



# La mobilité quotidienne des publics en insertion

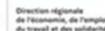
## Rayon de mobilité et mesure d'impact des aides à la mobilité quotidienne

Clermont-Ferrand pépinière Pascalis, 17/10/2025

Dr. Eloi Bernier, Chercheur

EPFL LASUR – Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, Laboratoire de sociologie urbaine

UNIL OUVEMA - Université de Lausanne, Observatoire universitaire des mobilités actives



# Contexte

- ~1/4 du taux de chômage français lié aux « décalages » (spatiaux ou compétences, Wasmer et al. 2016)
- Malgré des transports de plus en plus rapides, les trajets quotidiens restent proches d'1h (Zahavi 1980)
- D'où une injonction à la mobilité (Mincke & Montulet 2019) pour s'insérer (Bacqué & Fol 2007)
- 15 millions de Français en précarité mobilité, notamment parmi les publics en insertion (Baromètre des mobilités du quotidien 2024)
- L'aptitude à se mouvoir (« *motilité* » Kaufmann 2008) est la variable d'ajustement à travailler au travers du conseil à la mobilité

### **INSTITUTIONNELS :**

- Représentations / connaissance partielles des techniciens et élus
- Cloisonnement territorial, administratif, politique et financier

### **ORGANISATIONNELS**

- Horaires de travail ou de formation décalés
- Problèmes de garde d'enfant
- Accès limité aux transports en commun
- Non-recours au droit
- Difficultés avec les démarches administratives

### **FINANCIERS**

- Coût des formations à la conduite
- Coût de l'acquisition d'un véhicule
- Coût d'entretien et de réparation
- Coûts d'assurance
- Méconnaissance ou manque d'accès aux aides publiques

### **SANTE**

- Problèmes de santé mentale
- Handicap physique
- Addictions

## **FREINS A LA MOBILITE** Solutions personnalisées

### **PSYCHOLOGIQUES :**

- Idées reçues sur les différents moyens de transport
- Peur de se déplacer de conduire de l'inconnu
- Manque de confiance en soi, en l'autre
- Représentations culturelles et sociales
- Le manque de mobilité comme alibi

### **COGNITIFS :**

- Faible maîtrise de la langue
- Faible maîtrise de la lecture, de l'écriture
- Difficultés d'apprentissage, de traitement de l'information
- Faibles maîtrise des procédures numériques
- Difficultés d'orientation de repérage spatial
- Projets en inadéquation avec les prérequis

### **MATERIELS**

- Insuffisance des infrastructures et services de transport en commun
- manque de maîtrise des technologies bancaires (cartes bancaire, applis...)
- Pas de véhicule personnel
- Pas de solution de protection de véhicule

### **SOCIAUX-CULTURELS :**

- Isolement social
- Rôles genres
- Différences urbain/rural

Réalisé dans le cadre du projet M(ob)ilitances

# Enjeux des projets

Méthode : données sur la mobilité des publics



1 : périmètre de mobilité « potentielle »



2 : impact du parcours mobilité sur l'insertion



**Propositions** : conseil en mobilité pour l'emploi

# Plateformes de mobilité pour l'insertion et collecte de données



# LE PARCOURS MOBILITÉ



**1** **BÉNÉFICIAIRE**  
Rencontre une difficulté de mobilité

**2** **RÉFÉRENT.E/  
PRESCRIPTEUR.RICE**  
Informe et oriente

**3** **CONSEILLER.ERE  
MOBILITÉ**  
Garant de l'accompagnement

**DIAGNOSTIC MOBILITÉ**  
bilan de compétences  
et plan d'action personnalisé

**RÉ-ORIENTATION**

**ACCOMPAGNEMENT INDIVIDUEL**  
mise en place des solutions mobilité, en lien avec le référent.e/prescripteur.rice

## SAVOIR *Bouger*

- Formation aux compétences socle mobilité
- Apprentissage du code de la route
- Formation deux roues (motorisés ou non)
- Apprentissage de la conduite

## POUVOIR *Bouger*

- Aide à la réparation et acquisition de véhicules
- Solutions de financement
- Mise à disposition de véhicules
- Accès au covoiturage, autopartage et transport solidaire

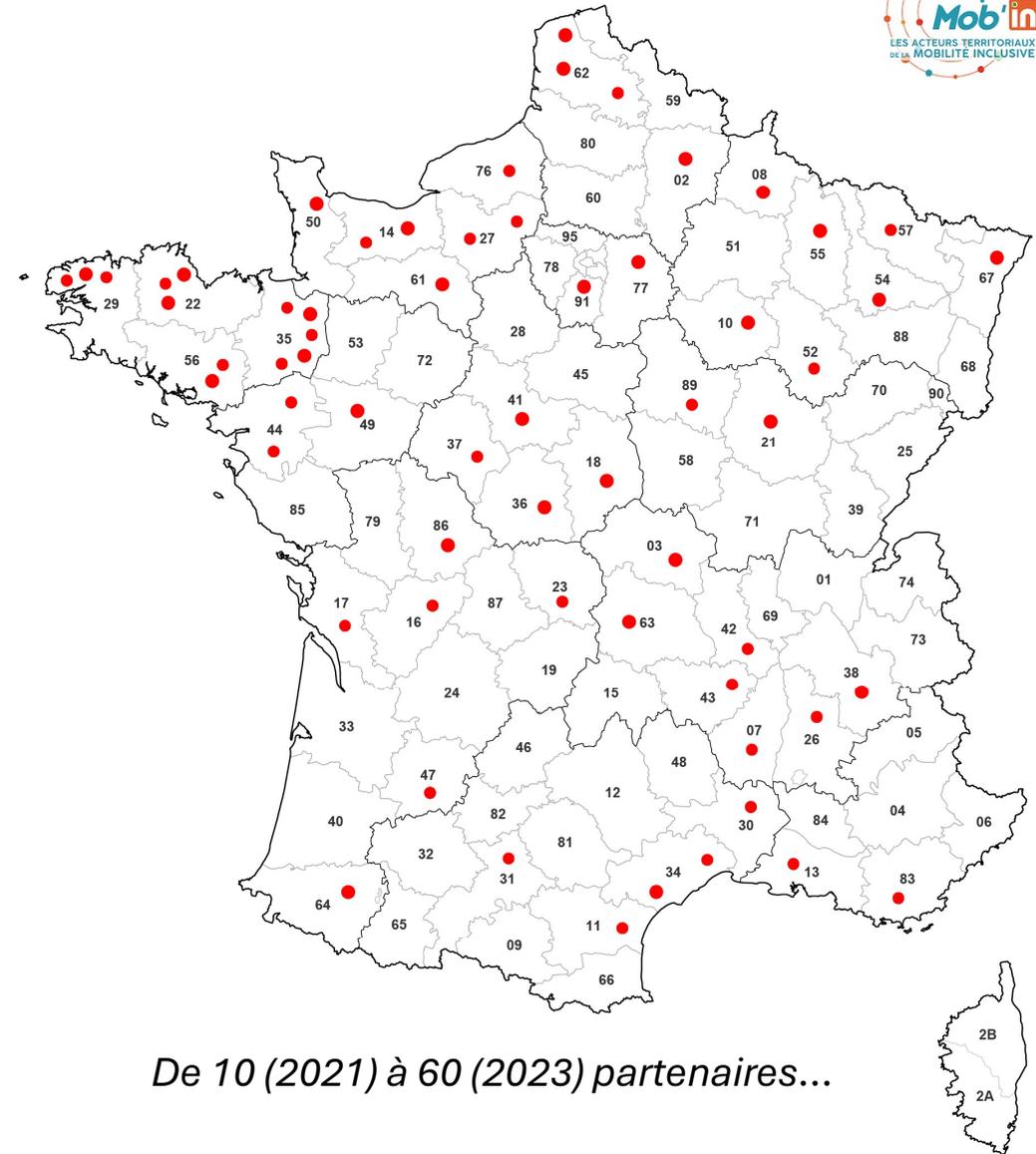
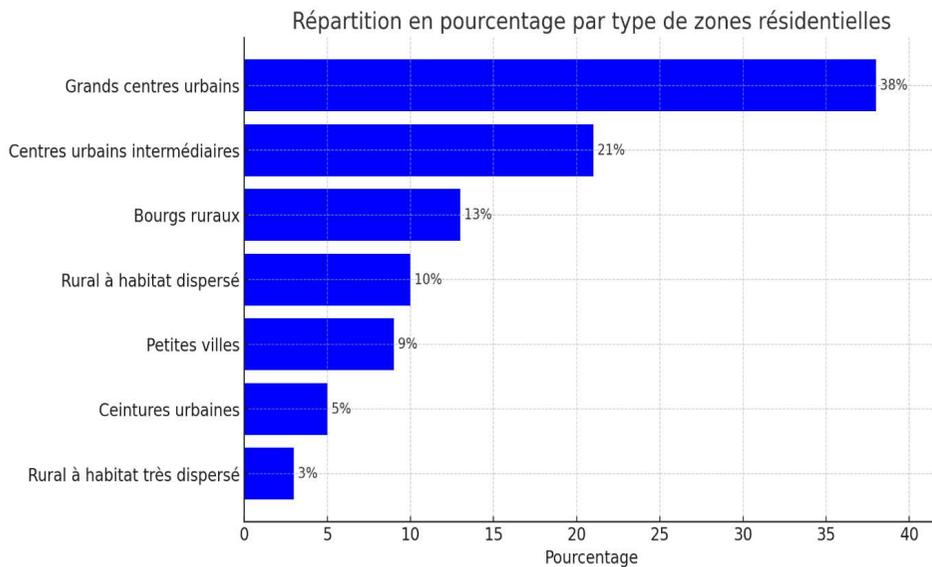
**6** **BILAN  
FIN DE PARCOURS**

# Données collectées auprès des partenaires

Public enquêté	Bénéficiaires des structures accompagnatrices	Professionnels des structures accompagnatrices	Recruteurs (partenaires des structures accompagnatrices)	Prescripteurs (partenaires des structures accompagnatrices)
Diffusion d'enquête	Entretiens individuels de diagnostic mobilité (entrée) et bilan de parcours (sortie)	Contrats et contacts durant le partenariat (avec Mob'In)	Formulaire web (avec la DDETS 63) Mails + LinkedIn	Formulaire web (avec Chantier Ecole) Mails + LinkedIn
Période	09/2021 – 12/2024	09/2021 – 09/2023	09/2023	06/2023
Echantillon quantitatif	7200 bénéficiaires (notamment DE peu mobiles)	60 structures (soit un total de ~200 conseillers mobilité)	100 réponses	125 réponses
Matériau qualitatif (contextualisation)	Observation de 10 entretiens de diagnostic (mars 2023)	10 focus groupes (mars 2021) Observation participante	Entretien DRH nationale (07/2023), Observation participante	Entretien conseillère PE (07/2023) Observation participante

*Vue d'ensemble du matériau collecté dans le cadre du travail*

# Répartition des PFM



Répartition des 7000 bénéficiaires selon la densité

# Profil des bénéficiaires

Les différences de *motilité* constatées sont davantage liées aux caractéristiques sociales des bénéficiaires qu'aux caractéristiques des territoires sur lesquels ils se déplacent (Vincent-Geslin et al., 2015).

genre	
feminin	55%
masculin	45%
age_classes	
16-24	21%
25-34	30%
35-44	25%
45-54	17%
55-64	7%
niveau de formation (diplôme obtenu le plus élevé)	
niveau 0 (jamais allé à l'école)	2%
niveau 1 (école maternelle)	1%
niveau 2 (école élémentaire)	13%
niveau 3 (cap, dnb, cfg)	51%
niveau 4 (bac)	20%
niveau 5 (bac+2 : bts, cpge)	6%
niveau 6 (bac+3 : licence, but)	4%
niveau 7 (bac+5 : master)	3%
niveau 8 (bac+8 : doctorat)	0%
autre, précisez :	1%

Cat. SPE	Demandeurs d'emploi	% échantillon	% France
A	sans emploi, tenus d'accomplir des actes positifs de recherche d'emploi	45	49
B	ayant exercé une activité réduite de 78h maximum par mois, tenus d'accomplir des actes positifs de recherche d'emploi	6	14
C	ayant exercé une activité réduite de plus de 78h par mois, tenus d'accomplir des actes positifs de recherche d'emploi	10	26
D	sans emploi, non disponibles, non tenus d'accomplir des actes positifs de recherche d'emploi	23	6
E	pourvue d'un emploi, non tenus d'accomplir des actes positifs de recherche d'emploi	16	6

# Données des diagnostic mobilité

The screenshot displays the BekoApps web application interface. At the top, there is a navigation bar with links for Accueil, Bénéficiaires, Prestations, Statistiques, Gestion, and Changelog. The main heading reads "Diagnostic mobilité (complété : 76/76)".

Below the heading, a list of diagnostic sections is provided:

1. Questions générales
2. Emploi : situation actuelle et projet professionnel
3. Mobilité : habitudes, véhicules, abonnements
4. Mobilité : projets et accès (« pouvoir bouger »)
5. Mobilité : représentations et appréhensions
6. Mobilité : compétences (« savoir bouger »)

Additional options include "Bilan. Synthèse du diagnostic mobilité" and "Parcours du bénéficiaire".

The "Parcours du bénéficiaire" section features a Gantt chart spanning the years 2024 and 2025. The chart shows various activities and their durations:

- Diagnostic mobilité** (yellow bar) in early 2024.
- M11 - Accompagnement code et conduite** (purple bar) in mid-2024.
- Crédit Location/Vente** (cyan bar) in late 2024.
- Location de voiture** (red bar) in early 2025.
- Bilan de compétence** (orange bar) in early 2025.

At the bottom right, there are buttons for "Documents", "Publiposter", and "Enreg".

