

AU SOMMAIRE

L'ACCESSIBILITÉ AUX EMPLOIS	3
ACCESSIBILITÉ SOLEIL ET MONTREYNAUD	6
LE VÉCU DES HABITANTS	9
LE REGARD DES STRUCTURES	15
EN CONCLUSION	18

LES DONNÉES DU TERRITOIRE

| Les déplacements des habitants des quartiers du Contrat de Ville |



« NOUS VIVONS
DÉSORMAIS SUR UN
TERRITOIRE ÉCLATÉ,
C'EST LA FIGURE
DE L'ARCHIPEL
ORGANISÉ PAR
DES TRAJETS. »*

LE CONTEXTE : LES HABITANTS DES QUARTIERS PRIORITAIRES FACE À UNE INJONCTION SOCIALE À LA MOBILITÉ

Les phénomènes conjugués de métropolisation et de péri-urbanisation ont des conséquences sur la répartition du travail au sein des territoires. On observe une concentration des emplois liées à des fonctions de commandement économique et administratif dans les grandes cœurs d'agglomération, mais aussi à une multiplication des zones d'activités

situées en périphéries des villes, accessibles principalement en voiture et assez peu en transport en commun. À cela s'ajoute les mutations du travail qui devient de plus en plus protéiforme, temps partiels, intérim ou horaires décalés. Il faut pouvoir se déplacer rapidement, facilement dans des plages d'horaires de plus en plus larges.

Accéder à un emploi demande donc aux individus une capacité croissante de mobilité et une flexibilité pour s'adapter à l'élargissement des horaires.

Comme l'explique Jean-Pierre Orfeuill^{**}, « l'accès à un nombre croissant d'activités et surtout d'activités mobilisant un personnel peu qualifié, implique une capacité de mobilité dont la forme principale, voire exclusive, est l'usage personnel d'une voiture ». L'aptitude à la mobilité devient un critère de plus en plus important pour « l'employabilité » des individus (Sylvie Fol^{***}). Être mobile est même un attribut social qui se retrouve associé à la curiosité, à l'ouverture, à la liberté et à l'émancipation.

Cependant, comme l'explique Vincent Kaufmann^{****}, tous les individus n'ont pas la même motilité, c'est-à-dire qu'ils ne sont pas dotés du même potentiel de mobilité. Ainsi, les populations des quartiers prioritaires de la politique de la ville :

- ont, pour certains quartiers, une situation géographique moins favorable aux déplacements (éloignement et/ou coupure physique avec le reste de la ville)

- ont des ressources financières limitées

- peuvent avoir une appréhension à se déplacer du fait de freins cognitifs ou psychologiques.

LA DÉMARCHE : DES APPROCHES STATISTIQUES ET QUALITATIVES, À DIFFÉRENTES ÉCHELLES.

Face à ces questionnements, Saint-Etienne Métropole, la Ville de Saint-Etienne et la Direction Départementale des Territoires de la Loire ont demandé à epures, l'agence d'urbanisme de la région stéphanoise d'approfondir la connaissance de la situation des habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville concernant la mobilité. Quelle est l'offre de transports en commun au sein des quartiers prioritaires ? Quel accessibilité offre-t-elle aux zones d'emploi ? Quelles habitudes, contraintes, préférences de déplacement de la part des habitants ? Dans quelle mesure les difficultés pour se déplacer sont un obstacle à l'insertion professionnelle ?

Quatre approches ont été menées entre 2014 et 2016 pour apporter des réponses à ces questions :

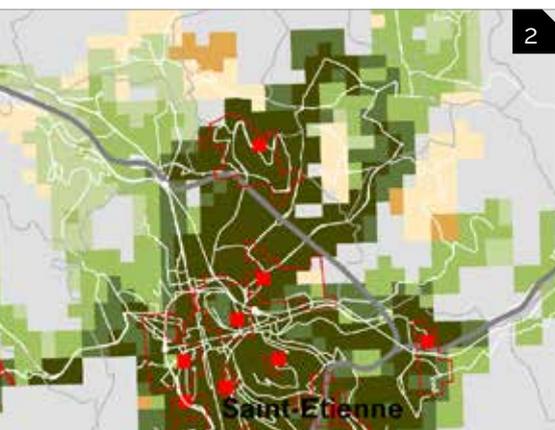
- en 2014-2015 a été menée une étude de l'accessibilité aux emplois dans le cadre de l'Observatoire Social des Quartiers : temps d'accès en TC aux principales zones d'emplois de l'agglomération et typologie des emplois accessibles

- en 2016, dans le cadre du projet de la 3^e ligne de tramway, une analyse fine de la desserte en transport en commun des quartiers du Soleil et de Montreynaud a été réalisée

- cette même année, une étude qualitative a complété cette vision « transport », avec une enquête auprès des habitants eux-mêmes, au sein des quartiers de Montreynaud (commune de Saint-Etienne) et de la Romière (commune de Chambon-Feugerolles)

- enfin des entretiens ont été menés auprès des structures de l'insertion professionnelle de l'ensemble de l'agglomération stéphanoise.

La présente publication synthétise ces travaux, offrant ainsi un panorama illustré de la situation.



2. illustration : Extrait d'une cartographie de représentation d'accessibilité en transport collectif, modèle des déplacements de la région stéphanoise - © epures

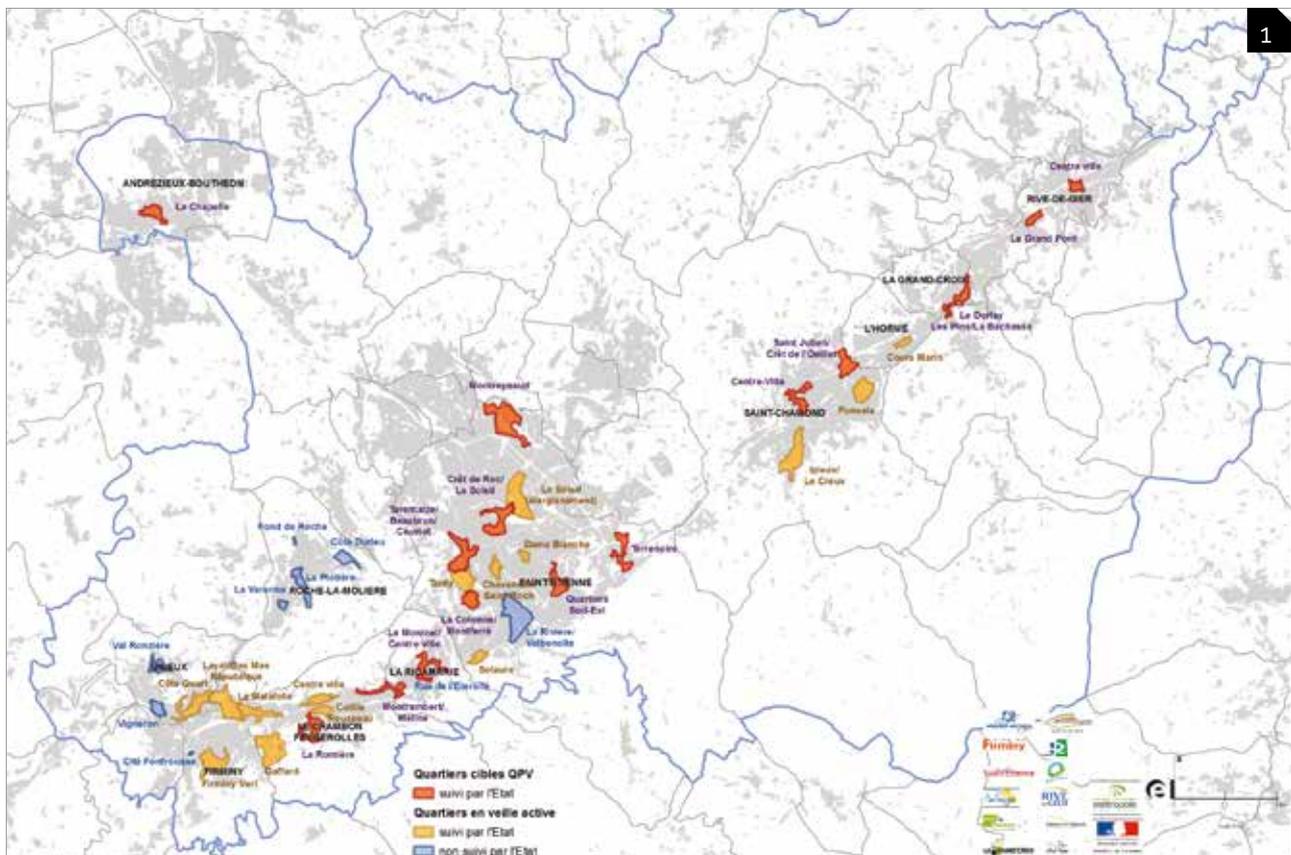
^{**} J.-P. Orfeuill et F. Ripoll, « Accès et mobilités. Les nouvelles inégalités », Infolio, Collection Archigraphy Poche-Futurs Urbains, 2015.

