

## Action « mobilité et déplacements des employés des entreprises de Services à la Personne »

### Note de problématique :

---

#### 1. contexte :

**Le constat de départ :** Les organismes du secteur des services à la personne (associations et entreprises) sont confrontés à une problématique de déplacements de leurs salariés sur leurs lieux de travail (au domicile des particuliers). Elles enregistrent en effet une demande à laquelle elles ne peuvent répondre car leurs salariés ne peuvent se rendre chez les clients :

- en voiture : pas de permis ou de véhicule,
- en transports en commun : une desserte difficile voire impossible sur certains territoires, en particulier de l'est vers l'ouest lyonnais.

Cette problématique est particulièrement bien marquée dans l'agglomération lyonnaise et notamment dans sa partie nord-ouest mais aussi au niveau de l'ensemble de la périphérie lyonnaise.

Les services à la personne sont caractérisés par le fait que les salariés du secteur doivent souvent accepter des missions et des temps de travail fractionnés. Leurs déplacements sur le territoire sont nombreux. En voiture ou en transports en commun, ils demeurent longs et contraignants.

- Parmi les salariés du secteur, on estime à environ 35 % le nombre de personnes ayant leur permis de conduire et 20 % possédant un véhicule.

- Au niveau des transports en commun existant sur l'agglomération, on constate que le réseau s'organise en étoile et dessert donc mal les zones périurbaines. La desserte est quasi inexistante hors agglomération. Les temps de transports dans l'agglomération sont conséquents et constituent une véritable barrière aux déplacements. Le coût des transports demeure par ailleurs élevé dès lors que l'on emprunte à la fois les transports en commun lyonnais (45 € d'abonnement TCL mensuel) et les cars régionaux.

Cette situation conduit à pénaliser les entreprises de SAP, qui refusent des commandes et des clients, mais aussi les salariés, puisque la difficulté de mobilité est un véritable frein à l'emploi.

#### **Face à ce constat, des acteurs se mobilisent :**

- L'ANPE de Tassin la Demi-Lune se mobilise sur cette problématique ; elle a mis en place un groupe de travail,
- Les entreprises de services à la personne ont fait remonter cette problématique à la Cci, Direction des services à la personne,
- Le Grand Lyon, via la mission Espace des temps qui travaille sur les rythmes de vies, et l'articulation des temps de vies et la mission Insertion qui travaille sur l'action Mobilité Urbaine pour tous,
- La DDTEFP,

#### **En 2008, un groupe de travail a été constitué pour traiter de cette question qui associait la Cci (pilote de la démarche), la DDTEFP, le Grand Lyon et des entreprises volontaires.**

Il avait comme objet de recenser :

- les acteurs à mobiliser sur cette problématique, ainsi que les financements,
- faire un état des lieux de la question : les expériences innovantes (dans d'autres villes par exemple, même européennes), les différentes réglementations, les difficultés et freins, les enjeux (nombre d'emplois créés, économie générales...), les pistes de solutions concernant en particulier :
  - l'appui des pouvoirs publics ? le degré d'implication des communes ?
  - Comment le Sytral pourrait répondre à cette problématique ?
  - Les horaires des salariés pourraient-ils être adaptés aux rigidités qu'impose un transport collectif ?
  - Quelles filières ont les mêmes besoins ?

A l'issue de ce groupe de travail, une étude de faisabilité pour un système de transports spécifique a été engagée.

Note de problématique :

**2. étude préliminaire**

Il s'agissait d'étudier la faisabilité technique et financière de la mise en place **d'une plateforme multimodale de transport des salariés des organismes de services à la personne de l'agglomération lyonnaise**. Les aspects sociaux, économiques et environnementaux devant être pris en compte.

Outre une analyse des pratiques existantes, et à partir d'interviews d'acteurs et d'enquêtes auprès des salariés, l'étude devait répondre aux questions suivantes :

- une meilleure connaissance de la population salariée, sous forme de typologie,
- ainsi qu'une meilleure connaissance des pratiques de déplacements de la population salariée,
- quel dispositif technique mettre en place pour répondre aux attentes de chacun (entreprises, clients, salariés)
- Quels organismes seraient intéressés par un tel dispositif ?
- Combien les organismes utilisateurs seraient prêts à payer pour proposer ces transports collectifs à leurs salariés ?
- Qui peut financer le dispositif ? (clients, entreprises, collectivités...)
- Quelle forme juridique adopter pour la nouvelle structure ?
- Comment rapprocher les initiatives existantes à notre problématique ?

L'étude a été confiée au cabinet Effia.

