



Enquête  
\_ **Mobilité** pour l'emploi \_  
Septembre 2008



Avec le soutien financier de la Région wallonne et du FSE



Comité Subrégional  
de l'Emploi et de la Formation



## Table des matières

<b>1. Présentation</b> .....	5
<b>2. Méthodologie</b> .....	5
<b>3. Mieux connaître le passé</b> .....	5
<b>4. Pour mieux comprendre le présent</b> .....	
<b>5. Les constats</b> .....	6
Constat n°1 : une réalité visible et invisible .....	6
Constat n°2 : quand les aides, appellent à l'aide .....	7
Constat n°3 : en manque d'outils .....	8
<b>6. Les facteurs immobilisants</b> .....	8
Effet 1 : l'effet financier.....	8
Effet 2 : l'effet formation .....	9
Effet 3 : compétences cognitives .....	10
Effet 4 : localisation et aménagements des sphères de vie.....	11
Effet 5 : les effets du réseau .....	11
Effet 6 : santé et conditions physiques.....	14
<b>7. Conclusion</b> .....	15
<b>8. Annexe</b> .....	16
<b>9. Bibliographie</b> .....	17



Témoignages



Actions et/ou initiatives

## 1 | Présentation

Depuis déjà plusieurs années, les membres du Comité subrégional de l'emploi et de la formation de Tournai - Ath - Lessines estiment que la mobilité dans notre sous-région doit faire partie de nos préoccupations parce qu'elle a une influence sur le déroulement d'une formation et le bon-allant vers l'emploi.

Face à cette demande nous avons voulu identifier, guidés par le vécu des acteurs de l'insertion par l'économique, les embûches que la mobilité et son pendant d'immobilité sèment sur la route de l'emploi. Cette enquête, au-delà des pistes qu'elle se veut promouvoir, posera, avant tout, des jalons locaux qui permettront de clarifier certains débats, de remettre quelques points sur les « i », et en ceci donner aux acteurs-créateurs d'initiatives des clés pour : interpellier, innover, inventer...

## 2 | Méthodologie

L'enquête proprement dite, s'est déroulée entre les mois de février et mai 2007 auprès d'acteurs de terrain identifiés comme ayant un lien le plus direct possible avec la mise à l'emploi. Après contacts et démarches de prospection, les participants ayant répondu présent à notre appel sont les suivants : Adecco, CEFA, FGTB, Forem conseil et ses Maisons de l'emploi, Gil-intérim, Manpower, Mission Régionale Hainaut occidentale, Randstad, Sos dépannage, Trace, Vedior. Sur les 80 questionnaires envoyés aux différents acteurs volontaires pour l'enquête, 55 nous sont revenus dans les délais fixés par le calendrier du projet. Durant ces trois mois, nous avons également réalisé 8 entretiens exploratoires visant à donner au quantitatif une plus-value qualitative très enrichissante pour comprendre la diversité et la complexité des situations d'immobilité. Nous avons enfin traversé et assimilé à notre réflexion une importante littérature scientifique publiée sur le sujet depuis une dizaine d'années.

Les personnes interviewées étaient majoritairement des femmes (84%). Notons pour information, que sur l'ensemble des personnes ayant répondu à l'enquête, 57% n'ont jamais connu de période de chômage durant leur vie. Au final, la couverture géographique de nos agents de l'insertion ainsi que la fréquence de leurs contacts respectifs avec des publics en quête d'emploi, nous autorisent à penser que leurs visions sont assez variées pour parler de « représentativité » de leurs discours.

## 3 | Mieux connaître le passé...

Mobilité. Un si petit mot pour une si grande histoire. Quand nous parlons, nous utilisons spontanément des mots qui, au-delà de leur sens actuel, charrient comme des images sous-jacentes, des idées reçues, qui habillent nos réflexions parfois un peu trop vite.

Voyons donc ce qu'un bref voyage dans le passé de la mobilité peut nous apprendre.

Longtemps considérée comme synonyme d'errance, d'instabilité, la personne en mouvement était marquée par le sceau de l'infamie, du doute, et de la méfiance. Le vagabond, le marchand de grand chemin, le voyageur comme le pèlerin étaient considérés comme asociaux et donc dangereux pour la stabilité des écosystèmes locaux. Pourtant avec l'exode rural, le développement des transports plus rapides et plus sûrs, empruntant des voies de qualité et de quantité grandissantes, le monde se met en mouvement. La mobilité devient un élément clé du développement de nos sociétés. Le siècle de l'industrialisation de l'Occident la porte en son sein. Ayant mis une grande partie de la population en mouvement par les lois d'enclosures, l'industrie n'aura de cesse de tenter de « sédentariser » la main-d'œuvre en développant les logements ouvriers, à deux pas de l'usine par exemple. La mobilité individuelle mettait en effet en péril le cours de la production et sa planification. Qu'il s'agisse de la codification du statut du chômeur, comme la création d'assurance mutualisée, ou bien encore le passage du salaire journalier à un traitement à la semaine puis au mois, toutes ses mesures auront pour effet de « sédentariser » la main-d'œuvre afin de stabiliser l'industrie.

## 4 | ... Pour mieux comprendre le présent

Aujourd'hui la mobilité concentre les paradoxes de la modernité. Issue d'un basculement récent, la mobilité, qui était jusqu'alors synonyme de frivolité et d'instabilité est devenue le maître mot de notre société. Le mouvement, le voyage, l'adaptabilité, la polyvalence, la disponibilité, la liberté, l'absence d'attaches, sont les branches d'un même arbre : celui de la mobilité comme potentiel d'action et de réaction. D'Erasmus en voyages, de déplacements professionnels en mobilité résidentielle, il apparaît de plus en plus manifeste que le « bon » et le « mobile » vont de pair. Il n'en faut pas plus pour pressentir que cette représentation creuse un fossé imaginaire entre ceux qui sont hyper-mobiles et ceux qui ne le sont pas, ou moins. Car dans une société qui est régie par les notions de risque et d'incertitude la mobilité représente plus qu'une simple possibilité de se déplacer, elle représente un type d'homme.

Aujourd'hui constate Eric Le Breton<sup>1</sup>, *nos sociétés sont traversées par une double dynamique de fragmentation. D'une part, une fragmentation des territoires : l'étalement urbain disperse toujours plus les lieux de résidence et de travail, d'approvisionnement et de sociabilité. D'autre part, la société salariale s'effrite. Les emplois atypiques se substituent à l'emploi stable. Cette fragmentation combinée du travail et des territoires impose aux individus des mobilités plus importantes et plus complexes qui disqualifient certaines populations.*

<sup>1</sup> Maître de conférences en sociologie à l'université de Rennes-II

Tout ceci amène Emmanuel Piérru<sup>2</sup> à dire que « la mobilité n'est pas une dimension sectorielle et autonome de la vie sociale mais, au contraire, une dimension transversale, présente dans toutes les pratiques, sans aucune exception, de la plus individuelle à la plus collective. Il existe des interrelations entre mise en mobilité et fonctionnements familiaux, modèles éducatifs, manière de vivre sa vie de couple, accès à l'adolescence, à l'autonomie, modes d'organisation du travail, manière de faire ses courses, etc. »

## 5 | Les constats

### **\_\_ Constat n°1 : une réalité visible et invisible**

Si tout le monde parle de mobilité, force est de constater qu'on manque d'outils pour la cerner et la quantifier vraiment. On apprend d'abord que 97% des personnes interrogées voient quotidiennement des demandeurs d'emploi renoncer à un travail faute de pouvoir s'y rendre. L'ensemble des acteurs témoignent d'ailleurs d'un manque d'accessibilité des zones d'activités économiques.