^{***} S. Fol, « Mobilité et ancrage dans les quartiers pauvres : les ressources de la proximité », Université de Paris 1, Géographie-Cités, Regards Sociologiques, n°40, 2010, pp. 27-43.

^{****} V. Kaufmann, (2008), Les paradoxes de la mobilité, bouger, s'enraciner, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 115 p.

L'ACCESSIBILITÉ AUX EMPLOIS

| une étude de l'Observatoire Social des Quartiers |



LA GÉOGRAPHIE PRIORITAIRE DE SAINT-ETIENNE MÉTROPOLE

39 quartiers sont inscrits au Contrat de Ville 2015-2020 de Saint-Etienne Métropole :

- 15 Quartiers Prioritaires de

la politique de la Ville (QPV), qui constituent la cible prioritaire de cette politique publique

- 15 quartiers en veille active suivis par l'Etat

- 9 quartiers en veille active non suivis par l'Etat.

1. cartographie : Quartiers Prioritaires de la politique de la Ville (QPV) et Quartiers en Veille Active (QVA), © epures

UNE ANALYSE DE L'OFFRE DES TRANSPORTS EN COMMUN ET DES EMPLOIS ACCESSIBLES, PAR GRANDS SECTEURS D'ACTIVITE

Epures a réalisé en 2014 une étude sur l'accessibilité en transports collectifs des quartiers inscrits en politique de la ville de Saint-Etienne Métropole. L'agence d'urbanisme a analysé le niveau de desserte TC de chacun des 36 quartiers initialement pressentis pour le futur contrat de ville. Cette démarche a permis de déterminer le temps d'accès, en transports collectifs, aux principales zones d'emplois de l'agglomération, tout en quantifiant le nombre d'emplois accessibles en moins de 30 min en TC. L'accessibilité en TC à l'emploi se révèle très différente d'un quartier à l'autre de l'agglomération.

Par exemple, depuis les quartiers prioritaires de la vallée de l'Ondaine, moins de 40% des emplois de l'agglomération sont accessibles en moins de 30 min en TC : la plupart des emplois du nord de Saint-Etienne, de la Couronne, d'Andrézieux-Bouthéon ou de la vallée du Gier ne sont pas ou peu accessibles rapidement sans véhicule personnel.

En 2015, en complément de cette démarche, epures a travaillé sur la définition d'une typologie des emplois accessibles à partir des quartiers prioritaires. Cette analyse a montré que, dans les quartiers en politique de la ville :

- les emplois recherchés dans la construction sont sur-représentés par rapport aux emplois accessibles

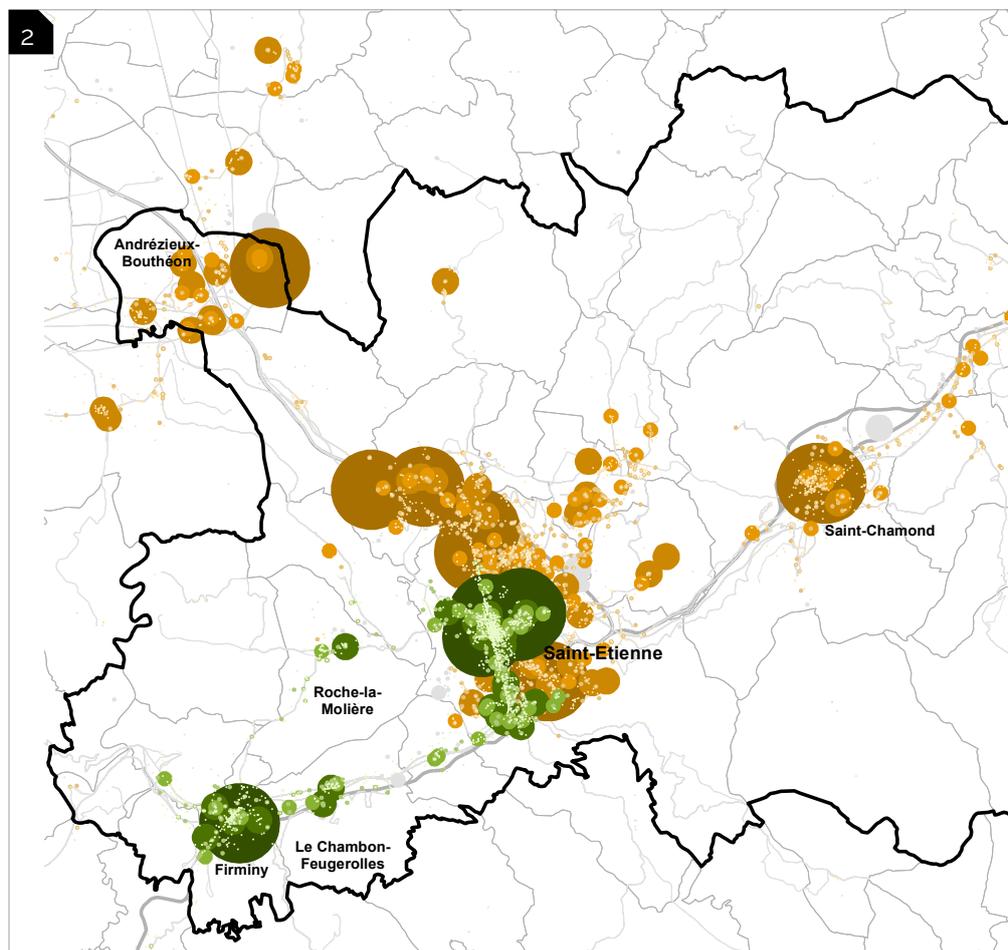
- à l'inverse, les emplois recherchés dans les services aux particuliers sont sous-représentés par rapport aux emplois accessibles.

