

Diagnostic emploi et mobilité

Situé au croisement d'infrastructures routières et ferroviaire, le bassin de Vierzon est dans une position géographique favorable. La situation au cœur même de la France constitue également un atout pour ce bassin d'emploi de près de 50 000 personnes.

Pourtant, Vierzon bénéficie peu de cette implantation :

- La situation économique est difficile et la question du chômage et de l'emploi est cruciale.
- Le taux de chômage (12,1% en décembre 2005), élevé traduit la précarisation d'une large partie de la population.

Proposer une action à mener autour de la mobilité dans le bassin de Vierzon est le fruit de rencontres entre les participants aux actions du Pacte Territorial pour l'Emploi¹ (PTE). Le choix de s'attacher à la mobilité nous est apparu évident au fur et à mesure de l'avancée des travaux du PTE.

Les divers groupes de travail ont montré :

- la méconnaissance par les habitants de l'offre de transport disponible
- la nécessité de proposer des alternatives à l'offre actuelle de déplacement
- un besoin important exprimé par certains publics (jeunes, demandeurs d'emploi, public en insertion, retraités)

Réalisation de cette étude financée par la Direction départementale du travail de l'emploi et de la formation professionnelle et par le Fonds social européen



¹ Pacte Territorial pour l'Emploi = projet de territoire ayant pour objectif de développer les partenariats en faveur de l'insertion, la formation et l'emploi. La mise en place de projets (dont une partie du financement est assurée par le FSE) doit en résulter.

SOMMAIRE

1	Présentation du territoire	3
1.1	<u>La situation démographique</u>	3
1.2	<u>Une situation économique difficile / les grands secteurs d'activité</u>	3
1.2.a	<u>L'agriculture</u>	3
1.2.b	<u>L'industrie</u>	4
1.2.c	<u>L'artisanat et le commerce</u>	4
1.2.d	<u>Le secteur tertiaire</u>	5
1.3	<u>Les formations offertes dans le bassin de Vierzon</u>	5
1.4	<u>L'emploi et le chômage</u>	6
1.5	<u>Les freins à l'emploi</u>	7
2	La mobilité dans le bassin de Vierzon	10
2.1	<u>L'offre de transport</u>	10
2.2	<u>Les besoins de déplacement non couverts</u>	11
2.3	<u>Les aides à la mobilité</u>	12
3.....	<u>Pour aller plus loin</u>	15
	<u>Conclusion</u>	16
	<u>ANNEXES</u>	17

1 Présentation du territoire

Le bassin d'emploi de Vierzon, situé au nord ouest du département du Cher, se caractérise par la réunion de trois régions naturelles : la Sologne, la Vallée du Cher et la Champagne Berrichonne. La localisation de ce territoire ainsi que la présence des réseaux routiers et ferroviaires en font un territoire très accessible. S'il est très facile d'y accéder, il faut noter que le quitter est également aisé. Ceci constitue un enjeu majeur pour le territoire : comment favoriser la venue de nouvelles familles et permettre le maintien de celles déjà installées ?

Cette zone d'emploi compte 26 communes réparties sur 4 cantons (cantons de Graçay, de Lury – sur – Arnon, de Vierzon I et de Vierzon II) ainsi qu'une commune du canton de Mehun - sur - Yèvre : Foëcy .

1.1 La situation démographique

Le bassin d'emploi de Vierzon compte plus de 49 000 habitants. Il est structuré autour de l'agglomération de Vierzon (30 000 habitants) qui regroupe environ 75 % de la population. La majorité des communes est en zone périurbaine. Le monde rural reste peu représenté avec des communes généralement peu peuplées (45 % des 26 communes ont moins de 500 habitants).

Au cours de la dernière période intercensitaire, la population du bassin d'emploi a diminué en moyenne de près de 6 %. La commune de Vierzon voit sa population diminuer depuis le recensement de 1975 (- 20% sur ces 25 années). Longtemps, la ville a conservé une image négative, liée au déclin de l'industrie et à l'augmentation du nombre de friches industrielles. Un effort important est mené depuis quelques années pour améliorer l'image de Vierzon à l'extérieur et contribuer ainsi à attirer de nouveaux actifs.

Pour partie, le recul démographique s'explique par des mouvements naturels défavorables (entre 1990 et 1999, solde naturel : - 689 hab.), ce qui est contraire à la situation généralement observée en milieu urbain.