On the right side of the interface, a list of documents is visible, including:

- Bilan de competence mobilite.odt
- Conclusion Bilan de competence mobilite 67.odt
- Diagnostic MOBIN Seine-et-Marne - LASUR - BEKO.xlsm
- Diagnostic MOBIN Seine-et-Marne - LASUR.xlsm
- Diagnostic mobilite 21.odt
- Diagnostic mobilite 49.odt
- Diagnostic mobilite.odt** (highlighted)
- Diagramme mobilité.xlsx
- FSE Entree Novembre2018.odt
- FSE Sortie 03.odt
- FSE Sortie 63.odt
- Fiche Beneficiaire.docx
- Fiche Beneficiaire.odt
- Fiche personnelle N word.docx
- Formulaire de consentement RGPD.pdf
- Mobilix 67 Bilan de competence mobilite.odt
- WORD - 00 - Diagnostic mobilite.docx
- WORD - 00 - Formulaire sortie.docx
- WORD - 63 - Bilan de competence mobilite.docx
- WORD - 63 - FSE Sortie.docx
- WORD - Fiche Beneficiaire.docx
- mbi charte adhesion bilan 03.odt
- mbi charte adhesion bilan 49.odt
- mbi charte adhesion bilan 63.odt
- mbi feuille emargement 03.odt
- mbi feuille emargement 49.odt
- mbi feuille emargement 63.odt
- Contrat Location.odt

# Périmètre de recherche et rayon de mobilité potentielle : que sait-on ?



## Qu'est-ce qu'une mobilité « raisonnable » ?

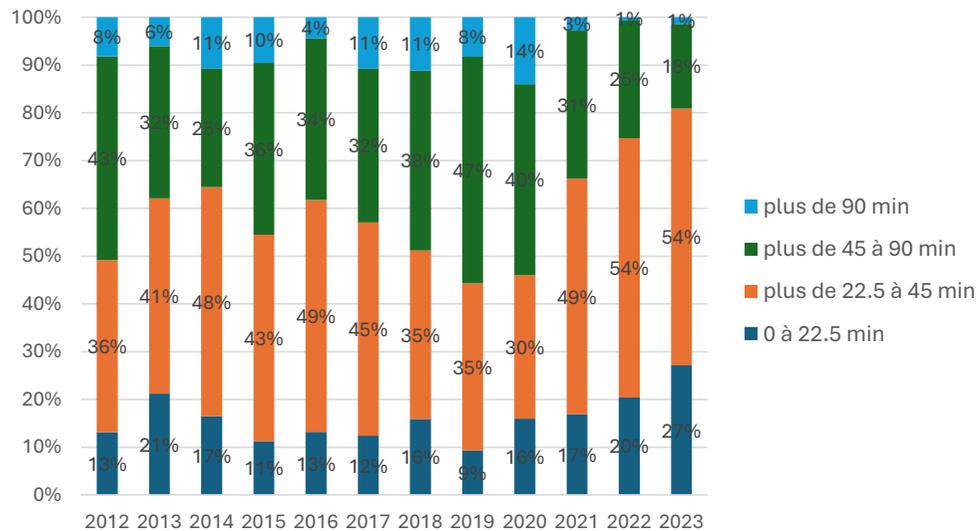
Source	Prescripteurs	Recruteurs	DE (avec diagnostic)	DE
Temps de trajet aller maximal (min)	<b>35</b>	<b>37</b>	<b>39</b>	<b>40 à 45</b>
Distance à parcourir aller maximale (km)	<b>26</b>	<b>24</b>	<b>23</b>	<b>26 à 32</b>
Année	2023	2023	2021-2023	<b>2012</b>
Territoire	Puy-de-Dôme, Bretagne	Puy-de-Dôme, Bretagne	France métropolitaine	France métropolitaine
Population concernée	Bénéficiaires d'un accompagnement à l'insertion	Candidats au recrutement	Bénéficiaires d'un diagnostic mobilité	DE ABC

*Comparaison des maxima (moyennes) en temps et distances « raisonnables » de trajets domicile travail*

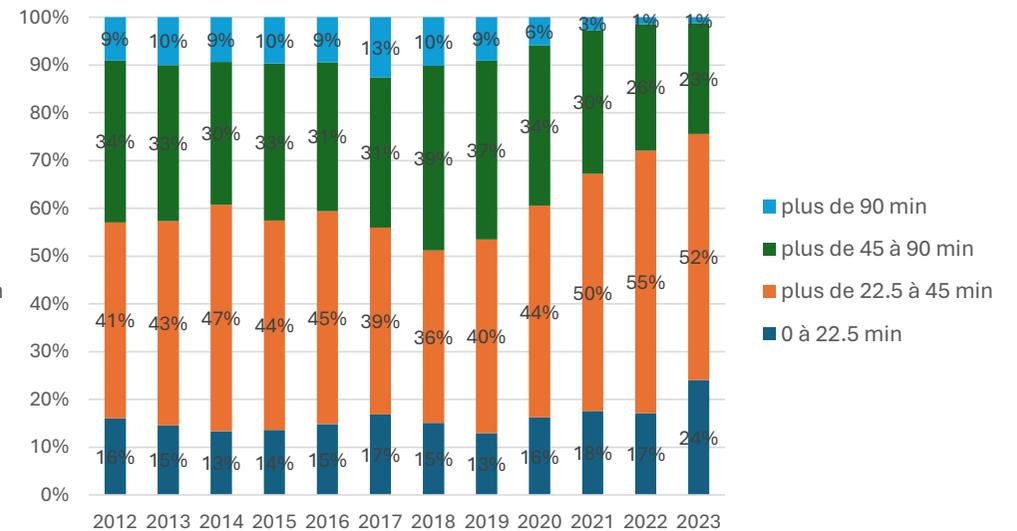
# Evolution des temps de trajets souhaités (WTC)

La négociation du « raisonnable » obéit à une logique d'« activation » (Lavitry 2017, Clouet 2018)

DE indemnisés, donc concernés par la réforme 2018

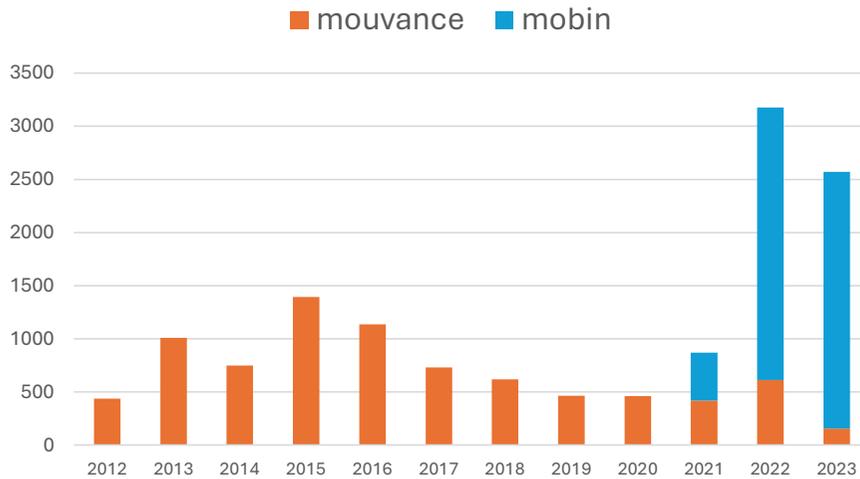


DE non indemnisés, non concernés par la réforme 2018



*Evolution annuelle du WTC pour les demandeurs d'emplois (sans contrôles de composition annuelle)*

# Réduction des périmètres de recherche

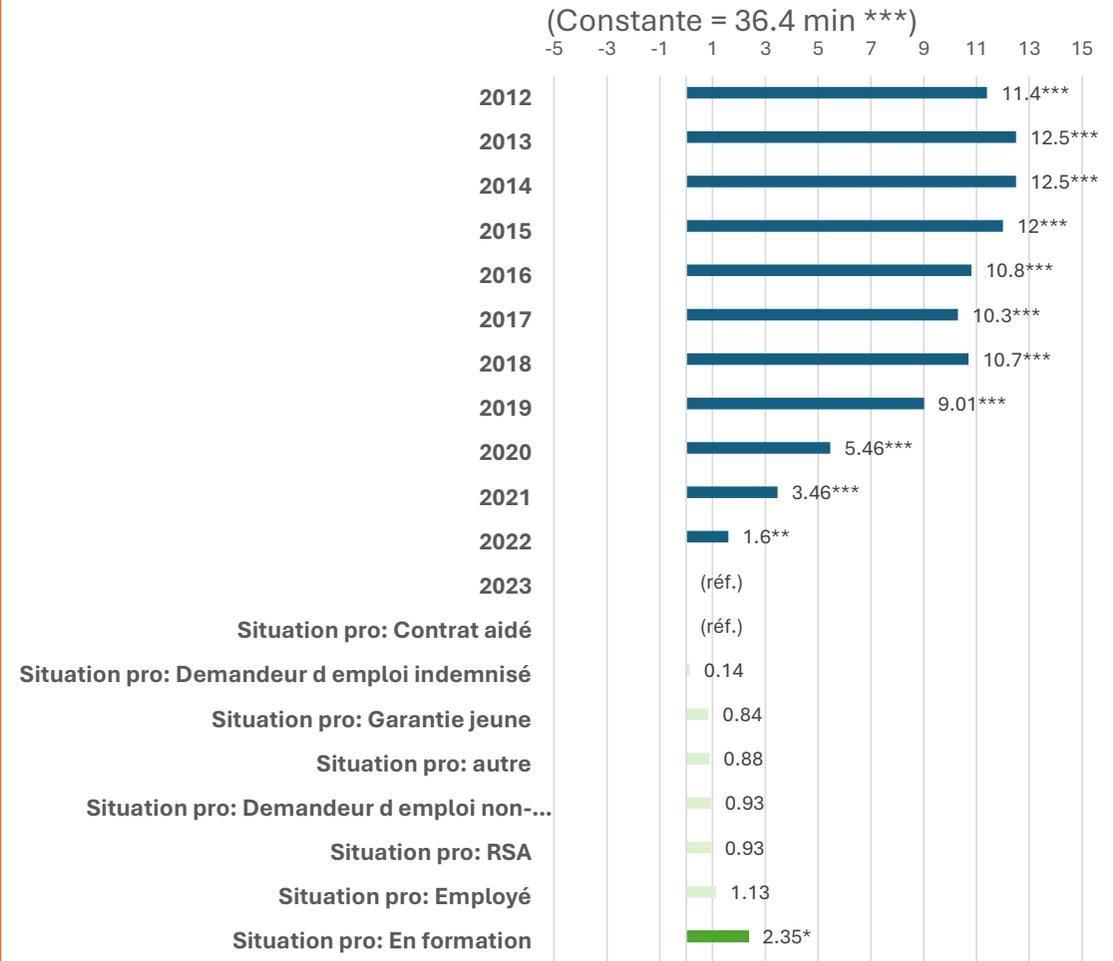


Effectifs annuels des diagnostics entre 2012 et 2023

## Causes probables

- Inflation
- COVID, écomobilité, permis sur la distance
- Marchés du travail locaux devenus plus favorables aux DE
- Réforme(s) de l'assurance chômage

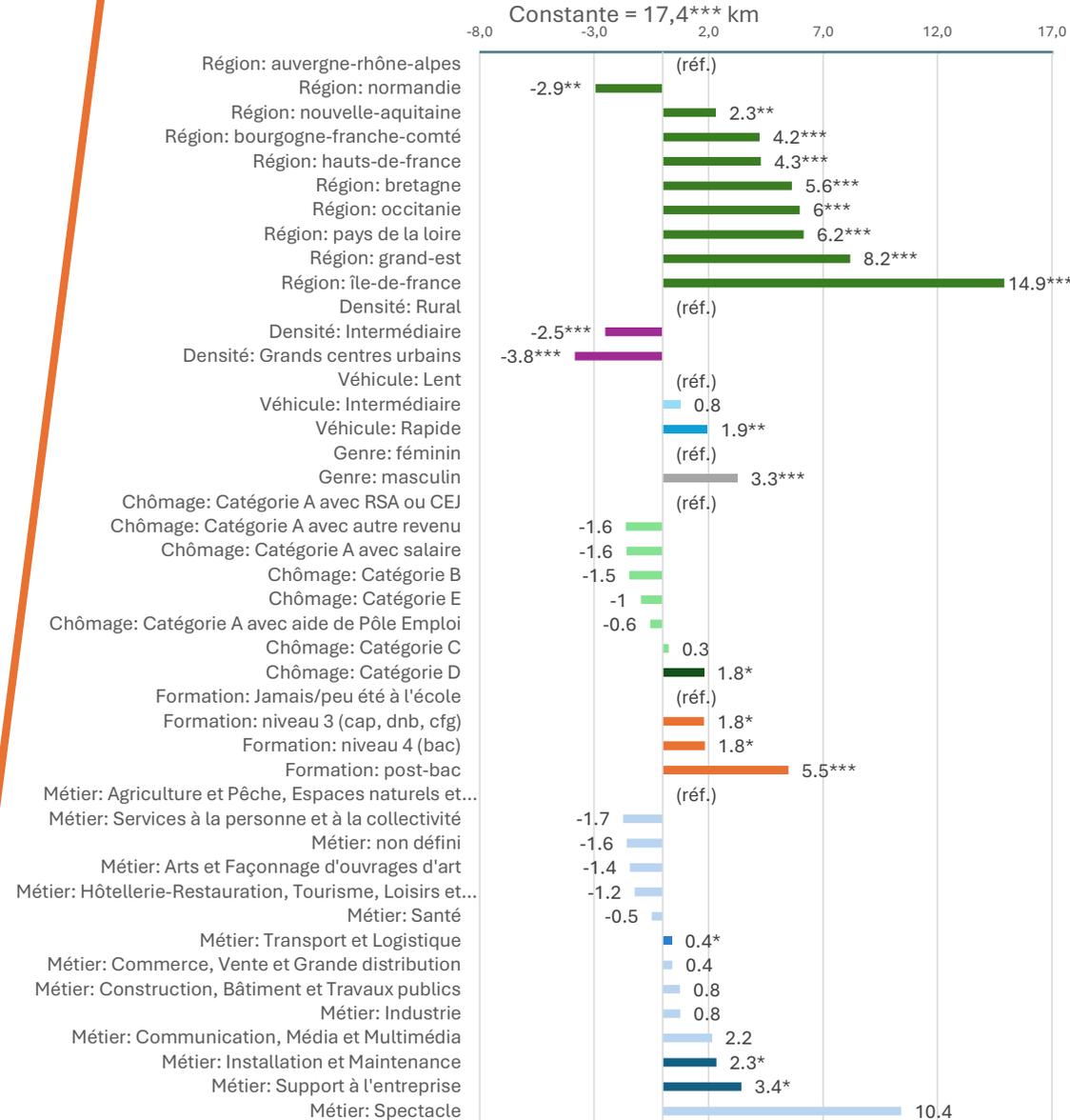
## Evolution du périmètre (en minutes) de 2012 à 2023



15 496 Observations.

# Un rayon de recherche variable

- Un chômage prolongé réduit le salaire et le périmètre recherché (Guglielminetti et al. 2024).
- Le temps de trajet des femmes est 25% plus court que celui des hommes (Le Barbanchon et al. 2021).
- 32% des bénéficiaires donnent un rayon de mobilité incohérent (minutes, km et mode disponible)...

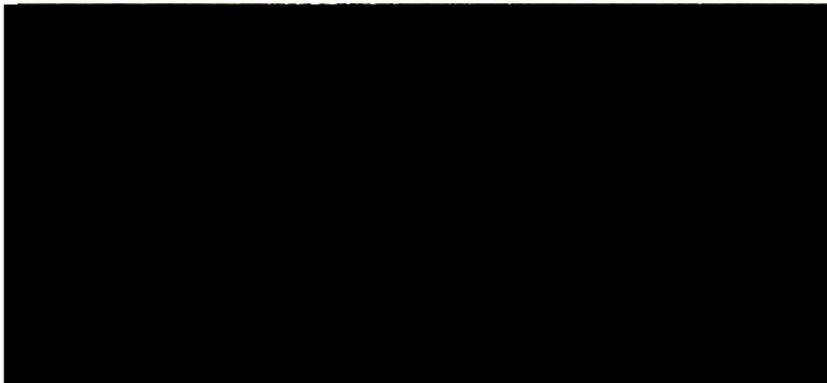


4934 Observations, R<sup>2</sup> = 0,093.

15 *Variation du rayon de recherche déclaré (en km).*

# Des enjeux : l'Offre Raisonnable d'Emploi (ORE)

**2008 à 2018 :** « Après 6 mois d'inscription est considéré comme raisonnable [...] à l'aller comme au retour, un temps de trajet en transport en commun, entre le domicile et le lieu de travail, **d'une durée maximale d'1h ou une distance à parcourir d'au plus 30km.** »



**Refus de 2 ORE ou plus → sanction (graduée)**

**2019 :** négocié avec le demandeur d'emploi (DE) dès l'inscription au SPE

section dédiée à l'occupation souhaitée / salaire de réserve / trajet maximal acceptable sur le site web du SPE lors de l'inscription.