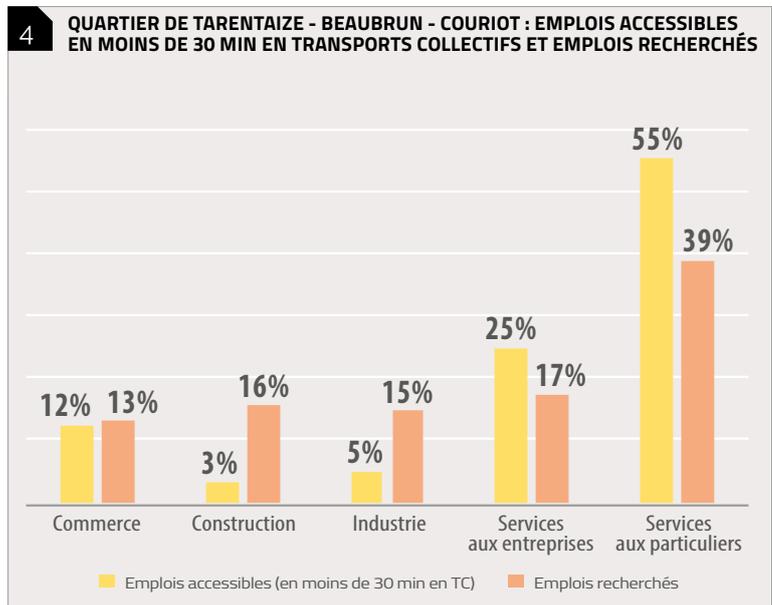
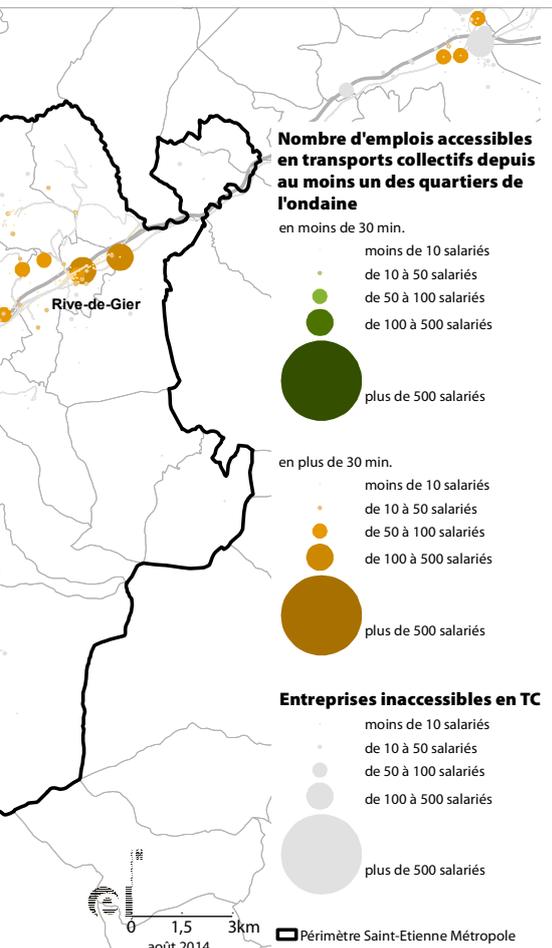
Par exemple, dans le quartier de Tarentaise-Beaubrun-Couriot, les emplois accessibles sont, pour 55% d'entre eux, des emplois du secteur des services aux particuliers alors que seulement 39% des demandeurs d'emploi de ce secteur cherchent dans ce secteur. A l'inverse, 16 et 15% des demandeurs d'emploi recherchent dans le secteur de la construction et de l'industrie alors que ces emplois représentent

respectivement 3 et 5% des emplois accessibles.

Ainsi, la localisation des activités suit, pour une partie d'entre-elles, une logique de desserrement (en zone d'activité économique), pour des questions de place ou de demande foncière. D'où la difficulté, pour les habitants des quartiers prioritaires, de rejoindre ces zones.

En outre, certains emplois (services aux particuliers, services aux entreprises) exigent de nombreux déplacements professionnels, qui excluent les personnes sans véhicule et sans permis.



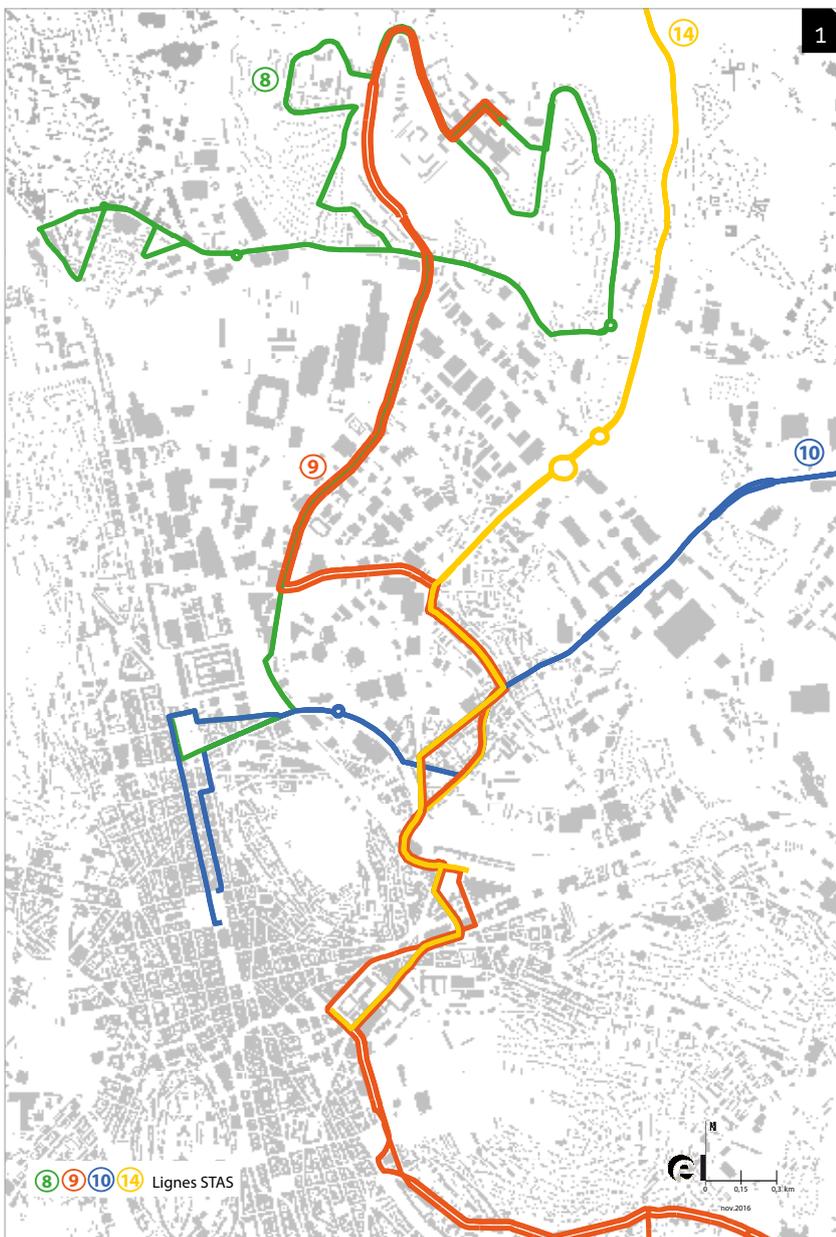


2. cartographie : Accessibilité à l'emploi en transports collectifs, modèle multimodal des déplacements de la région stéphanoise - © epures /

3. photo : Zone d'activité Stelytec - © epures /

4. graphique : Source : modèle multimodal des déplacements de la région stéphanoise et Pôle Emploi (31/12/2014), traitement epures

ACCESSIBILITÉ SOLEIL ET MONTREYNAUD



En 2016, une étude a été réalisée pour diagnostiquer l'accessibilité des quartiers du Soleil et de Montreynaud, quartiers impactés par le tracé de la future ligne de tramway. L'objectif visé était de déterminer la qualité du service offert aujourd'hui et les zones (emploi-loisirs) accessibles pour les habitants de ces quartiers.

LA DESSERTE ACTUELLE EN TRANSPORT COLLECTIF

Les deux quartiers ont une ligne en commun : la ligne 9, qui relie le haut de Montreynaud au quartier de la Métare (au sud de la ville), en traversant le quartier du Soleil et en desservant la gare de Châteaureux. La ligne 9 emprunte le boulevard Vivaldi dans le quartier de Montreynaud, sur un trajet le plus direct possible ; au Soleil, elle traverse le quartier par le boulevard Fauriat et les rues Soulié et Tiblier Verne.

La ligne 8 dessert le quartier de la Terrasse et de la place Carnot en passant par la colline de Montreynaud. La ligne dessine une boucle autour de la colline et passe par tous les secteurs évoqués plus haut.

Le quartier du Soleil, outre le fait d'être traversé par la ligne 9, est également traversé par les lignes 10 et 14 :

- La ligne 10 dessert la place Jean Jaurès (Saint-Etienne) à Sorbiers

Bourg, elle traverse le quartier du Soleil par les rues Soulié, Tiblier Verne et de la Talaudière.