Cependant, le facteur le plus pénalisant pour l'évolution démographique est le fort déficit des flux migratoires (entre 1990 et 1999, solde migratoire : - 2048 hab.). La zone d'emploi est en effet très peu attractive : les arrivées sont peu nombreuses.

Les communes dans lesquelles la population augmente sont toutes rurales. Ce sont essentiellement les politiques locales en matière de logement et d'accueil d'entreprises (taxe professionnelle faible, création de zones d'activité) qui créent ce pouvoir d'attraction.

1.2 Une situation économique difficile / les grands secteurs d'activité

1.2.a L'agriculture²

La position hégémonique de Vierzon sur toute la zone favorise l'assimilation de l'ensemble de ce territoire à un espace urbain et industriel, une image en décalage certain par rapport à la campagne immédiatement environnante.

² Source : Recensement agricole 2000 – DDAF du Cher

L'agriculture connaît toutefois, une mutation importante. Au cours des 20 dernières années, 45 % des exploitations ont disparu. La majorité des chefs d'exploitation partis en retraite n'a pas été remplacée.

Les entreprises emploient également du personnel, en majorité de la main d'œuvre familiale. Dans la majorité des cas, cette main d'œuvre ne sera pas remplacée lors de son départ.

1.2.b L'industrie

Depuis les années 1960, l'industrie de main d'œuvre connaît un déclin important.

Toutefois, plusieurs entreprises performantes dans le secteur de la mécanique sont situées à Vierzon (Parker France, Paulstra et Timken³). Cependant depuis quelques années on observe en France une augmentation des transferts des industries de la mécanique vers les pays d'Europe de l'est. Maintenir les activités de plus haute valeur ajoutée (conception, prototypage) est par conséquent essentiel.

L'innovation technologique a permis à quelques entreprises d'être créées et surtout de prospérer. C'est le cas des sociétés Bacou Dalloz (production de protections du travail en hauteur), Yale Levage (production de pièces détachées pour matériel de levage)...

Le second domaine industriel traditionnel du bassin de Vierzon est celui de la porcelaine. Le bassin ne compte plus aujourd'hui qu'une entreprise porcelainière qui emploie environ 140 salariés. Bien que cette entreprise voie une diminution de sa production, la qualité de celle-ci est reconnue. Néanmoins, son chef d'entreprise est proche de la retraite et la reprise de la société n'est pas assurée.

La confection était un grand pourvoyeur d'emploi jusqu'aux vingt dernières années. A l'heure actuelle, la confection n'emploie plus qu'une centaine de personnes. Il s'agit d'un travail principalement féminin. La diminution du nombre d'actifs dans ce secteur a eu pour conséquence la forte augmentation du chômage des femmes que la qualification rend parfois difficile à positionner sur d'autres emplois.

Les entreprises industrielles du bassin de Vierzon peinent à recruter des cadres qui acceptent rarement de s'installer avec leur famille dans des communes jugées "trop rurales". La présence des autoroutes et de la gare ferroviaire devient alors un atout pour des migrations quotidiennes ou hebdomadaires.

En ce qui concerne les ouvriers, les principales difficultés liées à la mobilité se posent entre les communes rurales et la ville. Que l'entreprise soit rurale et les salariés citadins (ou inversement), les liaisons sont quasi obligatoirement routières. Posséder le permis de conduire **et** un véhicule apparaît indispensable. Le covoiturage se développe toutefois entre collègues.

1.2.c L'artisanat et le commerce

Une crise de l'artisanat ?

A l'heure actuelle, ce sont un peu plus de 700 entreprises qui composent le paysage artisanal du bassin de Vierzon. La diversité est de mise avec toutefois une nette prédominance des entreprises du secteur transport/réparation/services à Vierzon et une prépondérance du secteur du bâtiment dans les communes rurales. Ces deux secteurs ont en moyenne une place plus importante que la moyenne départementale.

Depuis, une quinzaine d'années, le nombre d'entreprises artisanales ne cesse de baisser, les secteurs les plus touchés étant ceux de l'alimentation et du bâtiment. Dans les prochaines années cette tendance devrait se poursuivre : un tiers des chefs d'entreprise a plus de 50 ans.

³ Qui envisage de nombreux licenciement au cours de l'année 2006

Le maintien des activités commerciales.

Le bassin d'emploi compte 630 entreprises commerciales (soit 2016 emplois)⁴, y compris les artisans commerçants. Il faut noter qu'on en comptait encore près de 800 en 1995. La très grande majorité (75 %) de ces entreprises se situe à Vierzon, en milieu urbain.

