

De la moyenne vallée de l'Arve à Saint-Étienne, perception des problèmes de mobilité

Comment, dans des territoires aux caractéristiques géographiques, économiques et sociales différentes, les inégalités d'accès et d'usage en matière de mobilité sont-elles perçues par les professionnels et quelles solutions sont apportées ? Réponses croisées d'Anne Koenig, chef de projet politique de la ville sur le territoire de la moyenne vallée de l'Arve en Haute-Savoie, de Véronique Prétet, chef de projet Plie à Saint-Étienne métropole, et de Catherine Convers, chef de projet du contrat territorial emploi formation (CTEF) Loire Sud.

Quelle est la situation au niveau des transports sur votre territoire ?

A. Koenig : La moyenne vallée de l'Arve, située non loin de la frontière suisse, est un territoire multipolaire, avec trois villes centres (Bonneville, La Roche-sur-Foron et Cluses) et des zones périurbaines étendues de faible densité. Le fond de la vallée est traversé par des axes routiers et ferroviaires, mais toutes les villes ne sont pas desservies par le train. Le coût de la vie y est très élevé, ce qui pousse les personnes en situation précaire à habiter dans des zones moins onéreuses, excentrées des villes ou sur les coteaux, quitte à s'éloigner de leur lieu d'emploi. Des lignes de bus viennent d'être mises en place par le Conseil général, mais elles ne passent pas partout et pas forcément aux horaires de travail. En outre, en dehors de Cluses, les villes de la vallée ne bénéficient pas de transport intra-urbain. Et les transports scolaires restent interdits aux autres publics.

V. Prétet & C. Convers : L'agglomération stéphanoise est bien desservie par les transports en commun (train, tramway, bus), que ce soit au niveau des villes centres ou des quartiers. Les problématiques portent sur les horaires, la desserte des zones industrielles et le coût. À cet égard, toutes les communes ne sont pas logées à la même enseigne : certaines villes comme Saint-Étienne fournissent des aides financières pour les déplacements, d'autres pas.

Quels sont les problèmes rencontrés par les habitants des quartiers en matière de mobilité ?

V. Prétet & C. Convers : Les problèmes sont de plusieurs ordres. L'accès au permis de conduire est un frein en raison de son coût et des difficultés cognitives. Les barrières psychologiques constituent également des freins importants : il est difficile de faire bouger certaines personnes en dehors de leur quartier, notamment dans le cadre de la recherche d'emploi. Pour les personnes qui travaillent en horaires décalés ou en dehors de l'agglomération, les dessertes en transport en commun sont insuffisantes.

Les problèmes de mobilité sont donc un frein important, voire un facteur bloquant dans l'accès à l'emploi.

A. Koenig : La mobilité est un problème majeur pour certains habitants, car la vallée est mal desservie en transport en commun et les habitants des quartiers n'ont d'autres choix que la voiture individuelle. Or, tous les ménages n'ont pas forcément de voiture et quand il y en a une, il faut pouvoir l'entretenir, c'est coûteux. Et souvent la voiture est réservée à la personne qui travaille, et généralement c'est l'homme. Par conséquent, les habitants des quartiers se déplacent beaucoup à pied, notamment les femmes. Pour les jeunes, la difficulté, c'est de passer le permis de conduire, certains n'y pensent même pas tellement c'est au-dessus de leurs moyens et de leurs compétences. Pour les acteurs de l'insertion, la mobilité est une problématique récurrente.

Le manque de mobilité est un frein énorme notamment pour les jeunes et les femmes. Il y a des jeunes qui ne veulent pas bouger, qui n'envisagent pas d'aller dans une autre ville pour une formation ou un emploi. Ils ne se projettent pas dans l'espace et dans le temps.

Comment cette problématique est-elle prise en compte par vos structures ?

