



LES FREINS A LA MOBILITE POUR L'ACCES A L'EMPLOI EN PAYS LIBOURNAIS : DES INEGALITES CONFIRMES

Les freins qui ont principalement été mis en évidence sont des difficultés à utiliser les moyens de transport, un coût des déplacements trop élevé et une absence de transport pour certains. En effet, un tiers des répondants déclarent ne pas avoir de voiture pour se rendre au travail, et c'est principalement sur cette population que les plus grosses difficultés ressortent. Ainsi, 44 % des répondants n'ayant pas de voiture estiment le déplacement difficile ou assez difficile pour se rendre au travail, contre 24 % pour ceux qui en possèdent une. De plus, les deux tiers des répondants ne sont pas en mesure de consacrer plus de 100 euros par mois à leurs déplacements privés et professionnels. Cette somme représente une part importante de leurs revenus, modestes, et limite beaucoup la distance pouvant être parcourue pour aller travailler.

Les freins immatériels à la mobilité géographique

Les problèmes liés au déplacement ne sont pas nécessairement matériels. Les difficultés d'usage des transports, le manque d'informations sur les aides disponibles ou la limite géographique des déplacements peuvent constituer des freins à l'insertion professionnelle.

Champ de l'enquête :

Le Plan Local pour l'Insertion et l'Emploi (PLIE) et la Mission Locale accompagnent des personnes éloignées du milieu professionnel, sur le territoire Libournais, pour les aider à trouver un emploi stable.

Chaque année, le PLIE et la Mission Locale s'occupent d'environ 1450 personnes et mettent en œuvre leurs ressources pour favoriser la recherche d'emplois de plus de 6 mois.

Le PLIE concerne 126 communes autour de Libourne, ce qui représente une population de 150 000 habitants.

Le Centre de Formation de l'Insee de Libourne (CEFIL) a été sollicité par le PLIE du Pays Libournais, afin de réaliser une enquête sur la mobilité des personnes accompagnées. L'objectif consiste à cerner les freins à la mobilité.

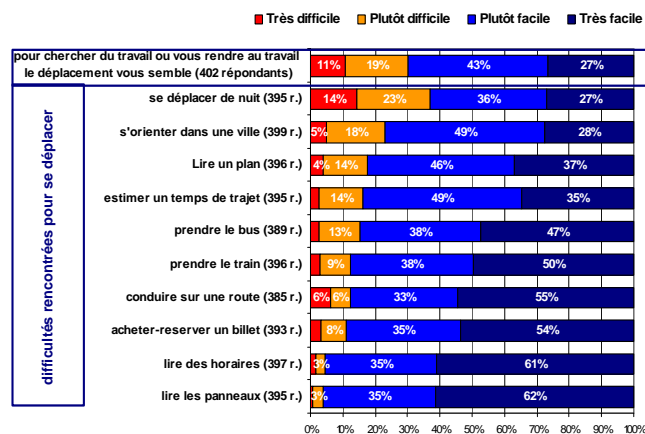
*Le fichier initial regroupait des participants du PLIE mais aussi de la Mission Locale (jeunes de 20 à 25 ans) et totalisait **1331 personnes**. En janvier 2012, ces 1331 enquêtés ont ainsi reçu par courrier postal un questionnaire intitulé « Déplacements en pays libournais ».*

***410 personnes ont répondu** au questionnaire, soit un **taux de réponse de 30,8 %**.*

30 % des répondants jugent les déplacements

difficiles

Les déplacements nocturnes inspirent le plus de réticences aux répondants

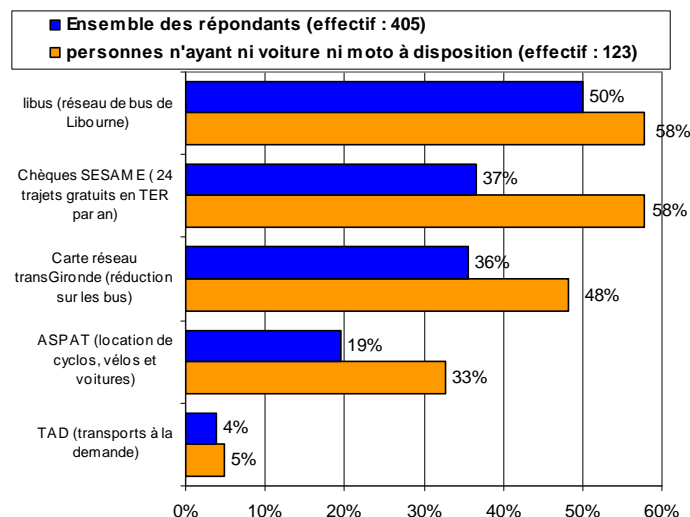


Source : CEFIL, enquête PLIE / Mission Locale, 2011-2012

L'utilisation des transports en commun peut aussi constituer une gêne. Par exemple, prendre le bus et prendre le train sont ressentis comme plutôt difficiles/très difficiles pour respectivement 15 % et 12 % des répondants.