De nombreux artisans sont aujourd'hui mobiles et apportent le service à domicile. Ce n'est pas le cas des commerces qui obligent la population à se déplacer. Le nombre de commerces diminuant en milieu rural, l'accès au service n'est pas facilité, notamment pour les personnes âgées.

1.2.d Le secteur tertiaire

Le bassin d'emploi de Vierzon est marqué par une nette concentration des équipements et services dans la commune centre. Des équipements de sports et de loisirs, par exemple sont présents dans la majorité des communes avec toutefois un nombre plus conséquent à Vierzon qui offre le plus large choix.

Les services publics sont également représentés mais là encore principalement à Vierzon. Il existe notamment une antenne des ASSEDIC, de la Caisse Primaire d'Assurance Maladie et de la Caisse d'Allocations Familiales. Les Chambres consulaires disposent également d'un lieu de permanence (à Lury sur Arnon pour la Chambre d'Agriculture et Vierzon pour la Chambre de Commerce et d'Industrie et la Chambre de Métiers).

Le maintien des services publics en milieu rural est une question importante. La Poste et le Trésor Public par exemple sont engagés dans une évolution de leurs prestations.

Dans le domaine de l'emploi, Vierzon est dotée d'une agence ANPE et d'une PAIO (Permanence d'Accueil, d'Information et d'Orientation) pour le suivi des jeunes de moins de 26 ans en difficulté d'insertion. La PAIO a mis en place des permanences mensuelles dans les communautés de communes rurales (Graçay, Neuvy-sur-Barangeon, Lury-sur-Arnon et Massay) et dans les quartiers du contrat de Ville de Vierzon.

1.3 Les formations offertes dans le bassin de Vierzon

La logique locale de formation apparaît quelque peu passéiste ; elle semble tout conditionner à un développement de la formation dans le secteur de l'industrie supérieure, alors que les effectifs dans les classes de BTS industriels diminuent (impact de la démographie, manque d'attractivité liée à la fermeture d'entreprises dans le secteur industriel...) La prise en compte de l'évolution de l'emploi n'est pas encore véritablement effective.

La zone d'emploi de Vierzon reste toutefois faiblement diplômée par rapport au reste du Cher. Longtemps, les emplois offerts aux Vierzonnais ont été des emplois de main d'œuvre demandant peu de qualifications. Ce n'est plus le cas à l'heure actuelle ; le niveau requis pour la majorité des offres déposées à l'ANPE s'est nettement accru au cours des dernières années. Le retard de qualification de la population est aujourd'hui une grande préoccupation.

Les formations offertes dans le département en matière de sciences et technologies industrielles sont nombreuses. Les établissements ont par conséquent des difficultés de recrutement. Le lycée Henri

⁴ Données de juillet 2004 - CCI – Centre de Ressources

Brisson est par exemple touché de plein fouet par la crise de l'industrie locale et par la diminution d'emploi qui y est liée.

Toutefois, une réflexion sur les contenus des enseignements dispensés a permis l'ouverture d'une nouvelle licence professionnelle à la rentrée 2004, correspondant davantage au marché de l'emploi. Certaines sections sont également uniques en France (industries céramiques notamment) ce qui favorise un recrutement plus large des élèves.

1.4 L'emploi et le chômage

Dans la majorité des communes du bassin, la population active a augmenté entre 1990 et 1999. Le taux d'activité des femmes progresse rapidement mais reste inférieur à celui des hommes.

Le taux de chômage de longue durée (31 %) de la zone est l'un des plus élevés de la région. Les chômeurs de très longue durée (plus de 2 ans) sont également surreprésentés dans le bassin de Vierzon. Leur nombre a progressé de 6,3 % sur un an pour une évolution départementale de + 0,6%.

	Taux de chômage (%)	Evolution du nombre de demandeurs d'emploi sur 1 an	Part des femmes dans la demande d'emploi (%)	Part des jeunes dans la demande d'emploi (%)
Vierzon	12,1	- 8,84	49,4	21,6
Cher	9,6	- 5,29	52,2	22,4
Région	8,6	- 4,37	51,5	22,1
France	9,8	- 4,54	49,3	20,2

Source DRTEFP – décembre 2005

Le bassin d'emploi constitue une unité pour le marché du travail. La grande majorité de la population active réside et travaille à l'intérieur de cette zone. De même, les emplois offerts sont en grande partie occupés par des résidents du bassin. Cependant, environ un quart des actifs travaille à l'extérieur du bassin et quasi-exclusivement dans celui de Bourges, voisin.