**Éléments essentiels du rendu :**

Le profil type salarié :

**Je suis :**  
une femme  
entre 26 et  
39 ans  
célibataire  
Sans enfant  
Salariée



**Avant :**  
J'ai travaillé auprès d'1 à 3 entreprises  
Pendant 1 à 3 années

**Aujourd'hui :**  
Je suis aide-ménagère  
depuis 2 à 5 ans  
En CDI à temps partiel  
Je travaille 20 à 35h par semaine  
J'effectue en moyenne 6 interventions  
par semaine de 3h  
Je consacre mon temps libre à  
m'occuper de mes proches (enfants, parent)  
Mes clients sont des personnes âgées  
Pour lesquels je fais des ménages

**Demain :**  
Je souhaite élever mes compétences en  
préparant un diplôme

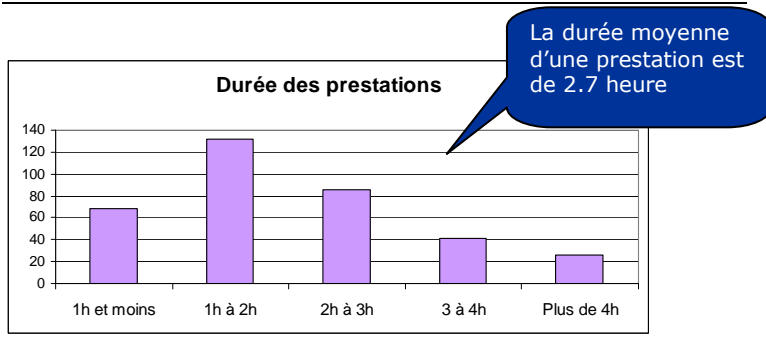
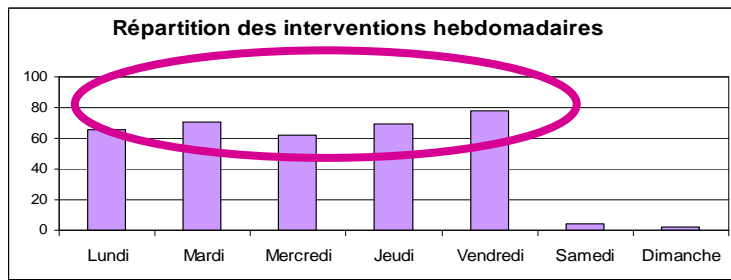
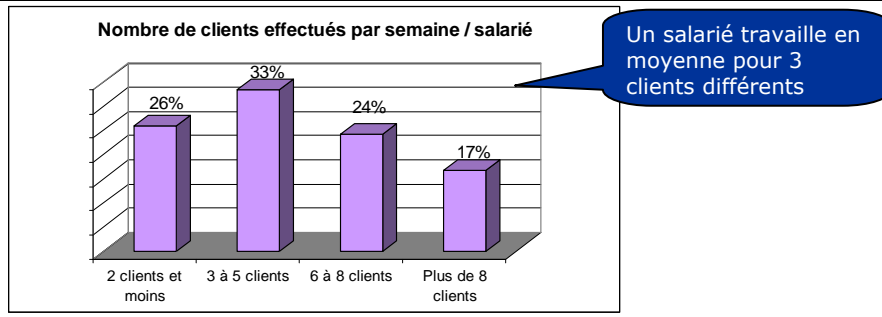
**Éléments sur la situation professionnelle**

Profession	
Aide ménager(e)	62,7%
Auxiliaire de vie	27,5%
Garde d'enfants	23,5%
Autre	15,7%
Agent d'encadrement	3,9%
Jardinier(e)	2,0%