Globalement, un quart des répondants déclarent connaître au moins une difficulté liée à l'utilisation des transports en commun (lire des horaires, prendre le bus, prendre le train, acheter ou réserver un billet) et ce malgré la présence d'aides.

L'ASPAT et le TAD sont les aides les moins connues



Source : CEFIL, enquête PLIE / Mission Locale, 2011-2012

La connaissance des aides reste à améliorer

Les personnes sans voiture ni moto connaissent mieux et utilisent plus les aides que l'ensemble des répondants. Le degré de connaissance tout comme le recours effectif à ces aides demeurent toutefois insuffisants.

Deux tiers des répondants connaissent au moins une aide et seulement un quart en utilisent au moins une. Pour les répondants sans voiture ni moto ces taux s'élèvent respectivement à 76 % et 46 %.

La situation professionnelle n'induit pas de différence notable pour ce qui concerne le degré d'information sur les aides. En effet, qu'elles soient en emploi ou non, les personnes estiment être informées dans des proportions qui restent similaires. En revanche, la zone de résidence semble jouer un rôle dans la connaissance des dispositifs existants, comme le montre le tableau suivant :

Regroupements communes	Pensez-vous être bien informé(e) sur les aides ?	
	Oui	Non
regroupement Coutras (117 personnes)	31 %	69 %
regroupement Guîtres (58 personnes)	21 %	79 %
regroupement Libourne (74 personnes)	41 %	59 %
regroupement Ste Foy (60 personnes)	17 %	83 %
regroupement autres (94 personnes)	29 %	71 %
total des répondants (403 personnes)	29 %	71 %

Source : CEFIL, enquête PLIE / Mission Locale, 2011-2012

Les habitants de Libourne semblent les mieux informés : la gratuité du réseau Libus les concerne spécifiquement.

Des déplacements professionnels limités pour un tiers des répondants

33 % des répondants ne souhaitent pas effectuer plus de 20 kilomètres pour se rendre au travail, dont 12 % qui sont même réticents à parcourir plus de 10 kilomètres. Cette distance de 20 kilomètres reste également la « limite » pour 54 % des personnes qui n'ont ni voiture, ni moto. Ainsi, la ville de Bordeaux, distante de celle de Libourne de 35 kilomètres, serait trop éloignée pour ces personnes.

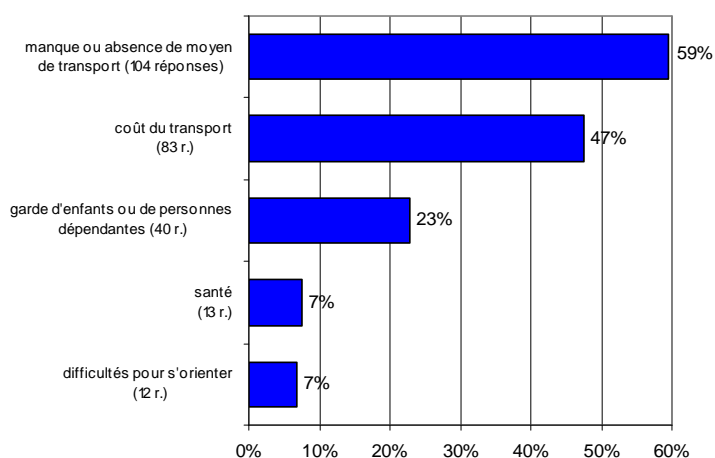
Toutefois, plus d'un quart des répondants (29 %) sont prêts à parcourir plus de 40 kilomètres pour se rendre au travail.

Ce frein à la mobilité est même un facteur aggravant pour la situation professionnelle d'un certain nombre de répondants : 17 % déclarent avoir déjà perdu un emploi (démission, licenciement), en raison de difficultés rencontrées pour se rendre au travail.

Cette proportion s'élève à 25 % pour ceux qui n'ont ni voiture ni moto.

43 % ont déjà refusé un travail parce qu'ils ne pouvaient pas s'y rendre ; ce taux passe à 56 % pour ceux qui n'ont pas de voiture.