Lorsqu'on se penche sur les chiffres disponibles fournis par le FOREM Conseil, on s'aperçoit que 48% des demandeurs d'emploi de notre sous-région ne possèdent pas le permis de conduire. Soit près de 8.474 personnes, pour la seule région de Tournai, Ath et Lessines. Notons également que ce chiffre ne prend en compte que les demandeurs d'emploi inoccupés (DEI) inscrits au Forem. On peut dès lors penser qu'il s'agit d'une approximation inférieure à la réalité.

Les chiffres récoltés auprès des agences d'intérim confirment la tendance puisqu'on retrouve près de 30% d'inscrits chez Manpower qui déclarent se déplacer autrement qu'en voiture, et 47% chez Trace.



***Soutenir et développer les initiatives de transports collectifs entre les lieux de résidence et de travail (Navette Créalys – Gembloux).  
Développer et soutenir le prêt de mobylettes (Sos Dépannage-Tournai).***

Le chiffre de 8.500 personnes est loin d'être anecdotique ! Surtout lorsqu'on apprend par les agents de l'insertion que les employeurs ont une perception très négative des candidats qui n'ont pas le permis de conduire, ou pas de voiture.



***Organiser des séances de sensibilisation à la problématique de la mobilité à destination des entreprises afin que celle-ci pèse plus à la fois dans leur mode de management mais également compte plus dans l'organisation du travail. Impulser et diffuser l'importance de la problématique au sein des délégations syndicales sectorielles, afin que celle-ci pèse plus dans la discussion.***

Orienter les entreprises vers les cellules de mobilité de l'Union Wallonne des Entreprises.

La route vers l'emploi est donc semée d'embûches, dont les acteurs de l'insertion ont bien conscience lorsqu'ils témoignent (pour 87% d'entre eux) qu'il arrive *très souvent* qu'un employeur demande le permis de conduire alors que le poste à pourvoir et les missions attendantes ne le justifient pas.



***Mettre en place, en concertation avec les partenaires sociaux, une définition de profil-métier qui tiendrait compte du besoin « objectif » d'automobile afin d'éviter de mettre la possession du permis de conduire comme critère d'admissibilité dans des missions de travail qui n'en nécessitent pas l'usage.***



- ***Ça donne effectivement moins de chance à ceux qui sont sans véhicule ou sans moyen de transport.***
- ***Ça diminue très fortement les chances d'accéder à un emploi.***
- ***Pour avoir un emploi, il faut un véhicule.***
- ***Sans voiture pas de boulot, et bien souvent sans boulot pas de voiture...***
- ***S'ils n'ont pas de voiture, ils ne savent pas accepter de travail.***

<sup>2</sup> Docteur en sciences-politiques – Chargé de recherches au CERAPS-Lille II

## \_\_ Constat n°2 : quand les aides appellent à l'aide

Il existe certes des aides à la mobilité. Toutes les institutions n'en distribuent cependant pas et cela dépend très fortement du contexte, du profil et de l'interaction. En somme on peut dire que la moitié des acteurs de l'insertion par le travail interrogés sont en contact avec des aides.

Ils les jugent...

	Nombre	%
Très efficaces	1	1,85%
Assez efficaces	10	18,51%
Peu efficaces	15	27,77%
Pas efficaces du tout	4	7,40%
Ne se prononce pas	7	12,96%
Non réponse	17	31,48%
<b>Total</b>	<b>54</b>	<b>100%</b>

et les trouvent...

	Nombre	%
Très utiles	8	16,69%
Assez efficaces	19	37,25%
Peu efficaces	18	35,29%
Pas efficaces du tout	3	5,88%
Ne se prononce pas	3	5,88%
<b>Total</b>	<b>51</b>	<b>100%</b>

Source : Questionnaire à destination des professionnels - Traitement CSEF Tournai - Ath - Lessines

L'importance des non-réponses a été prise en compte. Cependant il ne nous appartient pas de juger ou même d'essayer de comprendre pourquoi tant de personnes préfèrent ne pas répondre à des questions précises.

Plane alors comme un doute qui provient, pensent-elles, autant du manque de déploiement de ces offres que de l'inadéquation des transports en commun avec les horaires et le lieu de travail. Pourtant, quand on cherche à savoir si ces institutions font un travail d'information à destination de leur public concernant ces aides, elles ne sont que la moitié à le faire. 54,5% déclarent réaliser un réel travail d'information. En matière d'aide à la mobilité, on remarque alors que les demandeurs d'emploi sont...

	Nombre	%
Très informés	0	0%
Assez informés	3	5,5%
Peu informés	37	68,51%
Pas informés du tout	12	22,22%
Non réponse	2	3,70%
<b>Total</b>	<b>54</b>	<b>100%</b>

Source : Questionnaire à destination des professionnels - Traitement CSEF Tournai - Ath - Lessines

Et que pour des raisons encore mal identifiées, nos acteurs en font un usage.

	Nombre	%
Systematique	2	3,70%
Fréquent	9	16,66%
Occasionnel	16	29,62%
Rare	0	0%
Inexistant	0	0%
Ne se prononce pas	23	42,59%
Non réponse	4	7,40%
<b>Total</b>	<b>54</b>	<b>100%</b>

Source : Questionnaire à destination des professionnels - Traitement CSEF Tournai - Ath - Lessines

L'usage d'aide apparaît comme occasionnel alors que nous avons mis en lumière que près d'un demandeur d'emploi sur deux n'avait pas de permis de conduire.



**Réalisation d'émissions et de supports média (radio, brochure, télévision) afin de sensibiliser à large échelle sur l'existence de ces aides.**  
**Sensibiliser les partenaires sociaux quant à l'existence de ces aides et rendre leur usage plus systématique et plus massif.**

### **\_\_ Constat n°3 : en manque d'outils**

Lors des différentes phases d'enquête, nous avons pu percevoir que les agents de l'insertion manquent d'outils qui leur permettraient d'identifier, les situations d'immobilité. Comme il s'agit d'un *handicap* transversal aux conséquences parfois diffuses, sur l'ensemble des actions d'un individu, il n'existe pas de personnes de contact, ni de service dédié, et encore moins de solution miracle. Pourtant, tous sont d'accord pour dire qu'il s'agit d'un frein réel à la mise en route vers l'emploi. A la question « Les demandeurs d'emploi parlent-ils spontanément et naturellement de leur problème de mobilité ? » près de 61 % des personnes interrogées répondent *parfois et/ou rarement*.



***Mettre en place un guichet « mobilité », avec les personnes de contact.  
Mettre en place des formations à l'usage des logiciels d'itinéraires et de transports en commun.  
Installation de bornes informatiques dédiées à la mobilité dans les communes, les gares, les services publics.***

Aborder le thème de la mobilité n'a rien d'évident et de naturel. Les questionnaires confirment l'idée que les demandeurs d'emploi n'en parlent pas *spontanément* et c'est compréhensible : le discours du tout voiture et de l'*hypermobilité* a un effet normatif puissant en ce qu'il disqualifie systématiquement l'immobile dans la course à la normalité. Le « bon » candidat est celui qui est mobile. Cela amène nombre de demandeurs d'emploi à rester discret sur le sujet - à jouer profil-bas en la matière.

