



CENTRE DE RESSOURCES

15, rue Catulienne

93200 Saint-Denis

profession.banlieue@wanadoo.fr

www.professionbanlieue.org

«Mobilité urbaine pour tous»

# LA MOBILITÉ : UNE PROBLÉMATIQUE INTERCOMMUNALE

## MOTS CLÉS

MOBILITÉ, INSERTION  
PROFESSIONNELLE

MARS 2010

Depuis 1997, la communauté urbaine du Grand Lyon se mobilise autour des problèmes de mobilité que rencontrent les habitants de son territoire, notamment ceux vivant dans les quartiers en difficulté. Ces problèmes sont en effet des freins à l'accès à l'emploi identifiés et reconnus par l'ensemble des acteurs du monde de l'insertion professionnelle. Sur l'agglomération, en 2008, seulement 20 % des personnes en difficulté d'insertion professionnelle sont motorisés. En 2009, soutenue par la dynamique Espoir Banlieues, l'agglomération franchit une nouvelle étape en développant une plateforme intercommunale d'insertion et de mobilité visant la structuration des acteurs de la mobilité. Son objectif est de rendre plus lisible et cohérente l'offre de transport à disposition des habitants.

**E**n 1997, dans le cadre du programme européen d'initiative communautaire URBAN, des actions spécifiques sont mises en œuvre pour favoriser les déplacements des populations en difficulté d'insertion à l'échelle de dix sites de l'Est lyonnais.

Le Grand Lyon et l'État confient une mission d'assistance technique au PLIE Uni-Est (Plan intercommunal pour l'insertion et l'emploi (PLIE) de l'Est lyonnais). Son objectif est d'aider les demandeurs d'emploi à trouver un emploi durable en développant des actions de formations ciblées et des actions qualifiantes et en tentant de favoriser la mobilité.

Le PLIE Uni-Est intervient sur douze communes et s'appuie sur une coopération intercommunale qui favorise la mise en réseau des acteurs et le décloisonnement des territoires.

Le public du PLIE est très dépendant des transports en commun, ce qui peut constituer un frein supplémentaire dans l'accès à l'emploi et sa pérennité. Des aides financières à la mobilité sont accordées aux demandeurs d'emploi pour les déplacements en transport en commun ou pour l'obtention du permis de conduire. Même s'il est très difficile d'en mesurer l'impact direct, elles peuvent faciliter le retour à l'emploi.

La première mission du PLIE se traduit très concrètement par la mise en place de locations de deux roues et une offre de transports à la demande.

## LANCEMENT DU PROGRAMME « MOBILITÉ URBAINE POUR TOUS »

En 2003, le Grand Lyon et l'État poursuivent leur action en confiant au PLIE Uni-Est le programme « Mobilité urbaine pour tous ». À partir d'un diagnostic partagé sont mises en place de nouvelles actions favorisant la mobilité des demandeurs d'emploi.

### Le Grand Lyon

La communauté urbaine du Grand Lyon regroupe 57 communes. Sa population s'élève à plus de 1 300 000 habitants.

### Le Grand Lyon en quelques dates

- 1<sup>er</sup> janvier 1969 : création de la communauté urbaine de Lyon
- 1971 : la communauté urbaine adopte la dénomination Courly pour COmmunauté URbaine de LYon
- 10 février 1977 : inauguration de l'Hôtel de communauté dans le quartier de La Part-Dieu
- 1978 : Vote du premier plan de mandat à l'initiative du président Francisque Collomb
- 1983 : Toutes les communes obtiennent au moins un délégué au Conseil communautaire
- 1991 : Changement de la dénomination en Grand Lyon
- 1<sup>er</sup> janvier 2007 : deux nouvelles communes, Givors et Grigny, intègrent le Grand Lyon

### Des compétences diversifiées

La Communauté urbaine de Lyon exerce un grand nombre de compétences :

- les services au quotidien : approvisionnement et distribution de l'eau potable, assainissement, collecte et traitement des ordures ménagères, nettoyage, accessibilité et sécurité, déplacements et stationnement, abattoirs, marché de gros ;
- l'urbanisme et l'habitat : planification et élaboration des documents d'urbanisme (plan local d'urbanisme, schéma directeur), habitat, espaces publics, création ou rénovation de zones d'habitat et/ou d'activités, grands équipements d'agglomération ;
- le soutien au développement économique de l'agglomération : accompagnement du tissu économique local dans ses évolutions et mutations, implantation d'entreprises nouvelles, soutien aux pôles de compétitivité.

