



Diagnostic Mobilité Arrondissement de Senlis

Faciliter la mobilité des publics en insertion et
des salariés précaires

**Direction Ingénierie Innovation Missions Nationales de
Service Public AFPA**

Mélanie BOCQUET Responsable de Projet Hauts de France

Etude réalisée en 2023





Rappel de la commande

Présentation de la démarche et des objectifs de l'action

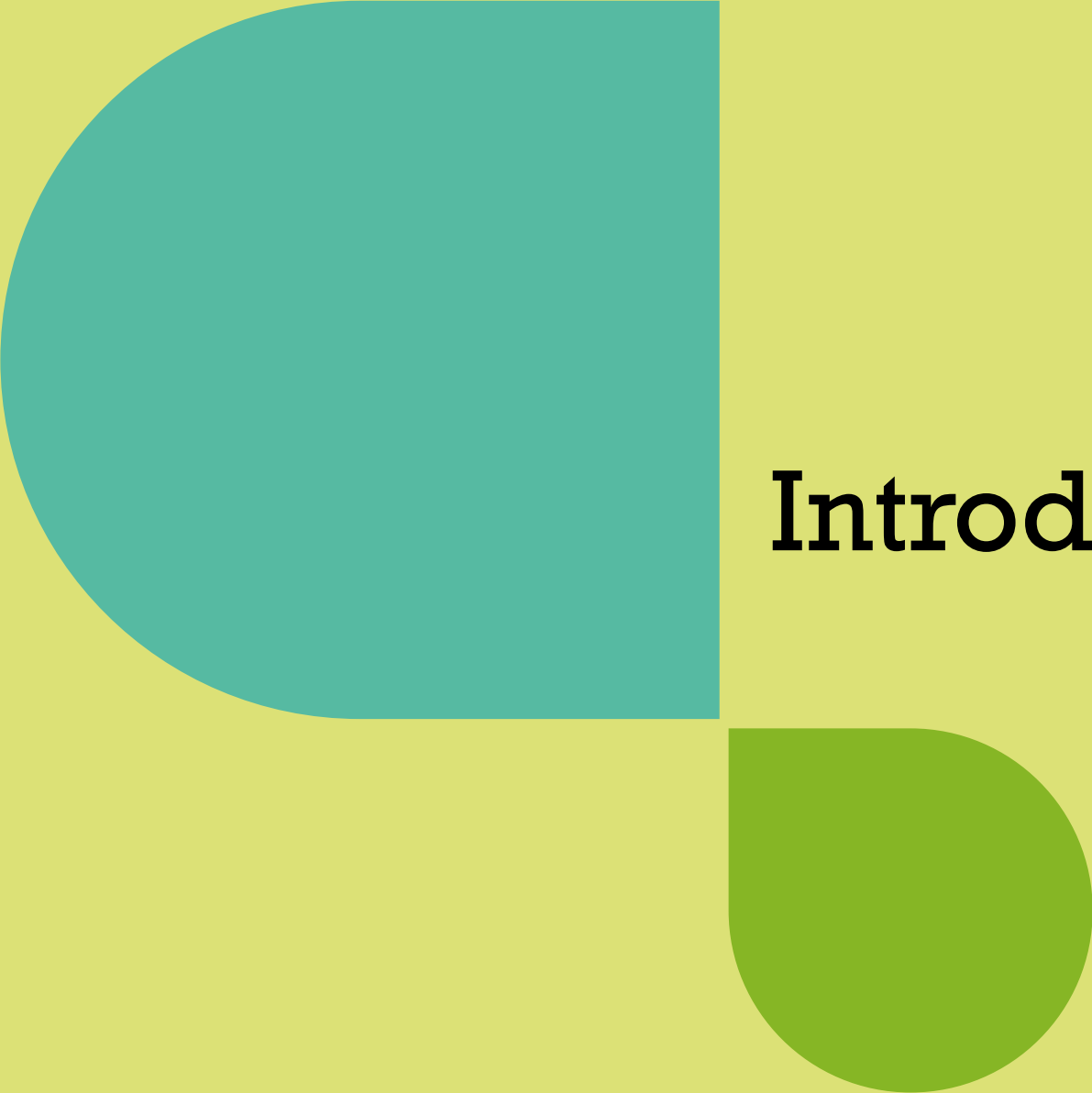
Le SPEL de **l'arrondissement de Senlis** a inscrit dans sa **feuille de route le sujet de la mobilité**, et un groupe de travail s'est constitué, sous l'égide de Mme le sous-préfet, pour traiter de cette question.

En effet, la problématique de la mobilité des publics en insertion constitue une priorité : **les difficultés de mobilité** apparaissant comme un **frein prioritaire à lever pour favoriser et maintenir l'accès à l'emploi de ces populations**.

L'arrondissement de Senlis est composé de **6 EPCI** (CCSSO, ASCO, CCPV, CCAC, CCPOH et CCT), qui ont des réalités socio-économiques différentes, ce qui nécessitera une analyse distincte pour viser in fine la mise en œuvre de moyens adaptés aux spécificités de ces territoires.

La question de la mobilité est néanmoins un sujet transverse, au carrefour de plusieurs compétences, et gérée à différentes échelles. Une vision d'ensemble, sur l'arrondissement de Senlis, prenant en compte les spécificités de chaque EPCI, permettra de viser en terme un plan d'action coordonné et mutualisé, pour plus d'efficacité.

