuvre de la politique de la ville, le préfet attache beaucoup d'importance à cet enjeu par lequel passe aussi la cohésion sociale.

L'agglomération lyonnaise n'a pas vraiment de leçons à recevoir, selon lui, dans la prise en compte de cet enjeu de mobilité, en particulier pour l'emploi. En effet, dès 1997, dans le cadre des premiers contrats de ville, l'Etat et la Communauté urbaine avaient demandé, au titre du programme d'initiative communautaire, une mission d'assistance technique au PLIE-UNI EST. Cela avait abouti à la location de deux roues, et à une offre de transports à la demande. Cette initiative départementale avait été relayée et amplifiée par un appel à projet national lancé par la DIV, en 2002, qui avait contribué à la création exemplaire d'une ligne de desserte de zone industrielle portée par le SYTRAL dans le sud est lyonnais. Ainsi, une initiative locale entre l'Etat et la Communauté urbaine entreprise en 1997 a servi de tremplin à une politique nationale développée par la suite.

Conscients de l'enjeu, les prédécesseurs de Monsieur VUIBERT ont tous décidé de poursuivre l'appel à projet national, en soutenant massivement et financièrement le transport à la demande. Naturellement, le préfet continuera dans cette voie, avec une aide garantie sur trois ans, au titre des crédits dont il dispose.

L'Etat a également réfléchi avec ses partenaires à une mutualisation des moyens pour réaliser des économies d'échelle, avec la création, au début de cette année 2008, d'un transport à la demande avec un porteur désormais unique. Le remarquable dispositif Entreprise école a ainsi vu le jour. Monsieur VUIBERT préfère laisser ses représentants s'exprimer, mais il note avec satisfaction les bons résultats, à la fois pour les personnes qui se rendent à leur emploi, et pour les débouchés professionnels qui s'offrent ainsi aux chauffeurs des navettes.

Il sait que la création d'une plateforme de diagnostic, de ressources et de coordination en matière d'aide à la mobilité est actuellement en cours de réflexion. L'Etat y apportera sa contribution, à condition que ce projet soit ambitieux et réaliste à la fois. Certes, il est important d'avoir une vue d'ensemble et d'essayer d'améliorer la situation avec un souci d'efficacité et d'utilisation rationnelle des crédits publics. Mais il s'agit de veiller à ne pas trop se disperser en veillant à perfectionner ce qui fonctionne. Ainsi, des résultats concrets seront visibles et offriront la base d'une évaluation concertée pour choisir ce qui devra être développé.

Afin de rester dans la métaphore des transports, Monsieur VUIBERT conclut en invitant les acteurs à conduire prudemment, en prenant garde de ne pas emballer le moteur, car cela provoque des pannes.

## **Ordre du jour**

**Monsieur Alain BLUM** intervient pour rappeler brièvement le contenu de l'ordre du jour. Après le propos introductif de Monsieur Eric LE BRETON, la matinée sera découpée en trois temps distincts. En premier lieu, il s'agira de présenter ce qui est, ou ce qui a été fait dans le Grand Lyon. En second lieu, les participants seront invités à se déplacer entre différents ateliers pour découvrir des expériences précises réalisées à Lyon et ailleurs. Enfin, le troisième temps sera consacré à une présentation de Monsieur LE BRETON sur quelques perspectives d'avenir.

## Propos introductifs

Eric LE BRETON,  
Institut pour la ville en mouvement,  
Enseignant au département de sociologie à l'Université de Rennes 2.

**Monsieur Eric LE BRETON** introduit cette matinée intitulée « bougeons-nous pour lever les obstacles de mobilité dans l'accès à l'emploi ». En préalable, il souhaite dresser un état des lieux des initiatives et des blocages rencontrés dans ce domaine, à partir d'observations sur un ensemble de sites urbains, périurbains et ruraux. Il insiste sur ces trois territoires, car les situations ne sont pas réellement différentes les unes des autres.

Cet état des lieux fait aujourd'hui l'objet d'un consensus entre tous les acteurs concernés. En effet, les problèmes sont bien repérés, et des conclusions ont déjà été tirées. Cela signifie que l'étape de l'expérimentation et de l'invention doit désormais être dépassée.

### 1. Les difficultés de mobilité : principal verrou des trappes d'inactivité

Les difficultés de mobilité ne constituent pas simplement un verrou parmi d'autres, mais le principal facteur d'inactivité des personnes allocataires des minima sociaux. Dans le cadre du Grenelle de l'insertion et de la journée sur la mobilité organisée à Lyon, en mai dernier, une enquête a été conduite auprès de 1000 allocataires du RMI. Or, à la question « de quoi auriez-vous le plus besoin pour pouvoir travailler ? », la réponse majoritaire était « un moyen de transport ». Il s'agissait de 20 % des réponses, avant même « une formation », qui en représentait 16 %. D'après Monsieur LE BRETON, ce résultat d'enquête quantitative a été largement constaté dans le cadre d'autres recherches.

#### ▪ Fractionnement du territoire et de l'emploi

Les difficultés de mobilité s'amplifient continuellement, car les territoires s'étalent et se compliquent de plus en plus, mais aussi parce que le travail se fractionne de plus en plus. Ces tendances concernent tout le monde, des ouvriers aux cadres supérieurs, mais elles sont d'autant plus excluantes pour certaines catégories sociales.

En effet, les personnes peu qualifiées habitent souvent dans des quartiers mal desservis par les transports en commun. Soit elles se trouvent dans le périurbain lointain, soit elles habitent dans des banlieues, et ne peuvent travailler que dans d'autres banlieues mal desservies. Par ailleurs, ces personnes accèdent à l'emploi dans des secteurs pratiquant beaucoup le temps fractionné, le CDD, le temps partiel contraint ou le travail intérimaire, à savoir des emplois atypiques ou précaires.

#### ▪ Des difficultés en phase d'amplification

Ainsi, en descendant dans la hiérarchie sociale, de plus en plus de personnes sont confrontées simultanément à toutes les difficultés de fragmentation du travail et du territoire. Leur combinaison a émergé dans les années 60, mais elle atteint aujourd'hui un seuil de complexité qui maintient des personnes dans des situations de grande précarité et de pauvreté. Ces

difficultés vont s'amplifier, car elles ne se résoudre pas dans les vingt ans à venir. D'une part, l'Insee a montré que les agglomérations continuaient leur étalement, et, d'autre part, le CDI ne semble pas être l'horizon vers lequel tend le marché de l'emploi.

## 2. Les problèmes de mobilité ne sont pas seulement des questions de transports

Cette découverte est due aux innovateurs de terrain, dont Monsieur LE BRETON va donner quelques exemples en guise d'illustration.

- La fédération des maisons de quartier de Saint-Nazaire accueille, entre autres, des femmes issues de l'immigration, qui rencontrent des problèmes d'insertion et d'accès à l'emploi. Un projet consistait à leur faire passer le permis de conduire. Or, les animateurs du dispositif ont rapidement réalisé que l'examen était trop ambitieux pour elles, et qu'il valait mieux commencer par l'accès au vélomoteur. Progressivement, cette alternative a également été abandonnée, car les femmes ne savaient pas faire de vélo. Enfin, ils ont décidé de leur apprendre le vélo, mais ils ont découvert qu'en réalité, ces femmes avaient peur de sortir, ou qu'elles ne savaient pas lire un plan de ville.
- A Saint-Denis, une association de la cité Cosmonaute et la RATP ont organisé des ateliers mobilité, en constatant que des jeunes et des adultes n'utilisaient pas le réseau de la RATP et de la SNCF, alors qu'ils vivaient au cœur de celui-ci. Plusieurs raisons ont été découvertes :
  - Incompréhension de l'organisation du réseau de transports collectifs
  - Incapacité à lire le plan extrêmement complexe du réseau métro-RER-bus
  - Incapacité à lire les informations données sur les moniteurs.
  - Incapacité à faire le lien entre le réseau souterrain et la ville en surface.
- Alors que les élèves d'une classe professionnelle du collège Joliot-Curie, à Gennevilliers, devaient trouver un stage, les enseignants ont progressivement réalisé que la grande majorité d'entre eux étaient effectués sans motivation, et débouchaient sur de nombreux abandons. Ils ont réalisé que les enfants ne choisissaient pas le stage en fonction de leurs désirs professionnels, mais en fonction de sa proximité avec leur domicile. Une classe mobilité a ainsi été mise en place avec l'Education nationale, pour apprendre à utiliser les transports collectifs pour sortir des quartiers, et découvrir de nouveaux lieux. Une fois cet apprentissage réalisé, les élèves ont pu choisir leurs lieux de stage en fonction de leurs préférences personnelles.