Pour alimenter la connaissance sur les mobilités et l'insertion professionnelle à l'échelle intercommunale, le dispositif se dote en outre d'un observatoire permanent sur ces questions.

## Un diagnostic partagé des besoins

« Dans un premier temps, un diagnostic des besoins a été réalisé afin de concevoir des outils de sensibilisation et de mobilisation efficaces et adaptés, explique Alain Blum, chargé de mission développement économique et insertion au Grand Lyon. Réalisé à différentes échelles territoriales, ce diagnostic a permis de mieux connaître les modes et les flux de déplacement des actifs, les moyens de transport existants, la tarification et de recenser les besoins. »

Pour affiner ce travail, un questionnaire est soumis aux demandeurs d'emploi dans les PLIE, les maisons locales de l'emploi et les lieux d'accueil du public en partenariat avec les associations recevant les personnes. Les soixante-seize questions de ce questionnaire portent sur les besoins des personnes et leurs capacités à se déplacer.

### Principaux résultats de l'enquête

98 % des personnes interrogées disent savoir se déplacer dans le périmètre de leur quartier, mais il existe une réelle difficulté à changer d'échelle (de la ville à l'agglomération), qui s'accroît avec l'âge.

Les femmes, quel que soit leur âge, ont plus de difficultés à se déplacer que les hommes.

Les différents modes de transport en commun (TCL<sup>1</sup> ou train) sont connus, mais ne sont pas nécessairement utilisés, les personnes ne sachant pas obligatoirement construire leurs déplacements.

Beaucoup de personnes n'ont pas connaissance des tarifications TCL spécifiques à leur situation.

Seulement 37 % des personnes ont leur permis de conduire, contre 80 % sur l'agglomération lyonnaise (28 % d'entre elles possèdent un véhicule assuré et en état de marche).

1. Transport en commun de l'agglomération lyonnaise.

Source : PLIE Uni-Est, 2003

L'ensemble des informations recueillies est décliné sous la forme de « fiches Mobilité » par chaque arrondissement, chaque ville, et par l'intercommunalité.

## LE PROGRAMME « MOBILITÉ URBAINE POUR TOUS »

Le programme « Mobilité urbaine pour tous » a pour objectif de développer dans l'agglomération des moyens de transport adaptés et complémentaires de l'offre existante à destination des personnes en insertion professionnelle pour qui l'absence de moyens de déplacement ou le prix d'un ticket de transport peut constituer un frein à leur accès à l'emploi.

Ce programme propose ainsi une tarification spécifique aux usagers des PLIE de l'agglomération et, plus largement, aux bénéficiaires des minima sociaux. Il permet également

à ces derniers de louer des deux roues sur le territoire du Val-de-Saône, relativement enclavé en termes de transports en commun, et de profiter d'un partenariat conclu avec deux auto-écoles sociales pour passer le permis de conduire à des tarifs avantageux.

Parallèlement, à la suite d'une étude menée par le SYTRAL<sup>2</sup> et Keolis Lyon, il s'agit de casser les logiques de fracture entre périphérie et centre. Une nouvelle ligne de transport, la ligne ZII, est créée. Elle relie directement des quartiers de la politique de la ville et des zones d'emploi de Vénissieux et de Chassieux. Ce renforcement du réseau existant est complémentaire à la mise en place d'un service de transport à la demande géré par des organismes d'insertion et à destination de personnes en recherche d'emploi ou en formation.

### **Vers un opérateur unique de transport à la demande**

Après une phase d'expérimentation, l'activité principale du programme « Mobilité urbaine pour tous » est le renforcement d'un dispositif de transport à la demande bénéficiant à des personnes en parcours d'insertion pour se rendre sur leur lieu de travail lorsque celui-ci n'est pas desservi par le réseau de transports en commun.