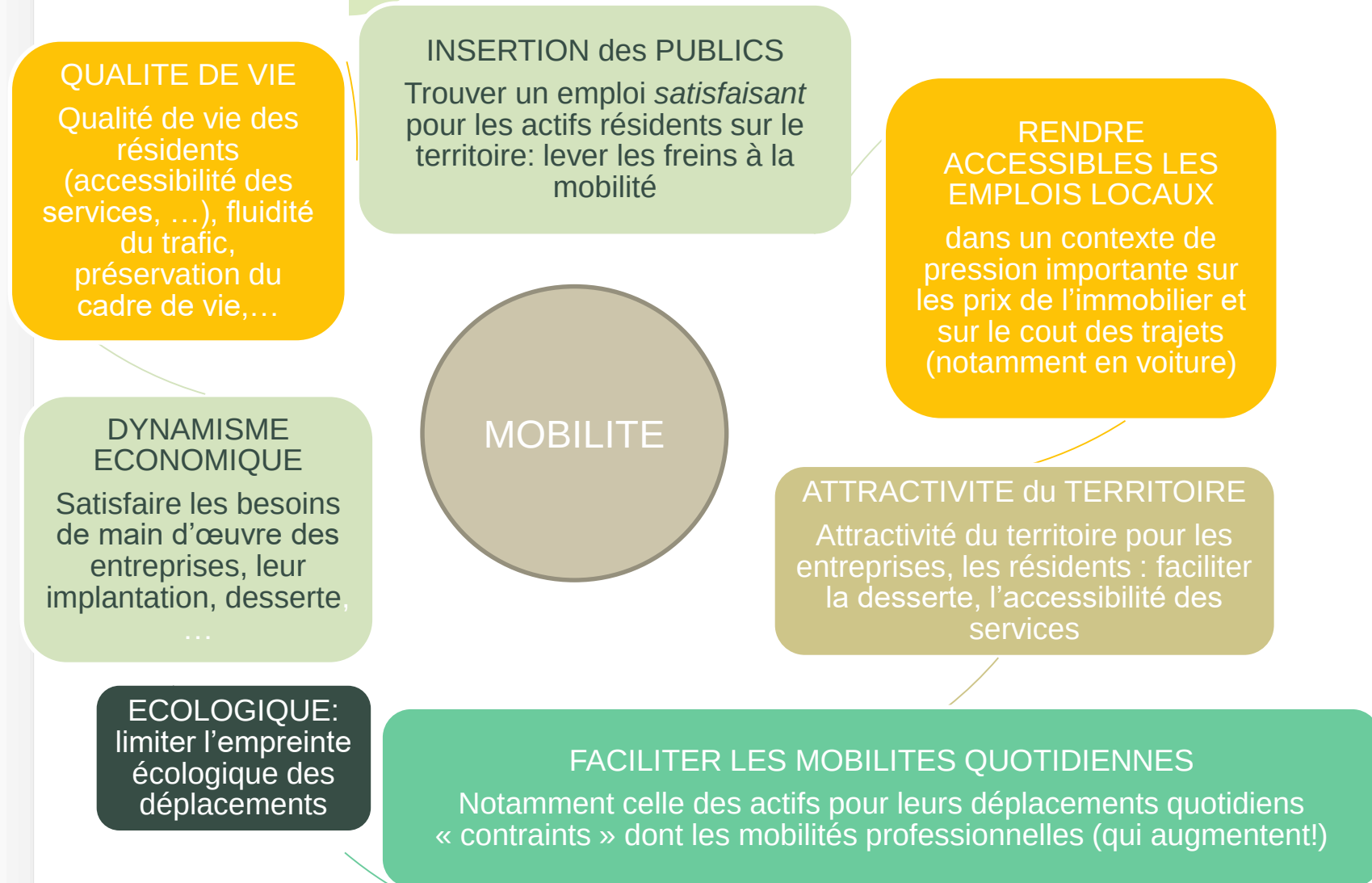
La Dreets a sollicité l'AFPA, dans le cadre de ses missions de service public, afin de réaliser une étude-diagnostic sur la question de la mobilité et accès à l'emploi.



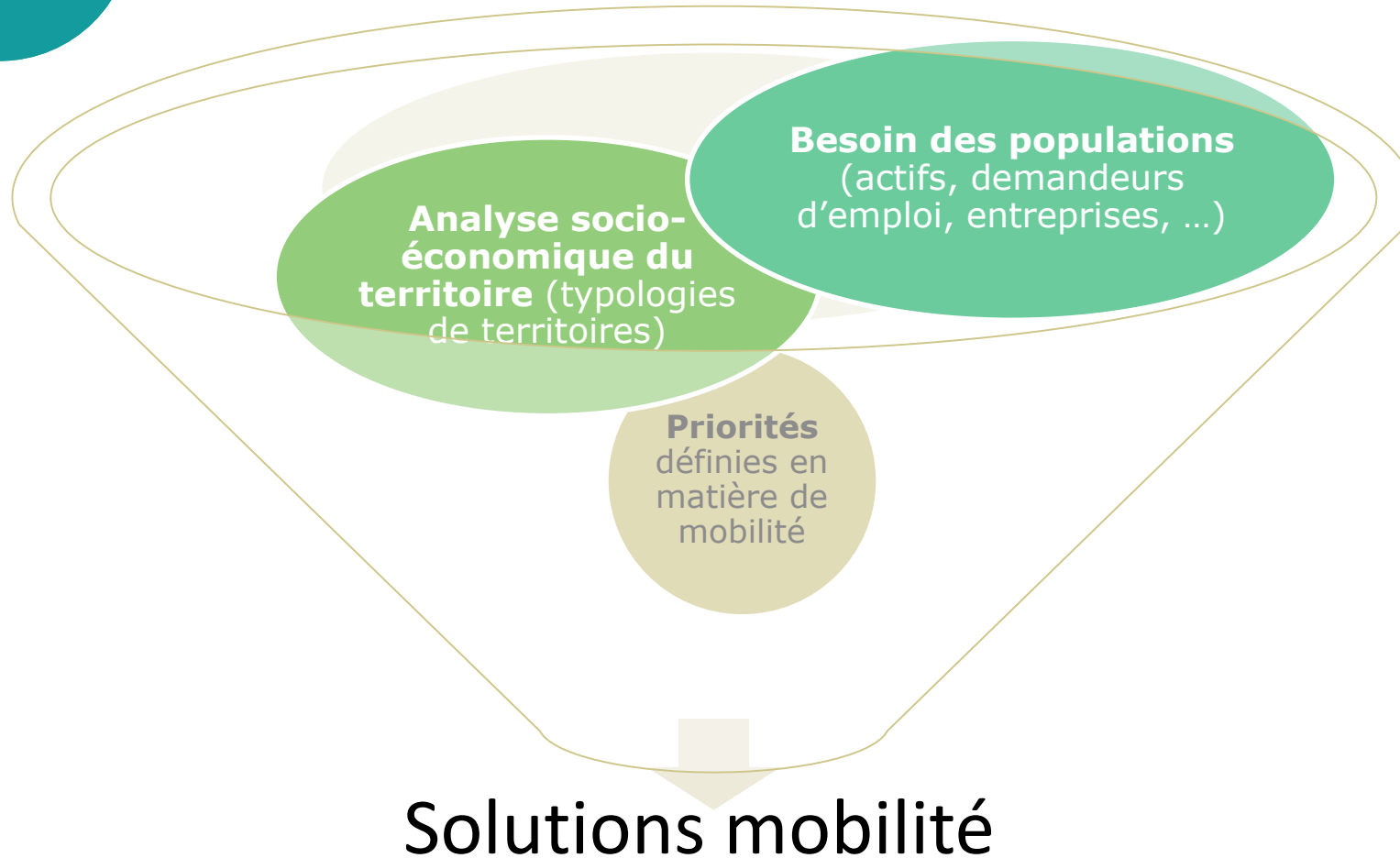
Introduction

La mobilité
est au cœur
de nombreux
enjeux qu'il
est parfois
complexe de
concilier sur
un même
territoire