## 3. Conclusions

Pour être mobile, il est donc nécessaire de pouvoir accéder à des moyens de transports, mais il s'agit tout autant d'avoir une bonne vision de l'espace, de savoir lire et écrire ou d'être en bonne santé. Monsieur LE BRETON tire quelques conclusions de ce constat :

- Des difficultés inhérentes à tous les territoires

En premier lieu, les personnes qui rencontrent des problèmes de mobilité se trouvent autant dans le rural, dans l'urbain, que dans le périurbain. Il est possible d'habiter au cœur de Lyon et d'être relativement immobile. Une enquête menée par l'agence d'urbanisme de Lyon et

l'observatoire social de la ville avait d'ailleurs démontré qu'il existait, au cœur de la ville, une population importante vivant dans un territoire extrêmement restreint.

- Des problèmes à résoudre autrement que par l'unique offre de transports

Par ailleurs, à partir du moment où les problèmes de mobilité ne sont pas uniquement des questions de transports, les opérateurs de transports collectifs ne sont pas les seuls à devoir apporter leur coopération.

- Une diversité d'acteurs et d'initiatives

Monsieur LE BRETON souligne le grand nombre et la diversité des initiatives qui fonctionnent aujourd'hui pour venir en aide à la mobilité. Celles-ci sont portées par un ensemble de structures d'insertion, à savoir les auto-écoles sociales, les missions locales, les GEIC, les associations intermédiaires, les maisons de quartier,...

Toutes ces initiatives innovent à grande échelle depuis une dizaine d'années. En outre, les entreprises privées se positionnent actuellement sur ce créneau de l'aide à la mobilité à destination des publics de l'insertion. Certaines d'entre elles sont dotées de capitaux significatifs, qui leur permettront de lancer des projets d'envergure.

Ces structures proposent une très large gamme de solutions, du taxi social à la voiture partagée, en passant par le transport à la demande ou à la location de vélos à bas prix. Monsieur LE BRETON note également la préparation au permis de conduire avec une pédagogie adaptée aux publics éloignés du système scolaire, qui donne des résultats stupéfiants.

Ces initiatives se comptent aujourd'hui par centaines au niveau national, et sont évidemment utiles à ceux qui en bénéficient. L'offre proposée est très insuffisante, et les services sont souvent saturés de demandes. En outre, quand ces derniers sont connus, leurs résultats sont bons, en permettant effectivement le retour et le maintien durable dans l'emploi.

- Des initiatives fragiles

Cependant, toutes ces initiatives sont fragiles, car elles sont mises en place par des travailleurs sociaux qui ne sont pas des spécialistes du transport et de la mobilité. Dès que les dispositifs atteignent un certain seuil de développement, cela devient trop compliqué. Par ailleurs, elles se développent parfois en dehors de tout cadre juridique. Or, en France, il existe des règles de droit extrêmement précises, notamment pour la location de voitures, les assurances, ou le droit des taxis.

Enfin, elles ne sont pas identifiées dans le cadre des mesures de financement des transports, ni dans celui des politiques sociales. Elles sont souvent astreintes au régime de la subvention des élus locaux, qui fonctionne généralement une fois pour encourager l'aspect innovant du projet, deux fois pour le maintenir, mais qui se termine souvent à ce niveau, en laissant les structures soudainement démunies.

- Le soutien des pouvoirs publics

Ce fonctionnement aléatoire des systèmes partagé entre l'innovation et la fragilité s'éclaire du positionnement des pouvoirs publics dans toute leur diversité, et en particulier des collectivités locales. Du côté des acquis, les pouvoirs publics ont pris, ou prennent actuellement la mesure des enjeux de l'aide à la mobilité. Ils prennent des marges de manœuvre sur les plans juridique et financier pour les soutenir.

Cependant, un élément central limite leurs interventions. Il s'agit du cloisonnement net entre le secteur des transports et celui des politiques sociales. Ainsi, quand une structure démarche un élu sur une question de transport, elle est redirigée vers le domaine social, et réciproquement.

Il existe donc deux cloisonnements dans le domaine institutionnel. Le premier, horizontal, concerne le cloisonnement entre le secteur social et celui du transport. Le second, vertical, concerne la difficulté d'accès, pour les initiatives de terrain, au statut d'action publique normale, identifiée et intégrée à l'ensemble des politiques sociales et territoriales.

Une grande partie des éléments du puzzle sont donc en place, mais l'enjeu consiste aujourd'hui à consolider l'existant, et de créer les conditions permettant au dispositif de monter en puissance.

**Monsieur Alain BLUM** remercie Monsieur LE BRETON pour la clarté de ce cadre introductif, et il propose d'aborder le premier temps avec Madame Claire LE FRANC.

## Temps 1

### Qu'est-ce que l'on fait ?

### Qu'est-ce que l'on peut faire ?

Madame Claire LE FRANC,  
Chargée de la mobilité à Plie Uni Est

**Madame Claire LE FRANC** commence par présenter Uni Est, une association qui porte le Plan Local pour l'Insertion et l'Emploi (PLIE) de l'Est lyonnais, et dont la mission est l'assistance à la maîtrise d'ouvrage sur les thématiques de la mobilité, de l'insertion et de l'emploi auprès de l'Etat et du Grand Lyon. Elle indique ensuite que cela fait un grand nombre d'années que les acteurs de l'insertion professionnelle travaillent sur la mobilité comme pilier de l'accès et du maintien dans l'emploi. Les premières initiatives sur cette problématique ont débuté en 1997, et les premières études de faisabilité ont été réalisées en 1998. A ce titre, Madame LE FRANC a la charge d'animer ce premier temps prévu pour dresser un panorama de ce qui est entrepris sur l'agglomération lyonnaise sur les problématiques de la mobilité et de l'emploi.

Elle débute la séance d'échanges en demandant à François MEYRONEIN pourquoi il est utile de créer des auto-écoles sociales, alors qu'il existe d'autres moyens de passer son permis de conduire.

**Monsieur François MEYRONEIN** répond que cette question lui est souvent posée par les professionnels des auto-écoles. Il explique que ce dispositif parallèle a été créé face au constat objectif que l'offre du secteur marchand ne correspondait pas aux publics en difficulté pour des raisons psychologiques et pédagogiques. Il précise que si les professionnels des auto-écoles prenaient conscience des difficultés rencontrées par leur public, ils ne poseraient plus cette question. Il ajoute que les auto-écoles sociales créent, en instaurant des liens très forts avec la prévention routière, une valeur ajoutée. Elles sont en effet dans une démarche qualité qui vise à faire des conducteurs responsables.

**Madame Claire LE FRANC** demande à Jean-Michel VEZANT de donner de plus amples indications sur cette démarche qualité.

**Monsieur Jean-Michel VEZANT** explique que celle-ci vise à obtenir le label FARE. Dans cette optique, l'ensemble du processus d'enseignement est passé en revue. Il s'agit de travailler en relation avec les différents partenaires, les référents et les prescripteurs. Cette complémentarité entre les acteurs fait la spécificité des auto-écoles sociales, parce qu'elle permet une bonne évaluation des besoins avant l'entrée en formation.

**Madame Claire LE FRANC** demande quels sont les résultats des auto-écoles sociales.

**Monsieur Jean-Michel VEZANT** répond que les résultats de son auto-école sont sensiblement comparables aux résultats moyens du département du Rhône, à public équivalent. Il précise qu'en se limitant au public du PLIE Uni Est, constitué de personnes de plus de 25 ans, les résultats sont inférieurs à la moyenne, parce que le temps d'apprentissage est plus long que pour le public jeune. Mais il est nécessaire de tenir compte de la spécificité

de ce public. Monsieur VEZANT ajoute que la non prise en compte de cette spécificité par la préfecture est à la base de la principale difficulté rencontrée par son auto-école : le manque de places d'examen.

**Madame Claire LE FRANC** demande si, en la matière, le travail effectué avec le cabinet de Martin HIRSCH n'a pas permis des avancées.