# Un outil pour objectiver la zone d'employabilité, à déployer...?

Nom du poste ou code ROME  
maçon

Départements  
Ain, Haute-Savoie

Mode de transport  
Transports en commun

Durée max. (minutes)

Recherche d'adresse  
mon domicile

Points d'intérêt

- Nourriture
- Éducation
- Service
- Santé
- Loisirs
- Transports
- Commerce

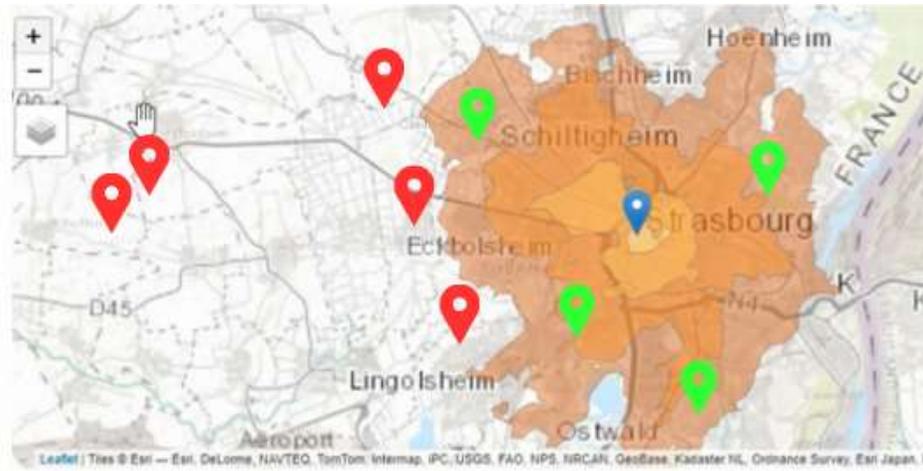
20 min 40 min 60 min

**Offre d'emploi**  
 ID de l'offre: 3594468  
 Code ROME: F1703  
 Commune: 01422  
 Type de contrat: MIS  
 Date de création: 09/10/2025  
[Lien de l'offre](#)

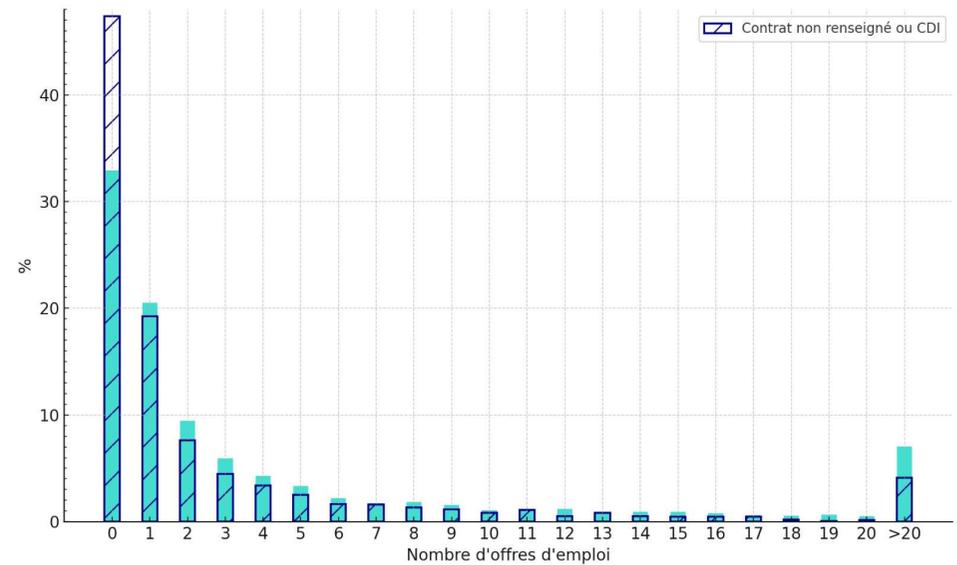
**Zones et offres / services atteignables selon :**

- des transports multi / intermodaux
- les données transport du territoire
- les offres d'emplois actualisées de France Travail...
- le projet professionnel / métier visé
- le rayon souhaité : durée / distance / coût / effort

# Offres accessibles aux bénéficiaires (avant parcours)



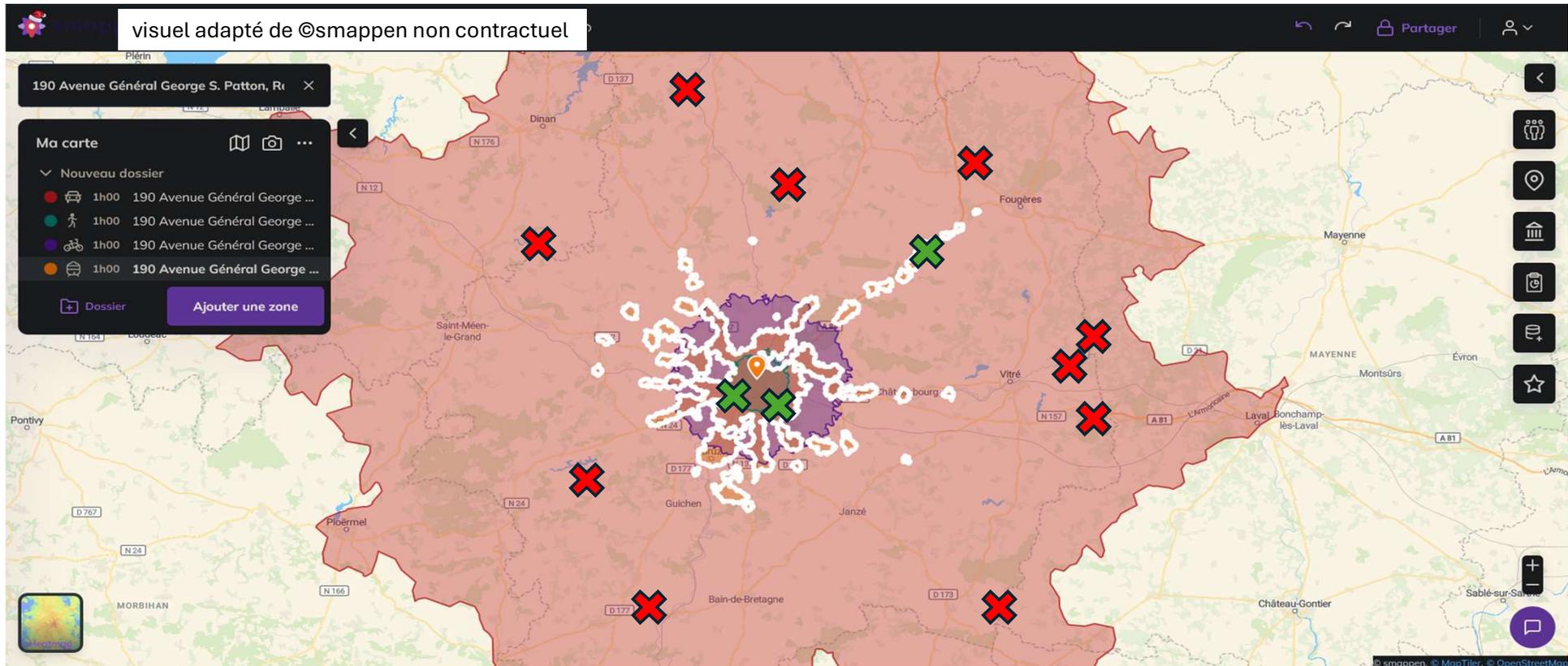
Calcul d'une isochrone (30 min vélo) pour un bénéficiaire, offres d'emplois accessibles (ou non)



Fréquence des offres raisonnables accessibles actuellement (durée) par les bénéficiaires (en bleu)

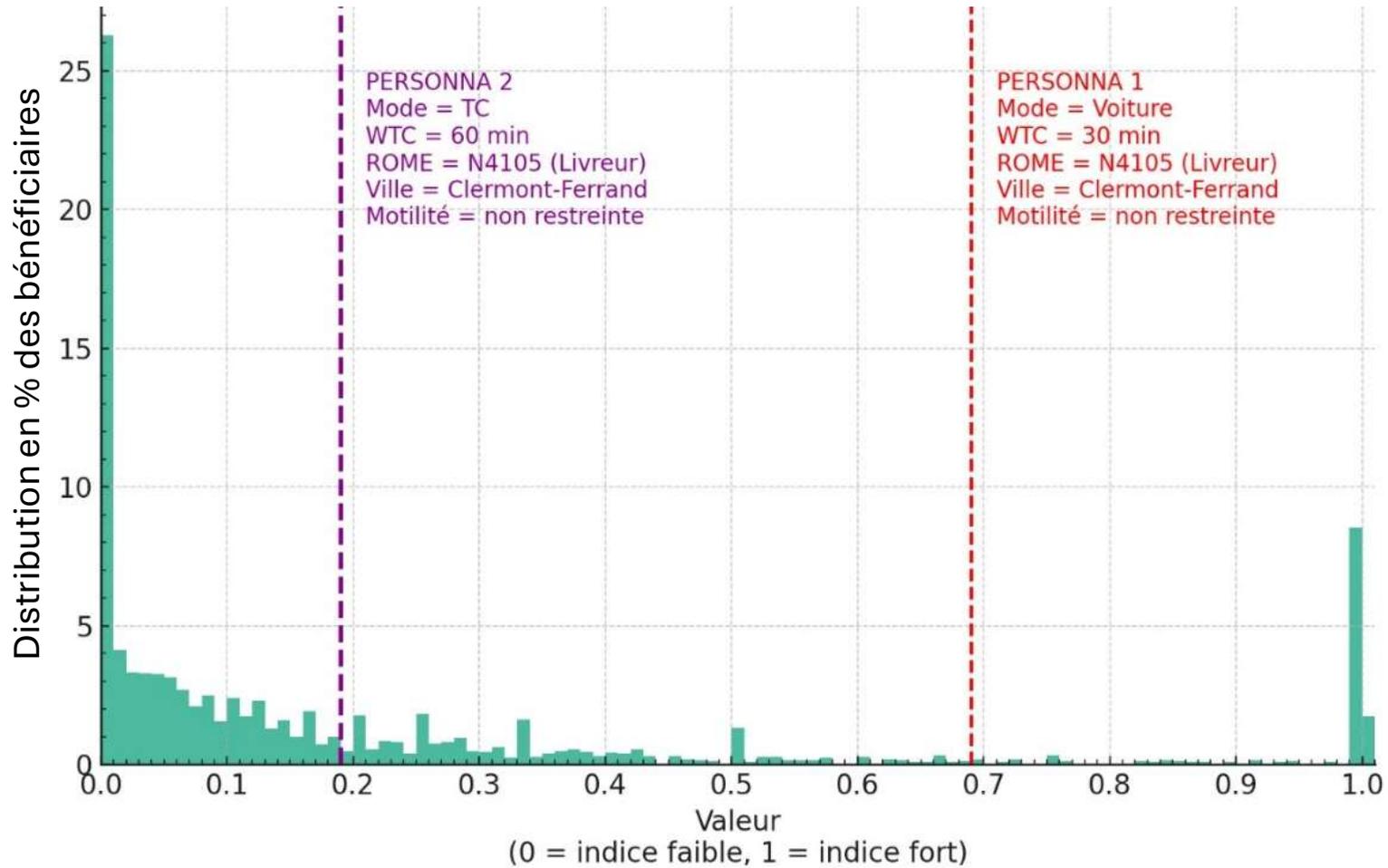
# Niveau de mobilité (multimodal)

$$\text{Indice de mobilité} = \frac{\text{offres accessibles à l'instant } t}{\text{offres dans l'isochrone d'1h en voiture}}$$