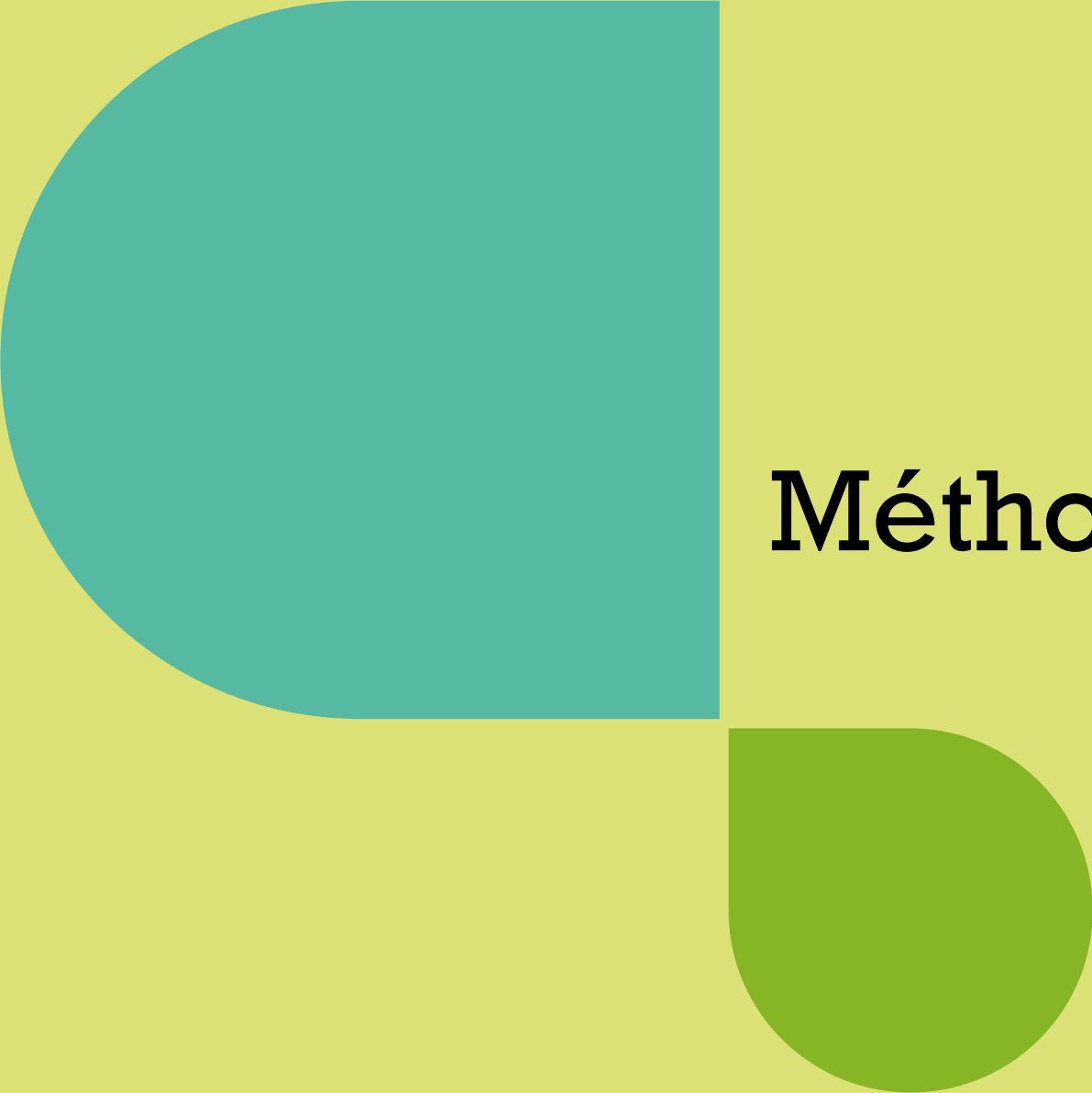
De multiples enjeux à concilier



Agir pour la mobilité: une équation complexe



L'enjeu est de définir des priorités car des choix seront à opérer



Méthodologie

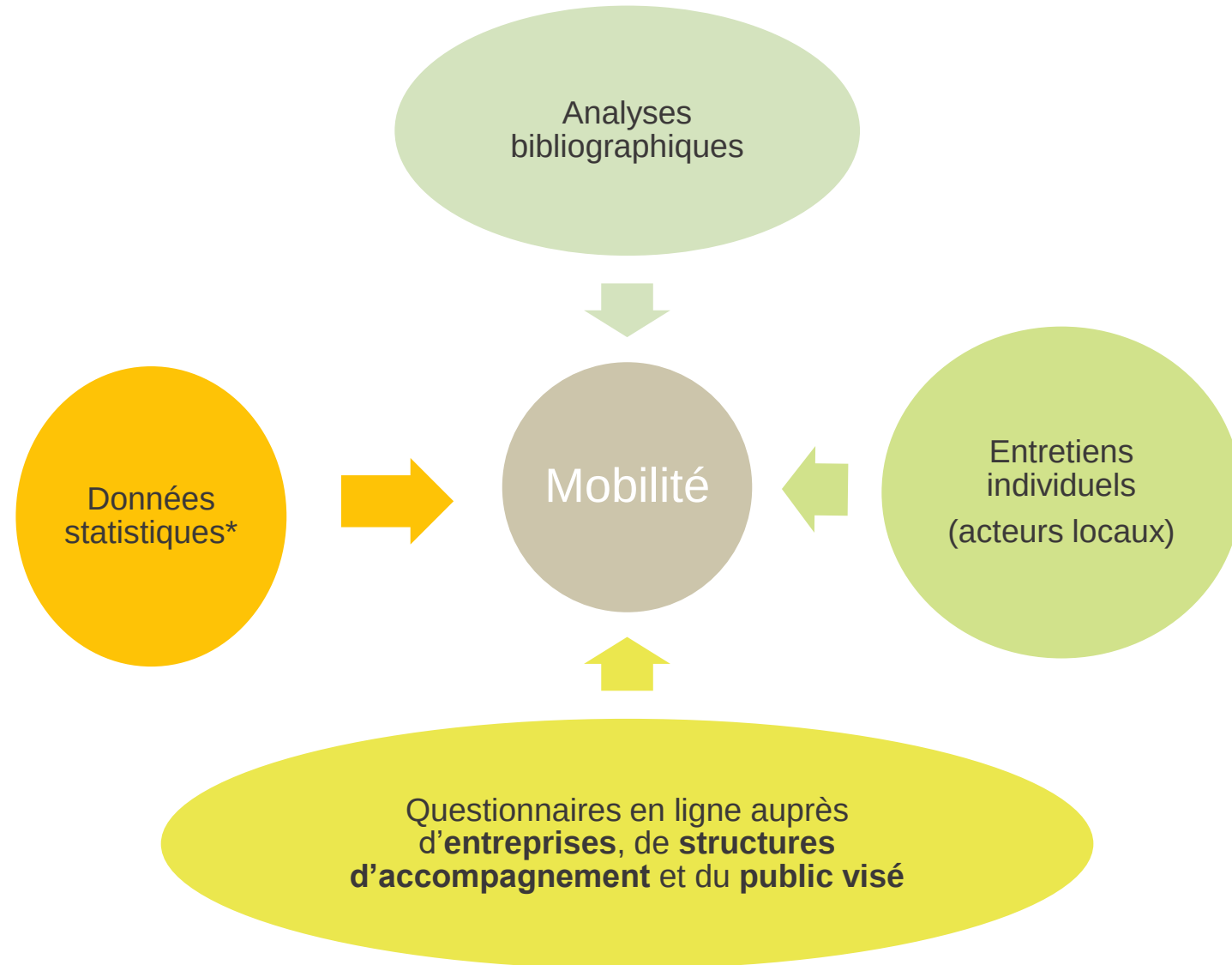
La méthodologie: croisement de plusieurs approches

