



**« Accompagnement spécifique pour
l'autonomisation du public jeune afin
de favoriser leur accès à l'emploi sur
les départements 37 et 36 »**

« MOBILITE EMPLOI 37 »

**NOTE DE RESTITUTION FINALE
DU PORTEUR DE PROJET**

Ministère de la Ville, de la Jeunesse et des Sports

Direction de la Jeunesse, de l'Éducation Populaire et de la Vie Associative
Institut National de la Jeunesse et de l'Éducation Populaire
Mission d'animation du Fonds d'Expérimentation pour la Jeunesse

95, avenue de France – 75650 Paris CEDEX 13
www.experimentation.jeunes.gouv.fr





INTRODUCTION

Ce projet a été financé par le Fonds d'Expérimentation pour la Jeunesse dans le cadre de l'appel à projets n° AP5 lancé en Mai 2014 par le Ministère chargé de la jeunesse.

Le Fonds d'Expérimentation pour la Jeunesse est destiné à favoriser la réussite scolaire des élèves et améliorer l'insertion sociale et professionnelle des jeunes de moins de vingt-cinq ans. Il a pour ambition de tester de nouvelles politiques de jeunesse grâce à la méthodologie de l'expérimentation sociale. A cette fin, il impulse et soutient des initiatives innovantes, sur différents territoires et selon des modalités variables et rigoureusement évaluées. Les conclusions des évaluations externes guideront les réflexions nationales et locales sur de possibles généralisations ou extensions de dispositifs à d'autres territoires.

Le contenu de cette note n'engage que ses auteurs, et ne saurait en aucun cas engager le Ministère.

Ministère de la Ville, de la Jeunesse et des Sports
Direction de la Jeunesse, de l'Education populaire et de la Vie associative
Institut National de la Jeunesse et de l'Éducation Populaire
Mission d'animation du Fonds d'Expérimentation pour la Jeunesse
95, avenue de France – 75650 Paris CEDEX 13

Pour plus d'informations sur l'évaluation du projet, vous pouvez consulter le rapport d'évaluation remis au Fonds d'Expérimentation pour la Jeunesse par l'évaluateur du projet sur le site www.experimentation.jeunes.gouv.fr



FICHE SYNTHÉTIQUE DU PROJET

Cette fiche doit tenir en une seule page et être remplie en utilisant le cadre suivant.

THÉMATIQUE : Mobilité et accès à l'emploi des jeunes Numéro du projet : AP5_86
LE DISPOSITIF EXPERIMENTÉ
Titre : Accompagnement spécifique pour l'autonomisation du public jeune afin de favoriser leur accès à l'emploi sur les départements 37 et 36
Objectifs initiaux : Mettre en œuvre un accompagnement vers la mobilité pour l'emploi, à la fois pédagogique, matériel et financier, de façon plus homogène sur l'ensemble du territoire des deux départements.
Public(s) cible(s) : Jeunes de 15 à 25 ans présentant des difficultés de mobilité constituant un frein pour l'accès à l'emploi (raisons géographiques, financières, psychologiques, linguistiques, physiques, de qualification...) Nombre visé : 333 jeunes en 2015 et 336 en 2016
Descriptif synthétique du dispositif expérimenté : Intervention de conseillers en mobilité, afin d'apporter aux jeunes un accompagnement pédagogique en amont de solutions de déplacements en interne et afin de les orienter vers l'interlocuteur compétent.
Territoire(s) d'expérimentation : Indre (36) et Indre et Loire (37). L'expérimentation s'étend sur l'ensemble des deux départements comprenant les zones rurales et zones urbaines (dont territoires prioritaires de la politique de la Ville)
Valeur ajoutée du dispositif expérimenté : Une mise en mobilité des jeunes pour l'accès à l'emploi via un conseil en mobilité dédié (apport de réponses pertinentes selon les situations : vers les services de transport en commun, vers les services alternatifs, vers les actions expérimentales complémentaires aux services existants). Un soutien aux acteurs de l'insertion professionnelle du public jeune autour du traitement spécifique de la problématique de mobilité.
Partenaires techniques opérationnels : (1) Partenaires initialement visés dans la convention : Missions Locales, Pôle emploi, Ecole de la 2 ^{ème} chance, Réseau Information Jeunesse, CFA, SIAE (2) Partenaires effectifs de l'expérimentation : Missions Locales, Pôle emploi, Ecole de la 2 ^{ème} chance, Réseau Information Jeunesse, SIAE, CRIA37
Partenaires financiers (avec montants): FEJ : 95000 ; DDCS : 20790 ; DIRECCTE UT37 : 14060 ; Région CVL : 18500 ; Région CVL Cap Asso : 15973 ; Tours Plus : 18900
Durée de l'expérimentation : (1) Durée initiale : 24 mois ; (2) Durée effective : 24 mois
LE PORTEUR DU PROJET
Nom de la structure : Mobilité Emploi 37 Type de structure : Association loi 1901
L'ÉVALUATEUR DU PROJET/ DU PROGRAMME
Nom de la structure : TEPP/ CNRS Type de structure : CNRS