À ses débuts, le service fonctionne par l'intermédiaire de trois associations prestataires du projet. En 2008, deux études sont réalisées pour rationaliser le programme et créer un opérateur unique de transport à la demande, Toméo. L'association Entreprise École<sup>3</sup>, qui a pour vocation l'insertion sociale et professionnelle de personnes éloignées du marché de l'emploi, porte ce projet pour la période 2008 – 2010.

Le transport à la demande Toméo est un mode de déplacement provisoire proposé aux personnes qui ont à se déplacer vers des zones peu ou pas accessibles par les transports en commun pour se rendre sur leur nouveau lieu de travail, à un entretien d'embauche ou à une formation. L'accès à ce service se fait sur prescription : le prescripteur (Pôle emploi, missions locales, associations...) analyse les besoins du bénéficiaire et évalue s'il est nécessaire d'utiliser le service Toméo. Un site Internet et un code d'accès permettent aux prescripteurs de réserver un véhicule en ligne et de visualiser les parcours effectués. Un numéro vert est réservé pour les modifications de trajet de dernière minute, le but étant d'être réactif.

Du lundi au mercredi, le transport à la demande est réservé aux associations de services à la personne, et du jeudi au vendredi aux autres prescripteurs. Les trajets sont évolutifs et susceptibles de modification d'une semaine à

l'autre en fonction des demandes des prescripteurs qui servent d'intermédiaires : les associations ESTIME (sud de Lyon)<sup>4</sup>, ADN Service<sup>5</sup> (Val-de-Saône), A'DOM<sup>6</sup>, REED (9<sup>e</sup> arrondissement de Lyon), MSD (est de Lyon), ICARE, MAIA, Saint-Genis-Emploi (sud-ouest de Lyon).

Aujourd'hui, Toméo dispose de cinq véhicules (quatre véhicules de quatre places et un véhicule de huit places), de dix chauffeurs et dessert cinq territoires de l'agglomération lyonnaise et de sa périphérie (Pays d'Ozon, Val-de-Saône, Grand Large, Ouest lyonnais, Sud-ouest Lyonnais), selon des points de ramassage préalablement définis. Sur deux territoires, deux prescripteurs complémentaires sont actuellement expérimentés dans le sud-ouest lyonnais et le Val-de-Saône avec la mission locale et le Pôle emploi.

En 2008, près de 7 000 trajets aller et retour ont été effectués, 256 personnes ont bénéficié de ce dispositif. Toméo a ainsi généré 23 929 heures de travail de salariés remplissant le plus souvent des missions de courte durée et/ou habitant sur le territoire de la communauté urbaine et ne disposant pas d'un moyen de locomotion. 90 % sont des femmes, dont 60 % vivent dans des quartiers bénéficiant d'un contrat urbain de cohésion sociale (CUCS). 15 % ont moins de 25 ans. 21,5 % sont des allocataires du RMI.

### **LA MISE EN PLACE D'UNE PLATEFORME INTERCOMMUNALE D'INSERTION ET DE MOBILITÉ**

La mise en place de l'opérateur unique de transport à la demande préfigure la rationalisation du dispositif par la création d'une véritable plateforme d'insertion et de mobilité du Grand Lyon. La création de cette plateforme, financée dans le cadre de l'appel à projets national « Des quartiers vers l'emploi : une nouvelle mobilité<sup>7</sup> », se concrétise en 2009. Cette plateforme vise à mettre en cohérence les acteurs de la mobilité répartis sur quatre territoires du Grand Lyon bénéficiant d'un CUCS, pour une durée de trois ans (décembre 2009 à décembre 2012) :

- Vaulx-en-Velin/Villeurbanne – Saint-Jean
- Givors/Grigny
- Val-de-Saône/Rillieux-la-Pape
- Saint-Fons/Feyzin

Cette expérimentation touche entre 200 000 et 300 000 personnes, et cible tout particulièrement un public en insertion, dont 60 % habitent des quartiers CUCS. Les demandeurs d'emploi de longue durée, en parcours d'in-

sersion ou en premier contrat de travail, les publics très éloignés de l'emploi et les bénéficiaires des minima sociaux sont prioritaires.