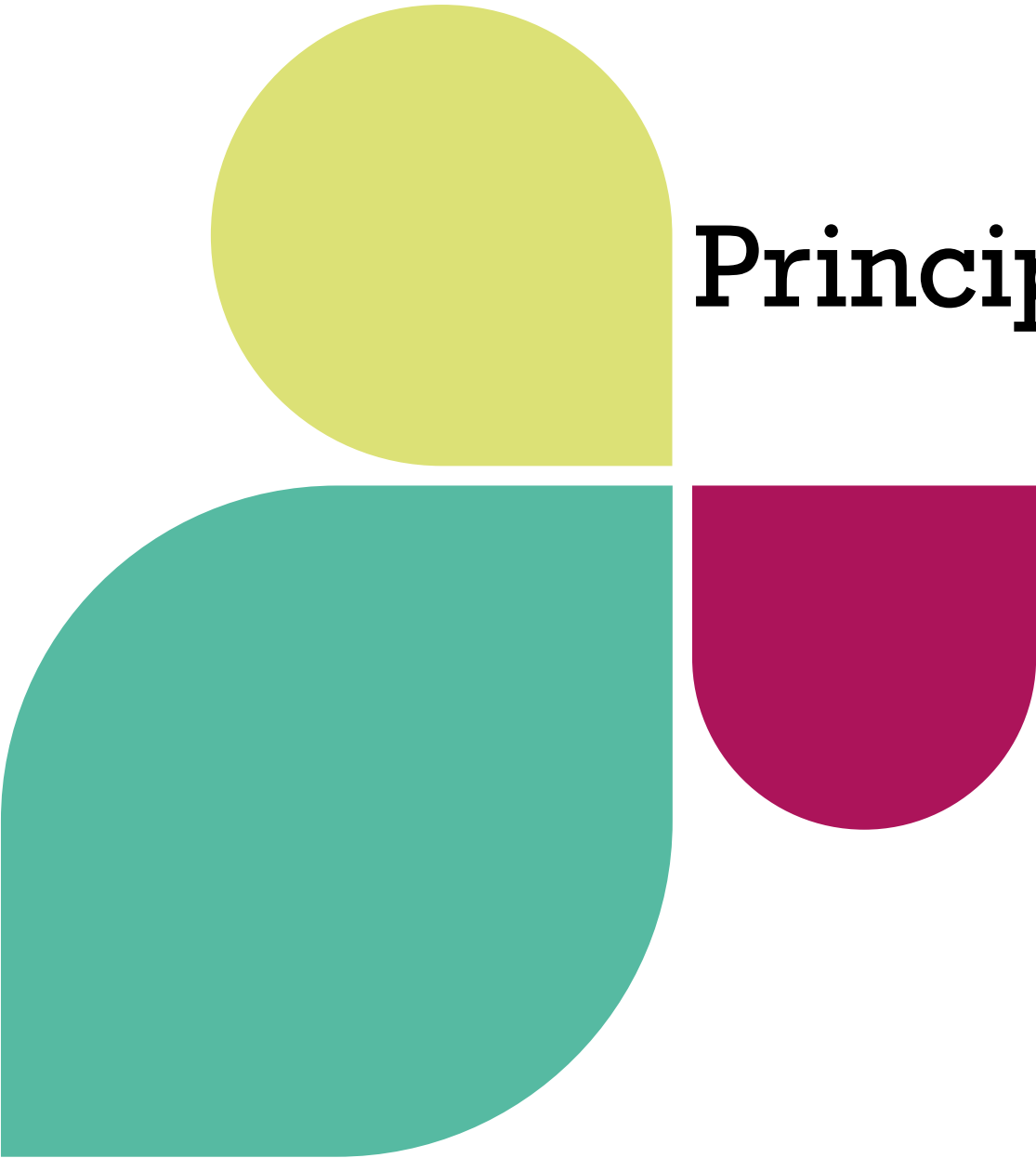
Territoire concerné: arrondissement de Senlis, 6 EPCI

Public visé: personnes en insertion (demandeur d'emploi en recherche d'emploi, en formation, en parcours d'insertion professionnelle...) , mais aussi salariés « précaires » (emplois intérimaires de courte durée, saisonniers, alternants, salariés toujours inscrits à Pôle emploi...).

3 grands objectifs visés pour diagnostiquer le territoire de Senlis en matière de mobilité inclusive

- ☐ Cartographier l'offre de service mobilité existante sur le territoire.
- ☐ Analyser le territoire sur ses besoins en mobilités, « la demande » de déplacements (sur base d'indicateurs socioéconomiques, de collecte de données directement auprès des publics, des structures d'accompagnement, et d'entreprises)
- ☐ Proposer des pistes d'action.