PLAN DE LA NOTE DE RESTITUTION

Sommaire

INTRODUCTION

I. Rappel des objectifs et du public visé par l'expérimentation	P5
Objectifs de l'expérimentation	P5
Public visé et bénéficiaires de l'expérimentation	P6
1. Public visé	P6
2. Bénéficiaires directs	P6
2.1. Statistiques descriptives	P6
2.2. Analyse qualitative	P7
3. Bénéficiaires indirects	P8
II. Déroulement de l'expérimentation	P8
A. Actions mises en œuvre	P8
B. Partenariats	P12
1. Partenaires opérationnels	P12
2. Partenaires financiers	P13
C. Pilotage de l'expérimentation	P13
D. Difficultés rencontrées	P13
III. Enseignements généraux de l'expérimentation	P14
A. Modélisation du dispositif expérimenté	P14
B. Enseignements et conditions de transférabilité du dispositif	P14
1. Public visé	P14
2. Actions menées dans le cadre du dispositif	P14
3. Partenariats, coordination d'acteurs et gouvernance	P15
4. Impacts sur la structure	P15
Conclusion	P16
Annexe 1 : Tableau 1 sur les publics	P18
Annexe 2 : Tableau 2 sur les actions	P19
Annexe 3 : Tableau 3 sur les outils	P20

INTRODUCTION

I. Rappel des objectifs et du public visé par l'expérimentation

Objectifs de l'expérimentation. Le projet s'est articulé autour de 4 objectifs :

Objectif 1 :

- Evaluer le pourcentage d'autonomie en matière de mobilité et préconiser un parcours permettant d'augmenter le degré d'autonomie.
- Informer et orienter les bénéficiaires vers une solution de mise en mobilité immédiate adaptée (transport en commun, services de mise à disposition de solutions matérielles de déplacement, service de transport alternatif...) et/ou vers une solution de mobilité différée (formation mobilité permettant d'acquérir de nouvelles compétences pour devenir autonome, préparer un permis, ...).

Objectif 2 :

- Mettre à disposition des solutions matérielles de déplacement adaptées constituant une des étapes vers l'autonomie.

Objectif 3 :

- Proposer des tarifs adaptés ou un accompagnement afin d'obtenir un soutien financier (micro crédit, co-financement issu d'un dispositif de droit commun, co-financement local...) afin de rendre la personne autonome financièrement.

Objectif 4 :

- Assurer une veille permanente sur l'évolution des besoins des publics ciblés par Mobilité Emploi 37 (et ses partenaires) en matière de mobilité, pour faire évoluer leur offre de services et proposer si nécessaire de nouvelles solutions de mobilité (comme la location de voitures) dans tout ou partie du territoire.

Public visé et bénéficiaires de l'expérimentation (analyse quantitative et qualitative)

1. Public visé

Les jeunes concernés sont âgés de 15 à 25 ans et présentent des difficultés spécifiques d'accès à l'emploi (raisons géographiques, financière, psychologique, linguistique, physique, raisons de qualification...)

Modalités de sélection :

Une prescription est réalisée par les référents socioprofessionnels (conseillers du Pôle Emploi, conseillers des missions locales,...), en charge de l'accompagnement des publics en insertion, afin d'orienter des jeunes en difficulté de mobilité vers les conseillers en mobilité (Plateforme départementale Wimoov). Après les avoir reçus en entretien afin d'établir un diagnostic mobilité individualisé, les conseillers en mobilité orientent les jeunes concernés vers le service adapté (ou une formation si nécessaire).