Une autre difficulté vient du fait qu'il n'existe pas, sauf critère de possession du permis de conduire, de bilan individuel permettant d'objectiver le degré réel de mobilité d'un candidat à l'emploi en tenant compte de la complexité des situations personnelles et environnementales. On constate alors que la mobilisation des acteurs de l'insertion pour combattre l'immobilité est proprement *immobilisée* par un manque d'outils. A cause de ce manque d'outils, il existe peu de pistes pour établir des profils cibles de population.



***Création d'un outil informatique permettant d'établir un profil précis et individualisé des possibilités de mobilité afin d'objectiver les situations et de ne pas sanctionner des situations insolubles. Cet Indice Synthétique de Mobilité (ISM) serait généralisé à l'ensemble des services afin d'harmoniser la considération de la question de manières transversale et individuelle.***

A nouveau, l'analyse et l'action souffrent d'un manque d'outils qui permettraient une visualisation efficace et détaillée des populations les plus touchées par des problèmes de mobilité. Seules les intuitions de nos acteurs de terrain, nous permettent un premier tri.

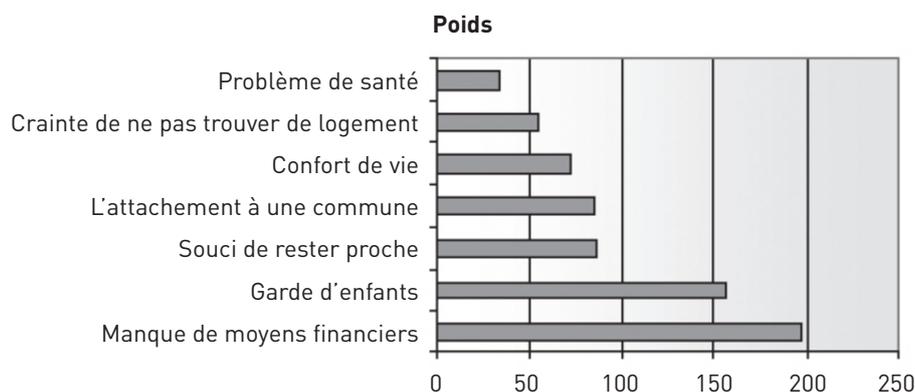


- ***Public en manque de ressources financières (21 occurrences).***
- ***Les jeunes (17 occurrences)***
- ***Public infrascolarisé (16 occurrences)***
- ***Demandeurs d'emploi (12 occurrences)***
- ***Personnes de plus de 45 ans (5 occurrences)***
- ***Femmes (5 occurrences)***
- ***Divorcés (3 occurrences)***

## **6 | Les facteurs immobilisants**

### **\_\_ Effet 1 : l'effet financier**

Il est le principal facteur d'immobilisation. Etant donné le coût d'accès à la mobilité automobile et/ou résidentielle, ceux qui ont de faibles revenus sont presque immédiatement et durablement disqualifiés. A travers les entretiens on comprend qu'il s'agit d'une variable incurable sur laquelle les acteurs n'ont *malheureusement* que peu de prises directes. On cerne alors donc mieux pourquoi ce facteur disparaît souvent des débats sur le sujet, alors même qu'il s'agit, selon les acteurs interviewés, de la variable cardinale de l'immobilisation. Le graphique suivant, nous montre le poids respectif des différents facteurs classés par les personnes interrogées selon leur importance dans l'immobilité de leur public.



Source : Questionnaire à destination des professionnels - Traitement CSEF Tournai - Ath - Lessines



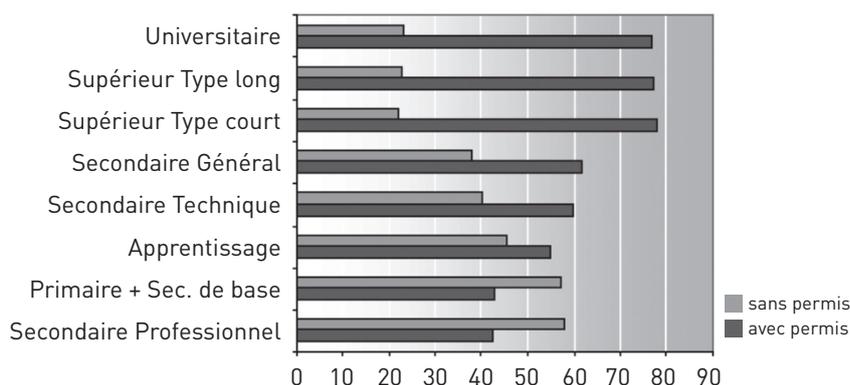
- **On a toute une partie de la population, surtout la moins aisée, qui n'a pas accès à des moyens de locomotion.**
- **Quand on n'a pas de boulot, une voiture ça représente un budget quand même important.**
- **C'est lié à la situation économique.**
- **Pour avoir du boulot, faut une voiture et un logement, et pour avoir une voiture et un logement, faut du boulot...**
- **Un agent raconte qu'il lui est arrivé d'entendre un intérimaire: « Pour moi aller travailler, j'aurais besoin de 50€ pour faire la plein de ma voiture... ».**



**Développer au maximum les aides permettant de réduire le coût colossal que représente le permis de conduire pour des revenus modestes.**  
**Prêt à taux 0 % pour financement de cours d'auto-école et/ou d'achat d'un premier véhicule d'occasion.**  
**Remboursement des frais de transport pour les personnes en formation et pour les demandeurs d'emploi.**  
**Proposer une gratuité généralisée des transports en commun.**

## Effet 2: l'effet formation

Le niveau de formation sur les comportements de mobilité est désormais avéré. Comme nous le confirme le graphique suivant.



Source : Forem Conseil-Service AMEF - Traitement CSEF Tournai - Ath - Lessines

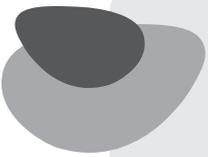


**Afin de réduire l'écart d'accès, il semblerait judicieux de promouvoir les projets existant sur le territoire.**  
**Il y aurait lieu de généraliser les cours de permis théorique et leur passage lors de l'année terminale d'études, quel que soit le type d'enseignement.**  
**Permettre à tous demandeurs d'emploi de suivre une formation au permis de conduire adapté en ayant recours à des services d'organismes spécialisés.**

### **\_Effet 3: compétences cognitives**

Etre mobile signifie d'abord qu'on a les capacités cognitives pour se déplacer. Entendons ici cognitives au sens de capacités acquises et non innées. Il faut, pour commencer, disposer d'une représentation des lieux où l'on va devoir se mouvoir. On ne peut pas se déplacer physiquement dans un espace où l'on ne peut pas se déplacer mentalement. Entendons par là des espaces dont on sait construire des images mentales, identifier des trajets, des arrêts, des horaires et des lieux. En nous disant que la « mobilité nécessite un processus d'apprentissage », l'auteur de « Freins à la mobilité géographique en Picardie <sup>3</sup> » nous invite à comprendre qu'il s'agit ici d'un aspect primordial qui nous mène à penser la mobilité comme un savoir théorique, mais aussi et surtout pratique.