- La ligne 14 va de la gare de Châteaureux au Grand Quartier à Sorbiers. Elle passe par le Soleil en empruntant les rues T. Verne, Soulié, et le boulevard du 8 mai 1945. Cette ligne longe également la colline de Montreynaud, sur le secteur de la Chèvre.

A noter que les lignes 8 et 9 sont considérées comme des lignes essentielles du réseau STAS, tandis que les lignes 10 et 14 sont des lignes principales.

L'ACCESSIBILITÉ ACTUELLE DEPUIS CES DEUX QUARTIERS

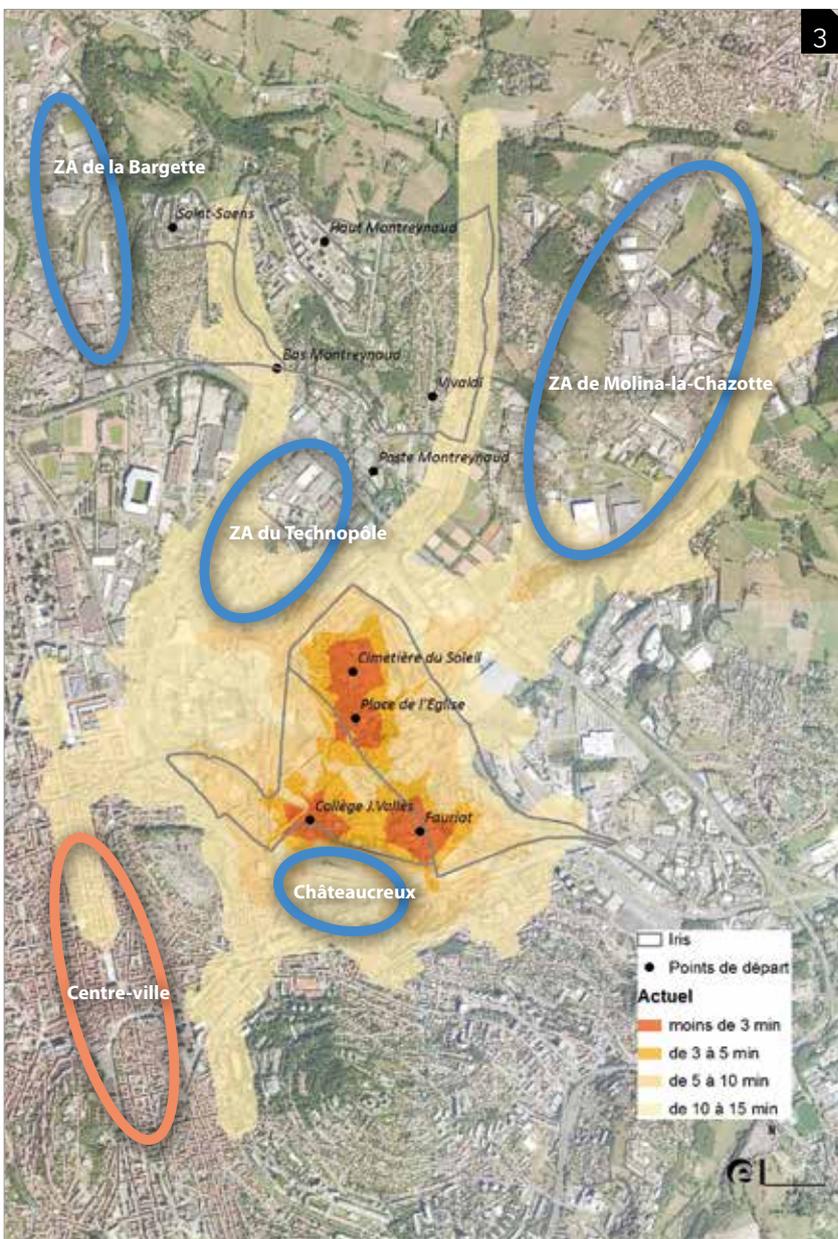
A proximité des deux quartiers, se trouvent géographiquement proches plusieurs zones d'activités et d'emplois importantes : Châteaureux, Molina-la-Chazotte, la Bargette et la zone d'activités du Technopôle. On doit y ajouter le centre-ville où l'on recense un nombre important d'emplois.

Les deux cartes ci-après présentent successivement l'accessibilité pour un habitant depuis les quartiers du Soleil et de Montreynaud, s'il se déplace à pied ou en utilisant les transports collectifs. La zone d'activités du Technopôle est la seule qui soit bien desservie depuis les deux quartiers.

Il ressort que le quartier du Soleil est à moins de 15 minutes d'accès de la place Carnot (quel que soit le point d'origine) et de la place de l'Hôtel de ville. Grâce aux lignes 10 et 14, l'usager habitant au Soleil peut atteindre le secteur de Molina-la-Chazotte en moins de 15 minutes. La ligne 9 permet également de rejoindre le centre du Soleil à Montreynaud (arrêt Vivaldi).

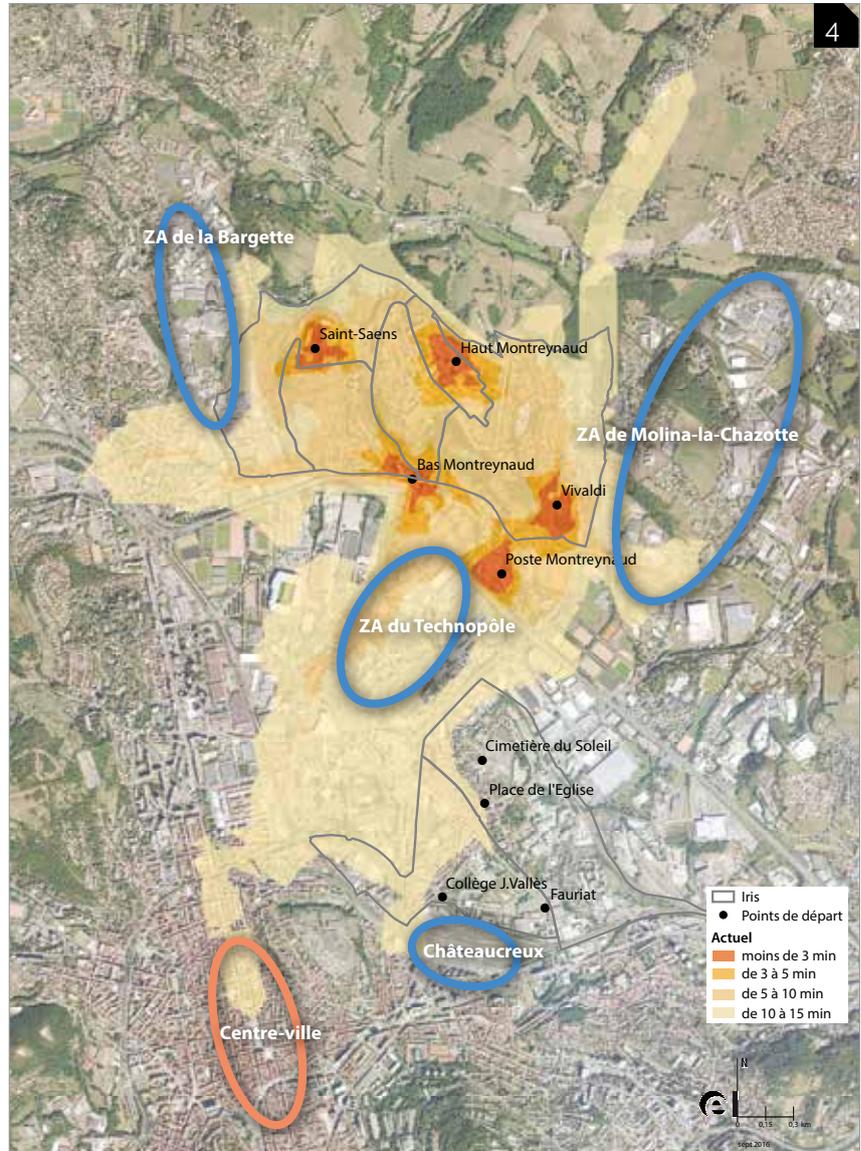


1. cartographie : Accessibilité à l'emploi en transports collectifs - © epures / **2. photo :** Ligne 8, place Carnot - © epures / **3. cartographie :** Accessibilité en moins de 15 min depuis le quartier du Soleil - © epures /



Pour le quartier de Montreynaud, la carte indique que l'accessibilité à la place Carnot, au boulevard Jules Janin, en moins de 15 minutes n'est pas évidente, d'autant plus pour les habitants du haut du quartier (point de départ Saint-Saëns ou haut de Montreynaud). Les zones d'activités de la Bargette ou de Molina-la-Chazotte pourtant proches géographiquement ne sont pas accessibles en transports collectifs sans correspondance. Par contre, grâce à la ligne 8, le quartier est bien connecté au secteur de la Terrasse.

