

Mobilité et accès à l'emploi: quelques initiatives concrètes

Bart Desmedt, Traject



Un problème spatial

▶ Le travail s'éloigne de nos maisons

Popularisation de la voiture personnelle dans les années '60

- ▶ Investissements dans les routes, désinvestissement au niveau des transports publics
- ▶ Zones d'habitation et lieux de travail de plus en plus dispersés
- ▶ Les ménages à revenus moyens quittent la ville, les revenus faibles y restent
- ▶ Localisation des lieux de travail à des endroits excentrés bien accessibles en voiture
surtout: entreprises de production employant beaucoup d'ouvriers
- ▶ Les transports publics ne suivent pas
- ▶ Surtout pour les revenus faibles: "reverse commuting" (navette inversée) de la ville vers les zones industrielles mal desservies en transports en commun

▶ Qui n'a pas accès à la voiture a moins de chances de trouver du travail aux endroits où il y a le plus de postes de travail pour les revenus faibles

Un problème social/financier

- ▶ L'accès à la voiture n'est pas général
 - ▶ En Belgique, un ménage sur 5 ne dispose pas de voiture
 - ▶ 3 ménages sur 4 ne disposent pas de 2 voitures
 - ▶ Les frais pour véhicules motorisés consomment 1/10 du revenu moyen des ménages
 - ▶ Pour un nombre important d'actifs, l'accès à la voiture et son utilisation ne sont pas évidents financièrement
 - ▶ C'est sûrement le cas pour les chercheurs d'emploi
- ▶ La nécessité d'avoir une voiture pour le travail pèse lourdement sur les revenus (faibles)
- ▶ Certains chercheurs d'emploi (longue durée) sont piégés dans le chômage par la non-motorisation

Un problème cognitif et culturel

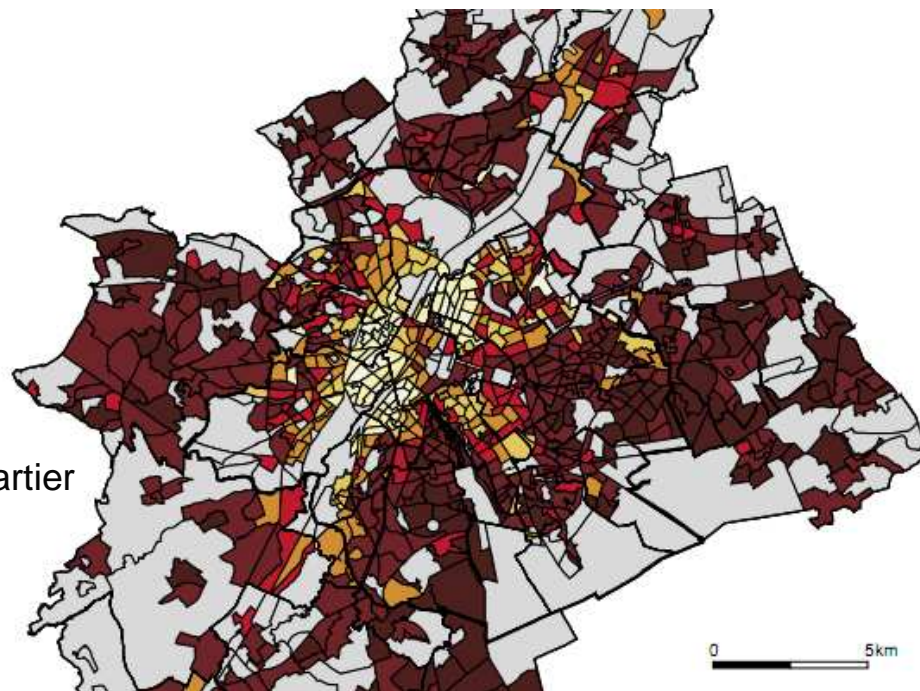
- ▶ Certains chercheurs d'emploi (longue durée) sont piégés dans le chômage par la non-motorisation
- ▶ Parmi eux et d'autres chercheurs d'emploi (longue durée), il y a aussi des limites cognitives et culturelles
 - ▶ Difficultés pour « lire » l'espace urbain
 - ▶ On n'a pas l'habitude (ou le courage) de sortir de son quartier
- ▶ Même quand on a accès à la mobilité (transports personnels ou publics), on ne devient pas « mobile »



Un problème pour les employeurs

- ▶ Problème de recrutement
 - ▶ Certaines zones d'activité ont régulièrement une pénurie de travailleurs (temporaires)
ex. zone de l'aéroport de Zaventem, secteur assemblage de voitures
 - ▶ Une réserve de main d'œuvre adéquate est souvent présente parmi les chercheurs d'emploi (moins qualifiés)
ex. zone Schaerbeek – Molenbeek - Anderlecht