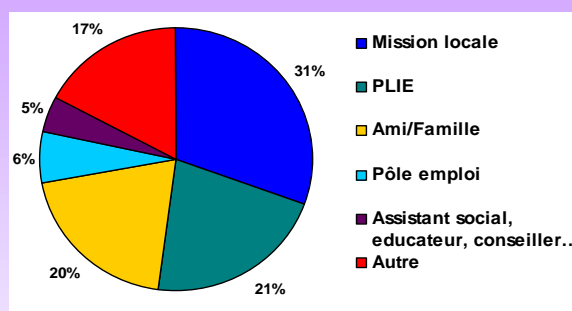
Manque ou absence et coût du transport, principales raisons de refus d'un travail (Effectifs : 175 répondants)



Source : CEFIL, enquête PLIE / Mission Locale, 2011-2012

Origine de la connaissance des aides et jugement

Un répondant sur deux a connu les aides grâce à la Mission Locale ou au PLIE.



Source : Cefil - Enquête Plie - Mission Locale 2011-2012

Parmi les répondants qui connaissent les aides, 69 % les trouvent suffisantes et même 75 % des personnes n'ayant pas de voiture à disposition. 66 % des personnes sans emploi les estiment suffisantes contre 74 % des personnes en emploi.

Les moyens de transport : état des lieux et utilisation

Moyens de transport personnels : la voiture moins accessible, le vélomoteur délaissé par les jeunes

Un répondant sur 3 n'a pas de voiture et un sur quatre n'a ni voiture, ni permis de conduire.

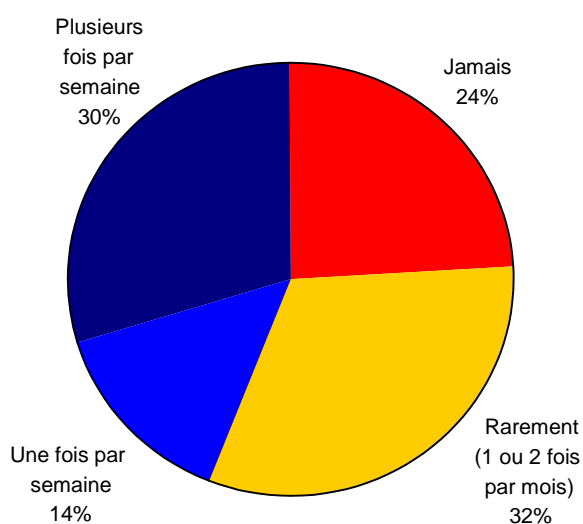
La possession du Brevet de Sécurité Routière (BSR) est rendue obligatoire pour la conduite d'un deux-roues motorisé (type scooter), pour toute personne née à partir de 1988. 72 % des répondants concernés ont obtenu ce BSR. L'utilisation du vélomoteur reste toutefois très marginale pour cette catégorie des répondants les plus jeunes : à peine 4 % d'entre eux se déplacent avec ce moyen. Le BSR serait moins perçu comme une fin en soi. Les jeunes semblent davantage intéressés par l'obtention du permis de conduire.

Les transports en commun peu plébiscités

Concernant l'accessibilité des transports en commun, près d'un quart des répondants déclarent n'avoir ni arrêt de bus, ni gare à moins d'un quart d'heure à pied de leur domicile.

L'utilisation des réseaux de bus ou ferroviaire se révèle assez limitée pour les personnes qui n'ont pas de voiture à disposition. Les trois quarts d'entre eux déclarent connaître les lignes à proximité de leur domicile, mais la fréquence d'utilisation des transports en commun au cours du dernier semestre est faible : cf. graphique.

56 % des répondants sans voiture n'ont emprunté que rarement voire jamais les transports en commun au cours des six derniers mois



Source : CEFIL, enquête PLIE / Mission Locale, 2011-2012

Le coût du transport : un frein au déplacement

La mobilité est également une question de moyens, notamment financiers.

36 % des répondants consacrent plus de 100 euros par mois à leurs déplacements, pour des budgets souvent modestes

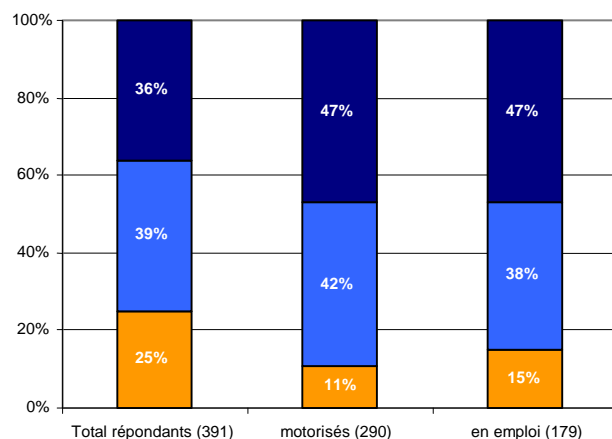
Près de la totalité (96 %) de ceux qui dépensent 100 euros et plus déclarent l'utilisation d'un véhicule motorisé (voiture, voiture sans permis, moto), contre seulement un tiers des personnes qui dépensent moins de 50 euros par mois.