Principaux résultats

Constat unanime 3 typologies d'acteurs interrogés la mobilité constitue l'un des 1ers freins à l'emploi

Les publics eux-mêmes: sur 784 demandeurs d'emplois interrogés:

½ déclare avoir déjà refusé un travail ou une formation en raison d'un problème de mobilité

¼ déclare avoir déjà abandonné un travail en raison d'un problème de mobilité

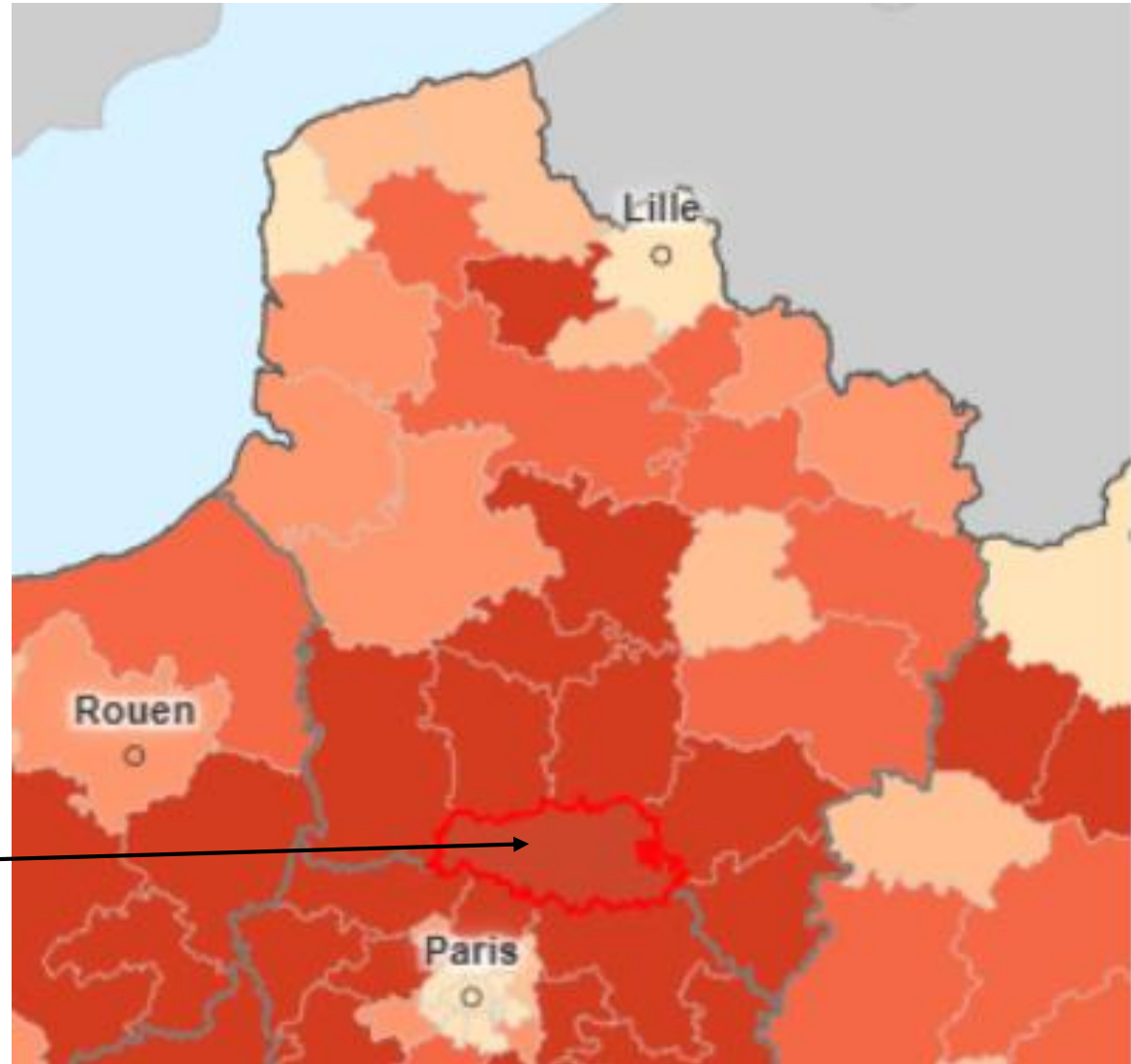
Les entreprises: près de 60% déclarent avoir des difficultés de recrutement qu'elles attribuent à des problèmes d'accessibilité de leur site (desserte) et à des difficultés de mobilité de la part des candidats (à part égales)

Les structures d'accompagnement/d'insertion: la formation reste selon elles le 1er facteur favorisant l'insertion professionnelle et les problèmes de mobilité: 1er frein à l'entrée en formation les ¾ rencontrent des difficultés à orienter le public vers une solution mobilité,

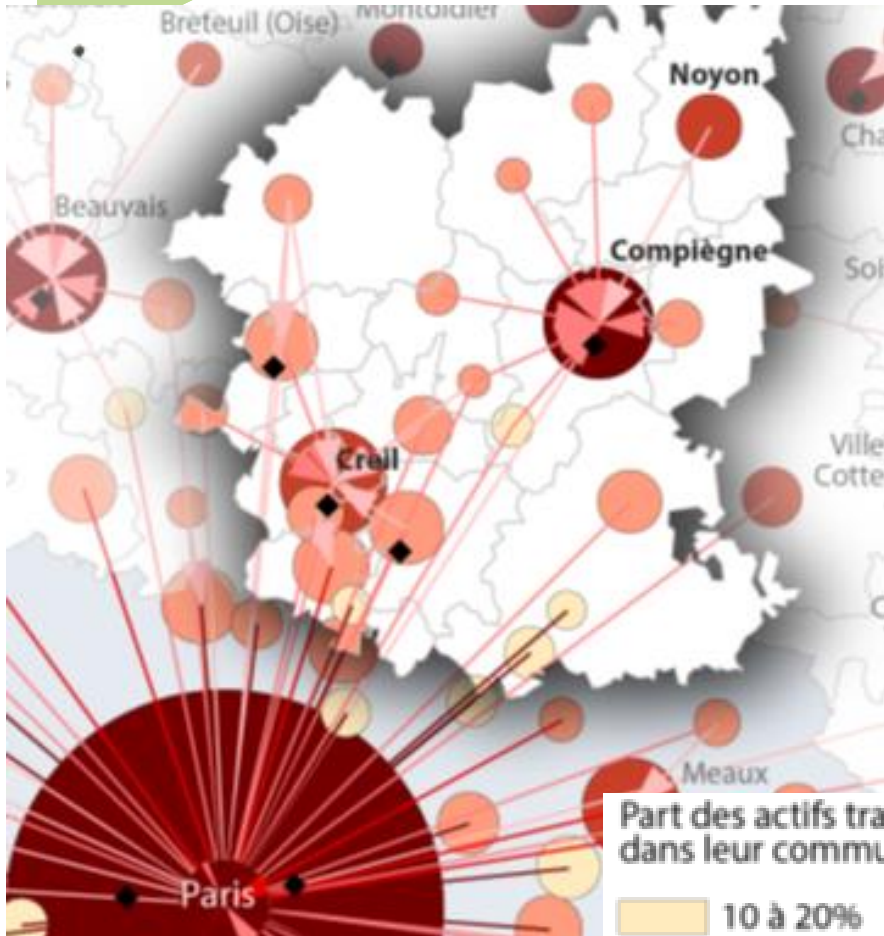
Au-delà de ces constats: **difficultés à mettre en place des actions pour remédier à ce problème**

Des problématiques liées aux spécificités socio-économiques des territoires

*Proportion d'actifs occupés résidant à 30 min ou plus de leur lieu de travail: **40,2%***
Arrondissement de Senlis
taux le plus élevé de la région
(moy= 17,9%)