Bruxelles et périphérie:
revenus médians par quartier



Un problème pour les employeurs

▶ Recrutement

- ▶ Certaines zones d'activité ont régulièrement une pénurie de travailleurs (temporaires)
ex. zone de l'aéroport de Zaventem, secteur assemblage de voitures
- ▶ Une réserve de main d'œuvre adéquate est souvent présente parmi les chercheurs d'emploi (moins qualifiés)
ex. zone Schaerbeek – Molenbeek
- ▶ La mobilité est parmi les facteurs qui rendent l'appariement difficile
- ▶ Les agences de travail (temporaire) cherchent des solutions
ex. collaboration des agences intérim en Flandre, dans le cadre de « Vooruitzende »
ex. solution plus durable: réseau de bus START (De Lijn)

▶ Coût

- ex. places de parking, transport de personnel
- ex. remboursement de kilomètres voiture (services et soins à domicile)

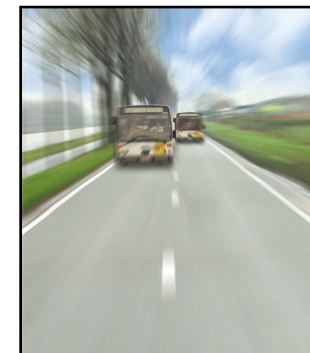
Comment agir?

Généralement , le groupe cible est limité

- ▶ Très difficile de construire un projet auto-suffisant sur le groupe cible relativement marginal et dispersé
- ▶ S'il n'y pas urgence du côté des entreprises, les projets dépendent largement de subsides
- ▶ Solutions
 - ▶ s'adresser en même temps à un public plus large (travailleurs actuels d'une zone, autres groupes difficiles à recruter)
 - ▶ Combiner les objectifs social et autres: écologie, économie
 - ▶ Utiliser au maximum les ressources existantes: covoiturage, mise en commun de transports existants, multimodalité
- ▶ Domaines
 - ▶ Intervention structurelle: politique de transports publics
 - ▶ Transports spéciaux
 - ▶ Agir sur le prix du transport
 - ▶ (In)formations mobilité

Politique de transports publics

La “mobilité de base” en Flandre



- ▶ Le “droit social” à une mobilité de base (desserte minimale en transports réguliers) (Ordonnance de la Région flamande, 2002)
- ▶ Fonctions:
 1. Sociale: offrir de la mobilité à ceux qui ne peuvent / veulent pas utiliser une voiture
 - stimuler la participation à la vie sociale
 - (jeunes, personnes âgées / accès à l’enseignement, à l’emploi, à la vie culturelle)
 2. Sociétale: une alternative à la voiture, un moyen pour résoudre des problèmes de congestion et d’accessibilité
- ▶ Mise en oeuvre par la société de transports publics De Lijn

Politique de transports publics

La “mobilité de base” en Flandre

		Zone urbaine	Zone suburbaine ou ville de taille moyenne	Zone rurale
Nombre de services par heure, jours ouvrables	entre 6-9 et 16-19h	min 4; temps d'attente max 20 minutes	min 3; temps d'attente max 30 minutes	min 2; temps d'attente max 40 minutes
	entre 9-16 et 19-21 h	min 3; temps d'attente max 30 minutes	min 2; temps d'attente max 40 minutes	min 1; temps d'attente max 75 minutes
	mercredi entre 11.45 et 13.45 h	min 4; temps d'attente max 20 minutes	min 3; temps d'attente max 30 minutes	min 2; temps d'attente max 40 minutes
Nombre de services par heure, weekend		min 2; temps d'attente max 40 minutes	min 1; temps d'attente max 75 minutes	min 1; temps d'attente max 140 minutes
Distance maximale jusqu'à l'arrêt		500 mètres	650 mètres	750 mètres

Politique de transports publics

La “mobilité de base” en Flandre



▶ Limites spatiales

- ▶ Desserte de zones d'habitation
- ▶ L'importance de l'offre (fréquences et distance aux arrêts) augmente en fonction du caractère urbain de la zone

▶ Limites temporelles:

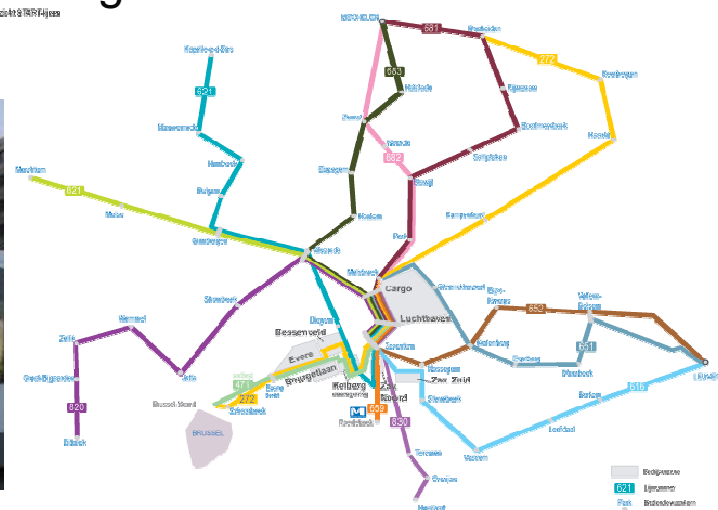
- ▶ Jours ouvrables entre 6 et 21h, week-end entre 8 et 23h
- ▶ desserte garantie seulement aux heures de pointe, sinon sur demande

▶ Faiblesses en relation avec l'emploi

- ▶ Pas de desserte aux heures des pauses
- ▶ Pas de desserte garantie de zones industrielles excentrées
- ▶ Pas de garantie de vitesse
- “De Lijn” développe une **gestion de réseau complémentaire** qui satisfait entre autres à la mobilité de base, mais qui tient aussi compte d'autres besoins (groupes cibles spécifiques, rentabilité)

Politique de transports publics “Gestion de réseau”

- ▶ Zone industrielle de Geel-Westerlo:
 - ▶ 6 nouvelles lignes issues d’un plan de déplacement d’entreprise zonal
 - ▶ Service adapté aux heures de pause
- ▶ Nouveau réseau De Lijn dans le cadre du programme START pour la zone de l’aéroport
 - ▶ 13 nouvelles lignes pour travailleurs et passagers
 - ▶ adaptées aux heures de pause



- ▶ Réflexion spécifique sur les transports de nuit → ligne spéciale projetée vers quartiers bruxellois à grande réserve de main d’oeuvre

Transports spéciaux

- ▶ Cadre fiscal intéressant depuis 2001
 - ▶ Travailleurs: exonérations intéressantes pour les usagers de transports collectifs (covoiturage, bus d'entreprise)
 - ▶ Employeurs: déductibilité de 120% pour transports collectifs et mise à disposition de vélos
- ▶ Flandre: "Pendelfonds" (fonds pendulaire)
 - ▶ Pour une mobilité durable et sociale
 - ▶ Subvention de 50%, pendant max. 4 ans, de services de transports domicile-travail durables facilitant l'accès à l'emploi
 - ▶ Facilite la mise en oeuvre de nouveaux services qui étaient longtemps à l'étude
- ▶ Wallonie: projets pilotes zones d'emploi importantes, avec un financement de 50% par la Région
 - ▶ Nivelles-Sud: navette à la gare
 - ▶ Gembloux, Créalys: navette à la gare de Namur



Transports spéciaux

▶ “Max Mobiel” à Gent (Pendelfonds)

- ▶ Navette vers les zones de Drongen et du port
- ▶ Mise à disposition de vélos la gare



▶ Navettes

- ▶ Bus portuaire Zeebrugge (Pendelfonds)



- ▶ Service de bus du CPAS de Genk

- ▶ Mise en commun des transports d'entreprise dans le port d'Anvers (Pendelfonds)

▶ Scooters, vélos (électriques) gratuits

- ▶ Services d'assistance à domicile
- ▶ Scooters pour intérimaires à Courtrai



▶ Covoiturage organisé

- ▶ Base de données carpooling spécifique pour le travail temporaire
- ▶ Payer un chauffeur pour transporter des personnes sans voiture
- ▶ Mise à disposition/Utilisation de voitures d'entreprise