A. Koenig : Du fait des spécificités géographiques du territoire, on doit prendre en compte la mobilité dans toutes les actions que l'on mène dans le cadre du contrat urbain de cohésion sociale. Mais une série d'actions spécifiques a été initiée pour favoriser la mobilité des habitants des quartiers, dont certaines sont ensuite prises en charge par le droit commun. Par exemple, une « navette sociale » est réservée aux personnes en insertion afin qu'elles puissent se rendre en formation dans une autre ville que celle où elles résident. Autre exemple : il existe, depuis dix ans, un service de location de mobylette pour les personnes en insertion. Il est maintenant financé par le Conseil général. Et puis, avec le développement des pistes cyclables on s'est aperçu que de nombreux habitants ne savaient pas faire du vélo. Un atelier vélo a été mis en place qui offre à la fois un service d'apprentissage et un atelier de réparation. Certaines mairies dans le cadre du contrat urbain ont développé des cours de préformation au code de la route, des séances de lecture d'horaires de bus, de train, de lecture de plans, notamment pour les jeunes ou des femmes en apprentissage du français.

V. Prétet & C. Convers : Il s'agit d'une problématique qui est traitée dans nos dispositifs. Par exemple, au niveau du CTEF, des actions d'aide à la mobilité figurent dans le plan d'actions depuis plusieurs années. Par ailleurs, la prise en compte des enjeux de mobilité se traduit également par la délocalisation de certaines actions d'insertion dans les villes des vallées (Saint-Chamond, Rive-de-Gier) car, même si nous sommes persuadées qu'il est important que les gens se déplacent, force est de constater que, parfois, il faut aller jusqu'à eux. Nous travaillons en étroite partenariat avec les structures du territoire, en particulier Aid'Auto 42, CRMo (centre ressources mobilité) et les missions locales.

Aid'Auto 42 est une association créée à l'origine par le PLIE dont l'objectif est de faciliter la mobilité quotidienne dans le cadre du maintien ou du retour à l'emploi, par une offre diversifiée de services à la mobilité en direction des personnes en insertion professionnelle : location de véhicules (vélo à assistance électrique, mobylette, voiture), diagnostic individuel de mobilité, aide à la préparation du code de la route,

réentraînement à la conduite, transport accompagné à la demande, covoiturage...

L'association CRMo, organisme régional implanté à Saint-Étienne depuis 2011, développe des outils d'aide à la mobilité, notamment la mise à disposition de véhicules à un tarif social, pour les publics en emploi ou en formation, en particulier ceux de la mission locale. À cet égard, il convient de mentionner aussi les actions menées par la mission locale de Saint-Étienne, que ce soit en faveur de la mobilité professionnelle, de la mobilité saisonnière ou de la mobilité internationale¹.

Et pour quels résultats ?

A. Koenig : Certains projets d'insertion en direction des jeunes, comme l'organisation d'un voyage à Paris, permettent de lever les freins et ensuite, prendre le train entre Cluses et Annecy ne pose plus de problème. Plus globalement, les personnes qui ont bénéficié d'un projet « mobilité » dans leur parcours d'insertion développent des compétences qui leur ouvrent l'horizon. Ce gain d'autonomie, de confiance en eux, d'assurance pose les bases pour amorcer ou se remettre sur une trajectoire d'emploi, de formation ou d'insertion sociale.

Quelles sont les perspectives pour l'avenir ?

V. Prétet & C. Convers : Les outils ont été créés, les réponses existent pour différents publics mais elles sont parfois difficiles à mettre en œuvre par manque de coordination. Ainsi, il existe sur le territoire deux opérateurs qui sont en situation de quasi-concurrence autour de la location de véhicules. Comment passer de la concurrence à la complémentarité ? Tel est l'enjeu du partenariat à venir entre ces opérateurs.

Il est également difficile actuellement de faire travailler les acteurs de l'insertion avec ceux du transport et, de fait, les questions de mobilité et d'insertion ne sont pas traitées ensemble.

L'enjeu sur le territoire est donc celui de la coordination via la création d'une plateforme mobilité. ■

Anne Koenig,
Véronique Prétet et
Catherine Convers

¹ - Sur ce point, lire l'article d'E. Santelli, pp. 41-42.