Le bassin de Vierzon entretient également des relations domicile / travail avec d'autres bassins, mais elles sont marginales. C'est le cas notamment des bassins de Romorantin et d'Aubigny.

- liens avec Aubigny : manque de main d'œuvre à Aubigny et nombreux demandeurs d'emploi à Vierzon. Toutefois les déplacements entre ces deux territoires ne sont pas aisés.
- liens avec Romorantin : de nombreux salariés se rendaient à Romorantin pour travailler chez MATRA. Les conditions de travail, de salaires et nombreux avantages qui y étaient pratiqués font que ces personnes peinent à se reclasser. De plus, le bassin de Romorantin n'est pas aujourd'hui attractif sur le plan de l'emploi.

Le manque de qualification et les problèmes de mobilité des demandeurs d'emploi sont facteurs de marginalisation et finalement d'exclusion. La forte proportion de personnes d'origine étrangère et les difficultés d'apprentissage de la langue française contribuent également à l'isolement social de certaines familles.

Le pays de Vierzon connaît la situation sociale la plus critique parmi les pays urbains de la région Centre. Le revenu moyen des ménages est inférieur de 10 % à la moyenne des 31 pays.

1.5 Les freins à l'emploi

L'absence de permis de conduire

1/3 des demandeurs d'emploi inscrits à l'ANPE ne possède pas le permis de conduire. Pour ceux qui résident à Vierzon, environ 60%, l'offre de transport en commun permet de palier en partie les difficultés.

On constate également que la "débrouille" permet aussi de se déplacer pour effectuer les principales démarches : co-voiturage, auto-stop, profiter du déplacement d'un voisin... Il est rare que les rendez-vous dans les administrations (notamment l'ANPE et l'ASSEDIC) ne soient pas honorés.

Toutefois, dans plus d'une offre d'emploi sur 2, être titulaire du permis de conduire est indispensable. Parfois même posséder son propre véhicule fait partie des critères de sélection.

Pour les jeunes inscrits à la PAIO, les problématiques sont accrues :

- La part des moins de 18 ans ne possède évidemment pas le permis
- Pour accéder à certaines offres d'apprentissage, notamment dans les communes rurales, la mobilité constitue une barrière de sélection (tout comme la problématique du logement)
- Il leur est difficile de trouver un emploi sans le permis, mais comment le financer sans emploi?

Les personnes non motorisées

Il ne s'agit pas seulement de posséder le permis de conduire, avoir un véhicule est un investissement supplémentaire (tout comme l'assurer et l'alimenter en carburant).

Le tableau ci-dessous montre les difficultés des jeunes pour se déplacer. Pour tenir compte des remarques de chacune des structures qui reçoivent des jeunes, nous devons relativiser leurs problèmes de déplacement : "quand ils le veulent (sorties...), ils trouvent un moyen de locomotion".

Mode de déplacement des jeunes des communes rurales inscrits à la PAIO⁵

Commune de résidence	Nb de jeunes suivis	Mode de locomotion						
		aucun	auto	Mob.	moto	Transport en commun	Autre (parents, amis)	vélo
Brinay	1		1					
Cerbois	2		1			1		
Chéry	8	2	2	1		2	1	
Dampierre en Gracay	7		5			1	1	
Foécý(*)	23	4	9	3		2	2	3
Genouilly	14	1	9	3		1		
Gracay	30	9	14	2		4		1
Lazenais	6	2	2	1		1		
Limeux	1		1					
Lury sur Arnon	14	5	2	3		4		
Massay	13	4	6			3		
Méreau	27	3	11	5		5	1	2
Méry sur Cher (*)	10		3	5			2	
Nancay	8	4	2	2			1	1
Neuvy sur Branageon	15	2	9	2			1	1
Nohant en Gracay	3		1			2		
Preuilly	4	1		1	1		1	
Quincy	1	1						
St Georges sur la Prée	14	2	7	2		3		
St Hilaire de Court	15	5	3	5		1	1	
St Laurent	3		2			1		
Thénioux (*)	10	1	8	1				
Vignoux sur Branageon	26	3	12	6		3	2	
Vouzeron	14	2	6	3		2		1
TOTAL	269	51	116	45	1	36	13	9

(*) Commune qui dispose d'une gare SNCF

La mobilité n'est par conséquent pas uniquement une question de moyens financiers.

