

Plateforme Mobilité – Enquête Mobilité/Emploi 2017-2018 Synthèse globale

Cadrage de l'enquête



Cette enquête avait pour objectif de connaître les usages en termes de mobilité, les difficultés ainsi que les attentes et besoins des personnes en démarche d'insertion professionnelle.

On peut distinguer trois étapes dans la réalisation de ladite enquête. Tout d'abord la phase de conception qui a mobilisé les représentants respectifs des Missions locales, des PLIE¹ de la métropole lilloise, la DTML² ainsi que la DTMRT³. Le questionnaire ainsi réalisé comprend 18 questions dont 3 expressions libres. Puis durant l'été 2017 une phase test a été réalisée. Enfin, l'enquête à proprement parlé s'est déroulée sur 3 mois et demi, de mi-septembre 2017 à fin décembre 2017.

Au total, **2758** réponses ont été recueillies. Le bassin d'emploi de Lille a fourni **52%** des répondants, celui du Versant Nord-Est (VNE) **43%** et enfin **5%** proviennent d'une zone hors arrondissement de Lille.

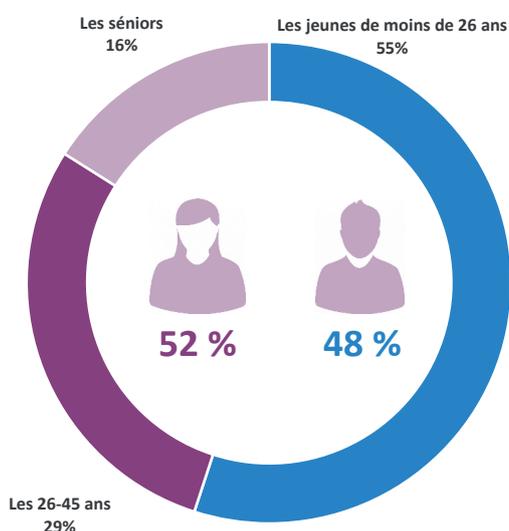
Concernant le format de ces réponses, nous avons:

87 % 
en exemplaires papier

13 % 
en version online

Typologie des répondants

Une population sous-diplômée



La majorité de notre échantillon est célibataire (**68%**) et **28%** des répondants sont parents.

Les célibataires avec enfant (**13%** de notre échantillon) sont une population potentiellement en difficulté de par les contraintes familiales qui peuvent négativement impacter leur mobilité.

Près d'un quart de notre population ne dispose d'aucun diplôme (**24%**) et **18%** disposent uniquement du brevet des collèges. Les titulaires d'un CAP ou BEP représentent **26%** de notre échantillon et un peu moins d'un tiers des répondants disposent d'un diplôme de type baccalauréat ou supérieur (contre 47,6% de la demande d'emploi).

Des répondants majoritairement en recherche d'emploi

49% des répondants sont en recherche d'emploi, **24%** en alternance, et **27%** des autres répondants sont dans des situations variées (stage, contrats aidés, CDD, intérim etc.)

48% des répondants ne bénéficient d'aucune allocation et **24%** sont allocataires du RSA.

¹ Plan Local pluriannuel pour l'Insertion et l'Emploi

² Le Pôle Insertion Professionnelle et Lutte contre les Exclusions (PIPLE) de la Direction Territoriale Métropole Lille (DTML)

³ Le Pôle Insertion Professionnelle et Lutte contre les Exclusions (PIPLE) de la Direction Territoriale Métropole Roubaix-Tourcoing (DTMRT)

Analyse de la mobilité des répondants

Une mobilité axée majoritairement sur les transports en commun



Les transports en commun sont utilisés par **75%** de nos répondants.



La voiture reste le moyen de transport personnel le plus utilisé (**30%**).



Les autres moyens de transport (vélo, train, marche etc.) sont utilisés par moins de **6%** des répondants.

44% des répondants ne possèdent aucun moyen de transport, **35%** possèdent une voiture et ceci d'autant plus qu'ils sont âgés et diplômés et **27%** un vélo (cette part concerne surtout les hommes). Les autres moyens de transport (cyclomoteurs, moto) sont possédés par moins de **5%** des répondants.

Les répondants utilisent les voitures qu'ils possèdent à hauteur de **75%**. Pour les vélos et cyclomoteurs, ce chiffre chute jusqu'à atteindre **20%** et **26%**.

Les répondants sont majoritairement disposés à utiliser les transports en commun (**73%** pour le bus, **71%** pour le métro et **59%** pour le tramway) ainsi que la marche (**64%**) pour leurs déplacements professionnels et ceci d'autant plus qu'ils ne possèdent aucun moyen de transport.

Le recours aux solutions alternatives (V'Lille, covoiturage, voiture de prêt etc.) reste minoritaire même si les diplômés du supérieur semblent plus enclins à les utiliser. Une faible connaissance des dispositifs alternatifs est une des explications potentielles au même titre qu'un coût trop important ou encore un problème d'accès à ces différents services.