Cette capacité cognitive est sans cesse en transformation. L'apprentissage se fait dès le plus jeune âge et tout au long de la vie. Il n'est cependant jamais trop tard pour devenir mobile. Cette dimension doit être mise en valeur par les actions de formation car de nombreuses études ont montré que l'usage des transports en commun par exemple, était fortement tributaire de cette capacité à se projeter mentalement dans le déroulement du trajet, sa planification et la capacité à faire face à l'imprévu. Les psychologues de l'environnement ont construit la notion de « surcharge émotionnelle » pour décrire ce genre de situation qui s'apparente à de véritables bombardements d'informations.



**Arrivant à la gare du Nord un vendredi vers 17h, nous entrons sans le vouloir dans un environnement qui nous envoie plusieurs centaines d'informations à la seconde, et ce dans des registres très différents (promiscuité et comportement des individus, bruits divers, informations horaires, signalétiques propres à notre trajet et à ceux des autres, lumières, panneaux publicitaires, magasins, présence d'agents aux comportements spécifiques, ...).**

**Nous avons généralement la capacité de traiter, trier et d'oublier ces informations. Mais certaines personnes sont en surcharge environnementale. La solution souvent envisagée est la déconnexion qui amène à se replier sur soi, chez soi, dans son quartier.**

Aussi pouvons-nous dire que plus l'individu maîtrise les schémas d'organisation de l'espace, plus ses expériences lui permettent de généraliser ses compétences et les exporter en toutes circonstances et dans tous contextes.

L'apprentissage par essai-erreur serait le modèle le plus adéquat. Pourtant, il est utile de savoir que rebondir face à une erreur, même toute petite, dépend fortement de l'image que l'individu a de lui. Par conséquent, l'apprentissage doit être progressif, encadré afin que l'erreur soit sans conséquences et puisse remplir son rôle positif d'élaboration d'une compétence par la vécu.

Ceci rejoint dès lors l'idée qu'il y a des contextes, des conditions d'apprentissage et de stimulation de ces capacités qui diffèrent selon les personnes. Il nous faut alors élargir le concept de compétence cognitive apprise, à une réflexion sur la mobilité comme « compétence sociale » individuelle.



**Former les jeunes, mais également les personnes novices, à l'usage des transports en commun par des exercices pratiques, des mises en situation.**

**Former les personnes dans le besoin, à l'usage des outils de création d'itinéraires et de planification de parcours en transport collectif. Mettre en place la gratuité des transports en commun pour l'ensemble des demandeurs d'emploi et personnes en formation, voire mieux encore, pour l'ensemble de la population résidant sur le territoire belge.**

Partant du principe que la mobilité est **une façon de voir et de percevoir le monde**, un **mode de projection mentale**, on comprendra qu'il est en partie lié avec un « mode de vision et de division du monde » qui organise la perception du réel, **et par là guide l'action.**

On pourra dire qu'il s'agit du **fruit d'un contexte socio-éducatif** et d'une **histoire personnelle**, plus que d'une *Culture*. Ce mode de perception du monde que la méthode sociologique appelle *habitus* prend ensuite forme, s'incarne à travers la pratique et les comportements. Au bout de la chaîne de l'action, il y a toutes les techniques du corps physique, du corps agissant. Ces techniques, reflets d'une posture mentale mobile, sont parfaitement compréhensibles à la mesure de ce témoignage : « les cadres habitués à voyager loin apprennent à s'habiller pour le voyage, apprennent à choisir le format de bagage qui ne va pas trop les fatiguer, apprennent à s'adapter aussi confortablement que possible au siège de l'avion, apprennent à ménager à leur corps des moments de repos. Ces personnes acquièrent des techniques du corps, et ces apprentissages leur permettent de voyager souvent et loin<sup>4</sup>. »

<sup>3</sup> Piéru E., Mobilité géographique des demandeurs d'emploi, OREF-Picardie, 2005

<sup>4</sup> Le Breton E., Bouger pour s'en sortir, Armand Collin, 2005.

Décomposer ainsi la situation permet de cerner que l'action sociale se trouve entravée faute d'outils de perception. Le travail de « mobilisation » est une longue patience et nécessite des environnements d'apprentissage sécurisants. Il faut donc insister sur l'importance du temps dans l'action sociale, et des moyens mis en œuvre pour qu'intervienne « une libération cognitive » chez les immobiles qui ne peut intervenir qu'à condition que soient questionnées et travaillées les représentations par la pratique, sans négliger pour autant les variables de contextes – lourdes de déterminismes.

#### **Effet 4 : localisation et aménagement des sphères de vie**

La géographie joue aussi un rôle prépondérant dans la prise en compte de la mobilité et de son versant d'immobilité. De nombreux exemples extraits des entretiens donnent à voir que l'aspect proprement immobilisant de cette variable n'est pas assez pris en compte.

La localisation de l'habitat du demandeur d'emploi comme d'ailleurs le lieu de travail d'où l'offre d'emploi émane comptent énormément dans la mise en mouvement car ce qui est en jeu ici c'est bien la « possibilité » objective de connexion entre les deux points : domicile-lieu de travail.

L'étude des flux résidence travail en Wallonie picarde réalisée par le CSEF de Tournai - Ath - Lessines appuie fortement cette hypothèse.

Entre 1991 et 2001, la mobilité a agi de deux façons :

- En augmentant la distance entre la résidence et le lieu de travail,
- En multipliant par 10 le nombre de personnes déclarant ne pas travailler en un lieu fixe.

Comme pour accréditer par le contact du terrain les constats statistiques, on découvre que près de 96 % des personnes interrogées considèrent la localisation des offres d'emploi comme un *obstacle majeur* à l'insertion professionnelle, et 94 % pointent également des difficultés de réaliser des démarches administratives et de recherche d'emploi en situation d'immobilité.



***Création d'une commission ayant compétences en la matière et pouvant, après analyse complète de la complexité du phénomène, impulser des réformes de fond, en matière d'emploi, d'aménagement du territoire, d'organisation du travail et d'environnement.***

Les loyers augmentant dans la ville, et ailleurs, on observe une tendance à la constitution de villages, et communes rurales à population homogène. Certaines communes deviennent alors de véritables îlots de souffrance et de marginalité, dont l'isolement et la déconnexion des transports en commun (bus comme train) accentuent encore la situation.

Aussi les agents témoignent-ils de la difficulté que constitue l'éparpillement des populations dans des communes rurales, déconnectées des zones d'emplois. Alors bloqué sur des territoires précis, concis et déconnectés, un ensemble d'individus vit en marge de notre société.



***Améliorer la desserte des villages et villes de petites tailles et ce même pendant les congés scolaires en adaptant par exemple la taille des bus aux succès des lignes.  
Maintenir de services de proximité, qu'ils soient sociaux, culturels ou consommateurs.  
Promouvoir les systèmes de transport à la demande.***

Ce phénomène a donc des répercussions indirectes sur le chômage par *immobilisation* d'une partie de la main-d'œuvre disponible (pour rappel, 48 % des demandeurs d'emploi ne possèdent pas le permis de conduire).