**Monsieur François MEYRONEIN** revient sur cet appel à projet initié par Martin HIRSCH, Haut commissaire aux Solidarités actives. Cela a conduit à mener une enquête sur un groupe de 100 jeunes sur le territoire de l'Est lyonnais. Cette enquête a démontré que le délai d'attente entre la première et la deuxième présentation, en cas d'échec, était trop long et conduisait souvent le candidat à abandonner. Il a donc été décidé de réduire ce délai et d'augmenter le nombre des convocations pour les auto-écoles sociales. François MEYRONEIN explique que son auto-école, qui disposait auparavant de deux places d'examen par mois, va s'en voir attribuer deux en plus par semaine.

**Madame Claire LE FRANC** demande ensuite s'il n'est pas contradictoire, à l'ère du développement durable, d'encourager l'accès au permis de conduire.

**Monsieur François MEYRONEIN** répond qu'il s'agit d'un problème philosophique et d'une question de démocratie. Il soutient que, sachant que la desserte des transports publics n'est pas suffisante actuellement, les disparités sociales ne doivent pas constituer un obstacle à l'obtention du permis de conduire.

**Madame Claire LE FRANC** reconduit l'échange sur la question de l'accès à l'emploi.

**Monsieur Jean-Michel VEZANT** rappelle que le réaménagement de la société est un enjeu à long terme fortement souhaitable, mais que l'objectif d'une auto-école sociale consiste à répondre à des problématiques individuelles de court terme. Il s'agit, par exemple, de permettre à un jeune de se présenter à un entretien d'embauche. Il est certain que ces initiatives devront un jour s'inscrire dans une démarche à moyen et à long terme prenant en compte la problématique du développement durable, mais cela est encore prématuré.

**Madame Claire LE FRANC** passe au sujet du transport à la demande, en demandant à Mélanie ROJO quels sont les objectifs de l'Entreprise Ecole.

**Madame Mélanie ROJO** explique que le but de cette initiative est de favoriser l'accès à l'emploi, en amenant les personnes en insertion sur leur lieu de travail. Elle précise qu'il s'agit le plus souvent de salariés remplissant des missions courtes. L'Entreprise Ecole dispose pour cela de cinq véhicules répartis sur cinq territoires de l'agglomération lyonnaise et de sa périphérie. Les personnes sont récupérées sur des points de ramassage puis déposées sur leur lieu de travail. Cela nécessite une logistique importante. Les trajets sont évolutifs et changent d'une semaine à l'autre. Un logiciel de réservation en ligne est pour cela mis à la disposition des prescripteurs, ainsi qu'un numéro vert pour les modifications de trajet de dernière minute, le but étant d'être réactif.

**Madame Claire LE FRANC** demande qui sont les utilisateurs de ce service de transport à la demande.

**Madame Mélanie ROJO** souligne que ceux-ci sont prescrits par des associations partenaires qui servent d'intermédiaires. Il s'agit de personnes qui habitent sur le territoire de la communauté urbaine, principalement non véhiculées et sans permis de conduire. Ce sont à 90% des femmes de plus de 26 ans et dans 60% des cas des personnes vivant en quartier urbain de cohésion sociale.

**Madame Claire LE FRANC** demande quels sont les résultats ainsi que les difficultés rencontrées par ce service.

**Madame Mélanie ROJO** observe, chez les personnes bénéficiant du transport à la demande, une accélération de l'accès à l'emploi et une augmentation considérable du temps de travail. Elle souligne que les chauffeurs qui conduisent les navettes sont des salariés de l'Entreprise Ecole en parcours d'insertion, dont 75 % connaissent une sortie positive, c'est-à-dire obtiennent, par la suite, un CDI ou un CDD de plus de 6 mois. L'Entreprise Ecole est donc pour eux un bon moyen de se professionnaliser dans le domaine du transport. Les difficultés rencontrées reposent principalement sur la diversité des financeurs et la complexité des montages financiers.

**Madame Claire LE FRANC** demande à Mélanie ROJO les raisons pour lesquelles l'Entreprise Ecole porte ce projet.

**Madame Mélanie ROJO** répond que cette initiative a été, au départ, expérimentée par des acteurs volontaires puis s'est étendue à l'ensemble de l'agglomération.

**Madame Claire LE FRANC** demande comment les autorités organisatrices de transport peuvent prendre en compte ces besoins émergents.

**Monsieur Laurent DEFAUT**, du SYTRAL, indique que ces problématiques sont difficiles à prendre en compte car les autorités organisatrices de transport ont du mal à identifier les publics concernés et donc les actions à mener. Il admet qu'il existe un cloisonnement entre le social et le transport et que, de son point de vue, le social est un monde très complexe. Cependant, ce cloisonnement n'est plus aussi hermétique qu'auparavant, certaines initiatives ont été développées en partenariat avec des acteurs sociaux, notamment en termes de tarification. Près d'un tiers des abonnés TCL sont aujourd'hui des abonnés sociaux parmi les grandes agglomérations. Lyon et Paris sont les seules à appliquer la loi SRU, le SYTRAL allant plus loin que ce qui est prévu par la loi SRU. Mais il y a encore beaucoup de travail à faire en matière de desserte, pour offrir les bonnes liaisons entre les lieux de résidence et les lieux de travail.

**Madame Claire LE FRANC** rappelle le travail entrepris à l'occasion de l'appel à projets mobilité pour tous en 2002 qui a abouti à étoffer le transport à la demande et pour le SYTRAL à la mise en œuvre de la ligne ZI1.

**Monsieur Laurent DEFAUT** évoque donc cette ligne, la première à avoir été spécifiquement dédiée à la desserte de zones industrielles. Il explique qu'elle a été mise en place à partir du constat que tous les publics n'ont pas les mêmes besoins. Les scolaires et les salariés ont, par exemple, des horaires différents. La ligne ZI1 a, dans cet esprit, été créée pour relier directement des quartiers concernés par la politique de la ville et des zones d'emploi.

**Madame Claire LE FRANC** demande quel peut être le rôle d'une autorité organisatrice de transport face à toutes ces actions.

**Monsieur Laurent DEFAUT** souligne que le SYTRAL ne doit pas remplacer le transport à la demande mais le compléter. Il explique que le transport collectif ne peut, par exemple, pas répondre à des exigences d'emploi à temps variable, comme les emplois de femmes de ménage chez les particuliers. Il ajoute que cela serait contre-productif. L'idéal serait d'avoir un réseau de transport collectif suffisamment structurant pour assurer les flux importants et du micro collectif, comme le transport à la demande, pour corriger les imperfections.

**Madame Claire LE FRANC** précise que toutes ces actions s'inscrivent dans un territoire. Elle demande à André BOUCHE, élu du syndicat Saône Mont d'Or, quelle est la place d'un territoire comme celui qu'il représente dans cette vaste problématique qu'est la mobilité.

**Monsieur André BOUCHE** explique que son syndicat, qui regroupe seize communes a pour rôle de développer économiquement le territoire, d'y favoriser la création d'entreprise et l'emploi et donc la mobilité.

**Madame Claire LE FRANC** lui demande quelles actions ont été menées concrètement.

**Monsieur André BOUCHE** répond que le Réseau Emploi Val de Saône fédère toutes les initiatives des partenaires autour de l'emploi tels qu'ADN service, l'ANPE, la Mission locale, l'Entreprise Ecole, la Chambre de commerce, la Direction départementale du travail et le Grand Lyon. Tous ces acteurs peuvent ainsi travailler ensemble, communiquer, échanger des formations, donner du lien, du sens, dans un objectif de complémentarité. Trois groupes ont ainsi été créés sur les thèmes de la formation, des PME et de la mobilité, ce qui a abouti à la mise en place d'actions concrètes telles que la création d'un site de covoiturage gratuit.

**Madame Claire LE FRANC** demande si ce réseau d'acteurs est pertinent pour traiter les problèmes de mobilité.

**Monsieur André BOUCHE** répond qu'il l'est à petite échelle mais a ses limites et que son territoire est prêt à recevoir un plan de déplacement interentreprises.

## DEBAT

**Monsieur Guy David** intervient en tant que citoyen du Val de Saône et usager des transports en commun. Selon lui, le terme « ramassage » ne devrait plus être utilisé car il est péjoratif. En ce sens, les mots « rencontre », « halte » ou « coïncidence » pourraient le remplacer. Par ailleurs, la mobilité se situe au cœur des agendas 21, car il s'agit à la fois de développement économique, de protection de l'environnement, et de questions sociales. Si les pouvoirs publics se sentent concernés aux niveaux national, régional, ou local, il sera possible d'avancer.