Un permis de conduire faiblement possédé et des cartes de réduction sous utilisées

Le brevet de sécurité routière (BSR) est possédé par **33%** de nos répondants (cette proportion diminue avec l'âge car obligatoire depuis 1996) mais sa possession ne déclenche que très rarement l'achat d'un cyclomoteur.

Le permis de conduire est quant à lui possédé par **40%** de nos répondants (contre 65% pour les demandeurs d'emploi de l'arrondissement en septembre 2017) et cette proportion augmente avec l'âge et le diplôme maximal obtenu.

Ainsi les jeunes ne sont que **30%** à le posséder contre **59%** des séniors. De même pour les non diplômés (**28%**). Posséder le permis de conduire déclenche l'achat d'un véhicule dans **74%** des cas.

Le lien entre posséder le permis de conduire, posséder un véhicule et utiliser ledit véhicule diffère selon l'âge de nos répondants. Ainsi les jeunes répondants sont moins nombreux à posséder le permis de conduire mais ceux qui le possèdent disposent d'un véhicule et s'en servent.

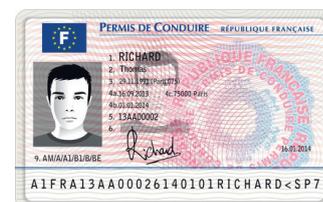
Pour les autres répondants, le problème est tout autre, ils sont bien plus nombreux à posséder le permis de conduire cependant ceux qui le possèdent sont moins de **80%** à disposer d'un véhicule et encore moins à les utiliser. A titre d'exemple, **59%** des séniors possèdent le permis de conduire et seulement **36%** utilisent la voiture pour leurs déplacements professionnels.

Les cartes de réduction atteignent faiblement leurs cibles. En effet, la carte Transpole 4-25 est possédée par uniquement **51%** de sa population cible (jeunes utilisant les transports en commun), la carte Transpole 26-64 ans par **33%** et enfin la carte Transpole Iris par **12%** des demandeurs d'emplois utilisant les transports en commun.

Une très large majorité de nos répondants (87%) n'a bénéficié d'aucune aide financière à la mobilité (prise en charge de titres de transport, de carburant, location de véhicule, aide au permis etc.) alors que la majorité d'entre eux pourraient potentiellement en bénéficier. Les explications à cela sont un manque d'information dans la moitié des cas ainsi qu'une absence de besoin dans un quart des cas.

Ceux qui en ont bénéficié en ont été informés par leur conseiller dans **57%** des cas (pôle emploi, mission locale, CCAS, etc.).

Ces aides ont principalement pris la forme d'une prise en charge de tickets de bus ou métro, d'une prise en charge de tickets de train ou d'avion ou encore d'aide au financement du permis de conduire.





Une mobilité parfois encore restreinte

33% de nos répondants ne souhaitent pas dépasser les communes proches de chez eux dans le cadre de leurs déplacements professionnels. **42%** sont prêts à se déplacer dans jusqu'à la métropole lilloise et **24%** sont prêts à dépasser cet échelon métropolitain.

Cette aire de mobilité est plus élevée pour les plus diplômés et diminue avec l'âge et les contraintes personnelles. Ainsi, les non diplômés et les célibataires avec enfants sont à nouveau identifiés comme population plus en difficulté. De même le permis de conduire et la possession d'un moyen de transport personnel (voiture, vélo) augmentent de manière significative l'aire de mobilité des répondants et semblent à nouveau des outils indispensables à l'expansion de cette mobilité. En outre, au plus les répondants sont éloignés des centres urbains au plus ils sont prêts à se déplacer au-delà de la métropole, tandis que les répondants proches de ces centres urbains privilégient la métropole et les communes limitrophes qui concentrent la majorité des activités économiques.

Concernant le temps de trajet maximal souhaité par nos répondants, **59%** sont prêts à un trajet supérieur à 30 minutes (17% supérieur à une heure), et **41%** ne souhaitent pas que ce trajet excède la demi-heure (7% moins de 15 minutes).

Ce temps de trajet maximal diminue avec l'âge et les contraintes familiales de nos répondants. Contrairement à l'aire de mobilité, le temps de trajet n'augmente pas de manière notable avec la possession d'un moyen de transport ou du permis de conduire. De plus, il n'existe pas de corrélation avec la situation géographique des répondants.



Niveaux et moyens d'information

Une méconnaissance des dispositifs d'aides

Les services d'aide à la mobilité les plus connus par nos répondants sont le covoiturage, les financements du code et du permis de conduire ainsi que la participation aux frais de déplacements professionnels, cependant aucun de ces services n'est connu par une majorité d'entre eux, les autres services étant connus par moins de **20%** des répondants.

Une utilisation du digital mais loin d'être exclusive

Les moyens d'information plébiscités par les répondants sont digitaux (sites internet, applications mobiles et réseaux sociaux respectivement 1er, 3ème et 5ème), cependant soulignons que l'entourage et les plans des réseaux restent des moyens d'information importants pour nos répondants (respectivement 2ème et 4ème).