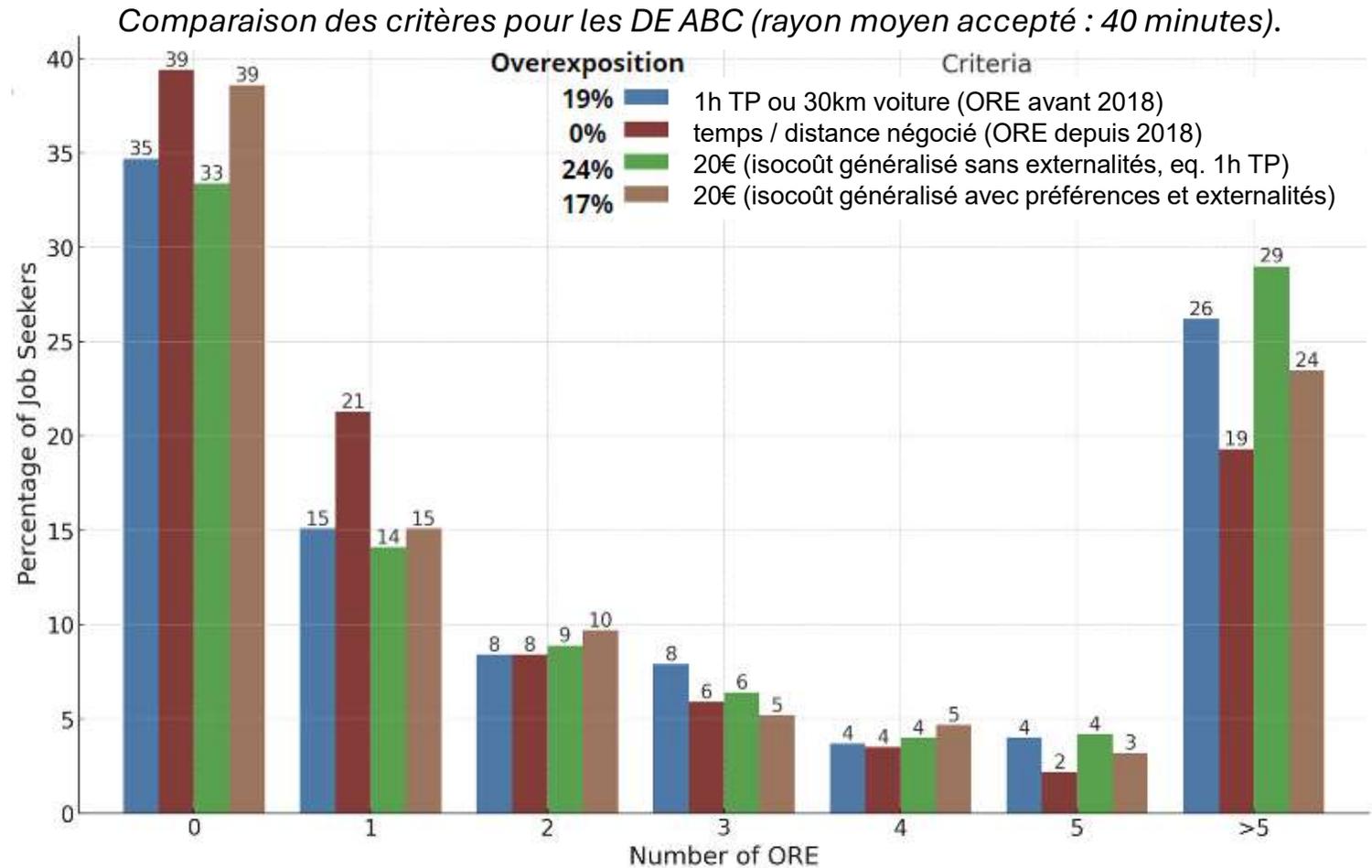
# Indice de mobilité pour l'emploi

Compare les offres : dans l'isochrone actuelle / dans un rayon d'1h en voiture



# Vers un critère d'ORE commun et personnalisable

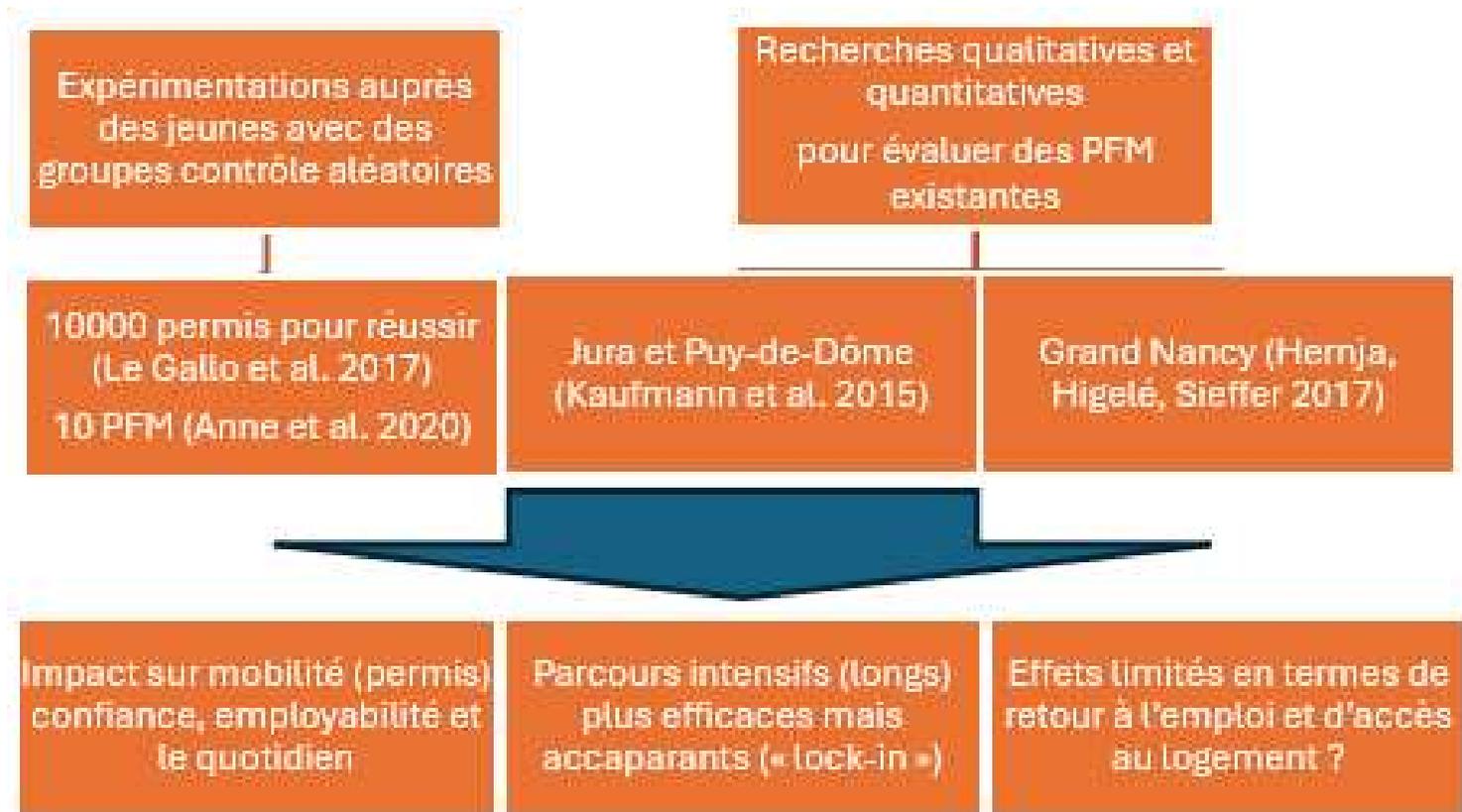
- 1) **Efficacité du critère** : nb d'offres "raisonnables" selon chaque critère
- 2) **Sévérité du critère** : % de DE surexposés aux sanctions, selon chaque critère (> 2 ORE trop loin)



# Impact des accompagnements à la mobilité sur l'insertion



L'accompagnement est plus efficace que le contrôle (Bernier 2024)



# Recherches et lacunes

- Mesures d'impact des programmes d'aide à la mobilité par expérimentation contrôlée (Anne et al., 2020 ; Le Gallo et al., 2017 ; Allot & Erpelding-Parier, 2024) et des évaluations par méthodes mixtes (Coutard et al., 2004 ; Dupuy, 2000)
- Favoriser la mobilité augmente les chances d'emploi, les salaires, et les opportunités de formation (Lucas & Nicholson, 2003 ; Caliendo et al., 2017 ; L'Horty et al., 2011)
- Mais les enquêtes existantes:
  - ne parviennent pas à saisir les aptitudes à la mobilité ou les exigences de mobilité liées à l'emploi visé
  - utilisent des méthodes d'enquête peu adaptées pour toucher les demandeurs d'emploi contraints dans leur mobilité, en raison de faibles taux de réponse
- Et les études évaluant les programmes existants se limitent à certains territoires : régions du Jura et du Puy-de-Dôme (Kaufmann et al., 2015) et au Grand Nancy (Hernja et al., 2012), etc.

# Plateformes de mobilité pour l'insertion et aides à la mobilité quotidienne

- Ces dispositifs réduisent à la fois les barrières physiques et internes rencontrées par les chômeurs par:
  - une aide financière (i.e. réductions tarifaires, remboursements de frais de déplacement, permis de conduire subventionnés)
  - des incitations matérielles (i.e. covoiturage, dons de véhicules)
  - l'accompagnement plus général (e.g. compétences)
- En favorisant à la fois l'usage de la voiture (e.g. Raphael & Rice, 2002), des transports publics (Kawabata, 2003) et d'autres modes actifs.

# Formulaire de sortie (dès la fin du parcours)

BekoApps Accueil Bénéficiaires Prestations Statistiques Gestion Changelog demobeko demo Déconnexion

## Sortie - Fin de l'accompagnement (complété : 14/14)

Sortie. Synthèse du parcours mobilité, achevé ou non : fin d'une opération FSE ou Pôle Emploi, interruption, etc (utilisable pour tous les bénéficiaires orientés)

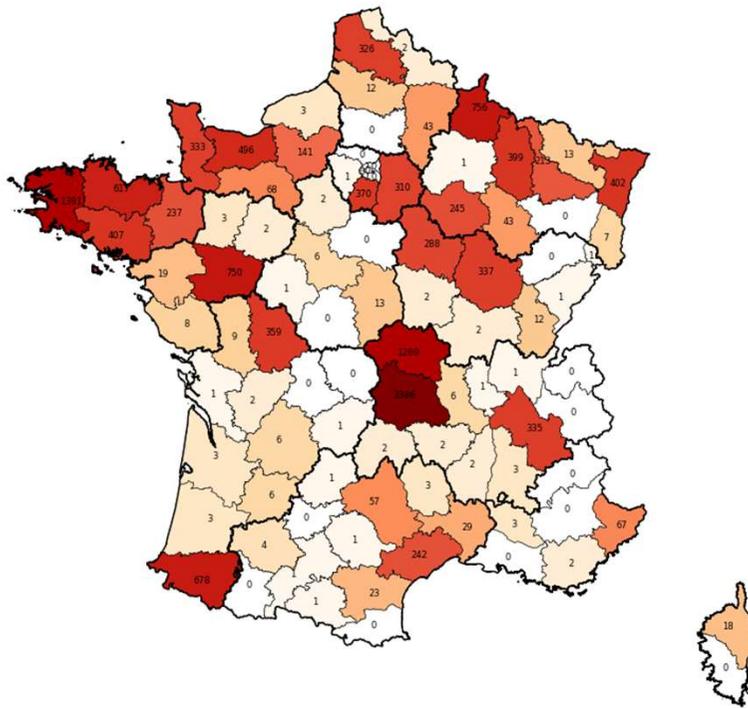
<b>Date sortie*</b> 01-02-2025	<b>Etape sortie*</b> Parcours mobilité complet achevé	<b>Motif sortie (si parcours inachevé)*</b> A trouvé un emploi / stage rémunéré	<b>Formation au cours de l'accompagnement</b> A achevé une formation de dev. des compétences;
<b>Statut emploi (en sortie)*</b> 1b. Oui, en emploi durable (CDI ou CDD de 6 mois ou plus)	<b>Recherche emploi - étape d'avancement*</b> 8. Oui, contrat signé avec l'employeur	<b>Métier/secteur d'activité (actuel ou recherché)*</b> carliste	<b>Temps de travail (actuel ou recherché)*</b> Temps plein
<b>Avancement sur parcours permis (hors AM)*</b> Permis valide;	<b>Autres compétences acquises ou maîtrisées*</b> accéder à une aide / un tarif réduit;	<b>Aujourd'hui vous pouvez utiliser en autonomie*</b> Voiture conducteur; TP d'agglomération (bus / tram / métro / RER / cars); Vélo ... ..	<b>Aujourd'hui votre mobilité demande un effort*</b> 2. Moyen
<b>Modes utilisés pour vos trajets quotidiens</b> Sélectionnez...		<b>Lieu de travail (actuel ou recherché)</b> Inscrire ici le lieu de travail actuel ou souhaité (zones privilégiées)	
<b>Temps maximum possible pour l'aller domicile-travail (en min)*</b> 45		<b>Temps maximum possible pour l'aller domicile-travail (en min) avant l'accompagnement</b> Inscrire ici la durée max possible avant l'accompagnement mobilité	
<b>Distance maximum possible pour l'aller domicile-travail (en km)*</b> 45		<b>Distance maximum possible pour l'aller domicile-travail (en km) avant l'accompagnement</b> Inscrire ici la distance max possible avant l'accompagnement mobilité	
<b>Budget maximum possible pour l'aller-retour domicile-travail (en euros) par mois</b> Inscrire ici le budget max possible en l'état actuel		<b>Budget maximum possible pour l'aller-retour domicile-travail (en euros) avant l'accompagnement</b> Inscrire ici le budget max possible avant l'accompagnement mobilité	
<b>Impact positif du parcours mobilité sur*</b> votre recherche d'emploi; votre confiance en vous;		<b>Satisfaction parcours mobilité</b> Tout à fait;	
<b>Bilan du parcours de mobilité</b> Détail des progrès mobilité réalisés et de leur impact sur l'insertion socio-professionnelle.		<b>Compléments - Remarques diverses</b> Inscrire ici les "Autre, précisez" sélectionnés dans les listes déroulantes précédentes..	

Documents Publiposter Enregistrer et rester Enregistrer et fermer Créer une prestation

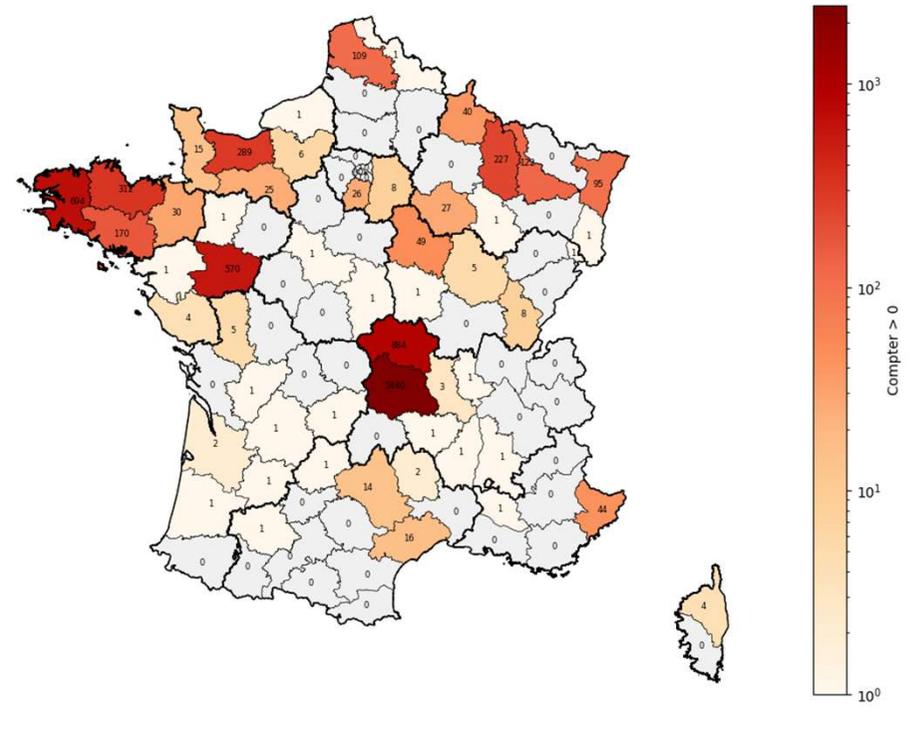
27 Parmi les parcours bien engagés (au moins 2 étapes effectuées), 80% des bénéficiaires achèvent l'opération (3 mois en moyenne)

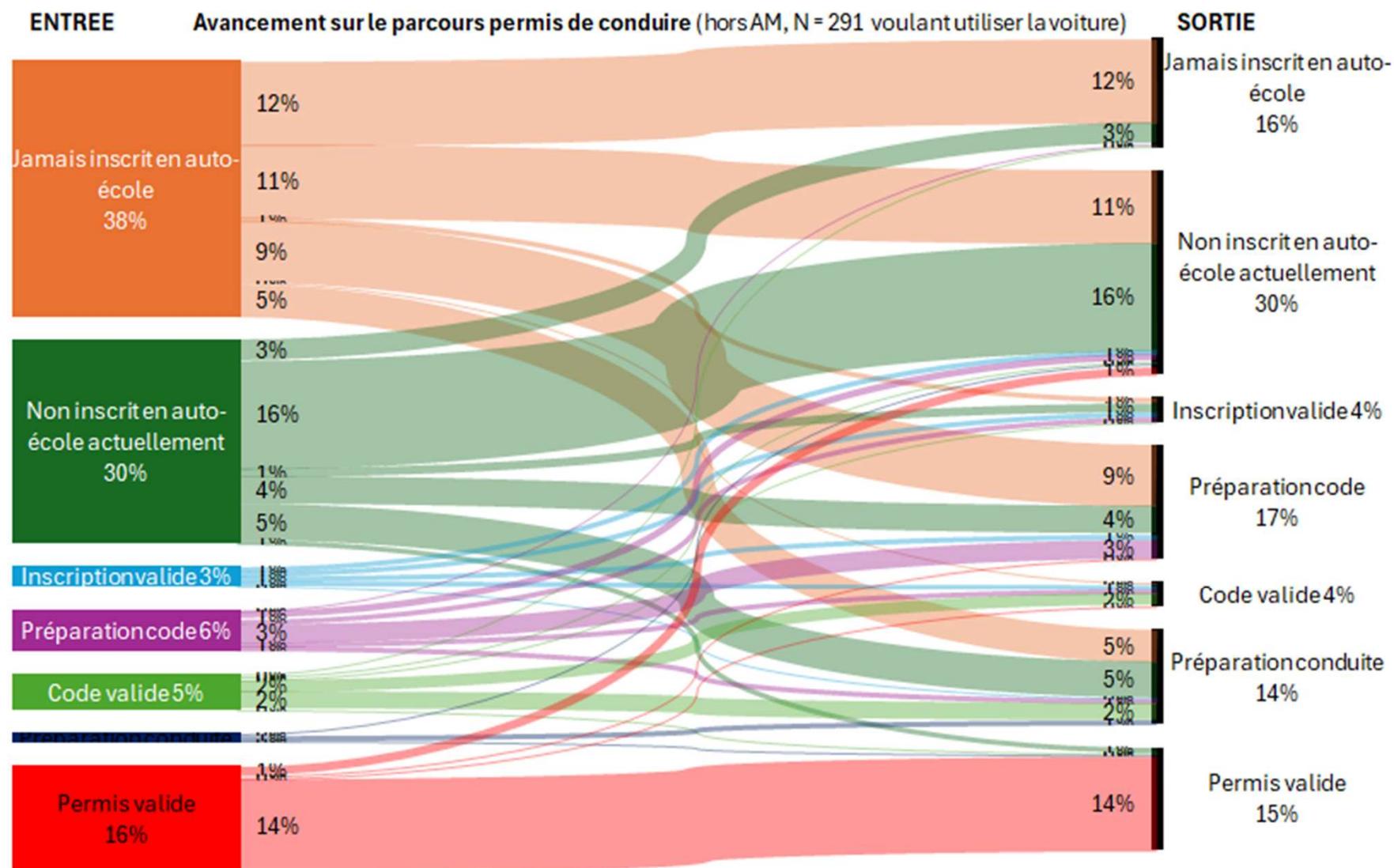
# Territoires pilotes : 63, 03, Bretagne

Répartition des tous (France métropolitaine, logarithmique)

