

# ENJEUX emploi

Numéro 2 > Septembre 2011

## LA MOBILITÉ GÉOGRAPHIQUE



édito

**Jacques Rocca Serra**

Adjoint au Maire de Marseille,  
Président de la Maison de l'Emploi  
de Marseille

Parce qu'elle recoupe des enjeux écologiques, sociaux, économiques, la mobilité devient progressivement une priorité des politiques publiques. En effet, la notion de mobilité ne peut se limiter aujourd'hui à la mobilité géographique qui définit le fait de se déplacer d'un endroit à un autre. Elle inclut, plus largement, des questions de mobilité professionnelle, inter-entreprises ou autres.

La mobilité est véritablement une question de société à l'heure où les difficultés de déplacement constituent un frein considérable à l'accès et au maintien dans l'emploi. C'est d'autant plus vrai dans une ville comme Marseille où la majorité des déplacements domicile-travail s'effectuent en voiture.

Ainsi, il convient de plus en plus de penser ensemble et de façon conjointe les enjeux de mobilité, de formation et d'emploi.

C'est pourquoi j'ai souhaité que la Maison de l'Emploi investisse du temps et des moyens sur cette question, qu'elle devienne un lieu d'échange et de partage, un laboratoire d'idées sur les questions de mobilité à l'échelle de notre territoire.

Qu'elle offre, enfin, un espace à toutes celles et à tous ceux qui travaillent sur ces questions cruciales pour l'avenir des populations de notre territoire.

Ce numéro d'Enjeux Emploi exclusivement consacré au thème de la mobilité n'entend pas faire le tour d'une question aussi complexe, il vise à donner quelques clés de compréhension, à susciter le débat et, peut-être, à favoriser l'éclosion de l'innovation.

## DEFINIR

La mobilité locale se définit comme l'ensemble des déplacements réalisés par une personne pour mener une activité quelconque à moins de 80km à vol d'oiseau de son domicile [Source INSEE]. Au fil du temps, le terme de "mobilité" s'est substitué à celui de transport ou de déplacement. La mobilité des personnes, au-delà des divers systèmes de transport qui en sont les outils, est devenue un mode de vie, et même, un droit social. "La mobilité est de plus en plus comprise en termes de créations de liens, d'opportunités et de synergies, plutôt que de pur franchissement de distances, à vitesse plus ou moins grande"<sup>1</sup>. Elle est aujourd'hui reconnue comme l'un des piliers fondamentaux de l'insertion sociale, au même titre que le logement, la formation et l'emploi. Il existe, comme le dit Orfeuill, une capacité collective de mobilité : 80% d'une classe d'âge passe le permis avant 25 ans, 80% des ménages possèdent une voiture (90% pour les ménages d'actifs). Et cette capacité de mobilité "participe" elle-même à la croissance, en élargissant les aires de marché et les aires de recrutement, en facilitant la mobilité de ce facteur de production qu'est le travail. Parce que la capacité de mobilité, et le plus souvent de mobilité autonome via l'automobile, est devenue une norme sociale, un prérequis, au même titre que lire, écrire ou compter, elle tend en revanche à marginaliser ceux que la vie a le moins bien doté en capacité de mobilité.

### **La mobilité n'est plus seulement un choix, elle est devenue une impérieuse nécessité.**

Le modèle de la forte proximité emploi-habitat est derrière nous. Les possibilités nouvelles de mobilité ont permis aux ménages mais aussi aux entreprises de s'éloigner. On peut calculer un marché de l'emploi qui ne serait pas le total des emplois présents dans une région, mais le total des emplois qu'il est possible d'atteindre en se déplaçant dans un temps limité<sup>2</sup>.