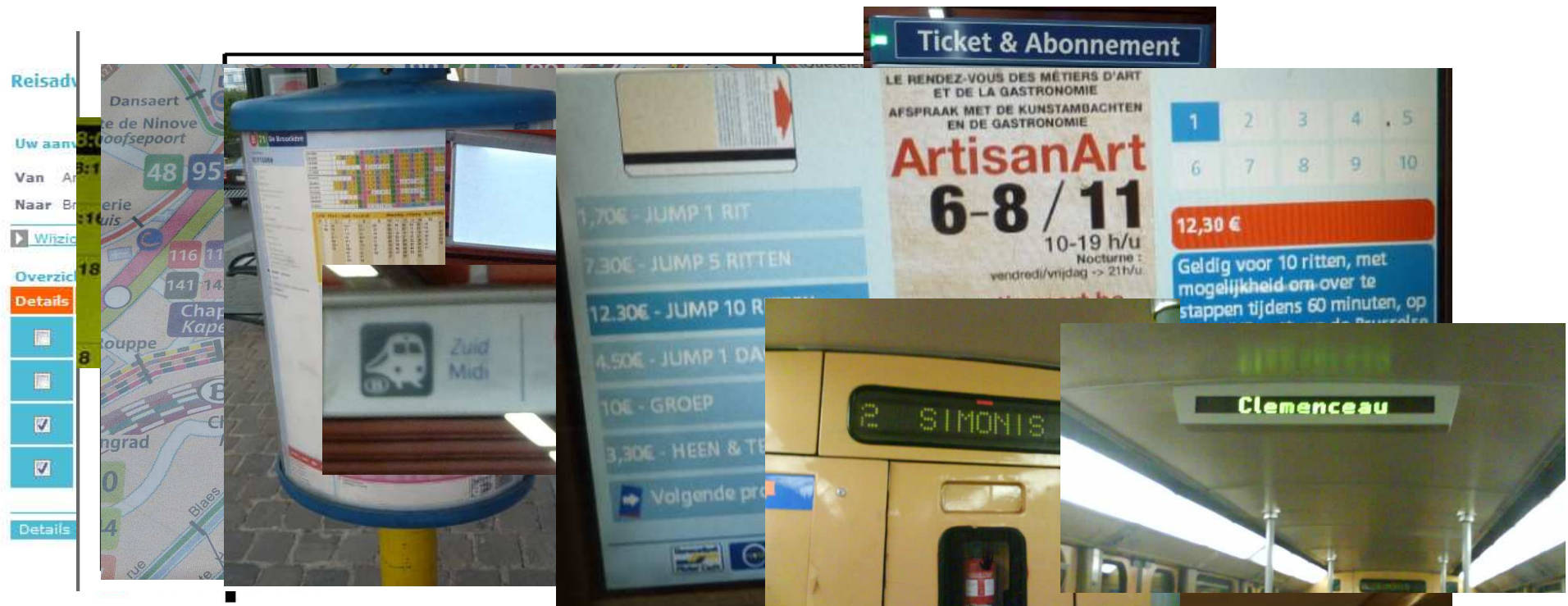
Agir sur le prix

- ▶ **Mesure linéaire: réduction générale des tarifs**
 - De Lijn: abonnement de réseau à 211€
 - Flandre: transports gratuits dans certaines villes

- ▶ **Politique axées sur les groupes cibles**
 - Réduction/gratuité pour chercheurs d'emploi, bénéficiaires CPAS
 - Vélos (électriques) ou scooters gratuits pour déplacements domicile-travail

(In)formation mobilité

- ▶ Les transports publics sont complexes
 - ▶ Plusieurs sociétés et tarifs
 - ▶ Horaires: difficulté de trouver le service le plus adéquat, même quand on utilise les planificateurs de routes (SNCB, STIB, De Lijn, TEC)
 - ▶ Orientation sur le terrain (dans les gares, dans la rue, trouver l'arrêt, la bonne direction)



(In)formation mobilité

► Informations sur mesure

- Informations simplifiées pour une destination spécifique (fiche d'accessibilité)



- Stand infos salons de l'emploi
- Centre d'information, centrale de mobilité
(Flandre: www.slimweg.be)



(In)formation mobilité

► Formation à la mobilité

- Orientation générale dans l'espace urbain (quartiers, points de repère)
- Compréhension de réseaux: les différents modes, les différentes sociétés
- Les systèmes tarifaires
- Orientation sur le terrain, trouver les points de repère, lecture de la signalétique

► Exemples:

- Flandre, Vlaamse Stichting Verkeerskunde: entraînement en classe et sur le terrain pour chercheurs d'asile
- Bruxelles: idem pour conseillers Actiris

Asielzoekers leren trammen, bussen en treinen

Vlaamse Stichting Verkeerskunde start met unieke opleiding in opvangcentrum Kapellen — Een tram, bus of trein nemen: het is niet zo evident voor wie als vreemdeling in Vlaanderen belandt. Daarom organiseert de Vlaamse Stichting Verkeerskunde een unieke cursus om asielzoekers te leren hoe ons openbaar vervoer werkt.



Conclusion

- ▶ L'accès à la mobilité influence certainement les chances de trouver du travail. Mais l'ampleur du problème est relative.
 - ▶ Elle mérite d'être mesurée plus précisément

- ▶ Là où les transports publics ou d'autres solutions sont présents
 - ▶ des mesures mobilité peu coûteuses (informations, formation, accompagnement) peuvent faciliter l'accès à l'emploi

- ▶ Là où il y a un manque d'alternatives
 - ▶ Il faut le plus possible essayer de construire sur l'existant, mais cela demande de la solidarité de travailleurs, des entreprises
 - ▶ Souvent le coût des solutions par personne est tellement élevé que les systèmes sont très fragiles
 - sommes-nous prêts à investir dans une solution durable pour un problème relativement marginal?
 - Une solution durable = intégration dans les transport publics