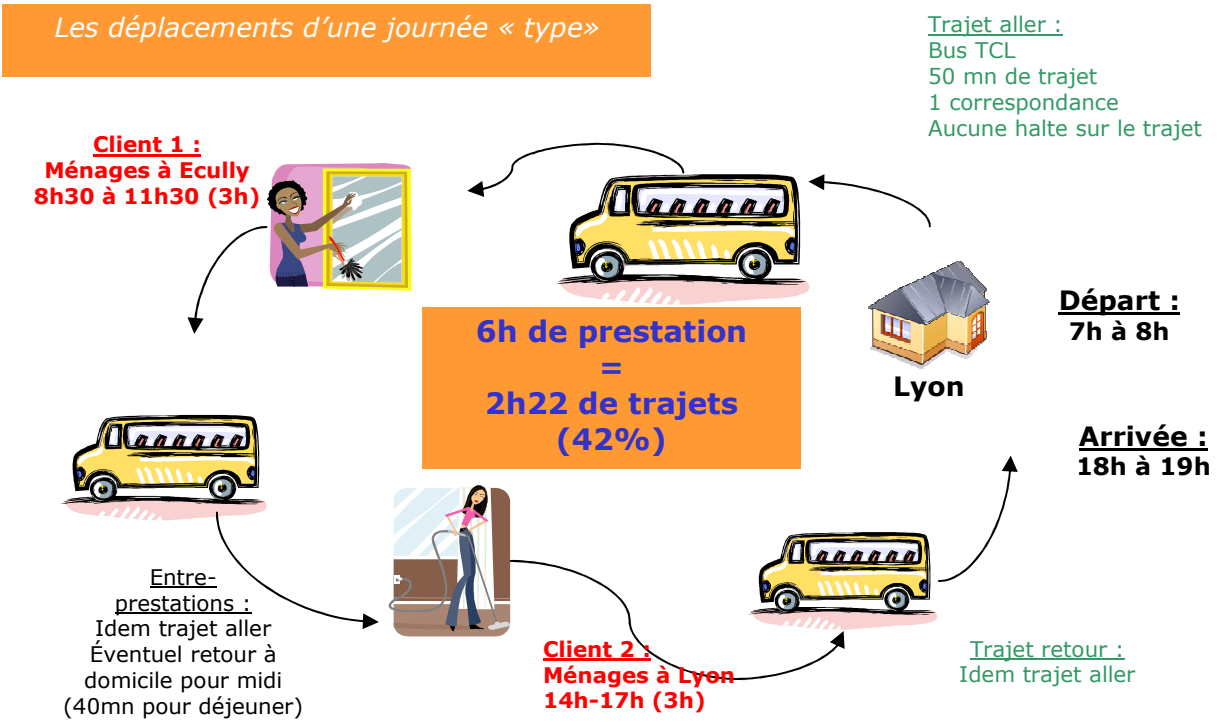
Temps de travail	
à temps partiel	74,0%
A temps complet	26,0%

Heures hebdomadaires	
Moins de 5h	2,0%
de 5h à 8h	3,9%
de 8h à 15h	15,7%
de 15h à 20h	19,6%
de 20h à 35h	43,1%
plus de 35h	15,7%

Note de problématique :

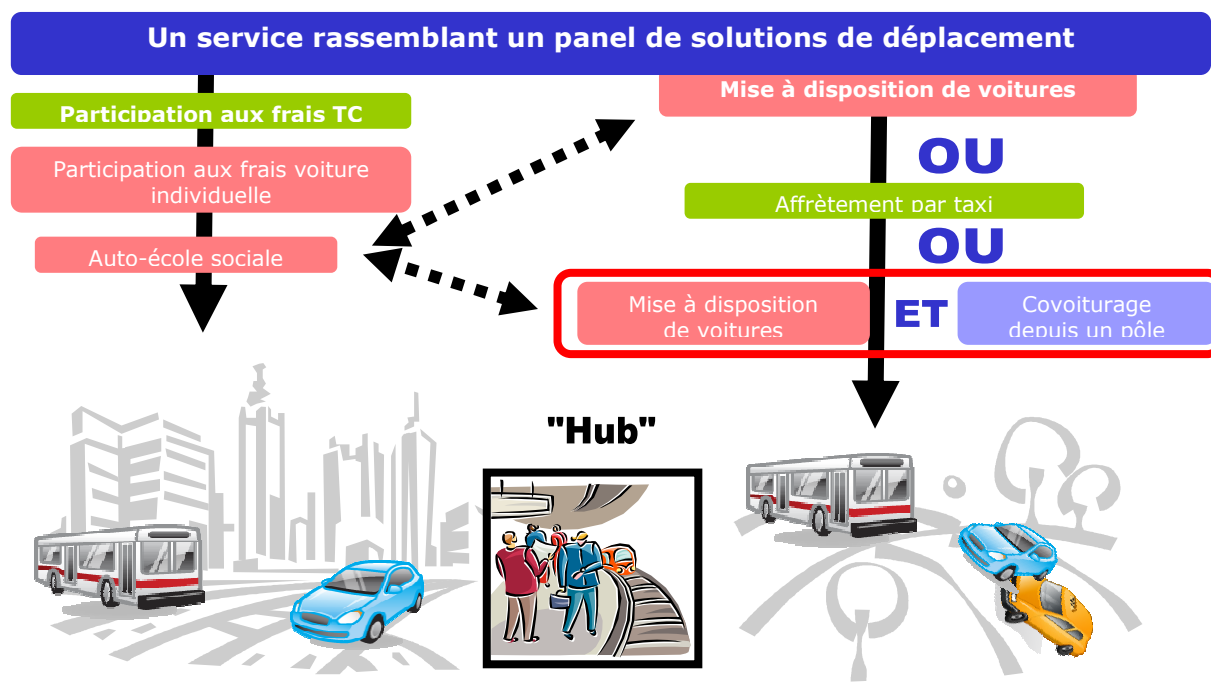


Les déplacements d'une journée « type »