2. Bénéficiaires directs

2.1. Statistiques descriptives

Décrire synthétiquement le public visé puis insérer ici le tableau figurant en annexe 1

Les publics touchés sont majoritairement issus des Missions locales des territoires avec une large majorité de jeunes ayant un faible niveau de qualification (Infra V et V), soit 91 % d'entre eux.

251 d'entre eux n'ayant ni moyen de déplacement, ni accès aux Transports en Commun ont eu accès à un emploi grâce à l'articulation entre le travail d'accompagnement socioprofessionnel réalisé par les prescripteurs et l'accompagnement à la mobilité mis en œuvre dans le cadre de cette expérimentation.

	Bénéficiaires entrés pendant toute la durée de l'expérimentation
Nombre de bénéficiaires directement touchés par l'action à l'entrée du dispositif, par caractéristiques	
1. Jeunes	
Âge	
Moins de 6 ans	
6-10 ans	
10-16 ans	
16-18 ans	77
18-25 ans	1011
Autres : (préciser)	
Autres : (préciser)	
Situation	
Elèves en pré-élémentaire	

Elèves en élémentaire	
Collégiens	
Lycéens en LEGT	
Lycéens en lycée professionnel	
Jeunes apprentis en CFA	77
Étudiants du supérieur	
Demandeurs d'emploi	566
Actifs occupés	
Autres : "actifs occupés ou venant de trouver un travail et n'ayant pas de véhicules ni accès au TC : Temps partiel ou temps plein (salariés de structures d'insertion, intérimaires, CDD insertion...)"	251
Autres : formation	193
Niveau de formation	
Infra V	317
Niveau V	675
Niveau IV	87
Niveau III	10
Niveau III	
Niveau I	
Sexe	
Filles	510
Garçons	578
2. Adultes	
Qualité	
Parents	
Enseignants	
Conseillers d'orientation-psychologues	
Conseillers principaux d'éducation	
Conseillers d'insertion professionnelle	
Animateurs	
Éducateurs spécialisés	
Autres : (préciser)	
Autres : (préciser)	

2.2. Analyse qualitative

Sur un prévisionnel de 699 jeunes, 1088 bénéficiaires ont été effectivement concernés par le projet pendant toute la durée de l'expérimentation. Les objectifs quantitatifs initialement visés ont été atteints.

Le dispositif a attiré un public aux caractéristiques similaires à celles initialement envisagées (âge, niveau d'études,...).

Concernant les outils de repérage des jeunes, les prescripteurs (Pôle Emploi, Missions Locales, référents socioprofessionnels du département,...) ont utilisé la procédure habituelle sans qu'il n'y ait besoin de faire une communication grand public ou ciblée.

De fait le mode de repérage et les dispositifs de communication mis en place n'ont pas été impactés par le caractère expérimental du projet

L'expérimentation a permis d'avoir une meilleure connaissance du public ciblé : Les jeunes reconnaissant avoir une difficulté de mobilité sont peu autonomes à l'égard de l'offre de transport en commun (méconnaissance des réseaux, des horaires, du fonctionnement et des tarifs). Ils ne savent pas où trouver l'information malgré la possession pour une majorité d'entre eux de téléphones mobiles connectés.

3. Bénéficiaires indirects

Afin d'optimiser le traitement des problématiques de mobilité des jeunes, nous avons organisé des « Cafés Mobilité » à destination des travailleurs sociaux, prescripteurs, afin de les sensibiliser aux problématiques de mobilité.

Ces temps d'information et de formation ont pour objet de définir les périmètres d'intervention de chacun ainsi que les complémentarités entre conseillers en insertion professionnelle et conseillers mobilité. Ce faisant, ces professionnels prescripteurs deviennent plus à même de fournir un premier niveau d'information mobilité afin d'orienter les publics qu'ils suivent vers les réponses adéquats en fonction de leur territoire d'intervention.

Les prescripteurs n'ayant pas tous le même niveau d'acculturation à la mobilité durable, il est parfois difficile de faire tomber leur représentation qui privilégie encore parfois la voiture aux TC et mobilités douces.