### **Il ne suffit pas d'avoir le bon profil pour trouver un travail, encore faut-il pouvoir s'y rendre.**

Les trajets domicile-travail représentent un quart des déplacements, s'allongent plus vite que les autres et se font le plus souvent en voiture<sup>3</sup>. Ces trajets nécessitent, du coup, de véritables "compétences" en mobilité et des moyens importants. Or, les populations fragiles qui rencontrent des problèmes d'insertion ont très souvent des "carences" en mobilité : un taux d'équipement (pas de véhicule individuel) plus bas que les ménages d'actifs, des problématiques de savoirs de base (lecture, notamment) entraînant un déficit cognitif et des difficultés pour obtenir le permis de conduire, voire simplement pour lire un plan et se déplacer de façon efficace en transport collectif. Elles habitent souvent des zones enclavées, mal desservies par les transports en commun et leur périmètre de déplacement est plus limité que les autres. Depuis quelques années, les chercheurs et les pouvoirs publics se sont penchés sur cette problématique et ont produit des outils destinés à identifier les "freins à la mobilité". Ces freins sont de différents ordres : cognitifs, culturels, psychologiques, économiques, etc. Aujourd'hui, on parle de "potentiel mobilité", voire de "motilité".

1 - Amar(Georges), *Homo mobilis, le nouvel âge de la mobilité*, Editions FYP, Paris, 2010.

2 - Wenglenski (Sandrine), *Mobilité quotidienne : les salariés peuvent-ils aller encore plus vite, encore plus loin ?*

3 - Chiffres CERTU

## La Maison de l'emploi de Marseille a conçu un outil intranet, accessible à tous les conseillers emploi du territoire. Il permet d'identifier les situations pour lesquelles le manque de mobilité freine l'insertion professionnelle.

Quand c'est le cas, les personnes ont la possibilité de réaliser un **Entretien Approfondi en Mobilité (EAM)** avec un professionnel. En lien avec le projet professionnel, l'EAM permet d'identifier tous les freins à la mobilité et de les mettre en regard du niveau d'exigence de mobilité de l'emploi recherché.

La prestation consiste alors à :

- analyser l'autonomie de la personne orientée,
- repérer et évaluer ses acquis, ses compétences et ses aptitudes en termes de déplacements,
- permettre l'élaboration d'un projet professionnel réaliste en lien avec le potentiel de mobilité,
- élaborer un parcours adapté aux problématiques identifiées.

Suite à la passation de l'EAM et si les freins identifiés sont d'ordre cognitif et/ou psychologique, la personne peut se voir proposer une **formation en mobilité** d'une durée de 20 h et à l'issue de laquelle elle doit être en mesure de :

- se déplacer dans la ville,
- se repérer sur un plan et construire un itinéraire,
- calculer son budget déplacement professionnel selon plusieurs modes,
- utiliser les transports en commun et les modes doux,

- utiliser la billettique transport et les sites internet Lepilote, Mappy, RTM...
- connaître les différents dispositifs et aides à la mobilité.

Une **aide matérielle** peut également être délivrée : prêt de véhicule, aide au financement du permis de conduire... Cette aide intervient sous réserve que les autres obstacles à une insertion professionnelle réussie aient été levés et sur validation de la commission partenariale mise en place.

Par souci de cohérence, il est important que les aides proposées ne se substituent pas à celles existantes. Ces dernières étant nombreuses et changeantes, la Maison de l'emploi de Marseille travaille avec ses partenaires à la réalisation d'un outil qui serait actualisé en continu et qui recenserait les aides à la mobilité en fonction du type de public et du mode de transport.

Dans les prochains mois, la Maison de l'emploi soutiendra la création d'une auto-école sociale à Marseille. L'objectif est de permettre à des personnes d'accéder au permis de conduire grâce à une pédagogie adaptée. Des actions de valorisation et de développement du covoiturage devraient également être réalisées.

**Denise Briffa**

Conseillère, Pôle emploi Gibbes, Equipe Ressource Insertion

*"Au sein de l'Equipe Ressource Insertion du Pôle Emploi, notre travail consiste à participer à la levée de freins qui empêchent pour l'instant certains demandeurs de retrouver un emploi.*

*Nous savons que la mobilité des demandeurs d'emploi est parfois en tant que telle, parfois en parallèle d'autres problématiques, une problématique qui doit être travaillée.*

*Par exemple, Mme X, dépressive, que j'accompagne depuis décembre dernier, a commencé récemment à regarder le marché de l'emploi. Lorsque des postes étaient disponibles en dehors de son arrondissement, elle refusait de postuler, en avançant des arguments du type "c'est trop loin" ou "je ne prends pas le bus moi, déjà pour venir vous voir, c'est difficile". Nous avons abordé réellement cette question, et elle a pris conscience que son champ d'investigation était trop limité ; l'inscription dans la centrale de mobilité lui a permis d'exprimer ses craintes de l'utilisation des transports en commun, au cours de l'Entretien Approfondi en Mobilité (EAM). L'objectif pour elle est donc maintenant de travailler sa peur de la foule, du stress, ce qui est prévu dans l'un des modules de formation qu'elle va bientôt débiter.*