Les blocages psychologiques

Les professionnels des structures recevant du public en insertion (plus ou moins éloigné de l'emploi) expriment aussi des difficultés dans l'accès intellectuel à la mobilité. Se déplacer pour aller en formation ou pour un emploi ne va pas toujours de soi.

Quelques kilomètres à parcourir semblent parfois une véritable expédition !

Seul un travail individuel effectué avec un conseiller peut porter ses fruits. Parfois, il s'avère nécessaire d'effectuer le déplacement avec la personne pour démystifier la distance, la grande ville, le moyen de transport...

⁵ Concerne par conséquent les 16-25 ans bénéficiant d'un accompagnement vers l'emploi
Comité de Bassin d'Emploi
Diagnostic emploi et mobilité - Mai 2006

Les difficultés pour répondre aux problématiques de ce "frein" à la mobilité sont nombreuses :

- difficultés pour appréhender les véritables problèmes de chacun
- multiplicité des problématiques (chacun exprime un problème différent)
- coût de la réponse en termes de temps que l'accompagnant doit y consacrer, notamment quand il doit effectuer un déplacement avec la personne

La garde d'enfants

Trouver un mode de garde pour ses enfants est nécessaire lorsque l'on veut accéder à l'emploi. Ceci constitue en général un frein à l'emploi plus important pour les femmes que pour les hommes.

Plusieurs facteurs expliquent ce déséquilibre entre les hommes et les femmes :

- Multiplication des familles monoparentales où les femmes élèvent seules leurs enfants.
- Trouver un emploi et faire garder ses enfants est parfois plus coûteux que les garder soit même (compte tenu des déplacements domicile/travail...)
- Les disparités entre les salaires au sein du couple conduisent plus facilement la femme que l'homme à s'arrêter de travailler
- Manque de modes de garde disponibles, notamment en milieu rural
- Amplitude horaire des structures d'accueil des enfants pas toujours adaptée ce qui pose un problème pour les salariés des structures fonctionnant sur un mode horaire atypique (3x8, 2x8... avec heures tôt le matin ou tard le soir)

2 La mobilité dans le bassin de Vierzon

2.1 L'offre de transport

Le transport urbain à Vierzon

La société Bus Vallée rempli pour la commune de Vierzon une mission de service public (D.S.P)⁶. Toutefois, le réseau dessert uniquement le territoire de la commune de Vierzon.

Voir annexe 2 - Le transport urbain à Vierzon

Le réseau de Vierzon comprend trois éléments :

- trois lignes régulières
- deux navettes supplémentaires pour les heures pleines
- un réseau Créabus de transport à la demande, qui fonctionne 6 jours sur 7, avec les horaires suivants : 6-7h ; 9h30-11h30; 14-16h30

Voir annexe 1 – Le transport à la demande à Vierzon

Le réseau vert du Conseil Général

Créé en 1998, à l'initiative du Conseil général, le réseau vert concerne les circuits de transport en commun routier sur l'ensemble du territoire départemental.

Il se développe selon deux modes de transport :

- Les 13 lignes régulières de transport interurbain de voyageurs qui suivent les grands axes du Département et offrent des liaisons quotidiennes avec Bourges, la ville chef-lieu de département. La fréquence de ces liaisons est renforcée dans un rayon de 20 kilomètres autour de Bourges permettant aux usagers d'utiliser ce type de transport collectif pour se rendre à leur travail.
- les 43 services de transport à la demande, mis en place dans les zones rurales.

Ils permettent d'apporter à la population une réponse à ses besoins spécifiques (marchés hebdomadaires, accès au chef-lieu de canton) et contribuent ainsi au maintien des services en milieu rural.

Le choix d'horaires compatibles avec les autres transports collectifs (trains, bus gérés par le SIVOTU) assurent une continuité des services de transport dans le département.

[Extrait du Site [www. cg18.fr](http://www.cg18.fr)]

Voir annexe 3 – Le transport à la demande par canton

⁶ D.S.P Délégation de service public

L'offre du réseau ferré

Vierzon se situe à un véritable carrefour ferroviaire, entre échanges nord sud (de Paris à Toulouse) et transversaux est-ouest (Nantes Lyon). Le territoire du pays de Vierzon compte deux gares, celle du centre-ville (fréquentée par plus de 20 000 voyageurs hebdomadaires) et celle des Forges située sur la zone d'activités du même nom. Cette dernière a essentiellement une vocation de desserte des industries présentes sur le site (plus de 150 voyageurs par semaine). Sa fréquentation est limitée mais pertinente en terme de maillage territorial et d'organisation des déplacements domicile / travail.