***Dynamisation des initiatives de navettes, de taxi social, ou autres visant à promouvoir une meilleure connectivité entre les zones de vie, les zones de travail mais également les zones de culture, d'éducation, de loisirs, de service et d'approvisionnement.  
Reconsidérer les politiques de centralisation menée par nombres d'institutions et d'entreprises afin de marquer l'importance montante des services de proximité.***

#### **Effet 5 : les effets du réseau**

Les recherches et enquêtes à large échelle nous apprennent que, loin de favoriser une vie sociale intense et entendue, le chômage contracte la surface sociale de ceux et celles qu'il frappe. Il affaiblit tout d'abord logiquement la sociabilité professionnelle, puis : par effet collatéral, celle « hors-travail ». Une enquête récemment menée en France, par l'INSEE, nous montre qu'en moyenne, les demandeurs d'emploi ont une probabilité supérieure de 8 % d'être sensibles à un sentiment de solitude. Le traitement secondaire de l'enquête Pratiques Culturelles des Français montre, par ailleurs, que si 8 % des actifs occupés font partie d'une association, seuls 2,8 % des chômeurs le sont.

Fort du bagage scientifique prouvant le poids des réseaux relationnels sur les actions individuelles, nous pouvons, sans crainte aucune, affirmer que le réseau du demandeur d'emploi joue un rôle prépondérant à la fois dans l'accès à l'emploi, mais également dans la possibilité présente de se mouvoir ainsi que dans l'apprentissage des compétences liées à la mobilité. Le réseau est une ressource, un canal et, en même temps, un réducteur d'incertitude.

Nous avons d'abord demandé aux enquêtés de classer les facteurs suivants selon leur poids dans la « capacité à être mobile ».

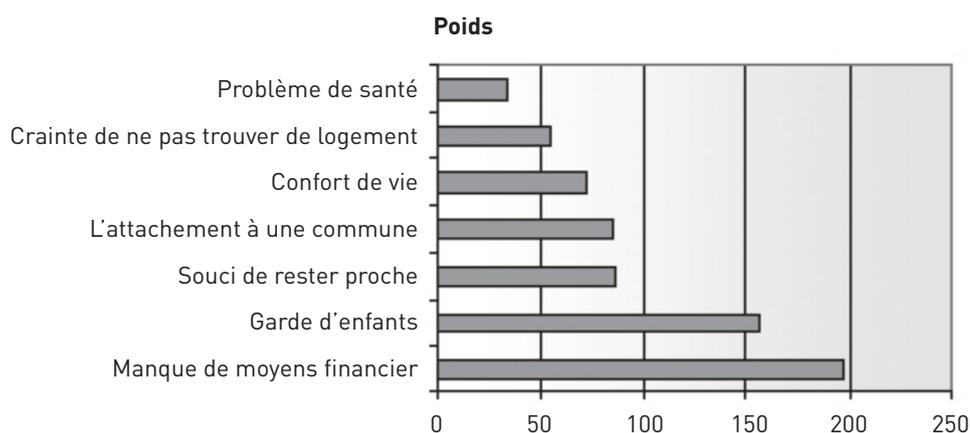
	Poids	%
Avoir un conjoint qui a le permis B	189	20,93%
Avoir des parents qui possèdent un véhicule	188	20,81%
Avoir des parents ou un conjoint à l'emploi	145	16,05%
Avoir des amis qui possèdent des véhicules	133	14,72%
Avoir des amis à l'emploi	120	13,28%
Avoir des amis-ressources pour coup de main et/ou argent	73	8,08%
Avoir vécu longtemps dans la même région	55	6,09%
<b>Total</b>	<b>903</b>	<b>100%</b>

Source : Questionnaire à destination des professionnels - Traitement CSEF Tournai - Ath - Lessines.

On constate d'abord que près de 41 % du poids des variables sont attribués à des relations directes, immédiates qui impliquent implicitement la notion de transmission puisque les parents, ou le conjoint sont reliés au demandeur d'emploi par un lien de filiation préexistant. Vient ensuite la notion de modèle comportemental de mobilité que l'on pourrait attribuer au fait d'avoir des parents qui pratiquent quotidiennement une mobilité pour l'emploi (16 %), et de même pour ses amis (13 %).

Le réseau est un capital social potentiel essentiel. C'est une réserve de possibilités. Un champ d'action possible rendu pensable aux yeux de l'acteur par l'existence même des ressources qui l'entourent. Nous avons également vu l'importance de cette variable en matière de mobilité résidentielle qui est d'avoir la possibilité de recevoir de l'aide en nature, comme financière d'ailleurs, pour déménager et avancer, par exemple la somme parfois impossible à avancer que représente une garantie locative.

On retrouve d'ailleurs, en filigrane, le poids du réseau social dans les causes que les acteurs présentent comme étant liées à l'immobilité.



Source : Questionnaire à destination des professionnels - Traitement CSEF Tournai - Ath - Lessines.

La crainte de ne pas trouver de logement doit être perçue à l'aune de l'importance du réseau social autant que du niveau financier de l'individu appelé à être mobile. Il y a donc certes une crainte inhérente (dont l'ampleur psychologique dépend pour une grande part de la capacité à réduire l'incertitude et le risque de l'investissement) au fait de changer d'environnement, d'entrer dans l'inconnu. Cette capacité de se projeter mentalement est une des carences majeures de l'immobile, mais elle n'est pas la seule à peser dans la balance. La capacité à réduire l'incertitude du risque dépend grandement de la puissance financière de l'intéressé. Plus elle est réduite et plus il semble difficile de pouvoir être opérationnel à l'embauche. Car il faut être à même de payer des loyers cumulés (ancien logement et nouveau logement), d'organiser un déménagement, d'avancer des cautions très élevées avant même d'avoir récupéré la caution de l'ancien

logement. Les risques de la mobilité résidentielle sont plus nombreux qu'on ne l'entend. Ils dépendent d'ailleurs de la capacité qu'a le conjoint de pouvoir suivre le mouvement, ainsi que les enfants dont la qualité de la scolarité dépend aussi de la stabilité des relations sociales.

De plus, la mobilité résidentielle qui est aussi en quelque sorte mythifiée par les discours libéraux, n'est l'apanage que de population à haute qualification et dont le changement de résidence peut garantir un emploi à durée étendue et aux revenus conséquents. En sorte que les populations les plus éloignées de l'emploi, qui se voient de plus en plus rarement accéder aux segments du marché de l'emploi les plus sécurisés, souffrent de la comparaison, alors qu'elle n'est pas scientifiquement opérationnelle.

Par ailleurs et pour clore certains débats qui tiennent plus de l'imaginaire que de la réalité scientifique, voici ce que Emre Korsu conclut lors d'une recherche portant sur la mobilité résidentielle :

« Quant à l'effet des choix résidentiels sur le risque de chômage, les résultats sont pour le moins surprenants dans la mesure où ils vont dans un sens complètement opposé à ce que prédisent les économistes : nos calculs révèlent que les actifs migrants entre 1990 et 1999 sont significativement plus au chômage en 1999 que les actifs qui ont conservé leur localisation. Pour les hommes, ouvriers non qualifiés sans diplôme, âgés de 35 à 50 ans, par exemple, la probabilité estimée de chômage s'élève à 17,5% pour les non-migrants contre plus de 23% pour les différents types de migrants. Pour ceux qui accomplissent une migration « vertueuse », la probabilité d'être au chômage en 1999 est de 26,5% : c'est-à-dire que les ouvriers non qualifiés qui ont délaissé les villes où la situation de l'emploi leur était défavorable pour s'installer dans des agglomérations plus dynamiques encouraient en 1999 un risque de chômage supérieur de près de 50% par rapport à leurs collègues qui, eux, ont préféré ne pas partir.<sup>5</sup> »

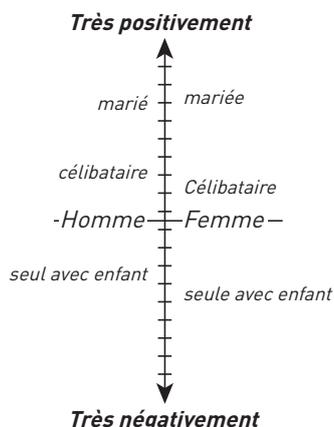
On voit bien ici l'importance des réseaux de sociabilité.