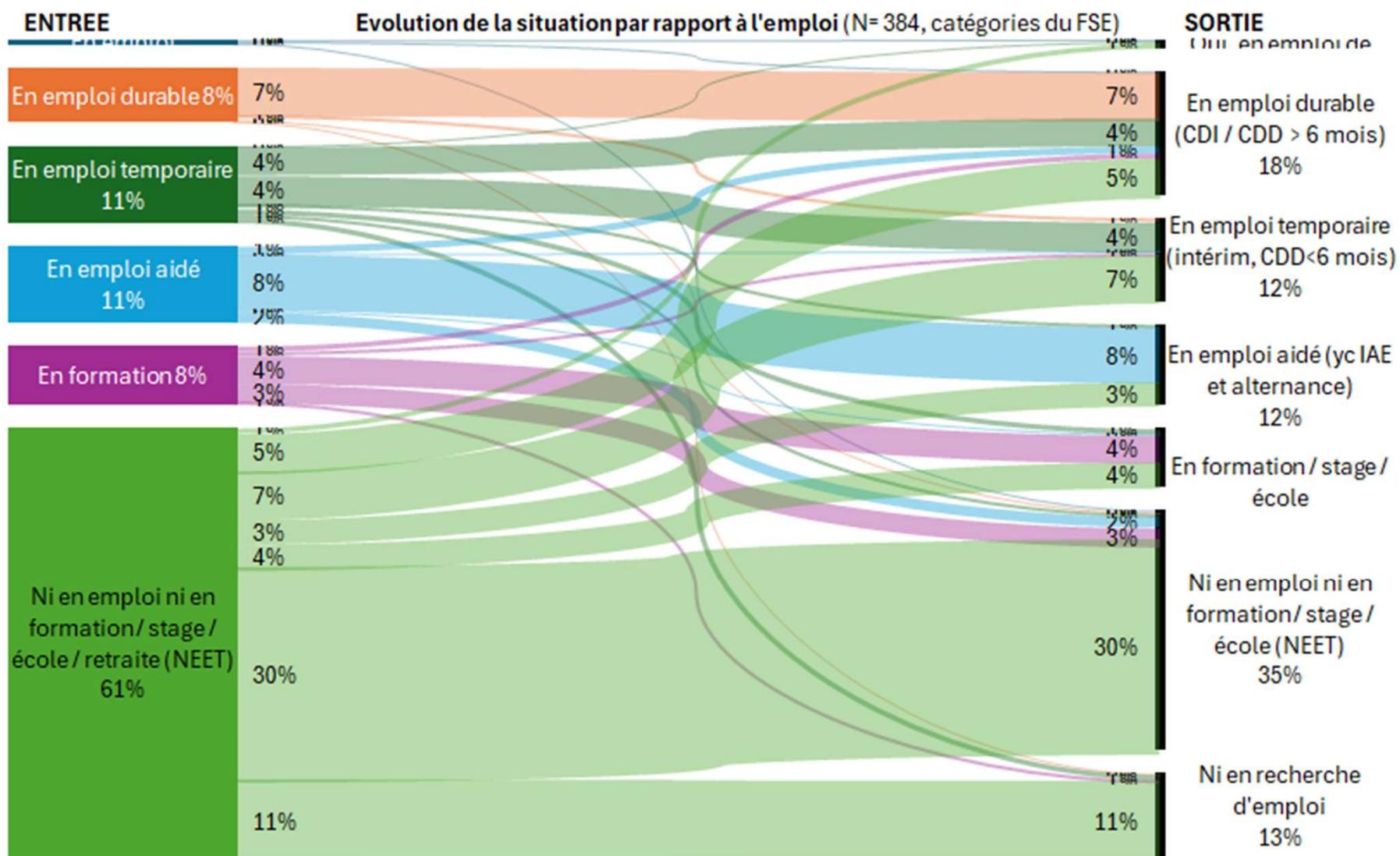


Répartition des sorties (France métropolitaine, logarithmique)









# Limites des résultats précédents

1 - Pas de vision des effets différés → 3, 6, 12 mois post-parcours le temps d'avoir son véhicule et de mentionner le permis B sur le CV...

2 - Les parcours sont généralement courts, souvent trop pour passer le permis de A à Z.

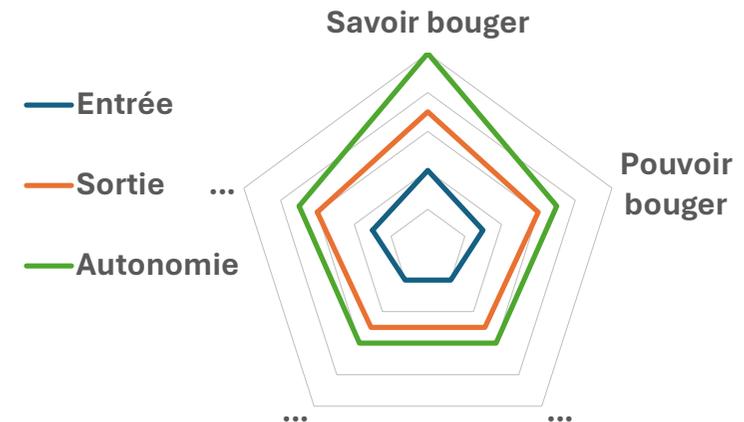
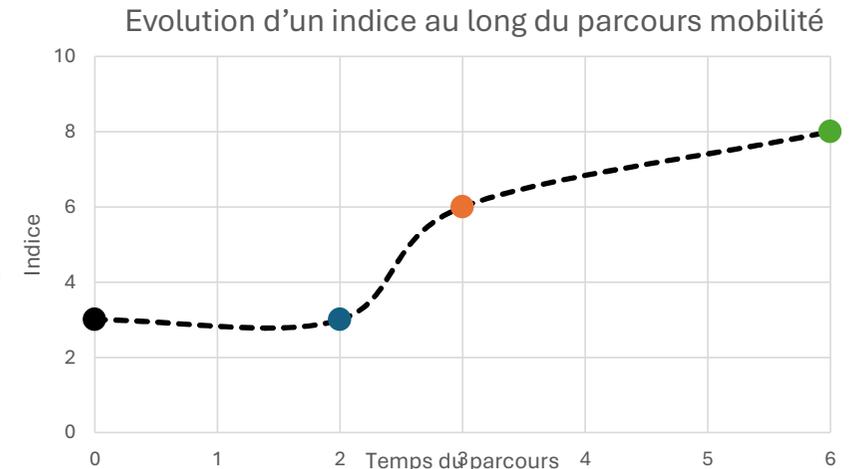
3 – Pas de groupe de contrôle pour attribuer les effets au parcours ou à d'autres causes individuelles.

4 - Le retour à l'emploi n'indique pas l'impact d'une plateforme de mobilité, car il dépend aussi d'autres facteurs d'inemployabilité qui peuvent subsister après le parcours (compétences professionnelles, santé, enfants, etc).

→ un indicateur plus ajusté de la performance d'une plateforme de mobilité est le **gain d'accès au territoire**

## Limites méthodologiques à cette évaluation d'impact

- Mesurer la progression via un indice de mobilité :
  - Indicateurs similaires entre les bénéficiaires
  - L'impact dépend de l'objectif visé...(effets multiples)
  - Affiner et discrétiser les indicateurs binaires (permis...)
- Evaluation causale pour l'emploi:
  - différents types de parcours et d'actions
  - différents types de publics
- Saisie sur de grands effectifs et sur le temps long
  - Concertation à 3, 6 ou 12 mois avec les prescripteurs
  - Groupe de contrôle



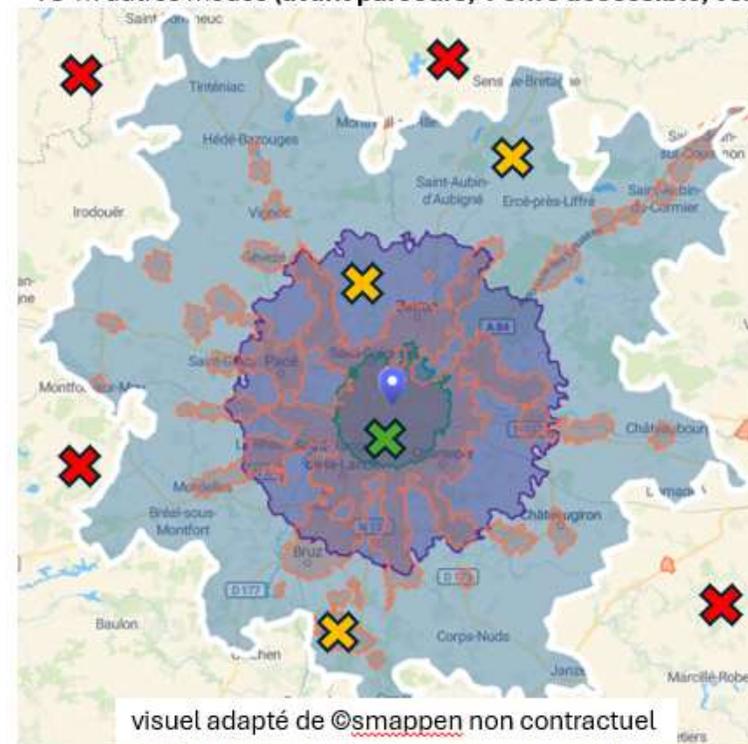
## Impact : gain d'accès au territoire après un parcours

→ Possibilité de penduler **plus vite** (voiture, TP), **partout** (vélo), ou **plus longtemps**, mais aussi **d'exercer des métiers mobiles**.

Destinations accessibles	Evolution Avant / Après parcours
Aire de mobilité potentielle	x 30
Rayon de recherche d'emploi	x 6
<b>Offres d'emplois pertinentes</b>	<b>x 4</b>
Agence France Travail	x 2
Agences France services	x 6
Hôpitaux (y compris hors Meuse)	x 3
Ecoles	x 15
Centres communautaires	x 13
Bureaux de poste	x 4
Banques	x 3

→ **En sortie**, c'est parfois la rareté du métier visé qui limite le nombre d'offres, davantage que la mobilité qui a été résolue.

30 min voiture (après parcours, 4 offres accessibles, orange)  
VS 1h autres modes (avant parcours, 1 offre accessible, verte)



	1h00	190 Avenue Général George ...
	1h00	190 Avenue Général George ...
	1h00	190 Avenue Général George ...
	30 min	190 Avenue Général George ...

## Evolution du périmètre de recherche

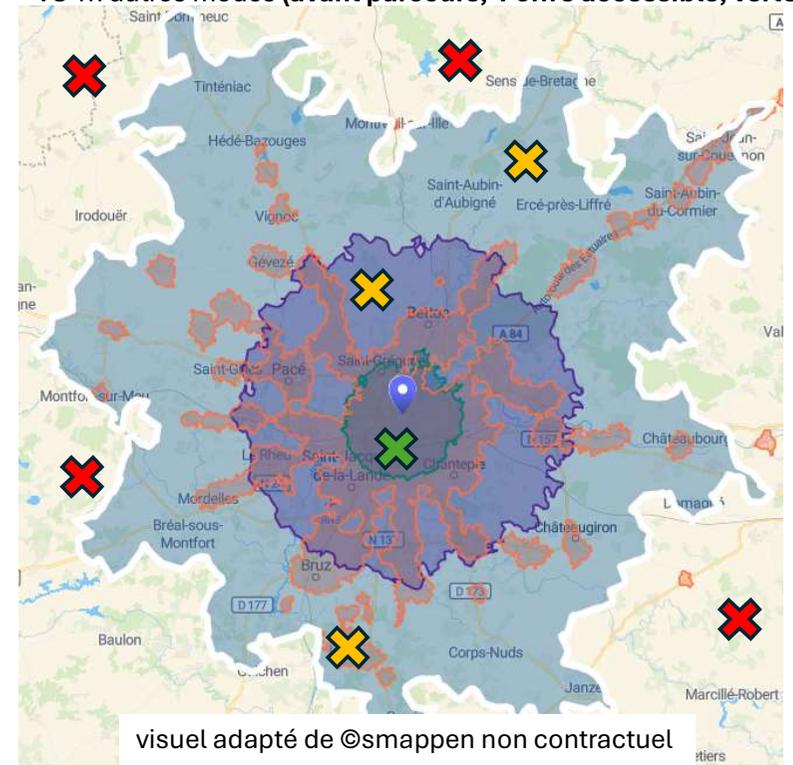
Aire accessible (moyennes) :

- **37 fois plus étendue** en sortie qu'en entrée
- **un rayon multiplié par 6** (par ex. de 2 à 12km, de 5 à 30 km...)
- Possibilité de penduler **plus vite** (voiture, TP), **partout** (vélo), **plus longtemps**, ou aussi **d'exercer des métiers « mobiles »**.

Offres d'emplois pertinentes accessibles (moyennes, n = 96) :

- si 1 offre en entrée : **4 fois plus d'offres accessibles en sortie**
- si 0 offre en entrée : **+1,4 offre en sortie** → c'est la rareté des offres visés limite la recherche, la mobilité n'est pas en cause.

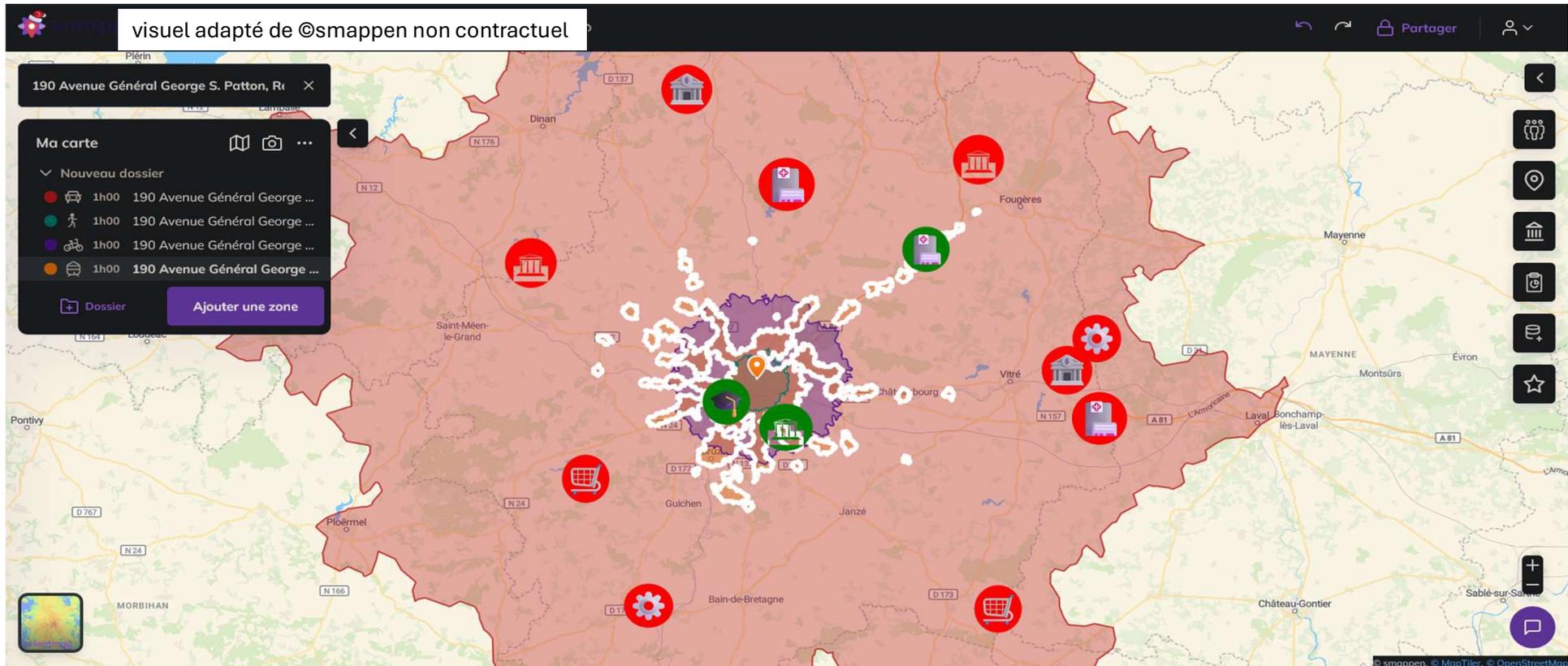
30 min voiture (après parcours, 4 offres accessibles, orange)  
VS 1h autres modes (avant parcours, 1 offre accessible, verte)



🚶	1h00	190 Avenue Général George ...
🚲	1h00	190 Avenue Général George ...
🚊	1h00	190 Avenue Général George ...
🚗	30 min	190 Avenue Général George ...