II. Déroulement de l'expérimentation

A. Actions mises en œuvre

→ **Conseils en Mobilité / développement des compétences mobilité et accompagnement vers l'autonomie**

- **Animation de réunions d'information collectives** ayant pour but de présenter aux jeunes :

L'objectif de la plateforme (faciliter la mobilité avec les services existants) ;

Les services mobilité proposés et leurs conditions d'utilisation ;

Les principes de fonctionnement (prescription, évaluation, etc.) ;

Les outils de travail communs (fiche de liaison) ;

Le personnel de la plateforme.

- **Réception des prescriptions** de jeunes rencontrant une problématique de mobilité dans le cadre de leur parcours d'insertion professionnelle ;

- **Bilan individuel de Compétence Mobilité** incluant l'analyse des besoins de mobilité des personnes orientées par les acteurs de l'insertion sociale et de l'emploi du territoire, et pour lesquelles a été identifiée une problématique liée à la mobilité ;

- **Orientation des bénéficiaires**, en accord avec le prescripteur, vers les actions existantes (Transports en Commun, solutions alternatives...) et/ou vers un service de la Plateforme de Mobilité ;

- **Suivi des bénéficiaires** par l'intermédiaire d'un accompagnement et de formations

- Rechercher et solliciter des aides financières pour se déplacer
- Se repérer dans la ville ;
- Se déplacer en transports en commun ;
- Se déplacer grâce aux nouvelles technologies ;
- Se déplacer autrement ;
- Faire de la mobilité un atout pour sa recherche d'emploi ;
- S'engager dans une formation au permis de conduire.

- **Coordination d'une offre de services homogène sur le territoire**, en cohérence avec les orientations des opérateurs mobilité présents sur le département ;

- **Animation du réseau de prescripteurs** et de financeurs ;

- **Sensibilisation des professionnels de l'insertion et de l'emploi** à travers des sessions d'informations.

➔ **Conseils en Mobilité / développement des compétences mobilité et employabilité**

Apprentissage par la pratique (mobilité en TC pour aller à des entretiens d'embauche) :

*Réalisation de « Rallye Mobilité **Emploi** »*

L'action a comme **objectif principal** de permettre à des bénéficiaires :

- de rencontrer des employeurs ayant un ou plusieurs postes à pourvoir ;
- d'utiliser différents modes de transport pour se rendre dans les entreprises.

9 équipes étaient composées de 2 à 3 bénéficiaires, d'un prescripteur et d'un partenaire. Les différents déplacements se sont faits en transport en commun ou à pied. 3 visites d'entreprises par équipe ont été réalisées. Chaque entreprise a reçu trois groupes échelonnés sur la journée à raison d'une heure de rencontre par équipe.

L'action avait comme **objectifs secondaires** :

1) Pour les bénéficiaires :

- Augmenter leur potentiel de mobilité, valoriser les bénéficiaires, dynamiser leur recherche d'emploi

2) Pour les employeurs :

- Faire prendre conscience qu'il existe d'autres moyens de se déplacer que la voiture, rencontrer des profils de postes intéressants

3) Pour les partenaires, prescripteurs et financeurs :

- Faire prendre conscience qu'il existe d'autres moyens de se déplacer que la voiture, consolider le partenariat

4) Pour Wimoov :

- Se faire reconnaître par tous les acteurs comme partenaires à part entière concernant la mobilité sur le territoire, fédérer les différents acteurs de l'insertion.

Au-delà de l'augmentation de leur capacité à se déplacer, 5 personnes ont signé un contrat de travail suite à cette mise en relation de « bénéficiaires à la recherche d'un emploi » et « d'employeurs porteurs d'offres d'emploi ».

→ **Ateliers mobilité/ développement des compétences mobilité par la pratique**

Sur la période, les conseillers en Mobilité ont réalisé un dizaine de rallyes mobilité visant à apprendre l'utilisation des transports en commun par la pratique. Il s'agissait également de découvrir concrètement les moyens d'accéder à l'information des horaires, à bien « décrypter » des informations ainsi que l'utilisation des applications numériques dédiées à l'information transport (ex. : <http://www.jvmalin.fr/fr/>,...). De même, le déplacement dans l'espace, la pratique des déplacements, notamment en zone urbaine, ont fait l'objet d'apprentissages nouveaux pour une large majorité d'entre eux.