Les dessertes s'organisent aujourd'hui ainsi :

VIERZON BOURGES

30 allers-retours par jour en semaine

meilleur temps de parcours : 15 minutes

VIERZON TOURS

13 allers-retours par jour en semaine

meilleur temps de parcours : 1h07

VIERZON CHATEAUROUX

16 allers-retours par jour en semaine

meilleur temps de parcours : 28 minutes

VIERZON ORLEANS

25 allers-retours par jour en semaine (dont 23 en train et 2 en autocar)

meilleur temps de parcours : 34 minutes en train et 1h40 en autocar

VIERZON ROMORANTIN

8 allers-retours par jour en semaine (en autocar)

meilleur temps de parcours : 40 minutes

cette desserte est assurée en partenariat avec le Département du Loir et Cher (TLC). Certains tarifs SNCF ne sont pas acceptés.

HORS REGION CENTRE

Vers Paris : 15 trains par jour

Vers Limoges : 6 trains par jour

Vers Brive et Toulouse : 7 trains par jour

Vers Lyon : 4 trains par jour

Vers Montluçon : 3 trains par jour.

Voir annexe 4 – Infrastructures ferroviaires en Région Centre

2.2 Les besoins de déplacement non couverts

Le bassin dispose d'un large éventail de modes de transport : transport urbain, transport en commun, liaison ferroviaire et compagnies de taxi.

Toutefois, l'offre de transport ne répond pas à la totalité de la demande et ne couvre pas tous les besoins. L'un des principaux problèmes auxquels les demandeurs d'emploi doivent faire face est celui de la mobilité.

Il semble que la méconnaissance des possibilités offertes soit le premier handicap.

Un questionnaire : expression du ressenti de la population et des entreprises

De façon à mieux appréhender les problèmes de mobilité de la population, il est apparu utile de se doter d'éléments de ressenti. Ainsi un questionnaire a été proposé. Il s'adressait à un échantillon représentatif de la population (demandeurs d'emploi, jeunes, salariés, retraités) dans lequel les hommes et les femmes étaient à parts égales.

Il a également été convenu de faire parvenir ce questionnaire à quelques employeurs. Ce fut l'occasion de leur présenter nos travaux et de les sensibiliser à la question des déplacements de leurs salariés.

Principaux éléments à retenir des questionnaires auprès des usagers :

- l'utilisation d'un véhicule est principalement liée
 - o au travail pour les hommes;
 - o aux achats et déplacements avec les enfants pour les femmes
- posséder le permis de conduire apparaît comme condition nécessaire pour trouver un emploi – le manque de mobilité est vécu comme un frein à l'accès à l'emploi
- difficulté pour se déplacer notamment en zone rurale - les habitants des communes rurales estiment être mal desservis

Voir annexes 6 et 7 :

Questionnaire mobilité / Questionnaire mobilité – employeurs

Voir annexes 8 et 9 :

Traitement des questionnaires

2.3 Les aides à la mobilité

a. Aides mises en place dans quelques communes

Toutes les communes du bassin d'emploi ont été interrogées sur les éventuelles aides qu'elles mettent en place, en complément de celles proposées par les autres partenaires emploi et/ ou transport.

Deux communes offrent des services spécifiques :

- la commune de Foëcy qui propose une aide au déplacement pour les personnes âgées, via 1 véhicule
- la commune de Vouzeron dans laquelle les jeunes de 16 à 18 ans reçoivent une aide de 100€ pour financer leur permis de conduire dans le cadre de la conduite accompagnée

b. Aides mises en place pour les jeunes via la PAIO

Les jeunes de 16 à 25 en panne d'emploi et/ou d'orientation professionnelle bénéficient du soutien de la PAIO.

Deux dispositifs sont dédiés entre autres à l'aide à la mobilité :

- Le Fonds d'aide aux jeunes qui permet notamment d'attribuer des aides pour le financement du permis de conduire
- Le dispositif CIVIS (Contrat d'insertion dans la vie sociale)⁷ qui permet aux conseillers en insertion en accord avec le jeune de favoriser le financement d'aides aux déplacements (permis de conduire, transport pour se rendre en stage ou en emploi, assurance du véhicule, etc.)