# Niveau de mobilité (multimodal)

$$\text{Indice de mobilité} = \frac{\text{offres accessibles à l'instant } t}{\text{offres dans l'isochrone d'1h en voiture}}$$

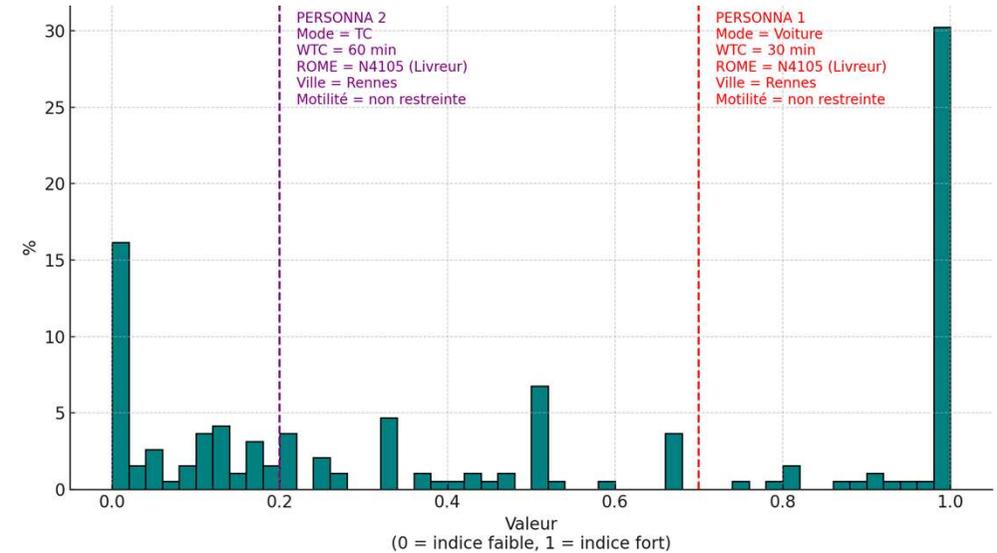
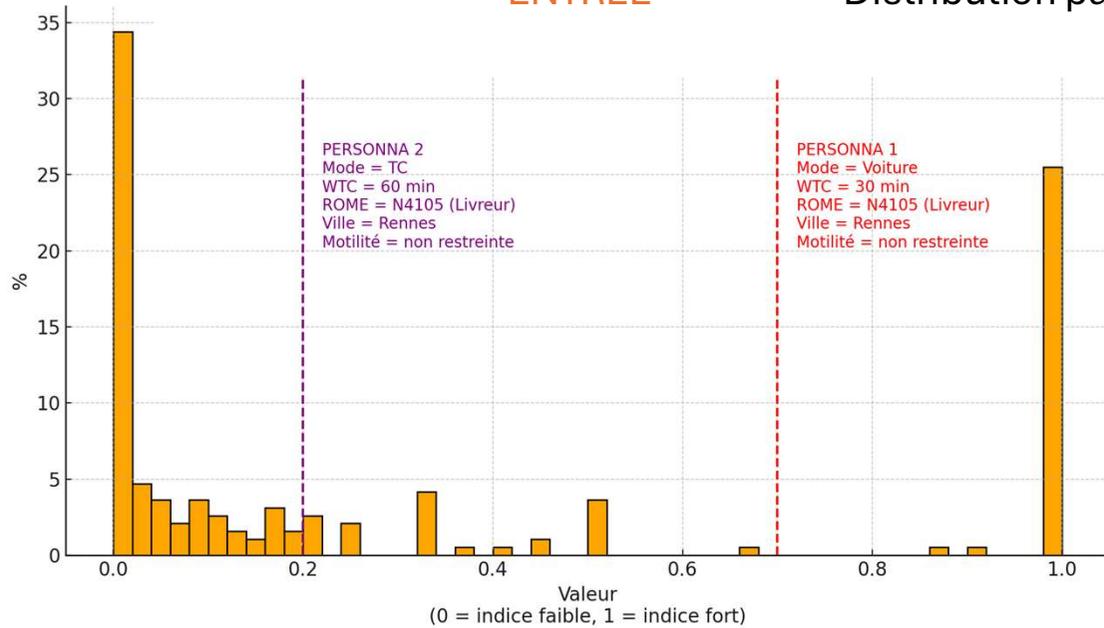


# Impact sur l'indice

ENTREE

Distribution parmi les bénéficiaires

SORTIE

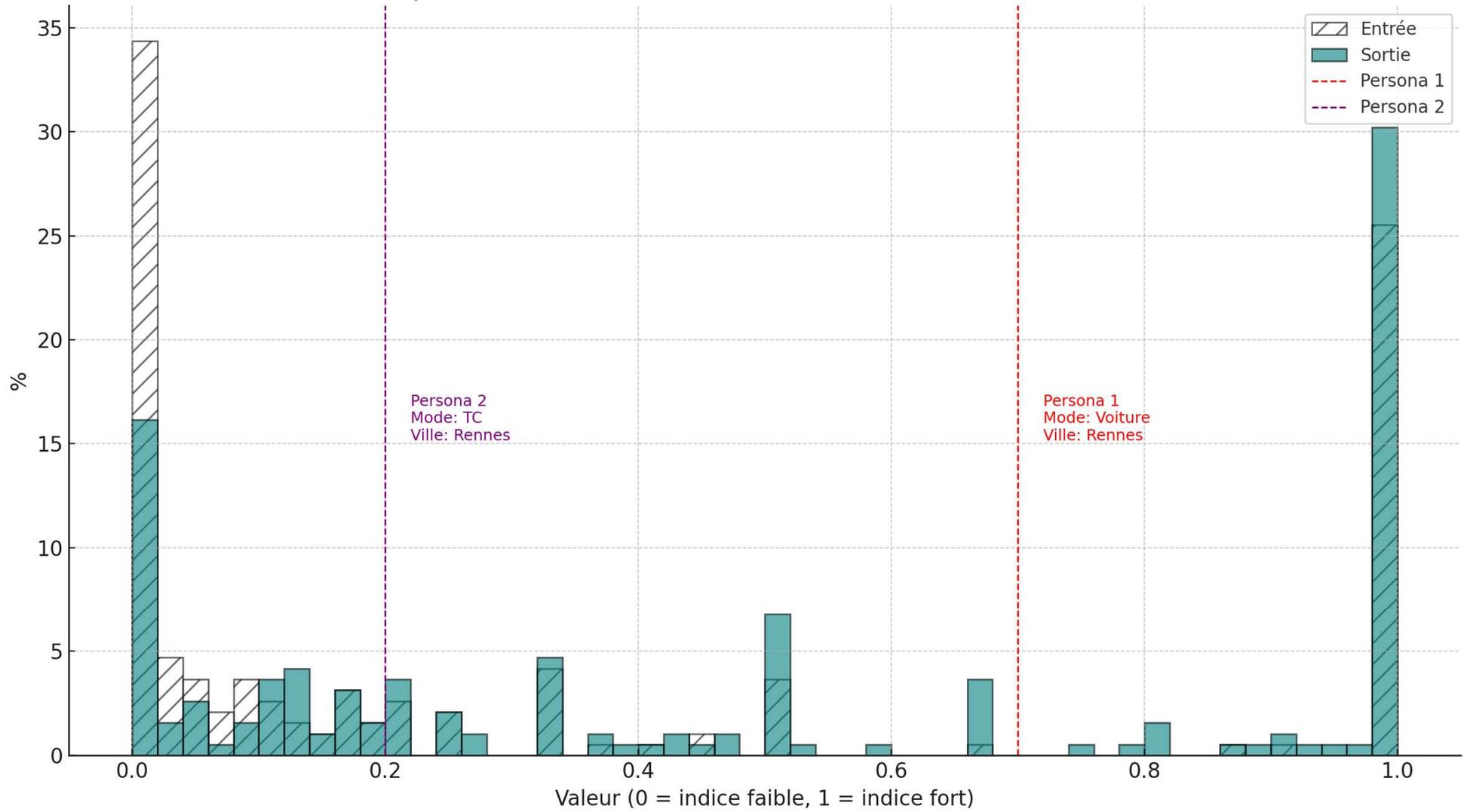


Offres d'emploi : + 15%pts en moyenne (de 34 à 49%)

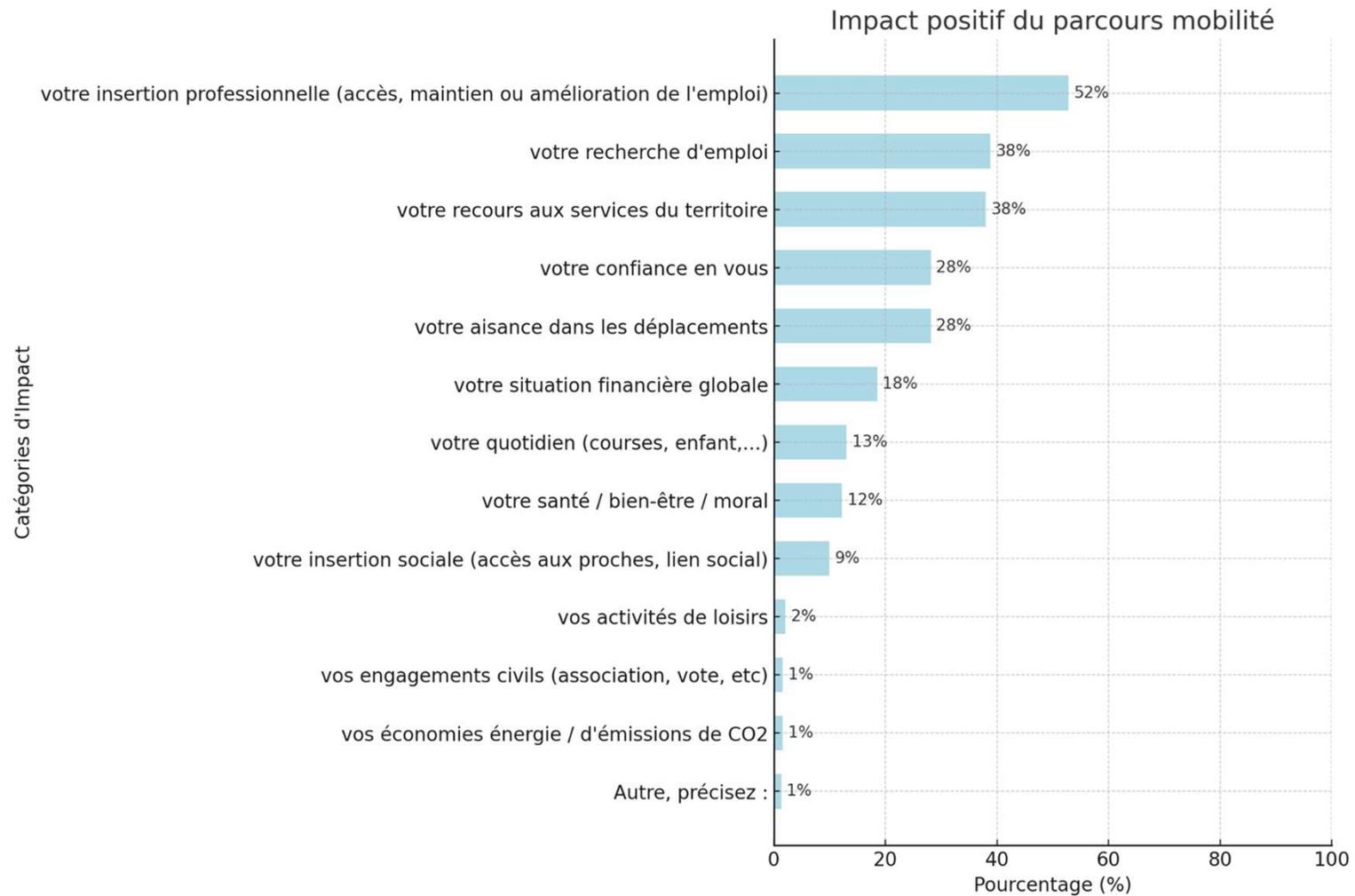
Aire accessible : +18%pts en moyenne (de 5 à 23%)

➤ Une marge de progression (mais 1h en voiture n'est pas un absolu : concurrence d'offres, etc)

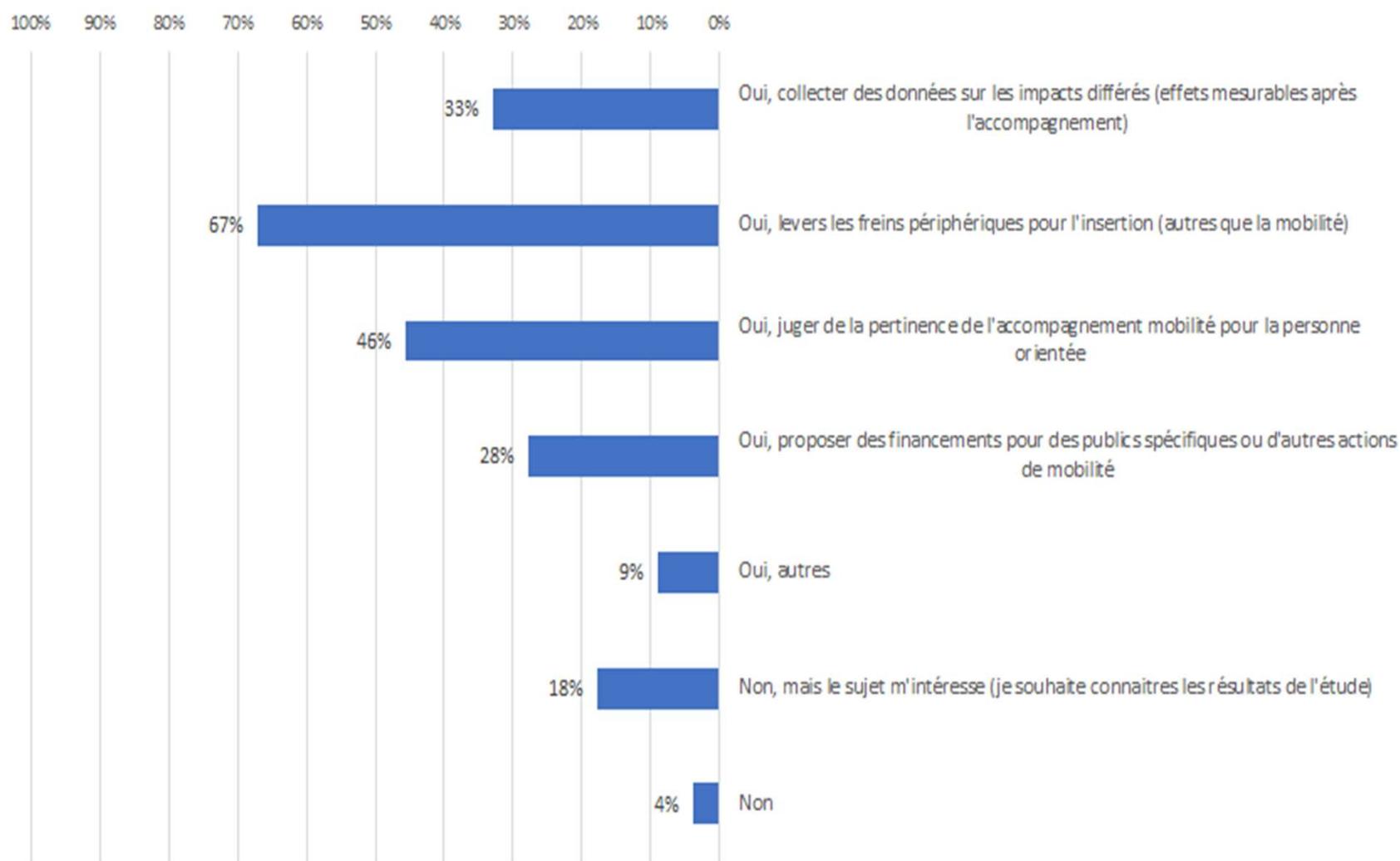
Comparaison des indices de mobilité à l'entrée et à la sortie