Des problématiques liées aux spécificités socio-économiques des territoires

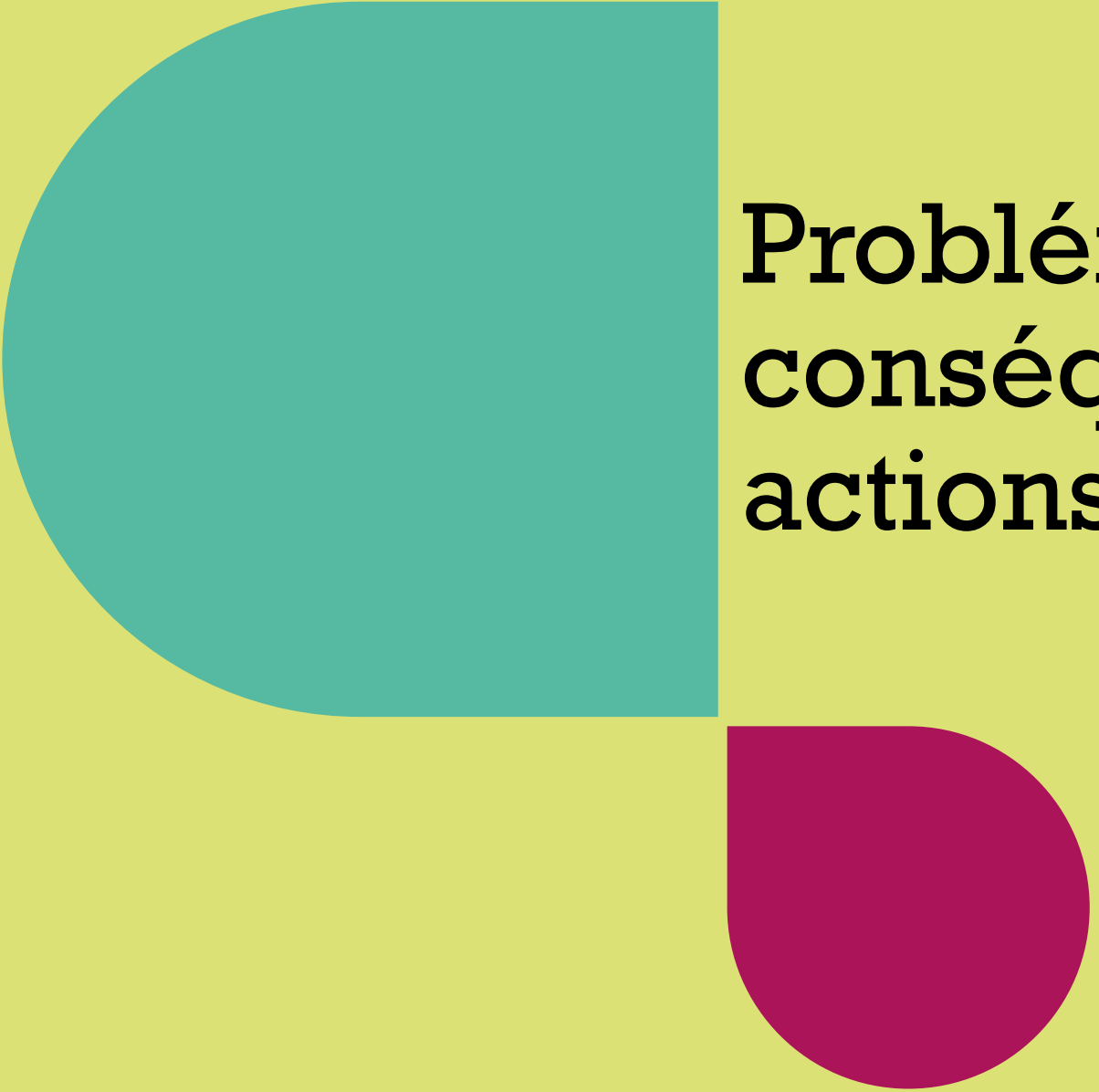


Des flux de navetteurs très importants, des territoires parfois très polarisés sur une fonction résidentielle

Une disjonction entre profils des emplois proposés (ex: emplois liés à l'économie résidentielle, services) / actifs résidents (CSP sup travaillent sur la région parisienne)

Forte dépendance à la voiture individuelle et à l'autosolisme: zone de « couronne » autour de l'Ile de France, des zones rurales peu dense, ...

Difficultés à mailler l'ensemble des territoires en transport en commun (ex: zones périphériques peu denses, rurales)

A large teal semi-circle on the left and a smaller magenta semi-circle at the bottom center.

Problématiques, conséquences et les actions à mettre en oeuvre

Forte dépendance à la voiture individuelle ...

CONSTATS

Forte dépendance à la voiture, sur des déplacements contraints (trajets domicile-travail)

Usage très important de la voiture dans les déplacements domicile-travail et qui augmente dans certains territoires

Usage peu développé des transports en commun dont la part se réduit sur certains territoires

Difficultés de stationnement

Bilan carbone par actifs très élevé

Forte dépendance à la voiture, sur des déplacements contraints (trajets domicile-travail)

Parmi les conséquences...

- Le « tout voiture » : source d'inégalité (part du budget transport très importante pour les ménages modestes)
- Peu avoir un impact sur l'attractivité du territoire, qualité de vie (embouteillages, retards, saturation des axes de transport)
- Conséquences négatives sur l'écologie, l'environnement

- **Réduire la part modale de la voiture, avec des actions ciblées suivant les profils de territoire**
- **Sortir de l'autosolisme***

Difficultés à mailler l'ensemble des territoires en transport en commun

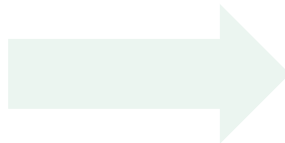
CONSTATS

Difficultés à mettre en œuvre des transports en commun dans les zones peu denses/rurales/hors des axes structurants de transport

Beaucoup de mesures autour des transports gratuits en centre-ville/ TAD

Absence/insuffisance de gares sur certains territoires

Lignes de trains manquent parfois de fiabilité



Parmi les conséquences...