« Il est établi dans les recherches de sociologie économique que les réseaux sociaux dans lesquels sont insérés les individus pèsent très lourdement dans le retour à l'emploi. Les travaux sur le « capital social » montrent le rôle déterminant des ressources relationnelles dans les stratégies de recherche d'emploi. »

L'attachement à une commune est à comprendre comme un condensé d'attachements réels à un lieu, mais aussi et surtout comme un attachement à un vécu fortement lié au réseau relationnel hérité et construit tout au long de la vie. Les personnes dépendant de leur entourage lui aussi peu mobile et suspendu à l'incertitude, mutualisent, par les réseaux de solidarité, les aléas afin de mieux les combattre, ou de mieux les vivre. Le réseau permet de réduire l'incertitude, ce qui justifie l'attachement à une commune et Nicolas Bernard d'en conclure que : « de peur de perdre leurs – derniers – repères et d'abandonner ainsi toute espèce de solidarité informelle, les personnes démunies répugnent, souvent, à quitter leur quartier<sup>6</sup>».

On comprend alors aisément que quitter ce réseau revient à se lancer, sans filet, dans l'inconnu. L'absence de filet est d'autant plus totale que les réserves financières sont restreintes et que les réseaux eux-mêmes sont composés de pairs aux possibilités financières également réduites.

D'autres facteurs de type relationnel interviennent. Tout d'abord l'enquête a montré qu'aux dires des agents d'insertion, les employeurs se font une idée plus ou moins négative du candidat selon la structure proche-relationnelle qui le caractérise.



*Le graphique est réalisé selon la méthode des distances entre occurrences. Il permet de mettre en image l'opinion que les employeurs se font du candidat selon les caractéristiques suivantes. On peut voir que « mariés » reçoit une opinion « très positive », « homme seul » et « femme seule » reçoivent une opinion « positive » tandis que l'existence d'enfants à charge fait brutalement chuter la qualité de la perception pour atteindre des niveaux « très négatifs » lorsqu'il est relié à une situation de solitude. Ce qui amène à penser que la présence d'enfants est considérée par les employeurs comme le motif d'une moindre flexibilité.*

*Lors des entretiens, les personnes que nous avons interrogées ont été invitées à partager quelques anecdotes qui leur semblaient « significatives » de la problématique. Les situations mettant en jeu des femmes seules ayant des enfants à charge sont légions.*

Source : Questionnaire à destination des professionnels - Traitement CSEF Tournai - Ath - Lessines.

5 Korsu E., Mobilité résidentielle et pauvreté dans les années 90, Les travaux de l'observatoire de la pauvreté et de l'exclusion sociale, 2003-2004, Paris, La documentation française, 2004

6 Bernard N., La pauvreté aliénée dans son rapport à l'espace, entre assignation et nomadisme. Labor, Bruxelles, 2006



- « **Une femme seule avec trois enfants ne parvient pas à trouver du travail car elle n'a pas de solution pour ses enfants.** »
- « **Avec un enfant en bas-âge et deux à l'école, cette femme ne parvient pas à trouver de place en crèche...** »
- « **Une femme seule habitant à Bernissart avec un nouveau-né, sans voiture, ni permis...** »
- « **Beaucoup de femmes souhaitent travailler près de chez elle, pour leurs enfants...** »

Notons ici que la garde d'enfants est presque exclusivement une histoire de femme. Il s'agit bien sur d'un constat. Le poids normatif en la matière reste fort. L'accès à l'emploi et la mobilité sont donc plus réduits pour ces femmes qui doivent tout à la fois assumer (et parfois toute seule) la bonne vie du ménage et faute de mieux sa survie.

Dans l'enquête, la garde d'enfants apparaît comme la deuxième raison de l'immobilisation d'une partie de la population. Le Comité Subrégional de l'Emploi et de la Formation de Namur a produit une recherche de grande qualité sur la question de la garde d'enfants. On y apprend d'emblée que le Hainaut accuse un retard important en matière de structures de garde d'enfants.

Les conclusions du rapport sont sans appel,

« Le manque de places d'accueil de la petite enfance constitue un frein à l'emploi et fait obstacle aux démarches d'insertion socioprofessionnelle du demandeur d'emploi. »

« Dans le cadre du plan d'accompagnement des chômeurs, de nombreux demandeurs d'emploi sont fortement sollicités à aller suivre des formations et risquent de perdre leurs allocations de chômage s'ils ne trouvent pas de place d'accueil pour leur enfant. »

« Faute de trouver une place d'accueil tout près de chez eux, certains parents vont jusqu'à se tourner sur leur lieu de travail, ce qui implique parfois des trajets en train et de très longues journées pour des enfants en bas âge. »

« Faute de places d'accueil subventionnées en suffisance, ce sont les personnes les plus précarisées qui ont le moins de chance de pouvoir (re)travailler. Elles n'ont pas toujours un moyen de locomotion personnel, elles ont plus de difficultés à anticiper et ce sont elles qui pourront le moins se permettre d'avoir accès à un milieu d'accueil privé. »

La prise en compte de ce problème par le monde politique et l'élaboration prochaine d'un plan d'extension de l'accueil de la petite enfance, montrent combien la question est d'ampleur générale et d'une urgence cruciale.

En effet la garde des enfants est un frein majeur à la mise en mouvement de toute une partie de la population. La création de crèches est une solution envisageable et à encourager.

Mais les acteurs de l'insertion opteraient plus pour des structures plus souples de type halte-garderie où qui que ce soit pourrait y déposer ses enfants en cas de besoin avec un délai d'inscription réduit à son plus strict minimum.



**Soutenir, encourager les initiatives de crèches et les services de halte-garderie existants. Favoriser la création rapide de structures supplémentaires afin d'atteindre une couverture et une offre de places optimale, eu égard aux besoins identifiés.**

**Considérer que l'accueil et la volonté de s'occuper de ses enfants n'est pas, à l'échelle de la société entière, un projet négatif, une fuite, ou une paresse.**

## **Effet 6 : santé et condition physique**

Il est également important de noter que la mobilité est avant tout un corps en mouvement, un corps qui a appris et apprend à se mouvoir dans des espaces et dans les multiples espaces de nos sociétés fragmentées. On comprend alors toute l'importance du corps lui-même, brut, ce déjà-là avec lequel il faut faire qu'on le veuille ou non. Or le chômage comme la pauvreté ont des effets observés et attestés par une multitude d'enquêtes sur la santé générale des personnes marginalisées. Avec un corps affaibli, amoindri, fragilisé, ou hésitant, la mobilité se réduit peu à peu et confine l'individu dans une sphère de vie de plus en plus restreinte.