### Un jeu d'acteurs à plusieurs niveaux

À l'échelle intercommunale, trois catégories d'acteurs sont identifiées : des acteurs institutionnels, des opérateurs de mobilité et des acteurs de l'information et de la médiation. Des comités techniques, des réunions ou la mise en place d'outils de suivi et de communication partagés permettent de rationaliser la démarche. Les opérateurs de la mobilité et du déplacement se donnent pour objectif de permettre une meilleure lisibilité et plus de cohérence aux diverses actions menées et projettent de travailler à l'élaboration d'outils communs (indicateur de suivi, plaquette de communication unique). Enfin, les acteurs de l'information et de la médiation comme les points d'information médiation multiservices, les maisons du département, les maisons de l'emploi, les maisons des services publics sont mobilisés pour informer les bénéficiaires des outils d'aide à la mobilité disponibles.

Courant 2010, un animateur territorial sera recruté par le Grand Lyon pour mettre en œuvre cette plateforme intercommunale, améliorer la communication sur l'existant et lui donner une visibilité élargie et plus cohérente. Il s'agira d'une personne-ressource en charge de l'animation et de la sensibilisation des acteurs de la mobilité, de l'appui à la structuration de l'offre et à sa mise en œuvre sur les territoires.

#### Trois catégories d'acteurs

##### Les acteurs institutionnels

- Grand Lyon
- État (Direction départementale de la cohésion sociale)
- Région Rhône-Alpes (Direction de l'emploi et la formation continue, Direction des transports urbains)
- Conseil général
- Sytral
- PLIE Uni-Est
- Direction départementale des territoires du Rhône
- Centre d'enseignement technique féminin

##### Les opérateurs de la mobilité

- Deux auto-écoles sociales : URHAJ (Union régionale pour l'habitat des jeunes), Innovation et développement
- Aide auto 69 (location d'automobiles)
- Mobiscoot (location de deux-roues)
- ADN
- TOMEQ
- Pignon sur rue
- Keolys

### Les acteurs de l'information et la médiation

- Point information médiation multi-services (PIMMS)
- Maison du département
- Maison de l'emploi

Pour Alain Blum, chargé de mission, « la plateforme vise avant tout à apporter une meilleure réponse aux usagers ». Les objectifs pour les années à venir sont de pouvoir labelliser des structures d'accueil, d'information et de communication sur les mobilités afin d'entamer un processus de qualité dans les domaines de la mobilité, de l'insertion et de l'emploi. Enfin, si le projet initial cible quatre territoires prioritaires, la volonté du Grand Lyon pour le futur est d'élargir le dispositif à l'ensemble des villes de l'intercommunalité bénéficiant d'un CUCS, et de renforcer le projet par des actions de droit commun.

## NOTES

1. [www.plie-uni-est.org](http://www.plie-uni-est.org)
2. Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise.
3. <http://entrepriseecole.com/mobilite.html>
4. <http://www.estimate-asso.com>
5. <http://www.adnservice.com/pages/accueilpag.html>
6. <http://www.agiradom.com>
7. L'appel à projets, lancé le 9 janvier 2009 dans le cadre de la dynamique Espoir Banlieues, vise à réduire les inégalités sociales d'accès à l'emploi en favorisant le désenclavement des quartiers et la mobilité de leurs habitants grâce à une amélioration globale de l'offre de déplacements.

## Contact

Entretien réalisé par Caroline Dulau  
le 2 mars 2010 avec :  
**Alain Blum**, chargé de mission développement économique et insertion

Conception maquette : Claire Péraro  
Mise en page : Cécile Fleureau

Grand Lyon  
Hôtel de communauté  
20, rue du Lac  
69003 Lyon

[ablum@grandlyon.org](mailto:ablum@grandlyon.org)

[www.grandlyon.com](http://www.grandlyon.com)