Enfin, il souhaite exprimer une attente à l'attention de Monsieur DEFAUT, du SYTRAL, en demandant s'il serait possible d'inclure les personnes à mobilité réduite en difficulté dans le système de transport à la demande.

**Madame LE FRANC** précise que dans le réseau de transports en commun, OPTIBUS est dédié au transport des personnes handicapées. **Monsieur Laurent DEFAUT** précise que la compétence d'une autorité organisatrice des transports (AOT) porte sur les transports collectifs. Or, le transport à la demande se situe à la limite du transport individuel, voire de l'action sociale. Comme tous les réseaux de transports, le SYTRAL rencontre des problèmes de financement. En ce sens, élargir ses domaines de compétences nécessitera d'élargir les modes de financement.

**Madame Meriem NEKAA**, directrice du PLI UNI-EST, pense qu'il serait intéressant d'entendre le département sur les initiatives et les perspectives du transport interurbain. **Madame LE FRANC** observe qu'il existe également des cloisonnements entre les différentes AOT. Par exemple, les publics pour le transport à la demande peuvent être domiciliés dans le Grand Lyon, et travailler à la frontière de ce périmètre.

**Madame Olivia NAFTEUR**, directrice de PROMOB 74, s'interroge par rapport aux auto-écoles sociales, qui sont confrontées à un problème de manque d'accompagnants dans les familles pour effectuer la conduite accompagnée. Par ailleurs, elle demande si le covoiturage est un outil pertinent pour un public en difficulté d'insertion professionnelle, souffrant d'un certain frein psychologique, comme l'a présenté Monsieur LE BRETON.

**Monsieur François MEYRONEIN** précise que les auto-écoles sociales proposent un forfait de 40 heures de conduite, sachant que le minimum légal est de vingt heures. Mais comme certaines personnes ont potentiellement besoin de 60 heures, la conduite accompagnée peut être une solution économiquement intéressante. Dans le cadre d'une demande d'actualisation du code de la route, son auto-école a travaillé avec les seniors de la commune. De cette expérience est née l'idée de proposer aux plus motivés l'animation des séances de code, dans un premier temps, et la conduite accompagnée, dans un second temps.

**Madame Florence PAULHIAC**, maître de conférence à l'Institut d'urbanisme de Grenoble, s'interroge sur la pertinence d'une réponse micro collective telle que le transport à la demande. L'une des difficultés repose en effet sur des problèmes de faible fréquentation. Par ailleurs, elle rappelle que la mobilité domicile-travail s'inscrit dans une chaîne de déplacements. Par exemple, l'emploi du temps journalier des femmes ne tourne pas

uniquement autour de l'emploi, mais également de l'accompagnement à l'école et d'autres activités. Dans les questions d'accès à l'emploi, la complexité de cette chaîne de déplacements est elle intégrée aux réflexions ?

**Madame Anne CAMBON**, direction des transports de la région Rhône-Alpes, demande si l'initiative de l'association aidant à prendre les transports en commun est répandue.

**Madame LE FRANC** répond que beaucoup d'associations internalisent ce genre de problématiques. En effet, la mobilité n'implique pas uniquement les moyens de transports, mais également des choix, des calculs et des lectures à réaliser individuellement. La mobilité des personnes et l'offre de transports doivent donc être travaillées ensemble. Par ailleurs, comme l'analyse Monsieur LE BRETON dans ses livres, le bus et le métro constituent un marqueur social de pauvreté pour certaines personnes.

**Monsieur Alain BLUM** s'excuse d'interrompre ce débat riche et bien animé, pour inviter les participants à commencer le temps 2. Cinq ateliers de vingt minutes seront ouverts simultanément dans des salles différentes, afin de relater des expériences locales, nationales et européennes.

## Temps 2

### Qu'est-ce que font d'autres ?

### Ateliers rencontres avec des expériences

#### Atelier 1 : La mobilité pour l'emploi : deux exemples en Belgique

**Madame Amélie CARDYN**, du bureau d'études belge TRAJECT-GAND, souhaite aborder deux expériences. La première, à Gand, concerne une navette à la demande entre le domicile et le travail. La seconde porte sur un service de taxis collectifs pour les travailleurs de nuit, entre Bruxelles et son aéroport.

#### 1. Navettes domicile travail

En 2007, la région flamande a exprimé la volonté de réduire l'usage de la voiture dans les trajets domicile travail. Le Pendelfonds subventionne à 50 % les projets pendant quatre ans, afin de leur laisser le temps de trouver leurs propres subventions. Il a permis au projet Max Mobiel de voir le jour et d'emporter un certain succès. Cette initiative de Gand permet le transport en minibus de travailleurs vers les zones mal desservies en transports publics.

Le trajet aller-retour au coût de trois euros. Deux lignes fonctionnent très bien aujourd'hui. La première transporte environ trente personnes par jour de travail, sachant que l'objectif consiste à atteindre 300 personnes au total. La seconde ligne transporte des intérimaires, à hauteur de 300 par jour. En revanche, comme l'une des entreprises de la zone ne s'est pas suffisamment investie, l'une des lignes n'a pas fonctionné. Par ailleurs, avec la crise, une chute visible de la fréquentation a été constatée.

#### Questions et remarques:

- ✓ Selon plusieurs participants, le prix de trois euros semble relativement cher.
- ✓ Cette initiative privée bénéficie-t-elle de subventions ?
- ✓ Les entreprises belges paient-elles un versement transports, comme en France ?
- ✓ Au bout de quatre ans, l'action doit-elle s'autofinancer ?

**Madame CARDYN** répond que le projet a notamment été mis en place par la Ville de Gand et par des associations. En ce qui concerne le versement transports, elle n'a pas entendu parler d'un impôt spécifique. En Belgique, dans tous les cas, l'employeur intervient pour financer le transport à hauteur minimale de 60 % de l'équivalent du kilomètre en train.

#### 2. Service de taxis collectifs pour les travailleurs de nuit à l'aéroport

Collecto est un service de taxis collectifs disponibles sept jours sur sept, entre 23 heures et 6 heures du matin sur tout le territoire de la région Bruxelles-capitale. Il propose actuellement 80 points de départs, et devrait monter à 200 à la fin de l'année. Le coût de la course est de 5 euros pour les trajets inférieurs à 3 kilomètres, et de 8 euros pour les trajets dépassant cette distance. L'agence de l'emploi de Bruxelles négocie actuellement avec les entreprises pour qu'elles prennent en charge les trois premiers mois.

Ce service répond notamment à un problème de main-d'œuvre nocturne pour l'aéroport. Imaginé au départ pour les noctambules, il a finalement répondu à la demande de travailleurs. Aucun problème administratif de région ne s'est posé par rapport à l'aéroport. La région bruxelloise a toutefois refusé de financer la partie qui n'était pas dans sa zone.

Une centrale de réservation est dédiée à ce service, car il doit être très bien organisé pour optimiser le remplissage des voitures.

**Questions et remarques:**

- ✓ Le tarif peut-il varier en fonction de l'usage ? Existe-t-il des abonnements ?
- ✓ La centrale de réservation est-elle gérée par la Région ?
- ✓ Cela coûte cher
- ✓ Les entreprises prennent-elles en charge le coût de la course ?

**Madame CARDYN** répond qu'il n'existe pas encore de système d'abonnement. L'expérience est trop récente pour permettre la mise en place de formules. Généralement, les entreprises financent le trajet de leurs employés. Madame CARDYN invite les participants à visiter le site Internet [www.collecto.org](http://www.collecto.org).

## Atelier 2 : Espace des temps- Grand Lyon

- Rôle de l'Espace des temps

L'Espace des temps est un lieu spécifique de réflexion, de concertation et d'actions organisé par le Grand Lyon. Ses objectifs consistent à améliorer la qualité de vie quotidienne des habitants, en réduisant les dysfonctionnements issus des rythmes urbains en termes de services, de mobilité et d'usages de la ville.

Dans ce cadre, **Madame Lucie VERCHERE-TORTEL** explique que son exposé porte sur la mise en place d'un plan de déplacements interentreprises sur le territoire économique du Grand Lyon. Cette démarche est fondée sur le constat général d'une situation pénalisant à la fois les entreprises, les salariés, et le territoire. A titre d'illustration, elle cite l'ADEME, qui a coutume de dire que lorsqu'une entreprise embauche une personne, huit fois sur dix, elle embauche sa voiture.