Les jeunes situés en zones rurales sont d'autant plus impactés qu'ils connaissent peu les solutions alternatives aux transports en communs. C'est dans ce cadre, que nous avons agit afin de rapprocher les jeunes des offres existantes sur leurs territoires : Point relais Scooters et Vélo A. E., locations de voitures,...

→ **Accompagnement pédagogique / accès au permis B**

Accès : Ecole de conduite

Accompagnement pédagogique au sein d'une "Auto-Ecole Solidaire" (AES) :

=> Une formation pré-code (expérimentée en 2015) est animée par une Conseillère en Insertion Professionnelle (CIP) intervenant également sur des fonctions administratives et de médiation au sein de l'auto-école solidaire de ME37 ;

=> Des évaluations de conduite continuent d'être effectuées en amont des entrées en auto-école solidaire des publics en parcours d'insertion. Ces évaluations de conduite permettent de repérer des problématiques de coordination des mouvements, de psychomotricité,...

=> Des réunions entre l'équipe de l'Auto-Ecole Solidaire ME37 et les conseillers en mobilité de la plate-forme d'Indre-et-Loire permettent de suivre l'évolution des publics et d'effectuer des ajustements pédagogiques.

Les moniteurs de conduite continuent de constater une nette amélioration du niveau requis des bénéficiaires entrant dans le dispositif Auto-Ecole Solidaire grâce à l'intervention des services de la plate-forme de mobilité (test de positionnement) en amont des entrées.

La détection des compétences requises via un test de positionnement permis (référentiel compétences clés / CRIA et OF de Visas) permet d'orienter les publics en parcours d'insertion en fonction de leur(s) besoin(s).

L'avantage pour l'Auto-Ecole Solidaire est

- de recevoir des publics qui ont le niveau requis ;
- de ne pas recevoir plus de bénéficiaires que le nombre d'ETP de moniteurs le permet.

Concrètement les Conseillers en Mobilité font passer un test de « positionnement permis » pour vérifier les compétences requises pour l'apprentissage du permis de conduire. Après avoir passé cette étape les publics en parcours d'insertion professionnelle sont orientés (et suivis) vers les structures dédiées :

- Apprentissage des compétences de bases, de visas,... ;
- Formation du type "pré-code" (EAO,...) ;
- Auto-Ecole Solidaire + évaluation de conduite ;
- Auto-école traditionnelle.

Sur la période, 17 jeunes rencontrant des difficultés d'apprentissage et dont le permis de conduire étaient une étape nécessaire à la concrétisation d'un projet professionnel (exemple : nettoyage industriel, service à la personne, aide à domicile,...), ont été orientés vers l'Auto-Ecole Sociale.

Parmi ces jeunes, 15 ont obtenu le permis de conduire et 2 d'entre eux sont en apprentissage du code.

Une pédagogie longue et individualisée a permis cette réussite, là où sans doute, un apprentissage en auto école traditionnelle l'aurait conduit à l'échec.

→ **Mise A Disposition de véhicules + recherche solutions durables**

Il s'agit de lever des freins "mobilité" pour l'accès à l'emploi, le maintien dans l'emploi ou l'accès à la formation via un service de location de véhicules pour des trajets domicile – travail, domicile – formation.

« Mise A Disposition de véhicules" (MAD) :

=> Les prescriptions des jeunes n'ayant pas de solution autonome à l'issue des trois mois de mise en mobilité sont effectuées en fonction des besoins. Le cas échéant les jeunes sont orientées vers la plate-forme de mobilité via la fiche de liaison Wimoov ;

=> Le lancement d'un nouveau service de mises à disposition de voitures pour couvrir des besoins de déplacement pendulaires (domicile-travail) des publics en parcours d'insertion professionnelle s'est effectué progressivement et majoritairement pour aller sur des zones rurales.

A l'initiative du Laboratoire de la Mobilité Inclusive (LMI), la co-construction et l'ingénierie de ce projet à abouti grâce au don de voiture de la part d'HUMANIS, dans le cadre d'un partenariat entre ME37 et Wimoov.

=> Des réunions informelles entre l'équipe de « Mise A Disposition de véhicules" et les conseillers en mobilité de la plate-forme de mobilité d'Indre-et-Loire.