⁷ Qui permet aux jeunes les plus éloignés de l'emploi et ayant un niveau inférieur à bac+2 de bénéficier d'un accompagnement renforcé jusqu'à leur 26 ans.

c. Aides à la mobilité mises en place par l'ANPE

Aide au déplacement

Votre projet est le suivant

- vous rendre à un entretien d'embauche (la durée du contrat proposé doit être égale ou supérieure à 2 mois) ;
- participer à un concours public ;
- répondre à une convocation de l'ANPE, d'un de ses partenaires ou de la DDTEFP (Direction Départementale du Travail, de l'Emploi et de la Formation Professionnelle) ;
- participer à un atelier de recherche d'emploi organisé par l'ANPE.

Vous êtes dans l'une des situations suivantes

- Inscrit comme demandeur d'emploi, non indemnisé ou bénéficiaire d'un des minima sociaux (RMI, allocation spécifique de solidarité, allocation parent isolé, allocation d'insertion...).
- Salarié en contrat emploi solidarité.
- Stagiaire en formation non rémunérée.

Vous pouvez bénéficier d'une aide au déplacement

L'aide est calculée sur la base de 0,10 € par km. La distance aller-retour entre votre lieu de résidence et le lieu du rendez-vous doit être égale ou supérieure à 50 km (20 km dans les Départements d'outre mer) et de 2 000 km aller-retour maximum (y compris pour un déplacement vers un des pays de l'Espace économique européen et la Suisse).

Le service complémentaire d'aide à la mobilité

Le réseau SAM est une association loi 1901 qui offre des possibilités d'hébergement dans toute la France. Sa mission : mettre en relation des demandeurs d'emploi et des familles d'accueil bénévoles.

Votre projet est le suivant :

Vous devez vous rendre à un entretien de recrutement dans une ville éloignée de votre domicile et compte tenu de l'heure fixée par cet employeur, les horaires de transport vous obligent à arriver la veille

Vous répondez aux conditions suivantes :

Demandeur d'emploi en possession d'un bon de transport ou de réservation de votre billet ANPE.

Grâce au réseau SAM, vous bénéficiez de l'accueil dans une famille qui :

- vous offre bénévolement un hébergement pour la nuit, le repas et le petit-déjeuner ;
- partage sa connaissance du tissu économique local.

Votre conseiller ANPE :

- vous remet un bon de transport ou de réservation ;
- vous communique des informations sur le réseau SAM et les coordonnées du relais SAM de la région concernée.

Il vous suffit alors :

- de contacter le relais SAM qui trouve la famille d'accueil et établit la relation avec elle ;
- de contribuer aux frais de gestion de l'association à hauteur de 8 €.

d. Les aides liées au transport ferroviaire

En plus des tarifs nationaux, la Région Centre a mis en place des formules attractives pour voyager au sein du territoire régional.

L'abonnement mensuel régional de travail

Très économique, cet abonnement permet aux salariés d'obtenir jusqu'à 75% de réduction sur l'ensemble des trajets quotidiens effectués en totalité en région Centre entre le domicile et le lieu de travail et ce, sans limitation de distance.

A partir du 1^{er} juillet 2006, un nouvel abonnement de travail annuel, ANNUELYS, sera expérimenté sur les liaisons Orléans-Vierzon-Bourges-Saint Amand Montrond, Orléans-Vierzon-Châteauroux-Argenton sur Creuse-Eguzon et Orléans-Vierzon-Bourges-La Guerche sur l'Aubois.

En plus de permettre un gain de temps, ANNUELYS offrira une réduction supplémentaire équivalente à un mois et demi sur une année.

TERBAC+ et TER APPRENTI

Pour les étudiants de moins de 28 ans et les apprentis de moins de 26 ans, les cartes TER BAC+ et TER APPRENTI permettent de bénéficier d'une réduction de 50% en deuxième classe sur les parcours domicile lieu d'études en régions Centre, Limousin et Poitou Charentes. Elles permettent également de voyager à demi tarif sur l'ensemble de la région centre les week-ends et jours fériés du 1^{er} septembre au 30 juin, et tous les jours du 1^{er} juillet au 31 octobre. Ces cartes annuelles sont vendues au prix de 30€.

STARTER SALARIE et STARTER ETUDIANT

Enfin, les forfaits mensuels STARTER SALARIE et STARTER ETUDIANT permettent à ces populations de combiner l'abonnement mensuel TER avec un ou deux transports urbains ou interurbain à Blois (TUB), Orléans (SEMTAO) et Tours (Fil Bleu et Touraine Fil Vert). Avec STARTER SALARIE, une réduction mensuelle de 15€ ou même de 30€ si sont concernés deux réseaux supplémentaires est offerte.