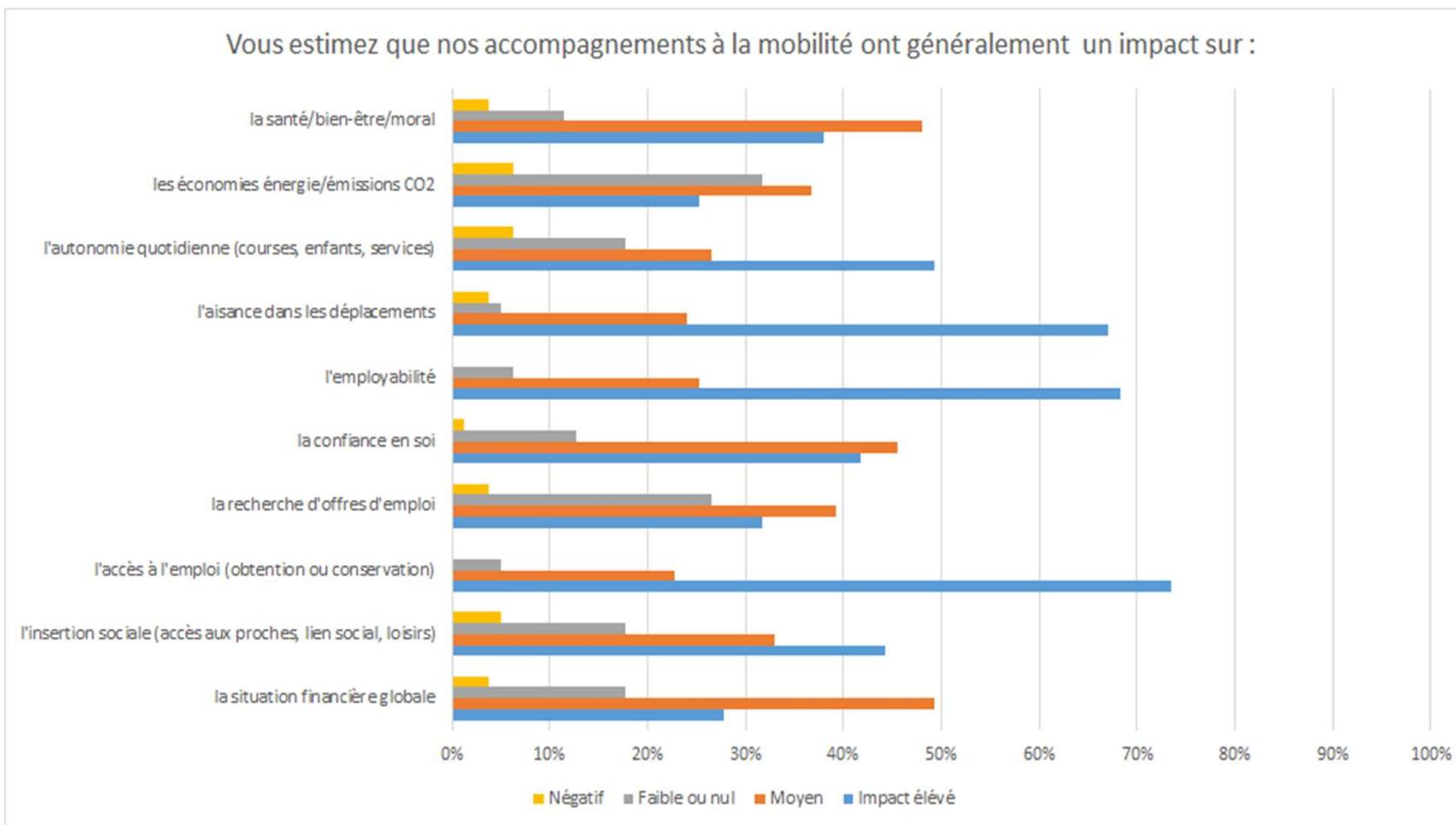
# Impact déclaré par les bénéficiaires



## En tant que prescripteur, auriez-vous un rôle à jouer sur cet impact ou sa mesure ?



# Impact perçu par les prescripteurs



## Points d'intérêts faciles à intégrer pour élargir l'impact



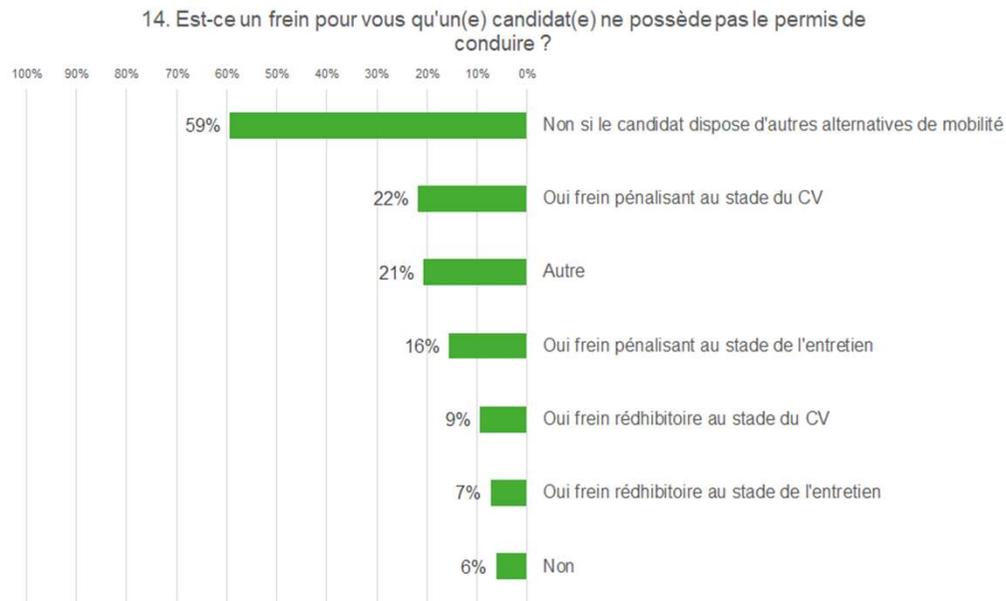
Source : Laboratoire de la Mobilité Inclusive

# Impact sur la durabilité : à enquêter

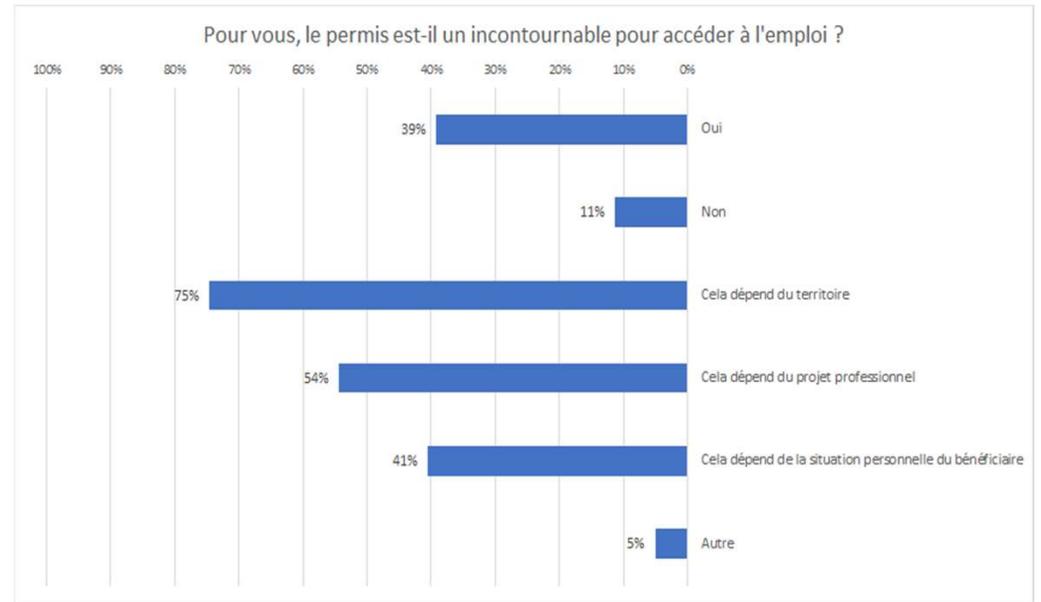


# Exigences liées au permis

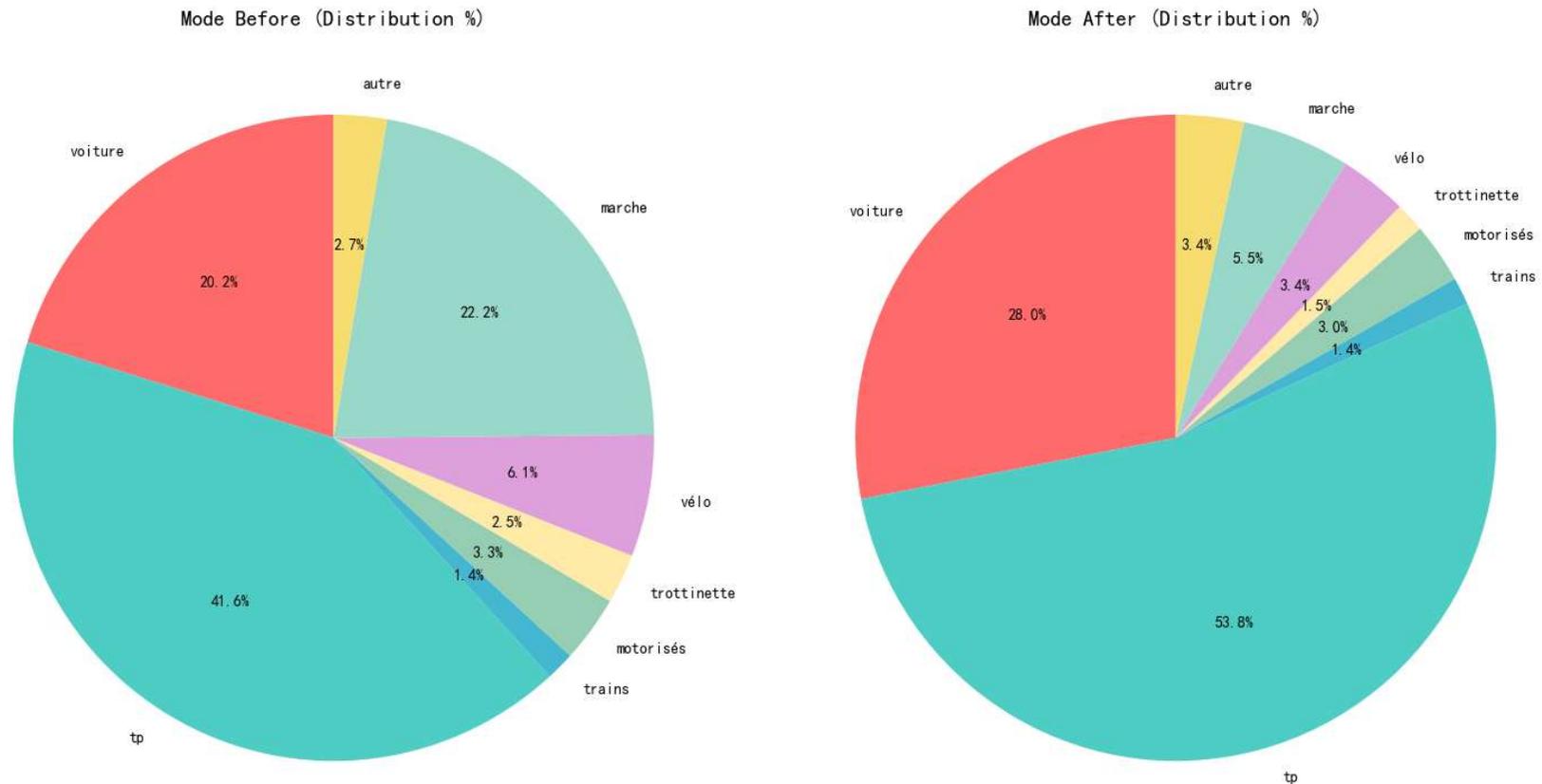
## Recruteurs



## Prescripteurs

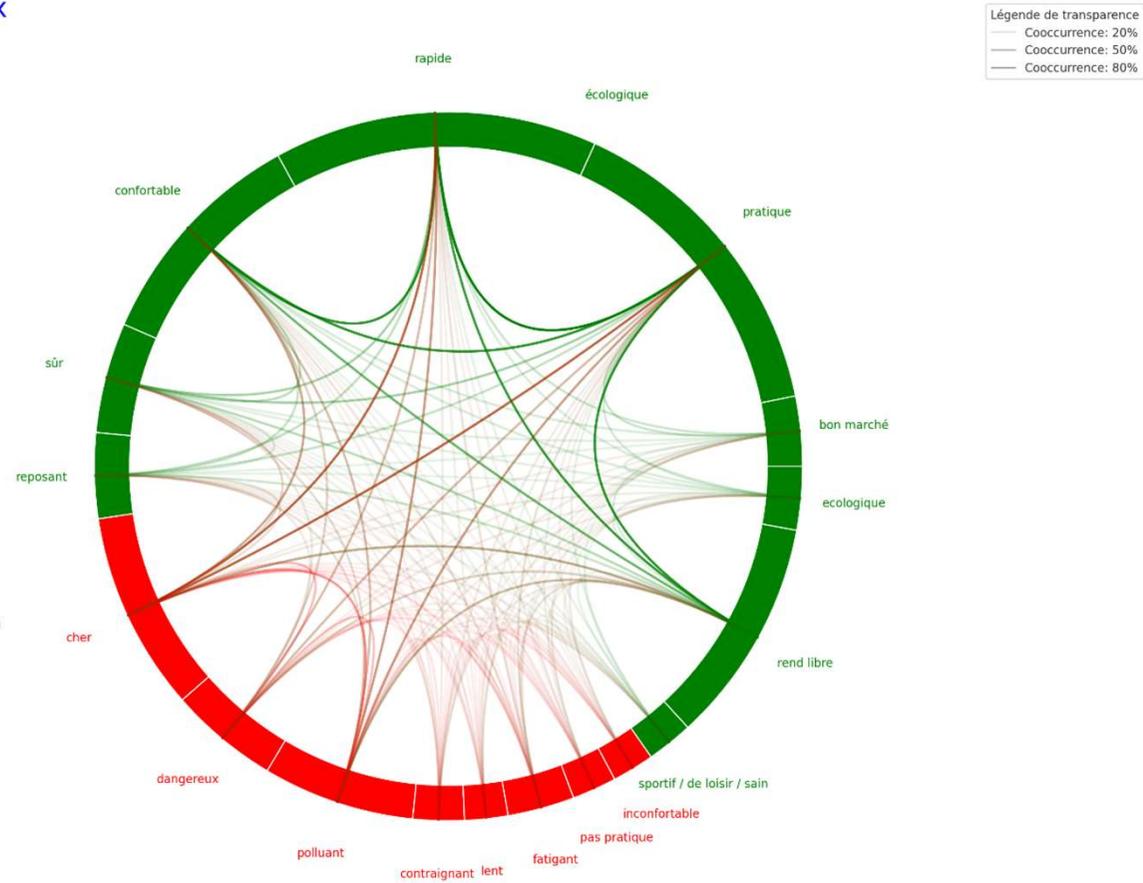
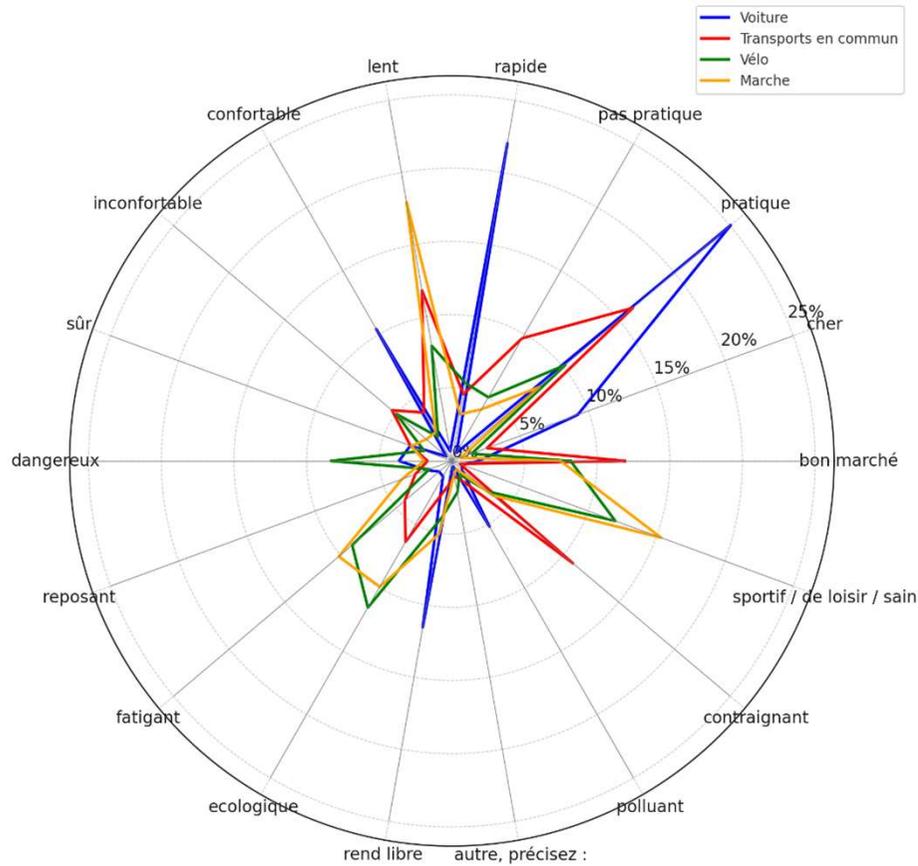