Annie Mesrine constate une surmortalité importante, près de 3 fois supérieure pour les chômeurs (par rapport aux actifs occupés du même âge). Cette surmortalité augmentant d'ailleurs avec la durée du chômage.

Louis Chauvel constate que sur les 25 dernières années le taux de suicide a de nouveau sensiblement augmenté parmi les générations entrées sur le marché du travail le plus récemment.

Le Centre de Recherche, d'Etude et de Documentation en Economie de la Santé (CREDES) nous apprend que les demandeurs d'emploi manifestent bien plus fréquemment que les autres catégories d'actifs occupés des troubles mentaux et des problèmes de sommeil. Il y en aurait 50 % de plus que chez les actifs occupés, dont 50 % à souffrir de dépression ; 2 fois plus à souffrir de maladie de l'estomac ; 26 % de plus à souffrir d'hypertension artérielle.

Certaines études recensent les renoncements aux soins sur des périodes données et ce en fonction des populations. On observe que la différence entre les taux de renoncement des demandeurs d'emploi est plus élevé de 18 points.

Les propositions et les études qui viennent d'être énoncées nous rappellent, involontairement, qu'il y a forcément un lien entre mobilité, santé physique et exclusion socioprofessionnelle. Ce lien est souvent mis de côté par les études et par l'approche visant à élaborer des solutions. Une lacune à combler, assurément.



**Prendre en compte la fatigue générée par l'usage de la marche, du vélo, ou des transports en commun dans l'approche du travail d'insertion. Cette même fatigue qui d'ailleurs pousse nombre de personnes à choisir le tout voiture même et surtout pour les trajets de moins de 3 kilomètres.**

**Ne pas conceptuellement demander à quelqu'un qui est vélo-mobile de pouvoir se déplacer aussi loin et aussi vite qu'un automobiliste.**

**La mobilité n'est pas qu'une compétence mentale ou sociale. Elle est également une capacité physique. Il serait donc hasardeux de penser que toutes et tous sont égaux devant la mobilité.**

## 7 | Conclusion

Conclure est toujours un exercice difficile. Et pour l'heure, il l'est d'autant plus que l'attente de solutions précises n'a pas été comblée. Ce n'était pourtant pas le but de l'étude, même si le Comité Subrégional de l'Emploi et de la Formation proposera aux partenaires sociaux dans un avenir très proche des pistes, des solutions.

Cette enquête de terrain a été l'occasion de donner la parole et d'entendre le vécu des acteurs de l'insertion professionnelle qui œuvrent avec courage et patience dans notre sous-région.

En ceci nous avons pu toucher la complexité du phénomène tout en le quantifiant.

Notre démarche a permis et va favoriser une « prise de conscience » plus générale du problème.

Prendre conscience que le nombre d'immobiles parmi les demandeurs d'emploi approche les 8.500 est déjà en soi un pas important. Réaliser, ensuite, qu'il ne s'agit là que d'une estimation faible et donc assurément en dessous de la réalité, rend encore plus urgent le besoin de combattre ce phénomène qui touche un si grand nombre d'individus et qui contribue à les maintenir en marge de l'emploi.

Prise de conscience toujours lorsque les acteurs de l'insertion sont unanimes pour dire que les problèmes de mobilité sont un enjeu majeur du marché de l'emploi et qu'il s'agit d'un, voire du principal frein au retour à l'emploi. Question d'autant plus cruciale en ces temps d'union des efforts de tous pour un retour à l'emploi d'un maximum de récipiendaires.

Nous avons mis en lumière une absence d'outils qui permettraient d'identifier, de cerner, de comprendre la multiplicité souvent déroutante de situations spécifiques, tout en montrant que l'« inefficacité » des aides est due non à un défaut de pertinence mais bien à un manque de systématité, de publicité et d'usage.

Pour couper court au débat plus ou moins fondé sur la mobilité des demandeurs d'emploi, nous avons parcouru à la fois les entretiens, les questionnaires, les autres enquêtes de mobilité liées à l'emploi, ainsi que la littérature scientifique traitant de ce sujet, afin de trouver une voie pour penser la mobilité à l'aune de la complexité du phénomène, de ses imbrications, de ses causes et de ses conséquences.

Il convient, à l'heure de faire la synthèse de proposer de repenser l'immobilité et de lui ôter son aspect négatif. Car l'absence de voiture ou le fait de ne pas posséder de permis de conduire, bref le fait de ne pas correspondre au profil bien précis (et très concis) de la mobilité automobile, ne fait pas de l'individu un *immobile*. Car l'usage des transports en commun, du stop, du vélo et surtout de la marche en font, contrairement à ce qu'on pourrait croire, des personnes plurimobiles. Aller faire les courses, les démarches administratives, aller voir sa famille, partir en vacances, aller à l'école, en formation, avoir des loisirs, autrement qu'en voiture, dévoilent une autre mobilité qu'on doit également prendre en compte.

Les rencontres issues de la démarche d'enquête ont évidemment mis en valeur la réelle bonne volonté des acteurs de l'insertion qui bien souvent buttent contre des situations très complexes.

Les solutions soufflées par les acteurs de terrain sont parfois idéalistes, souvent irréalisables hic et nunc. Pourtant, leurs intuitions mériteraient d'être entendues à l'aune de leur expérience. Tout en plaçant les transports en commun au cœur du changement, ils appuient également sur la possibilité de louer facilement et rapidement un moyen de locomotion. Combiné à des transports collectifs et/ou alternatifs et des démarches d'aides plus simples et plus rapide, et un remboursement (ou gratuité comme c'est le cas dans certaines villes françaises) des frais de déplacement liés aux démarches de recherche d'emploi, la situation globale pourrait être un peu améliorée. A condition, insiste-t-il, que les entreprises « jouent » également le jeu et modifient certains critères d'admissibilité des candidats postulant pour une offre d'emploi.

Ayant compris presque 150 ans après Durkheim qu'on ne change pas la société par décret et que les mentalités mettent du temps à se transformer, cette étude se veut diffuser à la fois un discours alarmiste sur *l'immobilisation spatiale* et donc

*socioprofessionnelle* de certaines populations de notre société, mais aussi une invitation à penser des solutions innovantes en bonne connaissance de cause. Car le développement durable sonne à nos portes, et notre mode d'appréhension du territoire et en particulier de la mobilité exacerbée que nous vivons aujourd'hui, ne va pas tarder à être questionné en profondeur. Peut-être sera-t-il bientôt temps de promouvoir réellement le transport collectif vers l'entreprise, des navettes publiques ou privées, le covoiturage, le train, le bus, le car-sharing, et le vélo pour les transports intra-urbain. Bref, une mobilité plus humble, plus raisonnée et donc plus raisonnable.

Les acteurs interrogés n'ont rien de doux rêveurs utopistes, mais à les entendre, les solutions sont là, parfois déjà sous forme de projets innovants, encore en gestation, ou dans le fond d'une caisse.

Manque alors seulement une volonté d'un autre ordre, et qui n'est pas de leur ressort.

Une volonté collective, proprement politique !