- Peu d'alternative (réelle ou perçue) à la voiture individuelle dans certaines zones peu desservies en TC
- Ne permet pas de réduire la part d'usage de la voiture
- Des aides à la mobilité misent en œuvre mais qui ne concernent pas spécifiquement la mobilité vers l'emploi et qui restent peu adaptés pour les trajets quotidiens (TAD)
- Inégalité sur l'accès aux transports en commun qui reste le mode de transport le moins coûteux

- **Réduire la part modale de la voiture, avec des actions ciblées suivant les profils de territoire**
- **Structurer le réseau de transport en commun autour des axes de mobilité professionnelle**

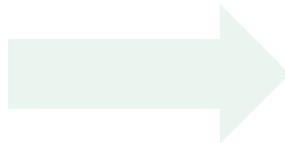
Des flux de navetteurs très importants, des territoires parfois très polarisés sur une fonction résidentielle

CONSTATS

Proximité avec IDF (à la fois une force et une faiblesse)

Certains territoires très marqués par leur fonction résidentielle

Disjonction importante entre « lieu de travail » et « lieu d'habitation »



Parmi les conséquences...

- Les actifs doivent sortir du territoire pour aller travailler: augmente les flux de navetteurs
- Economie très centrée sur la fonction résidentielle au détriment de la sphère productive: difficulté à trouver un emploi en proximité de son lieu d'habitation
- Les flux de navetteurs augmentent ainsi que la distance parcourue
- Beaucoup de navetteurs « entrants »: viennent d'autres territoires: rend inopérant les politiques adéquationnistes « emplois à pourvoir » et « main d'œuvre disponible » sur un même bassin d'emploi
- Ne facilite pas la mise en œuvre d'actions mobilité en raison des frontières administratives/ flux réels de mobilité (actifs / résidents_ territoire de vie/ de travail)
- Conséquences négatives sur l'environnement
- Peu nuire à la qualité de vie/ l'attractivité du territoire

- **Relocaliser des emplois (qualifiés aussi) , rééquilibrer la part de fonction résidentielle/productive sur certains territoires**
- **Prendre en compte ces spécificités liées à la connexion à l'Ile de France dans les plans d'action mobilité**

Une disjonction entre profils des emplois proposés/actifs résidents

CONSTATS

Certaines ZA/ZI/ gros pôles d'emploi encore mal desservies en TC
Ces problématiques d'accessibilité (desserte, embouteillages,...) sont déplorées par les entreprises, surtout en ce qui concerne les T.C;

Très peu d'entreprises ont mis en place un **PDE/PDIE + aucunes aides ciblées « salariés précaires »**

Les aides et les dispositifs destinés à accompagner la mobilité **sont peu connus** des entreprises et donc peu relayés; mais elles **sont intéressées de les connaître davantage**

Parmi les **aides qui pourraient intéresser** les entreprises on retrouve le **covoiturage** et tout ce qui concerne la **mobilité douce; puis des aides financières**

D'autres **solutions plus larges** sont évoquées à la marge: **l'accès au logement, des aides ciblées pour les salariés les plus précaires, une meilleure coordination des acteurs, ..**

Tous les territoires sont concernés, particulièrement les pôles d'emploi/ là où se concentrent les offres (certaines ZI/ZA sont plus ou moins bien desservies selon les entreprises interrogées (cf questionnaire-vigilance sur la généralisation des résultats car effectif de répondant assez réduit)

Parmi les conséquences...

- Les problématiques de mobilité pénalisent les entreprises et l'attractivité économique du territoire
- Insatisfaction des entreprises qui relient difficultés de recrutement-problématiques de mobilité (accès à leur site/ mobilité des candidats-salariés)
- Complexifie la levée du versement mobilité

➤ **Développer des projets / appui auprès des entreprises pour les accompagner et les impliquer dans la question des problématiques de mobilité (ne pas se centrer uniquement sur le versement mobilité)**

Des structures d'accompagnement qui reconnaissent les difficultés de mobilité des publics précaires mais ont parfois du mal à trouver des solutions

CONSTATS

Les freins d'ordre économiques sont avancés en premier pour expliquer les problèmes de mobilité (à la fois pour les publics en insertion mais aussi les salariés précaires)

Les structures d'insertion **semblent manquer de moyens pour traiter cette question** (financiers, humains) mais aussi de compétences spécialisées en la matière, de la coordination entre les acteurs

D'autres types de freins que ceux **d'ordre financiers** sont avancés pour expliquer les problèmes de mobilité : **d'ordre psychologique, cognitifs, physiques, ...**

Les aides financières proposées **ne permettent pas l'accès à un véhicule** (+entretien, carburant,..)

La problématique de la **mobilité est systémique** : **logement, desserte des transports en commun, localisation des emplois..**

Les **actions mises en œuvre ne font pas toujours l'objet d'une évaluation systématique**

Il n'y a pas assez d'expérimentation, d'innovation en matière de « mesures mobilité »

Tous les territoires sont concernés, sur l'ACSO spécifiquement les demandeurs d'emplois (plus de précarité sur cet EPCI), mais tous les EPCI si on considère les salariés « précaires » provenant d'autres EPCI

Parmi les conséquences...

- On retrouve une certaine résignation dans les structures d'insertion qui déplorent que ce problème persiste depuis des années, sans y apporter de réelle solution: impression de cercle vicieux
- Les Problématiques de mobilité restent un frein majeur à l'insertion professionnelle, malgré tout le travail d'accompagnement: avoir le permis ne suffit plus, et parfois même avoir un emploi ne suffit pas (notamment pour les emplois précaires)
- Lorsque des actions spécifiques sont menées, difficile de connaître leur réelle efficacité et donc d'améliorer les actions

➤ **Mettre en place des mesures spécifiques pour accompagner le public précaire: demandeurs d'emploi comme salariés**

Peu de précarité globalement mais des contrastes entre les EPCI, des effets de « moyenne » et des salariés précaires qui proviennent d'autres arrondissements

CONSTATS

Indicateurs (revenu, taux de pauvreté, ..) très favorable dans certains territoires

Plus de pauvreté sur certains territoires

Part des DE dans la pop active faible dans certains territoires

Certains territoires plus touchés par le chômage et la précarité

Des difficultés de mobilité chez les DE, accentuée sur certains territoires

Indicateurs (revenu, taux de pauvreté, ..) très favorable dans certains territoires

Public plus précaire sur l'ACSO:

Très dépendant des TC, pénalisé par les retards, manque de fiabilité de certaines lignes de transport

Nombreuses difficultés à lever pour l'emploi: permis, accès à un moyen de transport, mais aussi freins psychologiques, cognitifs, culturel, physiques

Les publics n'actionnent pas toujours les aides auxquelles ils pourraient prétendre

Parmi les conséquences...