Parmi les jeunes accueillis dans la période, 211 ont bénéficié de location de Scooters ou de Vélos électriques à bas cout. Cette réponse immédiate au besoin de mobilité afin

d'intégrer une formation ou un nouvel emploi nous a permis d'accompagner les jeunes à la construction de réponses durables en matière de mobilité.

→ **Garage Renault Solidaire (dans le cadre de la RSE Renault)**

Dans ce domaine, un travail a été amorcé avec les Garages Renault Solidaire du département. Néanmoins, nous avons participé au titre de membres d'un comité de pilotage, à l'étude et à la mise en place de l'association de préfiguration d'un garage solidaire émanant du réseau CARITAS (Secours Catholique).

Cette structure devrait voir le jour fin 2017 et viendra compléter le panel des réponses aux besoins de mobilité des publics à faibles ressources.

B. Partenariats

1. Partenaires opérationnels

Nom de la structure partenaire	Type de structure partenaire	Rôle dans l'expérimentation
Mission Locale	Insertion professionnelle des jeunes. Couverture des départements 36 et 37. Membre du comité de pilotage	Prescripteur et accompagnateur socioprofessionnel du jeune
Pôle emploi	Insertion professionnelle des demandeurs d'emploi. Couverture des départements 36 et 37. Membre du comité de pilotage	Prescripteur et accompagnateur du jeune dans sa recherche d'emploi
École de la deuxième chance	Formation des jeunes en difficulté. Couverture du département 37. Membre du comité de pilotage	Prescripteur et accompagnateur du jeune dans sa recherche d'emploi
Réseau Information Jeunesse (PIJ, BIJ)	Information, orientation des jeunes. Partenariat nouvellement établi	Prescripteur et accompagnateur du jeune dans sa recherche d'emploi
Structures d'Insertion par l'Activité Economique (SIAE)	Insertion par l'activité économique. Partenariat habituel dans le 36 et le 37	- Prescripteur et accompagnateur du jeune dans sa recherche d'emploi - Partenaire technique pouvant accueillir un Point Relais Mobilité en milieu rural

2. Partenaires financiers

Financements	Part de ces financements dans le budget total de l'expérimentation (hors évaluation) en %
Fonds d'Expérimentation pour la Jeunesse	42%
Cofinancements extérieurs à la structure	43%
Autofinancement	15%

C. Pilotage de l'expérimentation

Le comité de pilotage s'est réuni 1 fois par an avec les membres suivants :

- ANSA / Mise en réseaux : 2 chargées de mission
- BIJ : 1 directrice
- CD37 : 1 directeur de l'insertion, 1 chef de service de l'insertion,
- CNRS / EVALUATION : 2 chargés de mission
- COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION, TOUR(S)PLUS : 1 chargé de mission
- DDCS 37 : 1 directeur de service, 1 responsable Contrat Ville
- DIRECCTE UT37 : 1 directeur-adjoint
- DJEPVA : 2 chargées de mission
- MISSION LOCALE DE TOURAINE : 1 directrice, 1 chargé de mission
- MOBILITE EMPLOI 37 : 1 vice-président, 1 directeur
- MOB D'EMPLOI 36 : 1 directeur
- REGION CENTRE VAL DE LOIRE : 1 chargé de mission
- TOTAL : Mme BOU, M. BARBICHE, M. DESJONQUERES 3 chargés de mission
- VILLE DE TOURS : 1 élue en charge de l'Emploi
- WIMOOV : Mme DEHENNE : 1 directrice-adjointe

D. Difficultés rencontrées

Afin de compléter l'offre existante différents dispositifs pourraient être expérimentés :

- **transport solidaire (covoiturage ponctuel via un réseau de bénévoles)**
- **transport microcollectif (covoiturage collectif avec minibus et chauffeur)**
- **autopartage (véhicules mis en partage)**
- réseau d'aide à la mobilité sur les zones rurales pour les besoins urgents (entretien d'embauche, mission d'intérim courtes ...)

Cependant, nous rencontrons des difficultés pour réunir

- la main-d'œuvre (bénévole ou salariées) ;
- le financement du fonctionnement ;
- le financement de l'investissement.