4. cartographie : Accessibilité en moins de 15 min depuis le quartier de Montreynaud - © epures / **5. photo :** immeuble, quartier de Montreynaud- © epures / **6. photo :** Vue sur le quartier du Soleil - © epures



LE VÉCU DES HABITANTS

| de La Romière et de Montreynaud : enquête qualitative |



1

Pour connaître de manière fine les pratiques et les contraintes de mobilité des habitants des quartiers de la politique de la ville, epures a encadré une enquête à des étudiantes du Master Altervilles*. L'objectif de cette enquête auprès des habitants était d'approcher de manière qualitative la diversité des pratiques de mobilité, les usages des modes de transport, les représentations des espaces ainsi que les freins et ressources à la mobilité. Tous les motifs de déplacements étaient concernés, mais une attention particulière devait être accordée aux déplacements liés au travail.

LA MÉTHODE ET LES TERRAINS RETENUS

Deux quartiers prioritaires de l'agglomération stéphanoise ont été retenus comme terrains d'étude : le quartier de Montreynaud (Saint-Etienne) et celui de La Romière (Le Chambon-Feugerolles), caractérisés par un nombre important de demandeurs d'emploi, des revenus faibles et une situation géographique en retrait du centre-ville.

37 entretiens semi-directifs ont été réalisés (23 à Montreynaud et 15 à La Romière), d'une durée moyenne de 25 minutes, parfois accompagnés de la production d'une carte mentale, afin de relancer la discussion.



2

1. photo : Arrêt de bus, la Romière - © epures / **2. photo :** Piétons dans le centre ville - © epures

* Le parcours Altervilles du master « Ville et Environnements urbains » (<http://altervilles.universite-lyon.fr/>) est porté par l'Université de Saint-Etienne en partenariat avec Sciences Po Lyon. Son projet pédagogique et scientifique est orienté vers les villes et les espaces urbains à « ressources faibles » et structuré par un double objectif : d'une part, la connaissance avisée et critique des politiques urbaines contemporaines et, d'autre part, une attention engagée aux alternatives émergentes ou non à ces politiques urbaines. Dans le cadre de cette formation les étudiants doivent réaliser un "projet collectif", dispositif qui consiste à les mettre en situation de répondre à une demande réelle émanant d'un commanditaire. Cinq étudiantes de ce Master ont mené l'enquête - Claire-Marine Javary, Malia Leschi, Maud Paul-Hazard, Charlotte Régner et Margot Simone - et participé à l'écriture de cette note. Leur travail a été encadré par Nathalie Merley, Maître de conférences à l'Université de Saint-Etienne. Pour plus d'information : « Les pratiques de mobilité dans les quartiers prioritaires : Les cas des habitants de La Romière et de Montreynaud », juin 2016, 160 p. »

Les enquêtés ont été sélectionnés selon deux critères : en tant qu'habitant de ces quartiers et selon leur situation professionnelle.

La grille d'entretien s'est construite autour de quatre thèmes principaux :

- les ressentis et perceptions du quartier et de sa localisation
- les habitudes, représentations et pratiques de déplacement et les périmètres couverts
- les freins éventuels à la mobilité
- le lien entre mobilité et emploi.

REPRÉSENTATIONS, HABITUDES ET PRATIQUES DE MOBILITÉ

Un fort attachement au quartier

Les entretiens révèlent que la majorité des habitants est implantée dans le quartier depuis longtemps et a des relations sociales développées localement. Ils sortent de leur quartier pour accéder aux services et commerces présents en ville, mais restent attachés à leur cadre de vie, comme en témoigne ce jeune homme de 24 ans : « *J'aimerais pas habiter en ville. Je préfère habiter à Montreynaud, où c'est une petite ville, et puis si on a des trucs à faire on descend.* »

Les positions spatiales des quartiers sont plutôt valorisées par les habitants : l'éloignement relatif vis-à-vis de la ville est considéré comme agréable, tout comme la position périphérique à proximité des grands axes routiers, qui facilite les déplacements en voiture.

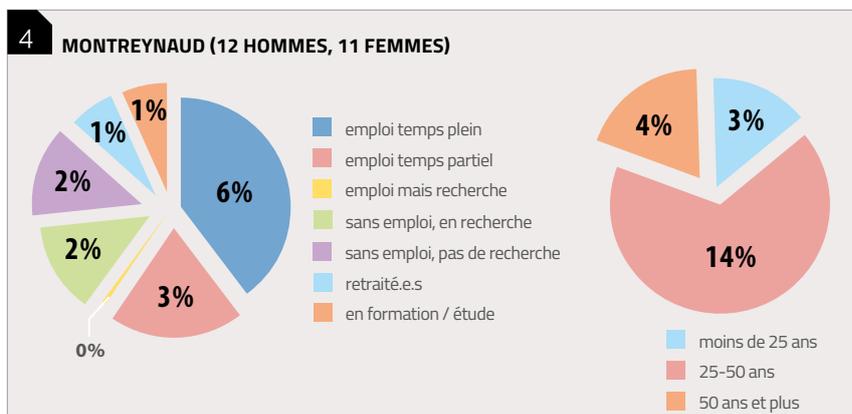
La voiture, solution de premier choix

Les territoires sont dominés par la pratique automobile et les quartiers prioritaires n'échappent pas à cette réalité. La voiture apparaît comme la ressource de mobilité permettant de minimiser les contraintes et de maîtriser le temps et l'espace. Cette habitante de 45 ans de La Romière explique : « *Surtout une femme je veux dire, quand on a des enfants ça change*

trop, on a vraiment besoin d'une voiture j'ai remarqué. »

Les représentations autour de la voiture sont très positives et les coûts qu'un véhicule engendre sont très peu questionnés. La voiture est envisagée comme la solution de premier choix, reléguant ainsi les autres modes de déplacement au rang de solutions par défaut.

Si, dans l'ensemble les enquêtés



se disent satisfaits des réseaux de transports en commun qui desservent leur quartier, ils relèvent les horaires et itinéraires fixes qui rendent les trajets moins flexibles et demandent une anticipation. Le train est un mode de transport très peu utilisé par les personnes interrogées, par peur ou par méconnaissance.

Les modes doux, la marche et le vélo, sont utilisés de manière occasionnelle et sont soumis à de nombreuses

conditions, comme le temps disponible ou la topographie. La marche est associée soit aux déplacements courts, très souvent à l'intérieur du quartier, soit aux loisirs. Aucun enquêté n'a témoigné d'un usage régulier du vélo. La topographie de ces deux quartiers le défavorise généralement au profit de la marche pour de courtes distances et des modes de transport motorisés, plus pratiques et plus rapides.