### 3. les solutions envisagées pour faciliter des déplacements plus aisés et plus durables :

Elles sont de plusieurs ordres, forcément multimodales afin de répondre à des attentes et des besoins très diversifiés :



Ainsi que le montre ce schéma différents axes devraient être traités, et en particulier :

L'aide et l'accompagnement à la mobilité individuelle : Il s'agit d'une étape nécessaire avant que le salarié soit motorisé. Pour cela, les organismes de formation sont des partenaires particulièrement visés, pour faire de la préparation au permis un véritable module de formation professionnelle continue. Les « Auto-école sociales » sont également des acteurs à mobiliser.

Mise à disposition de véhicules auprès des salariés : Cette solution individuelle de déplacement peut être retenue car le diagnostic met bien en avant le besoin de motorisation individuel des salariés du secteur. Sur le fonctionnement, AUTO LIB , AID'AUTO 69, « centre ressources mobilité », peuvent être des appuis pour une analyse plus fine sur les aspects fonctionnels et financiers.

Transport à la demande : Au vu des difficultés rencontrées par le dispositif de TAD existant à optimiser les tournées, un système de TAD en ligne virtuelle serait une solution à creuser, mais à un coût financier non négligeable.

Il s'agit d'un système de TAD fonctionnant sur une ligne virtuelle avec des arrêts prédéfinis. La course est déclenchée lorsqu'une réservation préalable par le demandeur a été effectuée. Ce dispositif est à étudier davantage en particulier en lien avec le dispositif Entreprise Ecole afin d'affiner des éléments fonctionnels et financiers indispensables au montage d'une telle action. Il s'agit par la suite d'évaluer si le dispositif existant est pertinent, si un TAD en ligne virtuelle peut être envisageable avec Entreprise Ecole ou non.

Transport en commun : Améliorer le niveau de desserte TCL au niveau des zones pavillonnaires de l'Ouest lyonnais serait une solution à envisager mais elle nécessite d'être portée par un dispositif fort, par exemple à travers plusieurs études (PDIE de TECHILD à Dardilly par exemple) ou à travers un PDIE de filière ou territorialisé.

PDE de filière : De manière globale, un PDIE innovant de filière SAP pourrait être envisagé dans le but de mutualiser les actions en faveur de la mobilité des salariés. Le poids et le caractère innovant du dispositif permettrait à l'équipe projet d'avoir une portée d'action plus forte auprès du SYTRAL.

## Action « mobilité et déplacements des employés des entreprises de Services à la Personne »

### Note de problématique :

---

Plate-forme de mobilité SAP : En complément d'un PDIE de filière, une plate-forme de mobilité sur l'Ouest lyonnais pourrait être envisagée. Elle aurait comme objet d'être un véritable outil d'animation de la question de la mobilité sur l'Ouest lyonnais. On se rapproche ici d'un PDIE territorialisé où plusieurs secteurs d'activités seraient concernés. Dans cette optique, il serait intéressant de se rapprocher des PDIE mis en place ou en cours sur l'Ouest lyonnais (TECHILD, ZI Nord...).

### 4. suites à envisager

**Les objectifs de l'action** : A partir de cette étude, quelles suites peut on envisager en terme d'expérimentations. Se mobilise t-on sur le seul volet « mobilité-déplacements » ou élargit-on le sujet en visant plus globalement les conditions favorables pour favoriser l'émergence du secteur SAP ? Lier les deux problématiques permettrait ainsi de croiser aussi des financements possibles : Feder « modes doux » et Appel à projet de l'ANSP.

#### Le déroulement de l'action :

- constituer un comité de pilotage technique ;
- sélectionner les actions à privilégier sachant que les axes forts pour « mobilité » sont : le PDIE de filière ou la plateforme de mobilité

#### Les acteurs à mobiliser :

- Ademe,
- Région RA
- Grand Lyon (DPSA et DGDU)
- CCI de Lyon,
- DDTEFP,
- Les entreprises et associations volontaires
- Agefos-pme ?
- Le pole emploi ?
- ...

#### Le pilotage :

Qui porte le dossier ?

#### Les financements :

Deux axes sont pour l'instant identifiés :

- un financement Feder / région RA, dans le cadre d'une action « modes doux » (crédits fléchés Grand Lyon, accord de principe de la Région) ; dossier à monter entre octobre et novembre 2009.
- réponse à l'Appel à projet de l'ANSP sur le thème « Services à la personne : professionnaliser pour garantir la qualité et développer l'emploi » (délai 16/11/2009)