- Naissance du PDIE

Dés 2004, des chefs d'entreprises ont sollicité les développeurs économiques du Grand Lyon, pour être aidés sur la question des déplacements de leurs salariés, clients et fournisseurs. Une réflexion partagée est ainsi née pour avancer collectivement dans la mise en place de plans de déplacements interentreprises. Elle rappelle qu'un PDIE est un ensemble de mesures visant à faciliter et à rationaliser les déplacements, en incitant les salariés, les clients et les fournisseurs à utiliser d'autres moyens de transports que la voiture individuelle.

Il s'agit de bien comprendre que cette démarche est globale et multimodale, impliquant donc le covoiturage, les transports en commun, le vélo ou la marche à pied. Dans cette démarche, chacun est gagnant. L'Espace des temps ne s'engage dans un projet que si les entreprises sont partantes, les salariés et le territoire impliqués.

L'absence de mobilité constitue un frein à l'emploi, et il est clair que l'usage des voitures implique la disponibilité d'un parking, un gouffre financier et un stress quotidien pour les salariés. En ce sens, le PDIE constitue un outil de dialogue social.

Développer des services innovants de mobilité sur le territoire constitue un atout de taille, qui permet, en outre, de s'intégrer à un agenda 21 local, environnemental et social.

- Succès du PDIE sur le territoire du Grand Lyon

Madame VERCHERE-TORTEL présente une carte des lieux impliqués dans cette démarche. Sur le plateau nord, l'Espace des temps a été interpellé par le directeur d'Auchan, à Caluire. Aujourd'hui, douze entreprises et collectivités se sont engagées dans le déplacement interentreprises, et celui-ci vise 3400 salariés potentiels. Sur le parc technologique de Saint-Priest, la CGT et la direction du travail se sont emparées de cette question. Aujourd'hui, 13 entreprises et plus de 3000 salariés sont impliqués. Dans la Vallée de la chimie, le directeur de l'IFP avait exprimé son intérêt pour la démarche, et il a créé une association réunissant aujourd'hui 27 entreprises, qui englobe 7700 salariés. Sur ces trois démarches, des bureaux d'études ont été sélectionnés pour établir un diagnostic et conduire le plan d'action.

Sur Techlid ou sur la presqu'île, à la place des bureaux d'études, des postes d'animateurs locaux ont été montés. Dans le 7<sup>ème</sup>, une démarche similaire de PDE urbain est animée par l'association des commerçants. Enfin, à Lyon Confluence, comme il n'existe pas de stationnement, les entreprises vont devoir gérer 12 000 salariés potentiels.

Ce processus est à chaque fois bien identifié. Il est nécessaire de sensibiliser les entreprises pour bénéficier d'une masse critique, et, si possible, d'avoir une entreprise locomotive. Par ailleurs, ces démarches sont portées par les institutions, qui les financent à 80 %. Le porteur n'est jamais une institution publique, mais une association d'entreprises, pour que celles-ci s'impliquent réellement.

- Un outil de covoiturage

Madame VERCHERE-TORTEL termine en mettant l'accent sur un outil de covoiturage financé par le Grand Lyon, et à destination des entreprises engagées dans le PDIE. Le marché concerne la conception du site et animation avec les entreprises engagées.

Sur ces démarches de mobilité des salariés et des entreprises, le maître mot est l'animation, la communication et le porte-à-porte, car les entreprises ont d'autres priorités actuellement. Il s'agit également de donner des solutions concrètes.

### Questions et remarques :

- ✓ *Quid* du périmètre du PDIE en dehors du Grand Lyon, dans la dynamique d'un territoire beaucoup plus large ?

**Madame VERCHERE-TORTEL** répond que ce projet se construit en avançant, et que, par conséquent, le travail a commencé au niveau local. Pour s'élargir, un partenariat avec le département et la Région sera évidemment nécessaire.

- ✓ Autrefois, les entreprises envoyaient des transports pour leurs salariés. Mais avec l'accès à la voiture, ceux-ci ont progressivement disparu. Ce mode est-il de nouveau envisagé ?

**Madame VERCHER-TORTEL** répond que le système des navettes est évidemment envisagé.

- ✓ Il semble que les entreprises regroupées sont toutes de grands groupes.

**Madame VERCHERE-TORTEL** répond que sur Techlid, par exemple, il ne s'agit que de petites entreprises. Par ailleurs, sur la presqu'île, il s'agit presque uniquement de petits créateurs indépendants. Ainsi, le PDE de zone permet de les associer pour atteindre l'effectif minimal.

### Atelier 3 : Transport Mobilité Solidarité (TMS)

**Monsieur BERTRAND SCHALLER** est le directeur de TMS, une aventure d'initiative locale démarrée en 1996, à laquelle ont participé les élus, notamment du Conseil général et de la direction des transports, et les acteurs de terrain.

L'objectif de TMS consiste à faciliter la mobilité des publics jeunes et adultes, dans leurs démarches d'insertion sociale et professionnelle. Il intervient sur un territoire situé au nord des Bouches-du-Rhône, en situation de paupérisation en termes d'emplois et de transports en commun. Le secteur agricole emploie des saisonniers, tandis que la logistique et l'hôtellerie fonctionnent avec des horaires décalés.

Dès le départ, TMS a décidé d'adopter une approche globale de la mobilité, axée non pas seulement sur les transports, mais également sur la personne. L'objectif consistait à rendre les bénéficiaires autonomes.

TMS a trois axes de travail, sachant que celui de la sécurité routière est transversal.

- ✓ L'accompagnement

Pour toute personne orientée par un partenaire, un diagnostic est élaboré, à la suite duquel une proposition de parcours est offerte. TMS offre différents outils tels que la préparation au permis de conduire, la sensibilisation à une conduite responsable dans le cadre de la sécurité routière, ou des heures de remise à niveau. Cela concerne notamment les femmes ayant vécu une séparation, et qui n'avaient pas pris le volant pendant de nombreuses années.

Tout est maîtrisé en interne, mais il existe une convention avec des auto-écoles pour le permis.

Par ailleurs, un formateur en sécurité routière aide la personne à avoir un niveau de compréhension acceptable. Pour celles qui ont de grandes difficultés, un système code illettrisme a été mis en place en amont, et il est financé par la direction régionale du travail. Des ateliers collectifs ayant pour thème « savoir se déplacer » ou « comment se déplacer vers un emploi » ont également été instaurés. Cela permet aux participants de connaître les zones d'activité et d'employabilité sur le territoire.

- ✓ La mobilité

TMS pratique le transport micro collectif, ou le transport à la demande. Ce système permet aux gens de se déplacer pour répondre à des besoins juridiques, sociaux, médicaux, administratifs ou professionnels. Cet outil est réactif de la veille pour le lendemain, sauf pour le domaine administratif. Le transport micro collectif est la première action de TMS, donc l'association y est particulièrement attachée. Le chauffeur joue surtout le rôle

d'accompagnateur. Sa mission consiste à écouter et à discuter, sachant que le véhicule est une bulle dans laquelle les personnes osent facilement s'exprimer.

Les deux autres outils de mobilité sont le prêt de vélomoteurs et de voitures, sachant qu'au bout de plusieurs mois, les personnes doivent devenir autonomes.

Pour conclure, Monsieur SCHALLER rappelle que la structure TMS existe depuis neuf ans, et qu'elle a connu des difficultés pendant quatre ou cinq ans. Comme en 2007, elle n'a plus rien reçu de l'Etat, elle a choisi d'entrer dans le système de l'économie solidaire, avec de la prestation de services. TMS organise le transport de personnes âgées ou handicapées, notamment en partenariat avec les CCAS.

En 2008, une nouvelle association intitulée SIMA va demander l'agrément de services à la personne, pour répondre à une demande considérable sur le territoire. Cela permettra de garder le métier d'accompagnement de TMS, et de mutualiser les moyens.

### Questions et remarques

- ✓ Quelle est la structure financière de TMS, et la répartition entre les recettes et les financements.
- ✓ A propos du transport de personnes à mobilité réduite, les personnes sont-elles adhérentes à TMS?
- ✓ Cette activité de vente de prestations de transports implique l'obligation d'être au registre des transports.
- ✓ TMS est-elle une association ?

**Monsieur SCHALLER** répond que les personnes sont obligatoirement adhérentes à cette association loi 1901. Par ailleurs, l'inscription au registre des transports est déjà réalisée. Au départ, le directeur de TMS admet être un travailleur social, et avoir besoin de le dépasser pour intégrer les problèmes économiques et administratifs. Une personne ayant la capacité de transport a justement été embauchée dans cette optique.