# Impact en termes d'utilisation des modes quotidiens



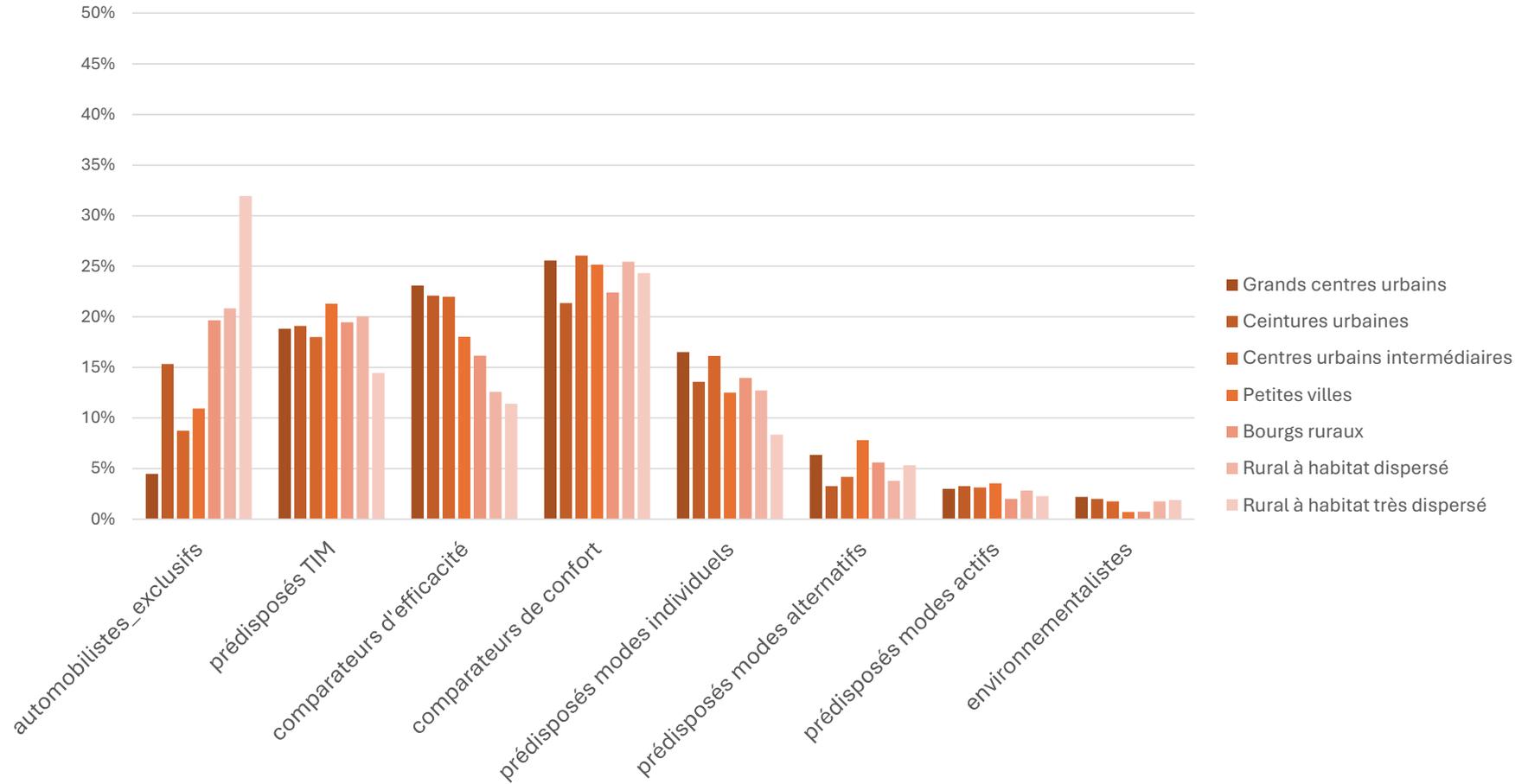
# Image des modes chez les bénéficiaires

Distribution des adjectifs pour différents modes de transport (échelle max



*adjectifs cités par les bénéficiaires et détail pour la voiture (Bernier 2024)*

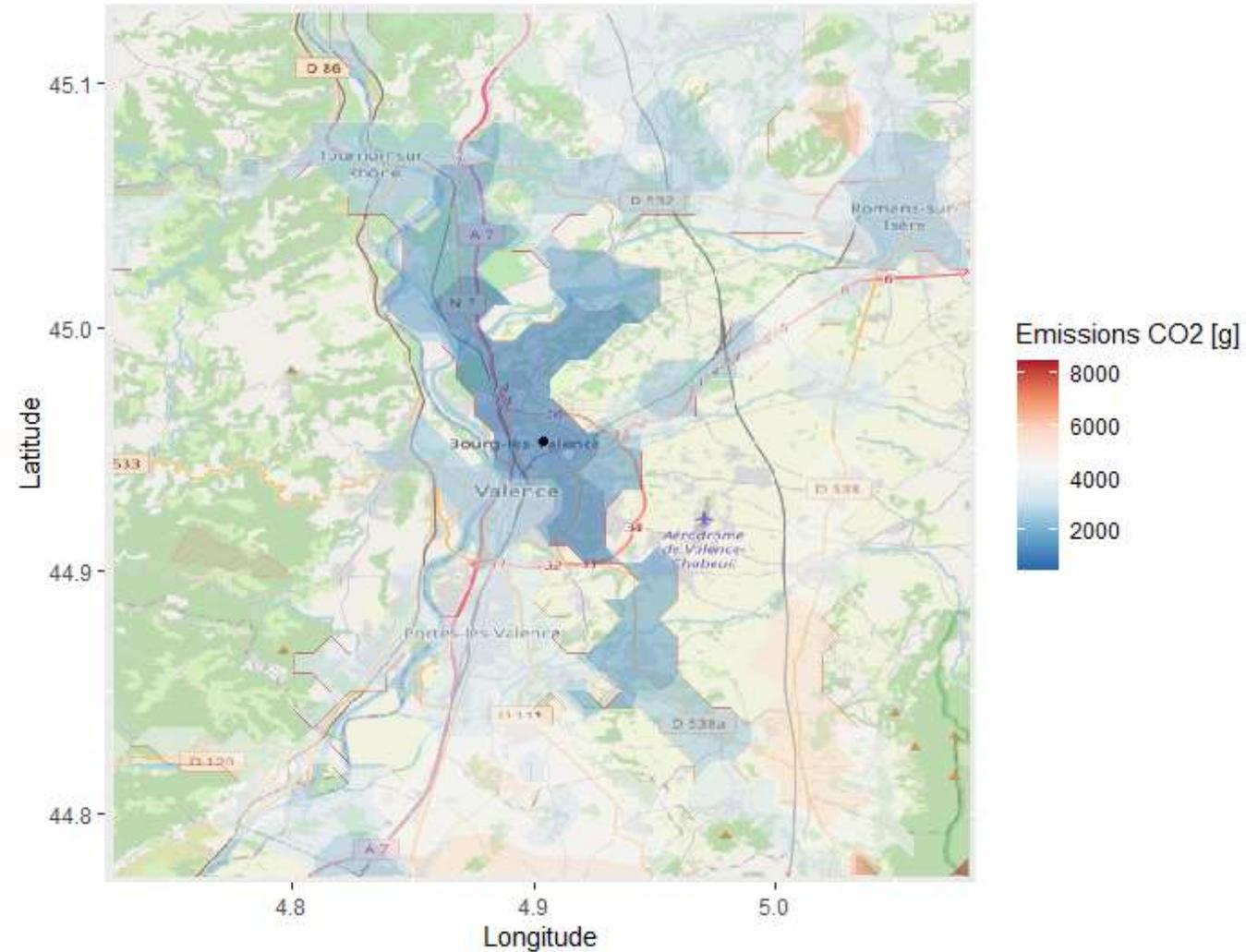
# Logiques de « choix » modal



Répartition des logiques parmi les bénéficiaires selon le degré de densité au lieu de résidence

# Iso-émissions (GES)

- Basés sur les facteurs d'émissions (CO2)
- Avec des hypothèses de remplissage
- Applications :
  - Zones à Faibles Emissions mobilité
  - Comparaison des modes durables



Exemple d'iso-emission depuis Valence (Brugger 2023)



# Conclusions

# Résultats

- **Données inédites** liant précisément le projet professionnel et la mobilité des chômeurs
- **Outils innovants** pour objectiver la mobilité potentielle d'individu (en temps, distance, coût, effort...)
- **Besoin avéré pour les bénéficiaires** : indice de mobilité faible et offres existantes au-delà du périmètre actuel
- **L'injonction monomodale (ORE) reste peu efficace** et complexe à appliquer de manière « juste »
  - Coûts cachés, trappes à inaktivités Baisse du rayon de recherche ces dernières années
- **L'accompagnement (intensif) multimodal semble plus efficace pour l'emploi**
  - Cette multimodalité peut être un vecteur d'autonomie et de durabilité
  - En pratique, l'impact est à mesurer selon les territoires



# Enjeux et perspectives pour le 63 et 03

## Financer :

- **Des outils** : webapp d'isolignes pour les professionnels sur le territoire (depuis 2024).
- **Une mesure d'impact** précise sur le territoire : être pilote à l'échelle nationale.
- **La reconduction des marchés** (MBI 2025) et dispositifs locaux (intensifs, long-terme)

## Exploiter la donnée :

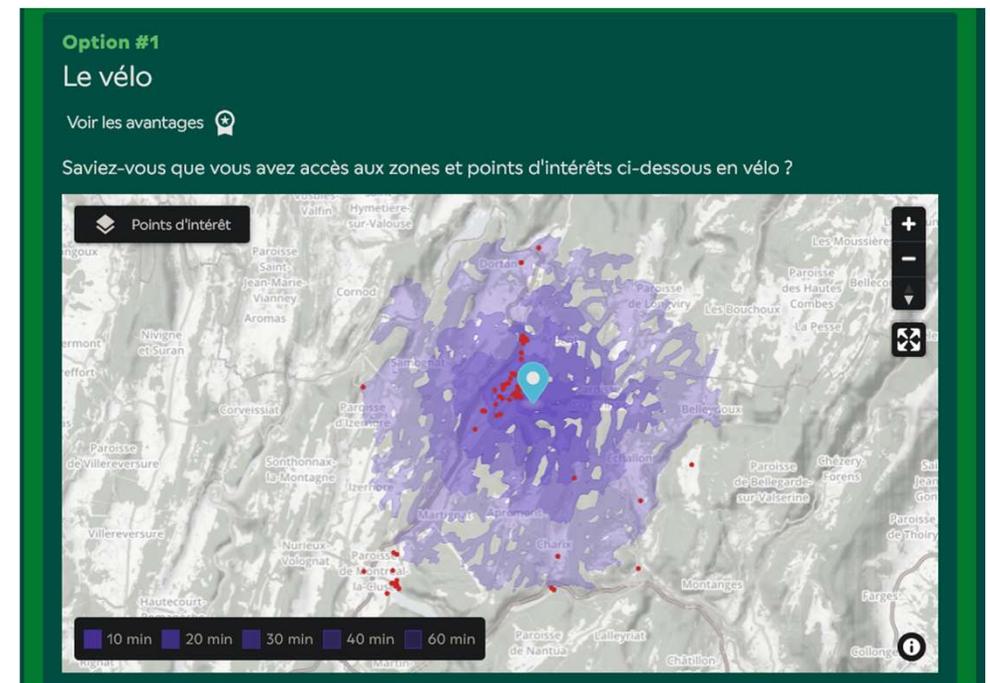
- 15 000 diagnostics aujourd'hui, 3000 exploitables en longitudinal et multi-usages
- **Avec les données des prescripteurs** (suivi post-parcours, groupe de contrôle)

# Un outil isochrone à déployer dans le 63 / 03

## Applications immédiates

- **Pour les PFM 63 / 03 structures adhérentes du réseau Mob'In** → valorisation des données et statistiques de parcours, mesure d'impact pour les financeurs
- **Pour les professionnels du conseil en mobilité** → objectiver la progression, simulation d'impact des préconisations envisagées, livrables avec isolignes
- **Pour les publics en précarité mobilité** → conscientisation de la zone de mobilité et de l'intérêt d'un parcours mobilité (visualisation avant vs après)
- **Pour les partenaires recruteurs / prescripteurs** → ajustement des exigences, représentations sur les solutions concernant le permis de conduire par défaut
- **Pour France Travail** → recherche d'offres, aide à la décision (ORE, attribution des aides mobilité / subventions permis B) pour les conseillers.
- **Collectivités, bureaux d'études, opérateurs, urbanistes, entreprises**

## Un site web en développement (Genève)



# Une mesure d'impact à financer en 63 / 03

...positif en termes :

- **d'aire** accessible
- **d'offres d'emplois** accessibles
- **de retour à l'emploi** (sans « lock-in »)
- **d'avancement** vers le permis
- **d'effort** de déplacement

...reconnu par les :

- **Bénéficiaires** (recherche et accès à l'emploi, quotidien)
- **Prescripteurs** (accès à l'emploi et employabilité, quotidien)
- **Conseillers et les recruteurs**

...à explorer :

- Aides financières n'impactant pas les isochrones
- Impact écologique, et analyse coûts-bénéfices
- Groupe de contrôle, concurrence entre les individus, spillover
- Recul (permis, effets différés) et type des parcours (temporalité, mode)
- Autres points d'intérêt : services du quotidien, insertion sociale, etc

Merci de votre attention !



Pour tout besoin (accès data / iso, projet, financement, publication)

Eloi Bernier [eloi.bernier@epfl.ch](mailto:eloi.bernier@epfl.ch)  
Linked'In / + 33 6 31 70 04 42

Sur Beko [beko.mobin@gmail.com](mailto:beko.mobin@gmail.com)



## Concrétisation

- **Financement à valider** : idéalement fin 2025-début 2026
- **Réalisation / expérimentation** : dès printemps 2026
- **Budget** : adaptable à partir de 15K € pour chaque projet (en consortium ou non).
- **Stagiaires EPFL** : possibilité de transmettre des offres de stage
- **Nous contacter selon vos idées ou besoins spécifiques**