3. cartographie : Zoom sur le quartier de Montreynaud, photo aérienne et lignes STAS - © epures /

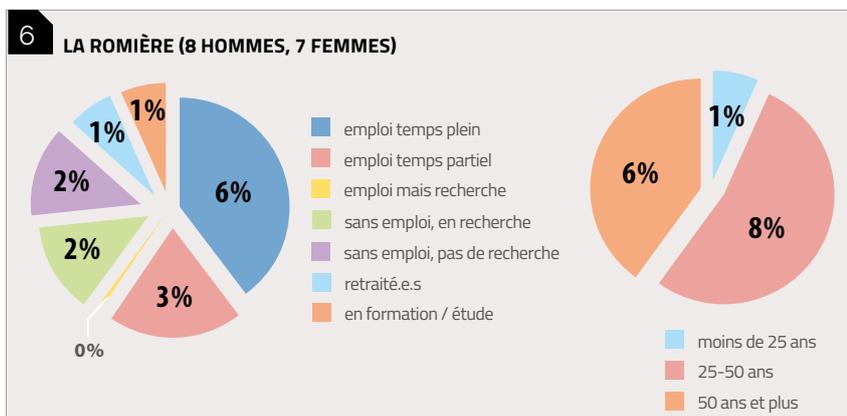
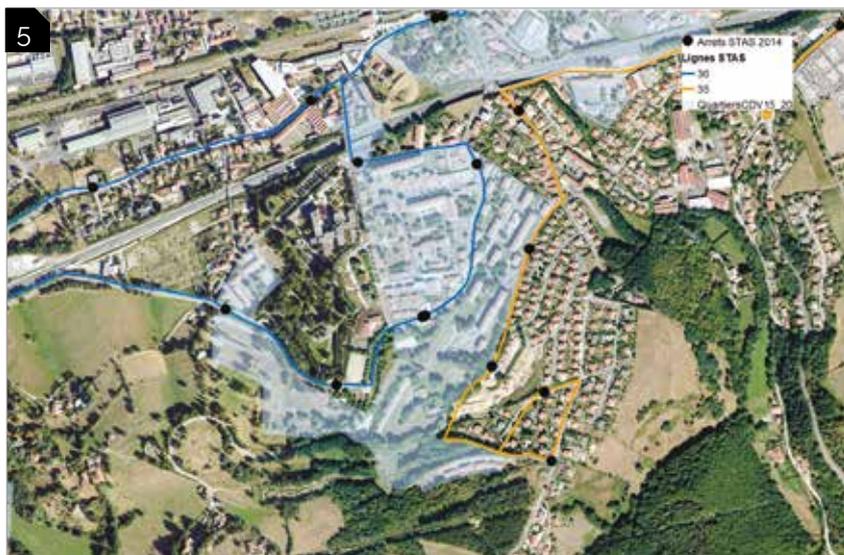
4. graphique : Source : enquête auprès des habitants de Montreynaud et de la Romière, projet collectif Altervilles, epures 2016 /

5. cartographie : Zoom sur le quartier de la Romière, photo aérienne et lignes STAS - © epures /

6. graphique : Source : enquête auprès des habitants de Montreynaud et de la Romière, projet collectif Altervilles, epures 2016 /

7. photo : Marche à pied - © epures /

8. photo : Echangeur de la Romière vers la RN88 - © epures



9. photo : Vitrine du « collectif chômeurs », la Romière - © epures / **10. photo :** Gare de la Terrasse au petit matin - © MP. Vincent epures / **11. photo :** Déplacements en voiture - © epures

****** C. GIBOUT, « La "sur-mobilité" : une question de genre. », Femmes et villes, Tours, Presses universitaires François-Rabelais, 2004, pages 155-165.

LA MOBILITÉ COMME ARBITRAGE ENTRE RESSOURCES ET CONTRAINTES

D'une manière générale, la mobilité quotidienne résulte de choix complexes, selon les ressources économiques de la personne, ses facultés cognitives ou sa place au sein de la famille. D'où des pratiques radicalement différentes entre ménages aisés et ménages en situation de précarité.

Concernant la voiture, l'accès au permis, l'acquisition d'un véhicule mais aussi la fréquence et le périmètre des déplacements sont fortement conditionnés par le niveau de revenu.

Cette femme de 66 ans raconte : « *Quand j'étais jeune je voulais faire le permis, mais le salaire ça me permettait pas. J'ai dit "bon ça coûte*

cher" donc j'ai pas fait. Sinon je roulerais, ça aide quand même une voiture ».

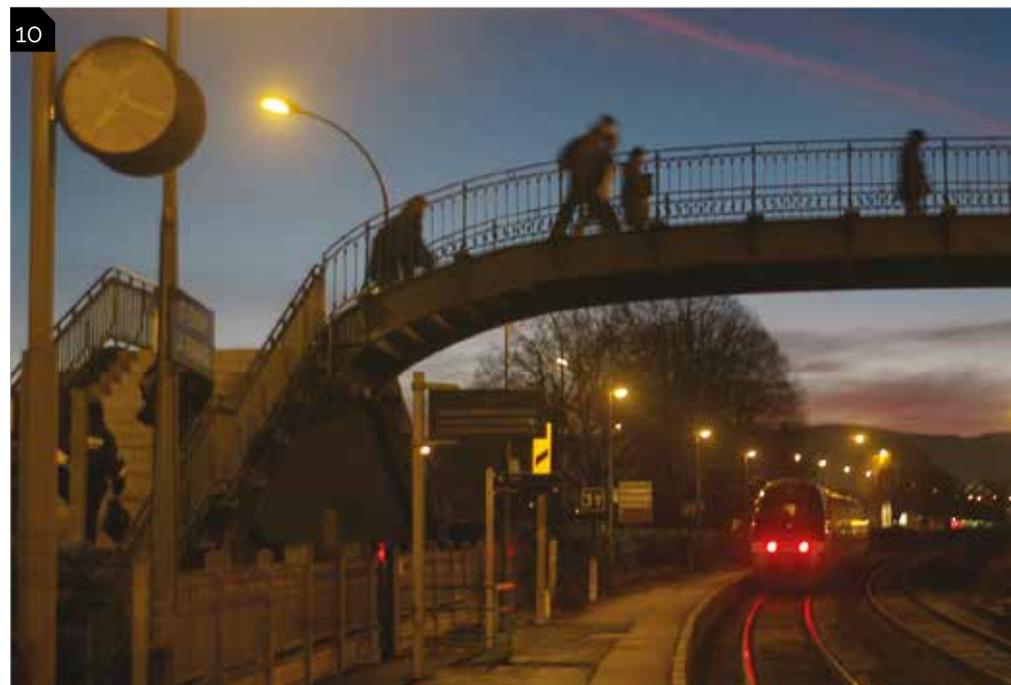
Au-delà des contraintes financières, pour certaines personnes, la maîtrise du code et l'apprentissage de la conduite sont difficiles. Elles se retrouvent alors prises dans une impasse : plus elles auront des difficultés dans l'apprentissage, plus la procédure s'allongera, plus le coût global du permis sera élevé et le découragement important.

Concernant les transports collectifs, le coût est abordable, sauf pour les usagers occasionnels qui achètent des titres à l'unité. La compréhension du réseau peut poser problème aux personnes ayant du mal à se repérer dans l'espace ou ne maîtrisant pas le français.

Une femme témoigne : « *La mobilité*



9



10

pour moi c'est un problème de A à Z». Enfin certaines personnes ont une forte appréhension à se déplacer, et ont besoin d'être accompagnées un certain temps avant de devenir autonomes.

L'organisation familiale amène des pratiques de mobilités disparates d'un membre à l'autre. Dans les ménages interrogés, les femmes sont assignées à la gestion de la famille (faire les courses, conduire les enfants, etc). Christophe Gibout** parle de « sur-mobilité » des femmes, définie comme « une surconsommation non désirée de temps et d'espace », qui implique des déplacements lointains et fréquents. Mais le cadre familial peut aussi constituer une ressource, de même que le réseau social : prêt de voiture, accompagnement, covoiturage...

ACCÈS À L'EMPLOI : LES EFFETS DE L'INJONCTION À LA MOBILITÉ

Aujourd'hui, la mobilité apparaît comme une ressource indispensable pour l'accès à l'emploi. La répartition spatiale des postes à pourvoir demandent aux personnes de se déplacer loin de chez elles et dans des zones isolées.