III. Enseignements généraux de l'expérimentation

A. Modélisation du dispositif expérimenté

A l'issue du dispositif testé, il pourrait être répliqué ou généralisé de la façon suivante :

- ➔ Systématiser un diagnostic mobilité via un accueil téléphonique (conseil en Mobilité) au support d'applications numériques pouvant entraîner un bilan de compétence mobilité plus détaillé permettant d'adapter les réponses mobilité aux besoins réels des jeunes ;
- ➔ Sensibiliser les travailleurs sociaux, prescripteurs, à un premier niveau d'identification des problématiques de mobilité ;
- ➔ Coordonner les parcours mobilité visant une mobilité durable à partir de l'existant (TC et solutions alternatives) ;
- ➔ Recenser les besoins non-couverts afin de trouver collégialement des solutions lors de Comités Techniques. Reprendre ces propositions afin de rechercher un financement d'expérimentation lors de Comités de Pilotage financeurs ;
- ➔ Développer les point relais mobilité / mise à disposition de moyens de transport (Vélo à Assistance Electrique, Scooters et Voitures) sur l'ensemble du territoire avec un relais de l'information plus actif (pour une meilleure connaissance des offres de proximité, de droit commun et alternatives, par les populations des territoires concernés)

B. Enseignements et conditions de transférabilité du dispositif

1. Public visé

En termes d'enseignements, nous avons acté le fait que des opérateurs mobilité historiques (de droit commun et alternatif) n'ont pas de personnel dédié avec un niveau d'expertise en matière de mobilité.

Par conséquent, des structures du type « Plateforme de Mobilité », ayant des Conseillers en Mobilité formés et expérimentés, apportent une plus-value en matière d'informations et formations nécessaires pour faciliter la mobilité des jeunes :

- Un apprentissage à la mobilité pour les jeunes en parcours d'insertion (accès à l'information, repérage dans l'espace, maîtrise des codes et « langage » des informations émanant des transports en commun, maîtrise des outils de recherche d'information, apprentissage théorique et pratique - 1^{er} trajet - des transports en commun ...).
- Un accompagnement dédié afin de lever les freins cognitifs et psychosociaux liés à la mobilité. Freins souvent présents chez les jeunes de faible niveau scolaire.

2. Actions menées dans le cadre du dispositif

Cf. paragraphe « II. Déroulement de l'expérimentation A. Actions mises en œuvre »

3. Partenariats, coordination d'acteurs et gouvernance

- Un tableur de reporting a été mis en place par le porteur de projet afin de réceptionner des données de suivi ;
- Un comité de pilotage a été convoqué une fois par an.
- Des réunions de sensibilisation des professionnels ont été organisées autour des problématiques de mobilité.
- Le partenariat entre Wimoov, CRIA 37 et Mobilité Emploi 37 a été développé dans le cadre de la lutte contre l'illettrisme et valorisé via le Forum Permanent des Pratiques de l'ANLCI :

En 2016, l'Agence Nationale de Lutte Contre l'Illettrisme a organisé des échanges sur le thème "Comment consolider les compétences de base pour faciliter l'obtention du permis de conduire".

Retour d'expériences et mise à disposition d'un outil : Wimoov, CRIA 37 et Mobilité Emploi 37 ont activement participé aux sessions d'échanges de pratiques qui ont permis la création d'un **Kit pratique** et la réalisation d'une capsule vidéo consultables ici : <http://www.anlci.gouv.fr/Portail-des-regions/Centre-Val-de-Loire/Forum-permanent-des-pratiques>. Une présentation aux opérateurs de la Région Centre-Val-de-Loire a eu lieu en décembre 2016 à Orléans.

4. Impacts sur la structure

Une meilleure coordination des interventions des professionnels autour de l'accompagnement socioprofessionnel des jeunes. Une meilleure insertion professionnelle des jeunes.

Concernant la transférabilité du dispositif, il est nécessaire de s'entourer d'un portage politique afin de rassembler les différents opérateurs de mobilité autour d'une réflexion concernant la pertinence de créer des postes de conseillers en mobilité.

Le cas échéant une réflexion collégiale permet de définir ensemble les fonctions des conseillers en mobilité :

- mission d'accompagnement des personnes en situation de fragilité vers une mobilité durable et autonome,
- aider les plus démunis à lever ce qui constitue l'un des principaux freins d'un retour à l'emploi.