## 15 clés pour mieux comprendre l'immobilité

1. Les ressources financières disponibles et durables sont le carburant de la mobilité.
2. Le niveau de formation joue un rôle prépondérant sur la mobilité des personnes.
3. Le niveau de formation dépend encore fortement des conditions socio-économiques des parents, ce qui à long terme renforce le poids de la clé n°1.
4. L'aménagement du territoire et la dispersion des sphères de vie (familiale, résidentielle, culturelle, éducative, consumériste, administrative, et professionnelle) rend la mobilité à la fois plus nécessaire mais également, plus complexe et plus coûteuse.
5. Pour savoir se déplacer physiquement dans l'espace réel, il faut savoir s'y déplacer mentalement.
6. Cette compétence cognitive est en réalité une compétence sociale héritée d'un contexte socio-éducatif bien précis (ce qui recoupe forcément les clés n°1, 2, 3 et 4).
7. Ces compétences peuvent être acquises par une pratique répétée, patiente et encadrée.
8. La qualité de l'offre d'emploi (le niveau de salaire, la spécificité des horaires, le type d'emploi, et le type de contrat) joue également un rôle dans l'attractivité de la proposition de mise en mouvement.
9. L'exclusion, la pauvreté et le chômage ont des effets attestés et dévastateur sur la santé des individus. La mobilité étant avant toute autre chose un corps en mouvement, le lien entre santé et mobilité doit être pris en compte.
10. Le réseau relationnel de la personne joue un rôle prépondérant sur la mobilité en ce qu'il est une réserve de possibilités, de modèles et de compétences.
11. Le réseau relationnel de la personne en recherche d'emploi est aussi une structure réductrice d'incertitudes et donc également dans un sens une structure *immobilisatrice*.
12. La mobilité résidentielle est une problématique très complexe dont les résultats en termes d'employabilité sont loin d'être prouvés.
13. La structure familiale (couple, monoparentale) et la position socioprofessionnelle du conjoint ont également une influence sur la mobilité de la personne.
14. La garde d'enfants, qu'ils soient en bas âge ou plus grands, pose de nombreux problèmes. Surtout pour la femme seule. La faible quantité des structures d'accueil de la petite enfance, ainsi que leurs durées d'activation, et leurs prix, sont loin d'arranger le problème.
15. La personne marquée du sceau de l'*immobile* est souvent disqualifiée d'avance par un marché de l'emploi qui n'ac

Au final, n'oublions pas que le but ultime d'une société est le bonheur de ses membres. La mobilité n'est donc pas une fin en soi, mais un moyen de parvenir à un mieux-être personnel et collectif.

## 8 | Annexe

Dans le cadre de la de la plate-forme emploi/mobilité de Tournai/Ath/Lessines initiée **par le Forem Conseil Tournai** en 2006, 17 propositions ont été formulées. Nous les reprenons ci-dessous.

### \_1<sup>re</sup> thématique - Recensement des potentialités sur notre territoire

*Répertorier les initiatives existantes et les bonnes pratiques facilitant la mobilité des demandeurs d'emploi et des travailleurs dans le cadre de leurs déplacements du domicile au lieu de travail, ou recherches d'une formation ou d'un emploi.*

## Pistes

Booster l'initiative « mobylette »

Créer des fiches d'accessibilité ou fiches adaptées

Créer un outil informatique intégrant les itinéraires et les horaires de tous les transports en commun

Sensibiliser les mondes politique et institutionnel à la problématique

Vérifier que les exigences des employeurs concernant le permis de conduire ou la possession d'une voiture sont bien justifiées

Prendre en compte la problématique dans les plans de mobilité

Créer un guichet unique « mobilité », complémentaire à la cellule Mobilité de l'UWE

## 2<sup>e</sup> thématique - Obstacles mentaux et culturels à la mobilité

*Au-delà des obstacles économiques, il existe des freins mentaux et culturels à la mobilité (matériels, salariaux, ...)*

### Pistes

S'approprier l'espace géographique dès la petite enfance

Travailler sur les représentations mentales individuelles (lecture de cartes, visites d'entreprises,...)

Concevoir et programmer un module de formation « mobilité » dans les dispositifs de préformation

Partager le diagnostic « itinérant » avec tous les acteurs concernés

Rechercher des solutions plus collectives

## 3<sup>e</sup> thématique - Permis pratique, les bonnes pratiques

*Inventorier les bonnes pratiques belges et françaises. Examiner celles réalisables dans notre région*

### Pistes

Développer les aides au financement du permis de conduire pour les demandeurs d'emploi

Créer des entreprises d'économie sociale centrées sur la restauration de véhicules bon marché à tarif préférentiel

Se montrer vigilant, informer, sensibiliser les employeurs sur la nécessité réelle ou non de posséder le permis de conduire pour l'emploi proposé

Créer un vade-mecum des aides au permis de conduire

Etudier la faisabilité d'une navette au départ d'une gare (Tournai, Ath, Péruwelz, ...) vers les zonings

## 9 | Bibliographie

Allemand S., Ascher F., Lévy J. (dir.), **Les Sens du mouvement**, Belin, 2004.

Auvray L., Dusménil S., Lefur Ph., **Santé, soins et protection sociale en 2000**. rapport principal, biblio n° 1364, CREDES 2001.

Castel R., **L'insécurité sociale**, Seuil, 2005.

Revue : **Ces territoires qui façonnent l'insertion**, Formation Emploi, n°87, Septembre 2004.

Bernard N., **La pauvreté aliénée dans son rapport à l'espace, entre assignation et nomadisme**. Labor, Bruxelles, 2006.

Bertaux-Wiame I., Tripier P., **les intermittents du foyer ou les arrangements entre membres des couples qui travaillent loin l'un de l'autre**, Cahiers du Genre, n°41/2006

Bonnet M. et Aubertel P. (dir.), **La ville aux limites de la mobilité**, PUF, 2006.

Gérardin B., **Le transport employeur**, Economica, 1981.

Korsu E., Mobilité résidentielle et pauvreté dans les années 90, Les travaux de l'observatoire de la pauvreté et de l'exclusion sociale, 2003-2004, Paris, La documentation française, 2004.

Le Breton R., **Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale**, Armand Colin, 2005.

Moser G., Weiss K. (dir.), **Espaces de vie**, Armand Colin, 2005.

Myle M., Marchal, O., **Etude des flux résidence-travail en Wallonie picarde, 1991-2001**, Rapport du CSEF Tournai - Ath - Lessines, 2006.

Pan Ké Shon J-L., **Isolement relationnel et mal-être**, INSEE Première, n°931, novembre 2003.

Piéru E., **Mobilité géographique des demandeurs d'emploi**, OREF-Picardie, 2005.

Rapport d'activité : **L'accueil de la petite enfance**, CSEF Namur, 2006. Salais R., Bavarez N., Reynaud B

Plate-forme Emploi/mobilité, **Mémoire de la plate-forme Emploi/Mobilité, Tournai - Ath - Lessines**, Septembre 2006. Forem Conseil Tournai.

Production : Comité subrégional de l'emploi et de la formation de Tournai - Ath - Lessines  
Rédaction et chargé de l'enquête : Olivier Marchal – Supervision : Marc Myle  
C.S.E.F. de Tournai - Ath - Lessines, rue Childéric 53 – 7500 Tournai  
Tél. : 069/88 28 60 – Fax : 069/88 28 23  
E-mail : csef@honet.be – Site internet du C.S.E.F. : <http://www.cseftournai-ath-lessines.be>  
Passeport pour l'emploi : <http://www.petales.be>