Face à cette situation, les personnes motorisées sont les moins contraintes. A l'inverse, les transports en commun ne proposent pas toujours des itinéraires desservant les zones d'activité ni des horaires adaptés aux rythmes de travail.

Une forte volonté d'adaptation

Cependant, parmi les difficultés liées à l'accès à l'emploi, la mobilité apparaît comme un paramètre sur lesquels les individus peuvent agir.

Les personnes se disent prêtes à accepter des trajets longs, coûteux et à faire des horaires décalés, pour pouvoir obtenir un poste.

Les personnes non motorisées, conscientes que la voiture représente un gage de confiance pour les employeurs, doivent compenser en mettant en avant leur capacité d'adaptation et d'organisation pour être hyper-mobile.

Cette femme explique : « *Faut que je me motive, c'est obligé, faut que je l'ai ce permis. Impossible que je reste comme ça. Et surtout, c'est bien pour le travail, pour trouver un travail, c'est noté sur le CV, voilà quoi. C'est plus simple* ».





Certains habitants ont recours à leur entourage, qui leur prête une voiture ou les accompagne.

Un habitant de Montreynaud relate: « Pour les missions la nuit, je me débrouillais. Je prenais la voiture de mon frère, je lui rendais le matin ».

Mais ces solutions demandent une organisation lourde au quotidien et un réseau social riche. Enfin, il arrive que l'adaptation vienne de l'employeur(se) (aide financière, adaptations des horaires, places de parking) mais beaucoup d'enquêtés ont témoigné de la rigidité de leur cadre de travail.

La mobilité, un problème parmi d'autres

Les personnes rencontrées ont souvent insisté sur le caractère non prioritaire des problèmes de mobilité dans leur recherche d'emploi. Elles ont évoqué d'autres freins plus handicapant comme les discriminations liées au quartier, les

obligations familiales notamment pour les femmes, le manque d'offres d'emploi locales ou le manque de qualifications.

Un habitant de Montreynaud résume ainsi cette réalité: « C'est pas juste la mobilité, c'est un tout, c'est la situation familiale, personnelle ».

C'est le cumul de ces différents obstacles qui crée les situations d'éloignement durable vis-à-vis de l'emploi. La mobilité vient s'ajouter au reste, elle agit comme un verrou qui empêche toute amélioration de situation.

CONCLUSION

À La Romière et à Montreynaud les transports collectifs sont perçus comme plutôt satisfaisants. Si, pour les personnes non motorisées, le développement des réseaux de transports en commun est un levier d'action important pour l'accès à l'emploi, il n'est pas suffisant. La mobilité n'est pas vécue comme

le problème principal dans leur recherche d'emploi.

Il faut donc rester attentif à « l'effet écran » que peut produire la mobilité par rapport à d'autres difficultés.

Plusieurs axes peuvent être suggérés pour l'action publique :

- une réponse individualisée et qualitative aux problèmes de mobilité
- un maintien des ressources locales, pour permettre aux habitants de bénéficier d'une offre de services et d'emploi de proximité
- la promotion de la mobilité alternative (modes actifs, co-voiturage, etc).

12. photo : Parking de la gare du Chambon-Feugerolles - © epures /

13. photo : Bus de la STAS - © epures

LE REGARD DES **STRUCTURES**

| d'insertion professionnelle : entretiens d'acteurs |

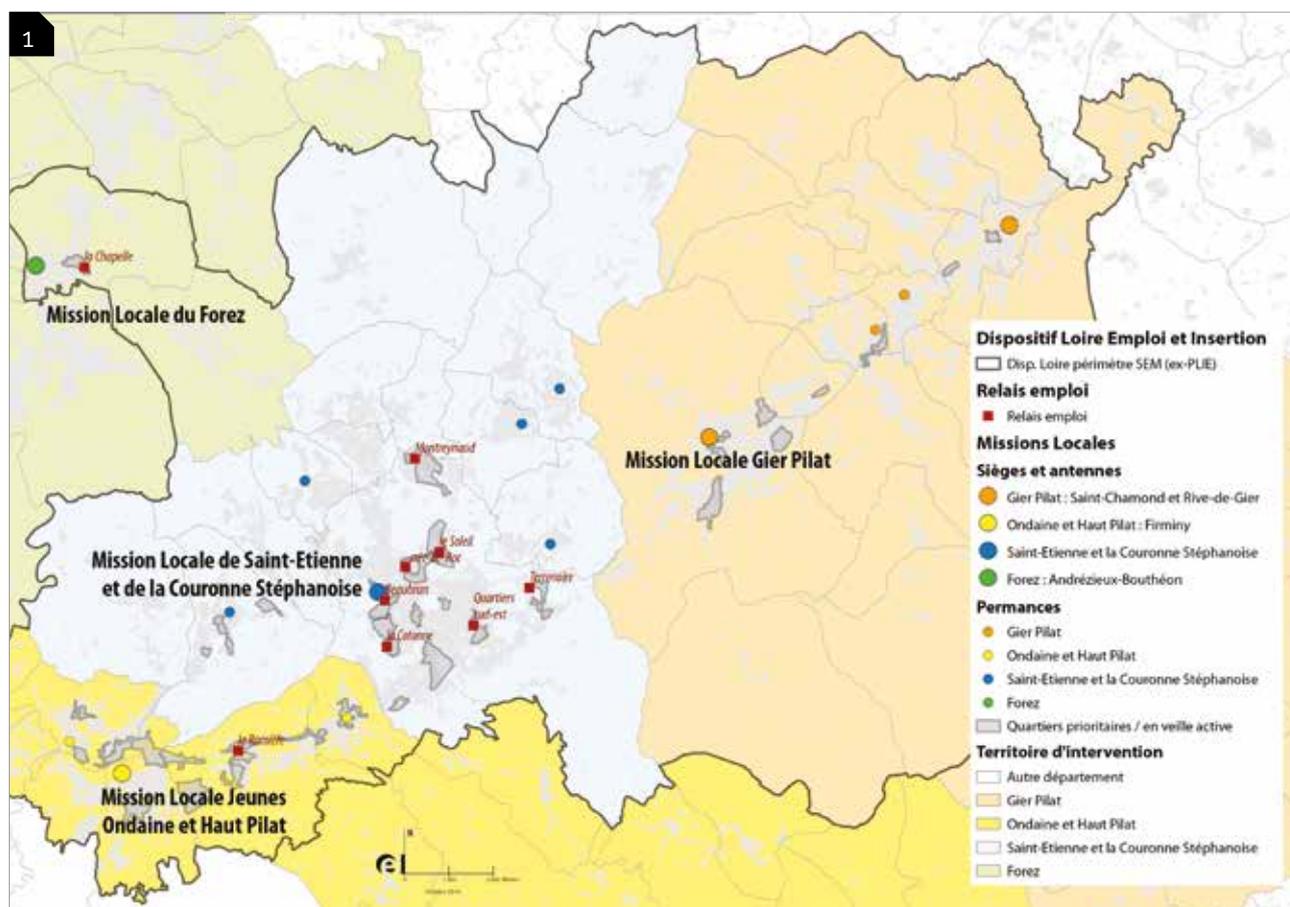
1. cartographie : Les prescripteurs de l'Insertion professionnelle au sein de SEM : territoire d'intervention et lieux d'accueil - © epures /

LES ACTEURS RENCONTRÉS

Le vécu des habitants de deux quartiers a été complété par une vision large des problématiques des personnes en situation d'insertion professionnelle au sein de Saint-Etienne Métropole à travers des entretiens d'acteurs.

Epures a ainsi rencontré plusieurs structures d'accompagnement vers l'emploi :

- le dispositif Loire Objectif Insertion et Retour à l'Emploi* : accompagnement renforcé et personnalisé pour les personnes très éloignées de l'emploi.





