

## 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

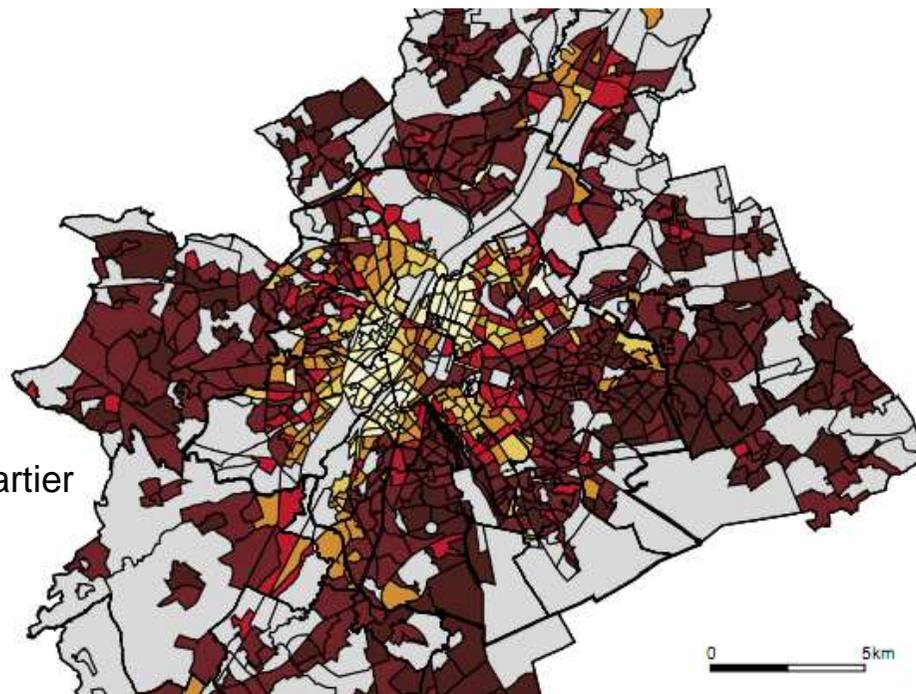
- ▶ Certains chercheurs d'emploi (longue durée) sont piégés dans le chômage par la non-motorisation
- ▶ Parmi eux et d'autres chercheurs d'emploi (longue durée), il y a aussi des limites cognitives et culturelles
  - ▶ Difficultés pour « lire » l'espace urbain
  - ▶ On n'a pas l'habitude (ou le courage) 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

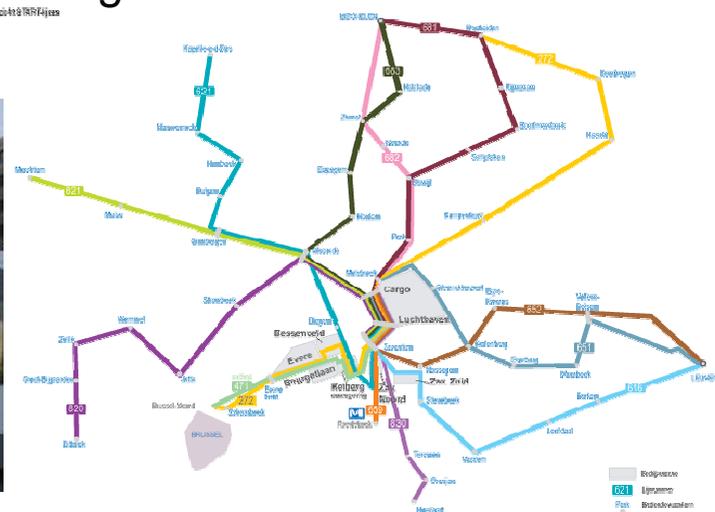
## La “mobilité de base” en Flandre



- ▶ 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

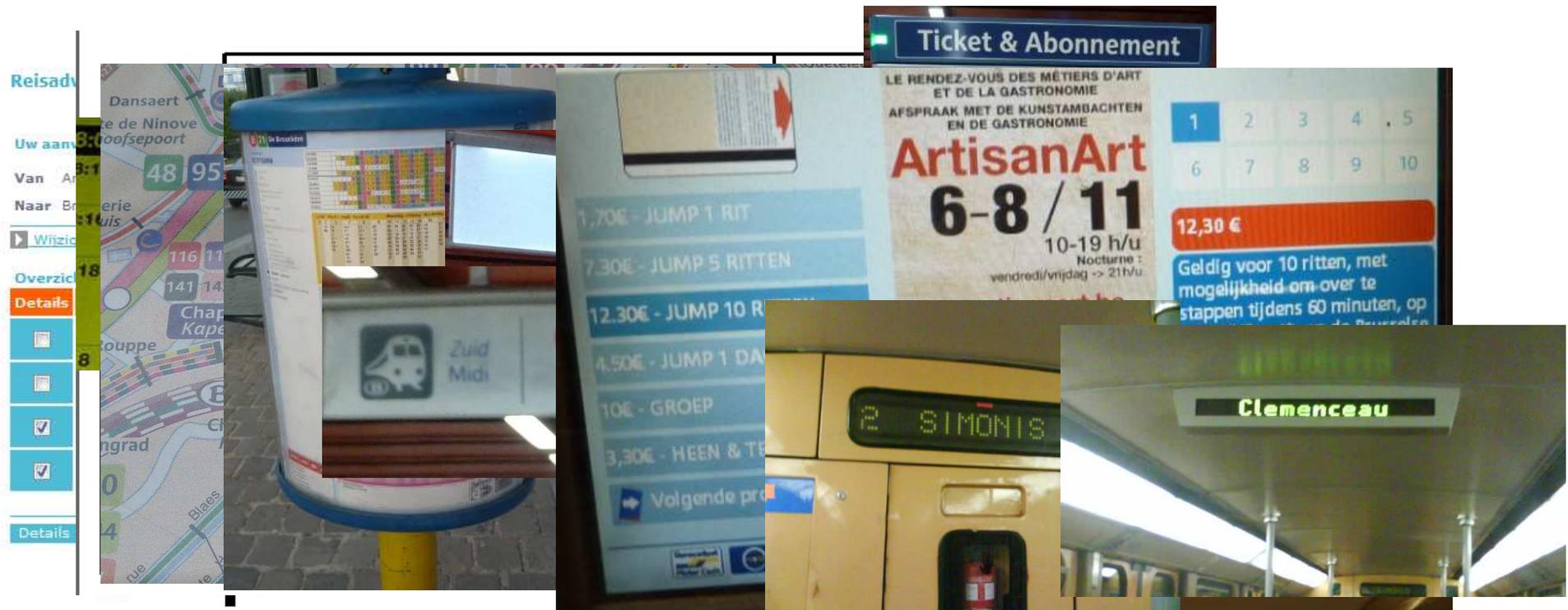


# Agir sur le prix

- ▶ **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](http://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