*Ce dispositif me permet de disposer d'un outil ludique (questionnaire simple et rapide) permettant de vérifier de manière objective ce frein mobilité, ce qui est la première étape pour une prise de conscience, donc un travail de la personne dans ce domaine."*



# TEMOIGNAGES



**Anne-Laure Desvigne**

Chargée de mission, Maison de l'Emploi de Marseille

*“Aujourd’hui, la mobilité géographique quotidienne est un enjeu de société majeur à plusieurs niveaux : économique, écologique, politique, social.*

*De fait, une multitude d’acteurs (Autorités Organisatrices de Transport, collectivités, professionnels de l’emploi, etc.) se préoccupent de cette question mais tous ne parlent pas le même langage.*

*Pourtant, qu’il s’agisse des institutions, des usagers, des entreprises, des transporteurs, tous ont un objectif commun : optimiser et améliorer le déplacement. L’usager pour le temps passé et son confort, l’entreprise pour éviter les impacts négatifs des trajets domicile-travail (un quart des accidents de travail sont des accidents de déplacements), la collectivité pour les conséquences économiques, environnementales, urbaines (habitat, PDU), sociales.*

*A ces nombreux acteurs, la Maison de l’Emploi de Marseille offre un espace de rencontre où les différents points de vue peuvent s’exprimer et, ainsi, favoriser l’émergence de réponses communes, rendre possible une mutualisation des moyens.*

*Les grandes lignes de ma mission à la Maison de l’Emploi sont de sensibiliser à la thématique mobilité l’ensemble des acteurs, leur offrir un espace partenarial pour faire émerger une culture commune, favoriser la concertation et renforcer le portage politique, accompagner et harmoniser le travail des différents prestataires, assurer un travail de veille dans ce domaine en innovation constante (nouveaux modes de transport, nouveaux usages, nouveaux services), promouvoir de nouveaux projets, etc.”*

## zoom

### La mobilité à Marseille

La mobilité géographique c’est d’abord la mobilité quotidienne ; plus de 6,8 millions de flux ont été réalisés chaque jour par les habitants du territoire couvert par l’Enquête “Ménages Déplacements” de l’AGAM en 2009, soit 42,5 millions de kilomètres.

Les déplacements marseillais se caractérisent par une part importante de flux internes : les déplacements se font pour 86% du total à l’intérieur de l’aire de MPM. De plus, le nombre de déplacements y est en augmentation : 23% sous l’effet de la poussée démographique.

Si l’on reprend la répartition par motif de déplacements, on constate que la métropole se situe dans la fourchette nationale en ce qui concerne les déplacements domicile-travail, soit 21% (11% étant consacré aux études, 14% à l’accompagnement, 54%

à des motifs divers). Ces déplacements pour le travail se font principalement en voiture, même si, tout comme au niveau national, la part de la voiture tend légèrement à baisser.

Au vu de ces chiffres, on comprend que l’enjeu est important. Or, en termes de transport collectif et d’infrastructures, l’aire métropolitaine doit rattraper son retard.

D’ici 2020, les Autorités Organisatrices de Transport investiront, dans les Bouches-du-Rhône, 5,4 milliards d’euros dans le transport des biens et des personnes. 50% seront investis dans le trafic urbain (tunnel et rocade), 765 millions pour le Transport collectif, mais aussi la piétonisation du Vieux Port et de nouvelles pistes cyclables. (source CCIMP)

**Sébastien Bassard**

Responsable département commercial RTM

*“La RTM, dans son rôle social, a pour mission de s’adresser à tous et de faire connaître l’ensemble des offres tarifaires et de transports. Le projet de développer une offre de services ciblée vers les personnes à “faible mobilité géographique” est un vecteur important.*

*Dans ce cadre là, la Centrale de la mobilité est un relais naturel qui nous permettra d’informer chacun sur ses droits, de ses possibilités de déplacements et cela renforce notre volonté commune d’œuvrer pour l’insertion et au maintien dans l’emploi par la connaissance du réseau de transport.”*