Le budget de 2008 est de 600 000 euros. En 2009, le budget prévisionnel est de 630 000 euros. Les véhicules sont en location longue durée, et TMS a 21 personnes salariées. En outre, la Région, le CG, et deux communautés d'agglomération les soutiennent.

En 2007, la recette était composée de 85 % de subventions, mais en 2008, cela ne devrait pas dépasser 70 %.

### Atelier 4 : Mobilité 07-26

**Madame Béatrice SABY**, coordinatrice de Mobilité 07-26, présente brièvement l'association qui opère dans les départements de la Drôme et de l'Ardèche pour favoriser la mobilité de toute personne en situation précaire. Plusieurs types de services ont pour cela été mis en place. Tous sont destinés aux bénéficiaires de minima sociaux, obligatoirement orientés par des prescripteurs tels que l'ANPE, les Missions locales ou les CLI et dans une visée professionnelle.

LOCAMOB existe depuis le 7 mai 2001. Ce service consiste en la mise à disposition de cyclomoteurs. Il est destiné aux bénéficiaires du RMI, de l'API, aux demandeurs d'emploi et aux intérimaires. Ceux-ci doivent souscrire une adhésion à l'association, d'un montant de 5 euros. Les frais s'élèvent ensuite à 1,5 euros par jour. Ce service est limité à 15 jours de location. L'association dispose actuellement de 98 mobylettes réparties sur 19 sites en Drôme et en Ardèche.

LOCAUTO a démarré en 2005. Il s'agit de mettre à disposition du public visé, les bénéficiaires du RMI, de l'API ou ayant droits et les intérimaires, des véhicules à tarif réduit. La location s'élève à 5 euros par jour, auxquels s'ajoute l'adhésion de 5 euros.

Les Auto-écoles d'Insertion. L'association en compte trois, créées en 2008. Elles proposent une pédagogie adaptée au public visé. Il faut, pour s'y inscrire, payer l'adhésion de 5 euros ainsi qu'une participation aux frais de 175 euros. Cette action dure en moyenne 18 mois. L'association propose actuellement 30 places, dont 15 réservées aux bénéficiaires du RMI, dans chaque département.

Les objectifs de l'association sont multiples :

- ✓ Offrir une solution adaptée aux personnes en insertion professionnelle confrontées à des problèmes de déplacement.
- ✓ Améliorer la situation professionnelle des personnes en difficulté en leur permettant de se rendre à un entretien, par exemple, ou de répondre à une panne de véhicule.
- ✓ Permettre aux bénéficiaires de trouver une solution à plus long terme.

Les points forts de l'association sont les suivants :

- Un partenariat riche et divers.
- La diversité des financements.
- L'innovation.

Ses points faibles :

- La nécessité de renouveler le parc des mobylettes.
- Le financement au forfait par région.

**Madame Béatrice SABY** propose ensuite d'ouvrir un temps de débat. Il en ressort différents constats.

- ✓ La location de mobylettes fonctionne surtout auprès des jeunes hommes. Elle a posé des problèmes auprès du public féminin. Il s'est, en effet, avéré que beaucoup de femmes avaient peur de conduire une mobylette. De plus, ce moyen de transport n'est pas adapté aux femmes ayant des enfants. Partant de ce constat, l'association a décidé de créer un service de location de voiture.
- ✓ L'association est là pour répondre à des situations d'urgence, comme par exemple une panne de voiture. Son but est de permettre le retour à l'emploi des personnes en difficulté et ainsi, à long terme, l'achat d'un véhicule personnel. C'est pourquoi les locations sont limitées dans le temps : 1 mois maximum pour les voitures et 15 jours pour les mobylettes.
- ✓ Les principales difficultés de l'association sont liées à des problèmes de financement. Mobilité 07-26 est, en effet, tributaire de financements publics (Conseil généraux et région Rhône-Alpes notamment) ce qui la rend fragile.

- ✓ L'association a la volonté de développer de nouvelles actions. Elle réfléchit actuellement à mettre en place un service de transport à la demande.
- ✓ Il est nécessaire de travailler en partenariat avec la fédération des taxis et les communautés de communes notamment.

### **Atelier 5 : Régie de Quartiers de l'Ouest Chalonnais**

**Monsieur Yannick BARBIER**, directeur de la Régie de Quartiers de l'Ouest Chalonnais, explique que cette régie de quartiers porte un projet d'aide à la mobilité des personnes en difficulté appelé le point Mobilité. Cette initiative a débuté en 2007 à partir du constat que la mobilité pose un problème dans l'accès à l'emploi de certains publics. Il s'agit d'une plateforme de services fonctionnant sur prescription avec un certain nombre de partenaires locaux.

**Madame Badiha ADDOU**, chargée de mission, présente brièvement les services proposés par le point Mobilité.

- ✓ Une information sur les offres de transports urbains et sur les horaires ainsi qu'un accompagnement à la lecture des cartes.
- ✓ Une bourse de covoiturage instaurée par la ville de Chalon et gérée par le point Mobilité. Le point Mobilité dispose pour cela d'un téléphone vert et d'une base de données pour récupérer les offres et les demandes et mettre les gens en relation. Il met également à disposition du public une charte de covoiturage.
- ✓ La location de véhicules, voitures et deux roues, dans les cas où ni les transports urbains, ni le covoiturage ne peuvent répondre à la demande.

**Monsieur Yannick BARBIER** présente les forces et les faiblesses du point Mobilité.

Les points forts sont les suivants :

- La richesse des partenariats. Le point Mobilité est, en effet, bien identifié dans le réseau des partenaires locaux et reçoit donc de nombreuses demandes.
- L'objectif d'autonomisation des personnes. Le dispositif du point Mobilité s'inscrit dans la durée pour permettre, à long terme, aux personnes de se déplacer par leurs propres moyens.

Les points faibles :

- Un parc de véhicules insuffisant pour répondre à l'actuelle demande.
- Un financement annuel en raison duquel il est difficile pour le point Mobilité d'avoir des projets à long terme.

**Questions et remarques :**

- ✓ Une personne interroge les intervenants sur le prix de revient de la location de véhicule. Cela coûte, pour les cyclomoteurs, 3 euros par jour, 15 euros par semaine et 75 euros par mois, avec une caution de 75 euros. Il faut compter, pour une voiture, 6 euros par jour, 30 euros par semaine et 150 euros par mois avec une caution de 150 euros. **Madame Badiha ADDOU** souligne que la caution n'est pas encaissée durant la location.

- ✓ Plusieurs personnes remarquent que ce prix peut être prohibitif pour certains publics. **Monsieur Yannick BARBIER** explique qu'il souhaite, pour répondre à ce problème, créer un fonds de cautions mutualisé.
- ✓ Un autre problème est soulevé : le fait que les zones industrielles, aussi bien de Chalon que de Lyon, soient mal desservies par les transports en commun et donc qu'il soit difficile pour les salariés qui y travaillent de s'y rendre par ce moyen.
- ✓ La priorité du pont Mobilité est de rationaliser son fonctionnement actuel, avant de développer de nouvelles idées, telles que des actions en partenariat avec les auto-écoles pour aider les publics en difficulté à passer le permis de conduire.
- ✓ Le but du point Mobilité est de permettre une autonomisation des publics. Cela passe en grande partie par la relation entre les personnes et leur référent qui les aide à trouver une solution de mobilité.
- ✓ Pour la bourse de covoiturage également, le point Mobilité offre un cadre, mais le but consiste à ce que les personnes soient autonomes.

## Temps 3 : Qu'est-ce que l'on peut faire ?

**Monsieur Alain BLUM** présente les deux *rapporteurs slameurs*, Cocteau Molotov et Lee Harvey Asphalte, qui vont faire une première synthèse, en *slam*, des discussions de la matinée.

Première synthèse par le *slameur* Cocteau Molotov.

**Monsieur Alain BLUM** remercie les deux intervenants et indique que ceux-ci effectueront une deuxième synthèse après l'intervention d'Eric LE BRETON. Il remercie également les intervenants des cinq ateliers. Il indique ensuite que, pour clore cette matinée, il a été demandé à Eric LE BRETON de présenter trois scénarios pour l'avenir. Il précise qu'il ne s'agit pas vraiment de scénarios concrets mais plus de perspectives envisageables à partir des ingrédients qui se sont discutés le matin.