Le surcoût engendré par l'usage d'un véhicule motorisé est donc conséquent.

Par ailleurs, parmi les budgets de plus de 100 euros, 6 personnes sur 10 occupent un emploi (stable ou précaire), contre seulement 3 personnes sur 10 pour les budgets de moins de 50 euros.

Un budget transport mensuel plus important pour les personnes motorisées et en emploi

■ Moins de 50 euros ■ Entre 50 et 100 euros ■ Plus de 100 euros



Source : CEFIL, enquête PLIE / Mission Locale, 2011-2012

Note de lecture :

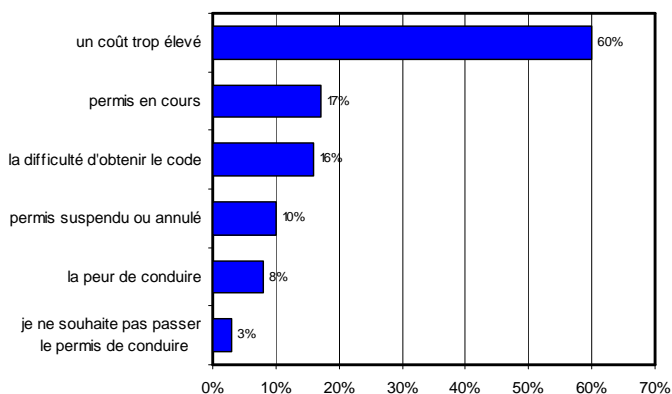
25 % des répondants consacrent moins de 50 euros par mois au transport.

11 % des répondants motorisés consacrent moins de 50 euros par mois au transport.

Un permis de conduire trop cher

Les raisons principalement évoquées sont le coût trop élevé (60 %) et la difficulté d'obtenir le code (16 %). Parmi les personnes se déclarant non titulaires du permis de conduire, 17 % ont toutefois mentionné qu'elles sont actuellement en train de préparer l'examen.

Le permis est souvent considéré comme trop cher
(effectifs: 124 répondants)



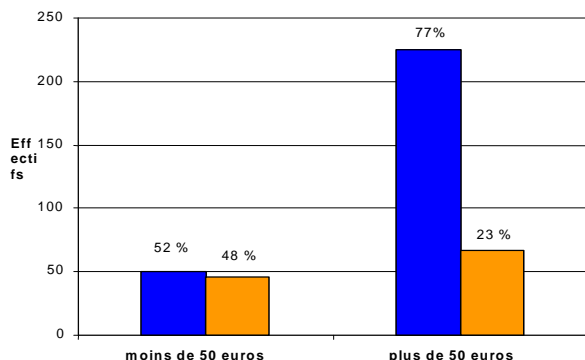
Source : CEFIL, enquête PLIE / Mission Locale, 2011-2012

Des difficultés au déplacement accrues pour les budgets les plus réduits

Parmi les répondants qui dépensent moins de 50 euros par mois, la moitié éprouvent des difficultés pour aller au travail.

En revanche, pour un budget supérieur à 50 euros, les trois quarts déclarent que se déplacer pour se rendre au travail ou en formation est relativement facile.

Budget mensuel consacré au transport



Pour se rendre au travail, le déplacement vous paraît:

■ assez facile / facile ■ assez difficile / difficile

Source : CEFIL, enquête PLIE / Mission Locale, 2011-2012

Parmi ceux qui dépensent moins de 50 euros par mois, les deux tiers n'ont pas de véhicule motorisé et une grande partie d'entre eux déclare éprouver des difficultés pour se rendre au travail.

Les autres modes de déplacement tels que le vélo ou les transports en commun ne semblent donc pas suffire à remplacer une voiture.

Mobilité / Motilité :

L'enquête permet de faire ressortir deux approches différentes mais complémentaires :

La notion de « mobilité », qui est liée à la possibilité d'effectuer un déplacement ou un transport. La mobilité est définie comme le « caractère de ce qui peut être mis en mouvement, se déplacer » (Petit Robert)

La notion de « motilité », qui intègre d'autres aspects que le déplacement comme :

- les moyens matériels et/ou financiers (offre/accès aux transports) ;
- les compétences pour pouvoir se déplacer (recherche d'informations, horaires...) ;
- l'aspect psychologique (habitudes, cadre de référence de l'individu, volonté de se déplacer).

Promotion : 2011 - 2012

Groupe 3 : Cyril Allione, Kamel Baffou, Stéphanie Barré-Moussour, Frédéric Bertaux, Arnaud Catel, Christian Delacou, Aurore Dubus, Mikaël De Ponte, Rémi Dufeutrelle, Yannick Lebrun, Sophie Métairy, Amélie Trémine, Arnaud Wilczynski.