- Population globalement plus aisée, résident sur ces EPCI peut masquer des disparités au sein de la population avec des moyennes qui peuvent masquer des situations « hors radars »
- N'incite pas à mobiliser des aides sur le territoire
- Peu d'aides spécifiques « publics précaires », structures d'insertion, d'accompagnement (hormis ACSO)
- Les données concernent la population locale et non les profils de navetteurs « entrants » notamment ceux qui pourraient pourvoir des emplois locaux

➤ **Mettre en place des mesures spécifiques pour accompagner le public précaire: pas uniquement celui qui réside sur le territoire: penser aux navetteurs « entrants »**

La mobilité: un enjeu central pour l'emploi des publics précaires

CONSTATS

Les problèmes de mobilité sont des freins majeurs à l'insertion professionnelle: près de la moitié des répondants a déjà refusé un travail ou une formation en raison d'un problème de mobilité, et un quart environ n'ont pas pu assister à un entretien d'embauche ou ont abandonné un travail ou une formation

La mobilité est une question systémique : l'éloignement des zones d'emploi, les niveaux de salaires, le fait de travailler en horaires décalés, d'avoir des enfants à charge (...) renforce les difficultés rencontrées

La mobilité des personnes précaires est limitée avant tout par des facteurs économiques. La **forte dépendance à la voiture** (qui caractérise l'arrondissement à la fois pour les actifs mais aussi le public précaire) pour des **déplacements contraints** augmente cette tendance

Avoir le permis ne suffit pas, les coûts d'achat, entretien du véhicule, carburant (en constante augmentation) pénalise l'accès à la voiture individuelle pour les précaires

Les aides sont peu connues, et le taux de recours assez faible

Les publics précaires déclarent que **les aides financières seraient les plus utiles**

Parmi les conséquences...

- Proposer des solutions mobilité : indispensable pour solutionner des problématiques emploi car les deux sujets indissociables
- Dans un territoire où la dépendance à la voiture est très forte, et où l'éloignement des zones de résidence/de production sont éloignées, les plus précaires sont doublement pénalisés
- Les inégalités de ressource exacerbent les inégalités d'accès à l'emploi, d'autant plus dans un contexte inflationniste qui rend la question du budget « contraint » de la mobilité prégnant
- Enjeu de communiquer sur les aides et faciliter leur recours (aides existantes sont encore peu connues, et leur taux de recours pourrait être amélioré)

➤ **Mettre en place des mesures spécifiques lever les freins à la mobilité vers l'emploi: pour les demandeurs d'emploi comme pour les salariés précaires**

La compétence mobilité: sujet complexe qui nécessite coopération et synergies

CONSTATS

Une compétence récente

Une compétence mobilité à réorganiser sous l'effet de la loi LOM

Des périmètres administratifs parfois différents des territoires de vie, de la mobilité d'usage pour traiter une question qui transcende ces zonages

Difficulté à rendre effectif le versement mobilité

Difficultés à trouver des financements

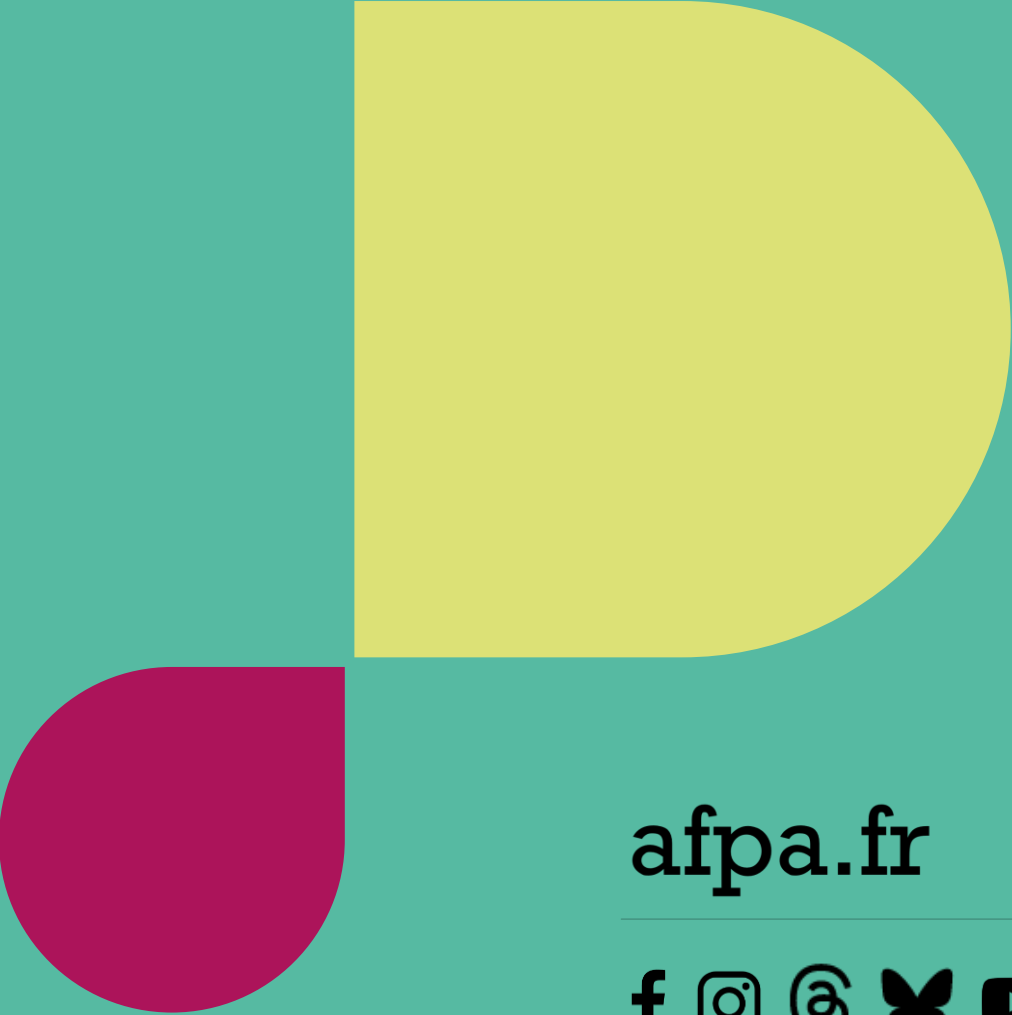
Difficulté à « prioriser » les actions à financer

Manque d'évaluation généralement des aides à actions mises en œuvre

Parmi les conséquences...

- Poursuivre l'acculturation-la professionnalisation des acteurs autour de cette question
- S'appuyer sur des acteurs spécialisés, des réseaux existants autour de cette question
- Mutualiser les efforts et les moyens avec d'autres EPCI, renforcer la coopération entre les acteurs dans un contexte de recherche de financements
- « Décloisonner » car la mobilité est une problématique transverse: emploi, développement économique, l'insertion, l'aménagement du territoire (...)

- **Permettre aux ECPI de faire des choix stratégiques concertés et éclairés, avec l'apport de données, d'expertises**
- **Mutualiser les actions en partenariats avec les acteurs locaux en transversalité, mais aussi hors EPCI**



afpa.fr



Mélanie BOCQUET

Responsable de projet

06 67 99 01 97

melanie.bocquet@afpa.fr