**Monsieur Eric LE BRETON** annonce qu'il va nous soumettre trois scénarios, ou plutôt trois registres d'actions possibles. Il précise que le point de départ est le même pour les trois registres. Il s'agit de la situation d'aujourd'hui, telle qu'elle a été évoquée au cours de la matinée.

- Des systèmes d'aide à la mobilité qui fonctionnent un petit peu partout mais d'une manière extrêmement fragile.
- Une fragmentation des territoires qui va continuer de s'amplifier, qui va projeter toujours plus loin du centre des agglomérations le logement, mais qui projette aussi loin des agglomérations l'emploi, tout particulièrement celui qui intéresse les personnes en accès difficile au travail. La logistique, la grande distribution, le nettoyage industriel, la sécurité sont, par exemple, des milieux qui recrutent beaucoup aujourd'hui mais qui sont installés très loin.
- Une fragmentation qui va se poursuivre du travail avec cette même tendance globalement : de moins en moins de CDI, de plus en plus de CDD, de travail intérimaire, de temps partiel, de travail en horaires décalés.

### **1. Registre minimal**

#### *a. Clarifier les conditions de fonctionnement des dispositifs sur le plan juridique et financier*

- Obtenir l'inscription dans le droit du covoiturage, du transport à la demande, de la location de voitures, pour permettre à ces systèmes d'aide à la mobilité de devenir pérennes et stables.
- Permettre à ces systèmes d'aide à la mobilité d'accéder à des ressources financières plus claires et plus stables.

#### *b. Créer des fédérations territoriales*

- Réunir les porteurs de projets dans des structures qui leur donneraient plus d'efficacité et plus de visibilité.

- Fédérer les services sur une base territoriale puisque c'est là que se trouvent les problèmes, que se prennent les décisions, que se trouvent les autorités organisatrices de transport ainsi que les budgets de politiques sociales.
- Mutualiser les initiatives qui existent, structurer les systèmes qui fonctionnent, pour le moment, en ordre dispersé et opérer cette structuration à l'échelle territoriale, et à l'échelle minimale, si possible, de bassins de vie. Il pourrait s'agir de faire émerger des plateformes de mobilité ou des centrales de mobilité autonomes ou bien internalisées à des structures qui existent déjà, telles que les PLIE, par exemple.

### *c. Rapprocher les spécialistes du social et du transport*

- Suggérer aux structures de formation aux métiers du social de redéfinir leurs propres contenus de formation. Il serait utile que les instituts du travail social prennent en compte la dimension territoriale.
- Etablir des partenariats, des croisements dans les cultures professionnelles et dans la gestion des projets, sur toutes les dimensions de la conception du produit transport à proprement parler mais aussi sur tout ce qui relève du marketing. Cela permettrait de concevoir des aides à la mobilité adaptées au public visé.

Nous pouvons imaginer très concrètement deux idées :

- Inviter le transporteur à s'impliquer dans le fonctionnement des structures sociales. La RATP a, par exemple, passé récemment un contrat avec tout un ensemble de missions locales de la région parisienne pour animer au sein des missions locales des ateliers mobilité.
- Que des représentants des politiques sociales viennent siéger aux conseils d'administration des autorités organisatrices de transport.

## **2. Registre plus ambitieux**

### *a. Progresser sur la maîtrise technique et financière du micro collectif*

Il s'agit de tous ces systèmes alternatifs tels que le transport à la demande, le taxi social, la voiture partagée, la location à bas prix, qui fonctionnent entre le transport collectif d'un côté et la voiture d'un autre côté. Il existe dans ce domaine énormément de services qui fonctionnent depuis une trentaine d'années en France. Le transport à la demande circule dans les campagnes, à Saint Etienne par exemple, en 1973. Le seul problème est que ces dispositifs sont cantonnés au registre d'expérimentation. Pour palier à cela il serait intéressant de penser aux mesures suivantes.

- Concevoir un *business model* qui expliquerait quelles sont les conditions minimales à remplir pour pouvoir se lancer dans ce type de dispositif avec des chances d'intéresser, et surtout avec des chances de durer. Le fait que ce *business model* n'existe pas contraint les porteurs de projets à toujours recommencer. Il serait utile de formaliser un modèle afin de permettre une transmission ou, pour le dire autrement, une consolidation partagée des savoirs.
- Se rapprocher du monde du transport. Ce n'est, en effet, pas aux opérateurs de l'insertion sociale de créer ce *business model*, ou du moins pas tout seuls. Il serait nécessaire, pour cela, de nouer des partenariats avec les grands groupes du transport parce que ceux-ci possèdent des savoirs faire techniques, économiques, marketing et juridiques. Il serait également intéressant de voir du côté du CERTU dont c'est une des missions de formaliser et de diffuser ce genre de bonnes pratiques.

### *b. Passer d'un droit au transport à un droit à la mobilité*

Il est aujourd'hui indispensable de passer d'un droit au transport, tel qu'il est inscrit dans la loi d'orientation du transport intérieur de 1981, à un droit à la mobilité ou, pour le dire autrement, d'une logique d'équipement à une logique d'équipement et de service. Une grande partie des difficultés d'accès à l'emploi aujourd'hui procède des limites du transport collectif. Celui-ci a fait au cours des décennies passées des progrès tout à fait extraordinaires. Cela étant, ces progrès ne lui permettent toujours pas de rattraper la ville dans ses transformations. La ville se transforme toujours plus vite, et en l'occurrence, toujours plus loin que le transport collectif. Le nombre de cités, de quartiers, de communes, de lotissements, de zones industrielles, de zones d'activités, de centres commerciaux, de multiplex, d'aéroports, qui sont trop peu, trop mal, trop difficilement reliés aux territoires de vie se multiplie. Il est donc aujourd'hui nécessaire d'envisager les pistes suivantes.

- Faire le deuil du 100% transport collectif. En attendant que les équipements de transport collectif classiques soient construits, il est urgent de convaincre les collectivités locales de mettre en place des solutions pouvant être beaucoup plus rapides et beaucoup moins chères en apportant un service au moins aussi intéressant. Il s'agit de développer le transport collectif là où il représente une solution adaptée et d'avoir recours, ailleurs, à du micro collectif. Il est aujourd'hui important de sortir de l'exclusif et de passer dans le domaine de la combinaison, de l'association, de la complémentarité.
- Les autorités organisatrices de transport doivent devenir des autorités organisatrices de mobilité. Elles doivent donner quelques moyens financiers aux acteurs qui font fonctionner les systèmes complémentaires du transport collectif, ou alors intégrer ces nouvelles missions à leurs prérogatives.
- Le SYTRAL, à Lyon, ou n'importe quelle autre autorité organisatrice de transport, pourrait, par exemple, prendre en charge à l'échelle de l'agglomération tout entière l'organisation du covoiturage. Cela ne poserait quasiment aucun problème sur le plan technique et permettrait à du covoiturage de fonctionner à moindre coup en apportant un service tout à fait intéressant aux salariés, et notamment aux salariés en insertion.

## **3. Registre prospectif**

### *a. La question du versement transport*

Le versement transport est une taxe payée par les entreprises de plus de neuf salariés installées sur un périmètre desservi par les transports collectifs. Elle a été créée en 1971 en Ile-de-France, puis s'est déclinée sur toutes les autres catégories d'agglomérations. Le versement transport est pour le moment monopolisé par les autorités organisatrices de transports qui l'affectent entièrement au fonctionnement du réseau de transports collectifs. Mais nous pourrions imaginer deux choses ou bien, du moins, les soumettre au débat.

- Partager le versement transport. Les autorités organisatrices de transports garderaient 95% de cette manne financière pour le réseau de transports collectifs et partageraient les 5% restant entre toutes les structures d'insertion sociale et professionnelle qui font fonctionner, sans moyens particuliers, des services tout à fait utiles et qui vont se révéler de plus en plus utiles.
- Revoir complètement les conditions auxquelles une entreprise peut être exonérée du versement transport. Cela est prévu par la loi mais n'est pas pratiqué du tout. Nous pourrions imaginer qu'une entreprise ne cotise plus au versement transport payé à

l'autorité organisatrice de transport si elle se charge elle-même de l'organisation et du financement du déplacement de ses salariés.