# TEMOIGNAGES

## Marie Martin Raget

Directeur de l'habitat et de la cohésion sociale, Communauté urbaine MPM

*"La Communauté urbaine, qui est compétente pour l'organisation des transports en commun et qui conduit une politique active pour l'insertion des personnes vis-à-vis de l'emploi, a engagé une démarche pour aider les personnes en difficulté d'insertion professionnelle à résoudre leurs problèmes de déplacements. Elle finance sur ses fonds propres et avec des crédits européens trois centrales de mobilité. Celles-ci assurent, pour des personnes orientées par le Service Public de l'Emploi, les PLIE et les PAPEJ,*

- un "diagnostic mobilité",
- une formation aux déplacements,
- et le prêt de moyens de déplacement économes en énergie pour un "petit prix" : vélos, vélos électriques, scooters, voitures..."



- > Association Voiture and Co, à La Ciotat, pour les habitants du bassin Est
- > Transport Mobilité Service, à Marignane, pour les habitants du bassin Ouest
- > La Maison de l'Emploi, à Marseille, pour les habitants du bassin Centre (Marseille, Allauch, Plan-de-Cuques et Septèmes-les-Vallons)

## zoom

### Les freins psychosociaux à la mobilité : la mobilité comme compétence et forme de socialisation

**Lire le plan d'un réseau de bus, comprendre une carte routière, maîtriser l'équilibre du vélo, coordonner les gestes de la conduite d'une voiture, décrypter le code de la route... ces savoirs ne vont pas de soi, la mobilité s'apprend.**

En effet, il ne suffit pas de donner un ticket de bus ou un deux roues à une personne pour qu'elle puisse se déplacer. Il faut s'assurer au préalable qu'elle maîtrise un certain nombre de savoirs en mobilité. Cette approche psychosociale est à l'origine des nouveaux services à la mobilité et des plateformes ou centrales en développement aujourd'hui.

Le sociologue Eric Le Breton, spécialiste des questions de mobilité et d'insertion, considère plusieurs dimensions de la mobilité des publics précaires correspondant à des freins psychosociaux.

La première dimension concerne la "remobilisation" de la personne : sortir de chez soi ou s'éloigner à pied de son immeuble, par exemple, n'est pas un allant de soi pour les publics en insertion.

La deuxième porte sur les facultés psychomotrices, parce que le corps est le premier des moyens de la mobilité. "Les individus doivent combiner une capacité d'attention diffuse à l'environnement et la concentration sur leurs gestes et postures corporelles. Il faut maîtriser une psychomotricité fine, celle qui permet, par exemple de tourner le volant, de jouer avec 2 pédales à la fois tout en regardant dans un rétroviseur et en actionnant une manette simultanément".

Une autre dimension est celle de l'espace : "on ne peut se déplacer physiquement que dans un espace où l'on peut se déplacer mentalement." Les publics peu ou pas mobiles n'ont souvent pas la capacité à se projeter, à imaginer un itinéraire. Cela réduit le champ des possibles.

La dernière dimension est liée à celle de l'espace et de la perception du temps : la privation de travail et le sentiment d'exclusion qui en découle modifie la capacité des personnes à maîtriser le temps. Cela aboutit à un phénomène bien connu des accompagnateurs à l'emploi, les personnes oublient leur rendez-vous, se trompent de jour, arrivent en retard, etc.

A l'éclairage de ces dimensions spatio-temporelles, la question posée aux demandeurs d'emploi dans leur recherche qui concerne le périmètre des offres, prend tout son sens.

Agir sur ces freins va provoquer une remobilisation de l'individu à travers une meilleure maîtrise du corps, la production de schémas de perception de l'espace et du temps, l'élargissement de la sphère spatio-temporelle et relationnelle, l'intégration des autorisations, interdictions et conditions d'accès aux territoires.

Retrouvez l'ensemble de nos publications sur le site Internet de la Maison de l'Emploi de Marseille : <http://www.mdemarseille.fr>



Contact :  
Maison de l'Emploi de Marseille  
38 rue Breteuil - 13006 Marseille  
Tél. : 04 88 15 16 30