En complément *Voir annexe 10 - Les aides financières mises en place par la SNCF*

e. Les aides au déplacement liées au transport en commun routier

Voir annexe 11 La tarification des transports mis en place par le Conseil Général

3 Pour aller plus loin

La mise en œuvre de ce projet n'est pas achevée que déjà quelques actions émergent. Plusieurs structures sollicitées dans le cadre de nos travaux ont souhaité d'ores et déjà aller plus loin.

- Le C.B.E fut le premier à fixer dans son programme d'action 2005-2006 les problématiques de la mobilité.
- Le CBE est également structure juridique porteuse de la PAIO (Permanence d'accueil, d'information et d'orientation)⁸ de Vierzon. Cette dernière par le biais des conseillers en insertion professionnelle réfléchit actuellement à un projet pour faciliter les démarches emploi et formation des jeunes, par exemple par la location de mobyettes.
- Autour de la question des modes de garde des enfants : l'association Familles de France de Vierzon a créé une antenne à Méreau et mis en place un accompagnement à la scolarité
- La CLI (Commission locale d'insertion) qui dépend du Conseil Général et assure le suivi et l'accompagnement des bénéficiaires du RMI a entrepris une réflexion de fond sur cette question. L'insertion et la mobilité (autant physique qu'intellectuelle) sont souvent perçus comme antinomiques. Accéder à un emploi ou une formation suppose d'avoir résolu nombre de problématiques sociales parmi lesquelles la mobilité.
- Les acteurs locaux ont déposé en décembre 2005 un dossier de candidature à la labellisation d'une Maison de l'Emploi⁹. Ce dossier a reçu l'aval de la commission nationale le 31 janvier 2006. Dans le cadre des travaux préparatoires à cette candidature, la question de la mobilité a retenu l'attention des participants aux réunions. L'une des orientations stratégiques de la Maison de l'Emploi est de s'attacher aux freins à l'emploi. Ceci est exprimé ainsi : "Fédérer les projets élaborés dans le cadre du Pacte Territorial pour l'Emploi autour de la mobilité, le logement, l'accès au permis de conduire, le suivi social..."
- Le souhait des acteurs locaux est de pouvoir à plus ou moins brève échéance travailler en amont avec les organismes de formation pour qu'ils se soucient davantage de la question de la mobilité des stagiaires dans la réponse à l'appel d'offre du Conseil Régional.
- L'accès des femmes à l'emploi et la formation est souvent conditionné à la mobilité et à la garde des enfants. Les diverses actions visant à améliorer l'accès des femmes au marché du travail devront tenir compte le plus souvent possible des questions de déplacement.

⁸ Structure d'accueil des jeunes de 16-25 ans pour les accompagner vers l'emploi et la formation

⁹ Plus-value attendue de la Maison de l'Emploi :

- Répondre aux besoins exprimés par les entreprises en termes de croissance endogène ou exogène, en termes de ressources humaines
- Accompagner les demandeurs (inscrits ou non à l'ANPE) pour une insertion durable (accès à la formation, sensibilisation à la création d'entreprise, résolution des freins à l'emploi, recherche d'emploi...)

Conclusion

Un programme de travail autour des objectifs opérationnels et d'actions à mener au début de l'année 2006 a été déterminé.

3 axes de travail sont apparus :

- Organiser, mutualiser et diffuser la collecte d'information sur les diverses offres de transports existant sur le bassin d'emploi de Vierzon
- Proposer au Syndicat de Pays d'être relais sur la question de l'offre de garde d'enfants dans le bassin et proposer des pistes d'action (en liant cette offre à la question de l'accès à l'emploi ou à la formation). Il s'agit là aussi d'un frein à l'accès à l'emploi, touchant principalement les femmes.
- Accompagner le développement économique des entreprises en les intégrant dans une réflexion sur la mobilité des salariés et demandeurs d'emploi.

La réflexion sur la mobilité est un projet de longue haleine. Pour une partie de la population (notamment les plus éloignés de l'emploi) se déplacer n'est pas un acte anodin. On ne peut espérer résoudre les problèmes de déplacement uniquement par la modification de l'offre de transport. Celle-ci est toutefois importante et doit s'accompagner d'un effort de communication.

Le souhait de tous de proposer des éléments de solution montre la prise de conscience de la complexité des problématiques de mobilité.