*b. La réforme en profondeur du permis de conduire*

Parmi les personnes en insertion professionnelle, un tiers a le permis de conduire et un dixième dispose d'une voiture. Cela pose des problèmes pour accéder à une formation, à un emploi et pour conserver un emploi. Il serait donc utile de revoir de manière très profonde le permis de conduire.

- Revoir la pédagogie du permis de conduire. Les jeunes des missions locales sont parfaitement intelligents mais la dimension trop scolaire, trop brutale de la pédagogie du permis de conduire telle qu'elle est pratiquée aujourd'hui ne leur convient pas.
- Trouver des financements pour aider les auto-écoles sociales. Pour le moment les moyens sont très insuffisants. La mission locale d'Angers, par exemple, n'a les moyens de financer que trente permis de conduire alors qu'elle devrait pouvoir, dans l'idéal, en financer mille.
- Développer des partenariats avec les auto-écoles classiques. Distinguer, par exemple, parmi les auto-écoles classiques celles qui font un effort en matière de pédagogie. Créer un label : auto-écoles accompagnantes.

**Monsieur Alain BLUM** remercie Eric LE BRETON et propose d'ouvrir un temps de débat.

DEBAT
-------

**Madame Lucie VERCHERE**, chargée de mission pour le Grand Lyon, indique que le Grand Lyon soutient de nombreux déplacements interentreprises sur l'ensemble du territoire et que cette année, il encourage un outil de covoiturage à l'échelle globale du territoire, avec un prestataire unique. Elle souligne, concernant cet outil, qu'il ne suffit pas de l'installer mais qu'il est également indispensable, pour son fonctionnement, de communiquer auprès du public concerné.

**Monsieur Corentin REMOND**, de la fondation Agir contre l'exclusion, réalise un sondage dans l'assistance afin de mettre en avant l'importance du recours au prêt dans l'achat d'une voiture. Il indique qu'il serait intéressant de développer le micro crédit personnel pour permettre aux publics en difficulté d'acquérir un véhicule.

**Monsieur Guy DAVID** désapprouve l'intervention de Corentin REMOND car selon lui, le véhicule individuel n'est pas une solution.

**Madame Anne DELHOMME**, directrice adjointe de l'association Voiture & Co, pose la question de l'implication des entreprises, auxquelles les systèmes de transport évoqués rendent service en permettant à leurs salariés de se rendre au travail, dans le financement des plateformes de mobilité. Elle souligne qu'il serait nécessaire d'associer ces entreprises à la création de plateformes de mobilité dès le départ. Elle soulève, de plus, la question de l'autonomie, à long terme, des personnes qui bénéficient des transports à la demande.

**Monsieur Jean-Michel VEZANT** indique que son auto-école sociale a mis en place un système de micro crédit, destiné à ses élèves, pour leur permettre d'acquérir un véhicule personnel.

**Madame Florence PAULHIAC**, maître de conférence à l'Institut d'urbanisme de Grenoble, regrette qu'il ait été peu discuté au cours des ateliers de la matinée, de la question du ciblage des publics, alors qu'il s'agit d'un paramètre important. Elle souligne, de plus que les solutions proposées aux problèmes de mobilité reposent, en grande partie, sur le type de subventions proposées, et non sur la demande réelle. C'est pourquoi la question du diagnostic de la demande mériterait, selon elle, d'être plus largement débattue.

**Monsieur Bertrand SCHALLER** explique que les acteurs de la mobilité doivent être impliqués dans la vie locale. Il intervient, pour sa part, avec Transport Mobilité Solidarité (TMS), sur deux communautés d'agglomérations où il est interpellé en tant qu'expert. Il souligne que ce rôle est important pour les collectivités mais apporte également beaucoup aux acteurs sociaux.

**Madame Anne CAMBON** revient sur la question de la voiture individuelle évoquée précédemment. Elle explique que les politiques visant à développer l'acquisition et l'utilisation de véhicules individuels entrent en contradiction avec l'actuelle lutte menée contre l'utilisation de la voiture en solo. D'après elle, les fonds publics devraient être mieux répartis pour permettre le développement des transports collectifs.

**Monsieur Guy DAVID** souligne que pendant longtemps, la possession d'un véhicule individuel était valorisée car c'était un symbole de liberté et d'indépendance, valeurs issues des Trente glorieuses. Or, le contexte actuel fait que cette idéologie s'effondre. Il est donc nécessaire qu'une communication politique prenne en charge l'image des transports collectifs pour permettre une évolution des mentalités.

**Monsieur Edmée RICHARD** signale que le CERTU étudie les manières d'arriver à la mobilité pour tous. Selon lui, l'analogie avec l'accessibilité aux personnes handicapées devrait être davantage approfondie. Trente ans plus tôt, ce droit à la mobilité était mis en œuvre grâce à des mobilisations individuelles alors qu'aujourd'hui ces questions sont prises en charge par les autorités publiques. Il serait souhaitable que les systèmes mis en œuvre pour réduire les obstacles à la mobilité des personnes en insertion connaissent la même évolution. Monsieur RICHARD évoque également la piste de la mutualisation entre les structures d'insertion et les entreprises comme un moyen à explorer.

Est signalée l'ouverture des Conseils d'administration des AOT à de nouveaux acteurs. Elle indique également qu'il faudrait poser sérieusement la question du type de déplacements souhaité à moyen et à long terme sur une agglomération, de la nature de ces déplacements et du public auxquels ils seraient destinés.

**Monsieur Laurent DEFAUT** souligne que l'on demande d'une part à l'AOT de répondre à de multiples exigences telles que la mise en place du covoiturage, le financement du transport à la demande, tout en continuant de développer les réseaux de transports en commun, et d'autre part de limiter ses ressources par un partage du versement transport, alors que l'ensemble des réseaux de transports urbains présentent des difficultés de financement criantes.

**Monsieur Corentin REMOND** revient brièvement sur l'importance de développer aujourd'hui les systèmes d'aide à la mobilité pour lever les obstacles d'accès à l'emploi.

**Monsieur Guy DAVID** rappelle que permis de conduire ne signifie pas inévitablement voiture individuelle.

**Madame Marie-Jeanne DUROUSSET**, chargée d'études au CETE, insiste sur le problème du financement. Elle explique qu'aujourd'hui, nous avons une vision trop segmentée des choses. Elle regrette que la plupart des actions soient financées en fonction du nombre de bénéficiaires du RMI qu'elles concernent. D'après elle, il serait plus efficace de financer les projets à partir de forfaits car leur but est justement de faire de la prévention pour éviter aux personnes d'avoir recours au RMI.

**Monsieur Cyrille LABALME**, directeur Adjoint au Conseil général, explique qu'au regard des décisions politiques aujourd'hui, il est difficile de faire autrement et que toutes ces questions ne relèvent pas des conseils généraux.

*Deuxième synthèse par le slameur Lee Harvey Asphalte.*

## Conclusion

**Madame Dounia BESSON** observe que cette demi-journée a été riche en apports et en pistes de travail. Elle retient notamment l'idée de labelliser l'accompagnement. Elle insiste également sur le fait qu'il est important de favoriser les passerelles entre les transports et le social et de garder à l'esprit que les modes de transport doivent être complémentaires. Elle relève, de plus, la nécessité d'augmenter le nombre des personnes transportées, de diversifier le nombre de prescripteurs sur l'offre de service transport à la demande sur l'agglomération et d'améliorer la lisibilité des offres de mobilité et d'insertion sur le territoire. Concrètement cela suppose, dans un premier temps, de construire un outil de suivi de ces actions sur l'agglomération afin d'intégrer ces dernières au sein d'une gouvernance technique et politique, avec les partenaires que sont l'Etat et le Conseil général. Il s'agit, ensuite, d'avancer vers un projet de plateforme mobilité et insertion, dont les contours sont encore à définir. Elle suggère, de plus, de construire des ponts avec les initiatives de droit commun ayant pour objet de développer des actions de mobilité au profit des salariés et cite en la matière l'exemple des plans de déplacement interentreprises. Il est, selon elle, nécessaire d'inscrire ces actions au sein du plan de déplacement urbain (PDU) et d'impliquer d'avantage l'autorité organisatrice de transport dans les dossiers qui on trait à la mobilité quotidienne. Elle affirme qu'il sera indispensable d'être attentif aux suites du Grenelle de l'insertion car il est important aujourd'hui de permettre aux personnes en insertion d'accéder à un emploi pérenne. Il est pour cela nécessaire que tous les acteurs du social et du transport se mobilisent ensemble.