2



- les Relais Emploi de Saint-Etienne Métropole : Service Public de l'Emploi délocalisé dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville (accueil des personnes en recherche d'emploi, aide aux démarches, sensibilisation au marché du travail)

- les Missions Locales de Saint-Etienne, du Forez, du Gier et de l'Ondaine : accompagnement des jeunes en situation d'insertion sociale et professionnelle.

Ces différents dispositifs couvrent ainsi l'ensemble du territoire de la Communauté urbaine, avec une organisation par sous-secteurs et des permanences délocalisées.

LA MOBILITÉ, UNE CONTRAINTÉ POUR L'INSERTION PROFESSIONNELLE AU SEIN D'UN MARCHÉ DU TRAVAIL DE PLUS EN PLUS EXIGEANT

Les acteurs ont été interrogés sur les freins rencontrés par les personnes pour se déplacer, à la fois dans le cadre de leur vie quotidienne et de l'accès à l'emploi, sur les difficultés plus larges d'insertion professionnelle (niveau de qualification, garde d'enfants, etc.) et sur les actions à développer.

Des déplacements en journée facilités par la desserte en transports en commun

Il ressort des entretiens que globalement, les habitants des quartiers prioritaires ne rencontrent pas de difficulté pour accéder aux services, aux loisirs, aux administrations ou encore à la formation. Tous ces déplacements ont lieu en journée, à des horaires où il

existe une desserte par les transports en commun. Cette offre est accessible au plus grand nombre, grâce aux tarifications sociales (bénéficiaires de la CMUc, personnes non imposables et en recherche d'emploi, etc.).

Les seules difficultés peuvent être liées à un manque de maîtrise des savoirs de base (lire les fiches horaires de TC, organiser son parcours) ou encore à des freins psychologiques (peur de perdre ses repères dans un environnement inconnu) pour les plus fragiles.

Des déplacements en soirée ou la nuit excluant les personnes sans véhicule personnel

En revanche, l'accès aux emplois nécessite très souvent un moyen de déplacement personnel. En effet, les emplois auxquels les habitants des QPV peuvent prétendre sont souvent des emplois peu qualifiés qui se situent en zone périphérique, parfois très loin du domicile, et se caractérisent par

2. photo : Maison de l'Emploi - © epures /
3. photo : Garage associatif - © GNI / média / **4. photo :** Association Aid'auto 42 - © Inowa tv

* Dans un souci de coordination des politiques publiques, l'État, le Département de la Loire, les structures porteuses des PLIE et Pôle Emploi ont décidé de définir un cadre commun pour leurs interventions en direction des personnes éloignées de l'emploi. Le dispositif Loire Objectif Insertion et Retour à l'Emploi, créé en janvier 2015, s'adresse aux bénéficiaires du RSA, demandeurs d'emploi de longue durée et personnes très éloignées de l'emploi. Il propose à ces personnes un accompagnement renforcé et personnalisé dans le cadre de parcours vers et dans l'emploi. (Source : <http://www.agglo-st-etienne.fr>)



des horaires postés (manœuvres...) ou décalés (ménage en entreprise...), qui rendent impossible le recours aux transports en commun.

Ce sont essentiellement les difficultés financières qui empêchent l'obtention du permis B et l'acquisition et l'entretien d'un véhicule. De plus, l'examen du Code de la route et celui de l'épreuve pratique demandent un niveau minimum de connaissances et de capacités.

Les actions mises en place et les besoins exprimés

Aujourd'hui, plusieurs actions d'aide à la mobilité ont été mises en place par les institutions.

- Le Dispositif Loire prend en charge, pour les bénéficiaires, certains services : apprentissage de la conduite et du code, location de véhicules à bas prix (deux-roues et voitures), transport à la demande.

Ces actions sont assurées par l'association Aid'Auto 42, financée par les collectivités.

- Les Missions locales du Forez (à Montbrison) et du Gier Pilat (à Pélussin) proposent une mise à disposition de deux roues. Le coût de gestion important de ce type de dispositif explique qu'il soit peu développé.

- Quelques institutions (Pôle Emploi, certaines communes) proposent une aide financière pour l'acquisition du permis. Cependant ces fonds sont limités et les conditions d'attribution très restrictives.

- Des ateliers mobilité sont organisés dans le cadre des dispositifs renforcés de retour à l'emploi : ces sorties de groupe ont pour vocation d'apprendre aux personnes à planifier leurs déplacements, à se repérer, à descendre au bon arrêt...

Des actions sont initiées par les entreprises elles-mêmes : les « ramassages » sont courants dans le secteur du bâtiment et les Plans de Déplacement des Entreprises (PDE) permettent de développer des solutions comme l'organisation de solutions de covoiturage. Enfin, les solidarités locales entre voisins ou proches donnent parfois lieu à des prêts de voiture ou des covoiturages.

Aux dires des acteurs, de nombreux besoins demeurent. Pour y répondre, ils proposent :

- d'élargir à tous les publics les actions d'Aid'Auto 42 (notamment transport à la demande et location de véhicules à bas coût)
- de renforcer l'aide au permis
- de développer les garages sociaux
- de réfléchir à un service de transport en commun la nuit et de sensibiliser les entreprises au ramassage.

EN CONCLUSION

Les analyses de l'offre de transport en commun et des zones d'emploi montrent une hétérogénéité de l'accessibilité en transports collectifs à l'emploi depuis les différents quartiers en politique de la ville de l'agglomération. Pour certains quartiers, seule une zone d'activité est directement accessible en transports collectifs. Ces manques sont accentués en soirée ou tôt le matin, horaires où la desserte en TC est très limitée.

L'enquête auprès des habitants de Montreynaud et de la Romière révèle à la fois un attachement à leur quartier, une préférence pour la voiture et des difficultés pour obtenir un permis de conduire et acquérir un véhicule. Cependant, malgré les contraintes financières, cognitives, familiales et sociales qui pèsent sur ceux qui cherchent à accéder à ce mode de transport, les habitants témoignent d'une volonté forte d'adaptation quand il s'agit d'obtenir un emploi. Ils n'hésitent pas à faire de longs trajets et à s'entraider pour pouvoir aller travailler.

Enfin les échanges avec les structures d'insertion professionnelle confirment cette réalité et soulignent les exigences très fortes du marché du travail pour les personnes, en termes de qualification, compétences de mobilité, compréhension des codes de l'entreprise, organisation familiale...

Les politiques publiques ont un rôle essentiel à jouer pour améliorer la mobilité des habitants des quartiers de la politique de la ville. Le développement des transports collectifs doit être poursuivi pour améliorer la desserte de ces quartiers. Cependant, il ne permet pas de répondre à l'ensemble des besoins individuels, qui sont beaucoup plus larges. Il convient donc d'élargir le spectre d'accompagnement à la mobilité individuelle et à la mobilité alternative.

Ces actions doivent s'appuyer sur un partenariat efficace entre les collectivités, l'Etat, les structures d'insertion professionnelle et les entreprises.



1. photo : déplacement Vélo/Train - © MP.
Vincent epures

LES DONNÉES DU TERRITOIRE



ville de
Saint-Étienne



| Les déplacements des habitants des quartiers du Contrat de Ville |

ON RETIENDRA

Dans le cadre de la politique de la ville et des politiques de déplacement et d'emploi, la connaissance des pratiques de déplacement et des contraintes des habitants des quartiers prioritaires est nécessaire.

Quelle est l'offre de transports en commun au sein des quartiers prioritaires du Contrat de Ville ?
Quel accès aux zones d'emploi ?

Quelles habitudes et contraintes de déplacement de la part des habitants ? Quel impact sur l'insertion professionnelle ?

Quatre démarches ont été menées entre 2014 et 2016 par epures pour apporter des réponses à ces questions. La présente publication a vocation à synthétiser ces travaux, offrant ainsi un panorama illustré de la problématique.



46 rue de la télématique
CS 40801
42952 Saint-Etienne cedex 1
tél : 04 77 92 84 00
fax : 04 77 92 84 09
mail : epures@epures.com
web : www.epures.com