Difficultés rencontrées et besoins

36% des répondants déclarent avoir rencontré des difficultés lors de déplacements professionnels et ceci indépendamment du sexe ou du diplôme maximal obtenu.

On peut émettre différentes suppositions concernant les **64%** restants. Certains peuvent réellement ne pas avoir rencontré de difficulté, d'autres peuvent avoir du mal à les exprimer ou encore à les percevoir.

Des difficultés pratiques, financières et psychologiques

Les difficultés rencontrées ont pris des formes diverses. Les difficultés d'ordre pratique ou technique sont les plus représentées avec **33%** pour calculer le temps de trajet, **27%** pour se repérer à l'aide d'un plan ou encore **25%** pour l'inadéquation des horaires des transports en commun.

Viennent ensuite les difficultés financières avec le financement du code ou du permis de conduire qui a touché **18%** de ces 1006 personnes ou encore le prix trop élevé des transports en commun qui impacte **13%** d'entre eux.

Enfin, les difficultés psychologiques (crainte, phobie des transports en commun ou de la voiture) concernent **13%** des 1006 répondants en difficulté.



Un accompagnement en libre-service pour répondre aux difficultés

35% des répondants déclarent avoir besoin d'un ou plusieurs types d'accompagnement. De plus, les répondants non titulaires du permis de conduire et les répondants en difficulté sont les plus demandeurs d'accompagnement.

Concernant les besoins affichés, **22%** des répondants souhaitent une aide aux démarches administratives, **11%** une aide à la construction d'itinéraire (cohérent avec les difficultés rencontrées) ou un accompagnement physique.

En ce qui concerne le lien entre besoin d'accompagnement et difficultés rencontrées, les quatre cas possibles sont représentés.

Ainsi **46%** des répondants n'ont rencontré aucune difficulté et ne souhaitent pas être accompagnés et **17%** des répondants ont rencontré des difficultés et souhaitent eux être accompagnés, ces résultats sont les deux résultats qui ne soulèvent pas de question.

Cependant, **18%** des personnes interrogées réclament un accompagnement alors qu'elles ne déclarent rencontrer aucune difficulté, cela vient ainsi renforcer l'hypothèse évoquée précédemment de la difficulté pour nos répondants d'exprimer les difficultés rencontrées.

A contrario, **19%** se déclarent en difficulté mais ne souhaitent pas être accompagnés. On peut ainsi supposer que pour une partie de nos répondants le terme accompagnement et les contraintes sous-jacentes limitent leur volonté de se faire aider.

Expression libre

Trois questions ouvertes ont été posées concernant les besoins, l'opinion sur les déplacements et les idées en matière de mobilité. Les propositions évoquées par les répondants concernent 3 thématiques principales: les aides financières, les besoins structurels (transport en commun ou réseau routier) et l'accompagnement.

▶ Sur les besoins, les répondants sollicitent principalement les aides pour obtenir le permis de conduire (30%) et la voiture (25%). Ils expriment aussi des besoins sur les aides financières pour utiliser les transports en commun (7%), davantage de transports en commun (6%) ou encore davantage d'information sur les services et les aides disponibles(4%).

▶ L'opinion sur leurs déplacements est globalement positive dans 58% des cas. Ils ont des insatisfactions sur les embouteillages (11%), le manque de transports en commun (9%) ou encore les retards et pannes (6%).

▶ Concernant les idées d'amélioration, ils proposent davantage de transports en commun (couverture et amplitude horaire) dans 19% des cas. D'autres idées concernent notamment les aides pour financer le permis de conduire (6%), ou une baisse des coûts de transport (5%).

Conclusion

L'enquête a permis de mettre en lumière les usages des répondants ainsi que leurs difficultés et de faire émerger la nécessité de certaines actions.

Les transports en commun apparaissent comme un élément central de la mobilité des répondants. Et de nombreux besoins structurels qui relèvent du délégataire apparaissent. Ainsi, un partenariat entre arc-en-ciel et Transpole (Keolis) semble à développer.

Ce qu'on retient:

- ▶▶ Des Transports en commun majoritairement utilisés
- ▶▶ Un permis de conduire faiblement possédé et des cartes de réduction sous utilisées
- ▶▶ Une aire de mobilité professionnelle parfois encore restreinte
- ▶▶ Une méconnaissance des dispositifs d'aide
- ▶▶ Une utilisation du digital mais loin d'être exclusive
- ▶▶ Des difficultés pratiques, financières et psychologiques
- ▶▶ Un accompagnement en libre-service souhaité pour répondre aux difficultés

Trois missions potentielles de la plateforme apparaissent à la vue des résultats de l'enquête :



- ▶ Une mission de diagnostic et d'accompagnement personnalisé des personnes en insertion professionnelle afin de lever les freins psychologiques et matériels à la mobilité.
- ▶ Un rôle d'information notamment concernant les tarifs préférentiels, les aides au permis ou à l'obtention d'un véhicule, ou encore les solutions alternatives existantes etc.
- ▶ Et enfin, le développement d'une offre alternative et durable dans les zones notamment faiblement desservies par les transports en commun.