Une réflexion partagée permet également de définir des outils et leur utilisation : un « bilan de compétence mobilité » pour évaluer les besoins, écouter les difficultés et trouver un mode de transport pour chaque personne suivie, favoriser des solutions de transport alternatives (location de scooter, apprentissage de l'utilisation des transports collectifs et du vélo en ville, covoiturage), car le financement du permis de conduire n'est pas toujours adapté.

Conclusion

La mobilité est une problématique autour de laquelle l'ensemble des acteurs éducatifs et de l'insertion doivent se mobiliser. Il n'est pas rare de réduire cette problématique à un besoin de permis de conduire là où l'analyse des situations individuelles démontre que des réponses alternatives ou des accompagnements autour d'une meilleure maîtrise et connaissance des offres existantes permet de répondre au besoin immédiat du jeune.

L'absence de financement de ces dispositifs par les AOM et AOT est-elle un oubli de la Loi Notre ?

En effet, après la santé, le logement et la formation, la mobilité est considérée comme le 4ème pilier de l'insertion sociale et professionnelle. Et si les trois premiers s'inscrivent dans des politiques publiques clairement identifiées, le *conseil en mobilité* des personnes en difficulté de mobilité ne fait pas l'objet d'une compétence spécifique portée par un service de l'Etat ou des collectivités territoriales.

Pour autant, jusqu'en 2016 ces dernières étaient souvent Autorités Organisatrices des Transports (AOT) et à ce titre, seules habilitées à exploiter directement en régie, ou par délégation à des sociétés, le conseil en mobilité et les transports sur leur territoire :

- Les communes ou communautés de communes étaient A.O.T.U. pour les transports urbains ;
- Les départements étaient A.O.T. pour les transports non urbains (transports scolaires, transports départementaux...);
- Les régions étaient A.O.T. pour les transports régionaux, ferroviaires notamment.

Grâce à ces A.O.T., les financements de ces transports publics étaient contractualisés le plus souvent de façon pluriannuelle dans le cadre de conventions, sur la base d'un cahier des charges précis et, dans le cas des Délégations de Services Publics (DSP), d'un appel à candidature suivi d'un dialogue concurrentiel.

De leur côté, les associations portant des services de *conseil en mobilité* informent, forment et orientent vers des solutions de transport (Transports Collectifs ou modes doux), services qui pourraient entrer dans le cadre de la compétence Transport de ces A.O.T. et A.O.M. en les assimilant à des transports publics.

Les services de *conseil en mobilité* proposés par les associations contribuent à la mobilité de la population d'un territoire, à travers un triple ciblage :

- celui des trajets domicile – travail, sans frontières territoriales ;
- celui des solutions alternatives lorsque les transports publics ne peuvent apporter une réponse (les bus, tramway, cars, trains, etc.. ne peuvent couvrir l'intégralité d'un territoire 24h/24 et 7j/7) ;
- celui des publics les plus fragilisés et des personnes ne disposant d'aucun moyen de locomotion.

Or, les associations du type *plateforme de mobilité*, proposant du *conseil en mobilité* ou *celles répondant à l'urgence des besoins en mobilité* n'ont pas accès aux financements issus du versement transport collecté auprès des employeurs, administrations et entreprises. Elles bénéficient principalement de soutiens essentiels mais non pérennes liés aux politiques d'insertion et/ou de formation en fonction de l'évolution de la conjoncture de ces politiques. Et chaque année, il est nécessaire d'adapter l'esprit de ces politiques d'insertion et/ou de formation pour permettre aux collectivités ou services de l'Etat de reconduire le financement de ces services de *conseil en mobilité*.

De leur côté, les collectivités concernées sont obligées de mobiliser des moyens spécifiques sur leurs lignes insertion/formation issues de budgets de plus en plus contraints, alors qu'une intervention via les budgets « transports » des A.O.T. - A.O.M. seraient plus cohérents.

Enfin, jusqu'à aujourd'hui, ce sont bien les budgets « transports » des A.O.T. - A.O.M. qui financent la gratuité ou la remise sur les billets de certaines catégories de la population jugées fragiles financièrement (demandeurs d'emploi, étudiants, personnes âgées, sans ressources, ...) et non pas les budgets insertion/formation de ces mêmes collectivités.

Demain, une évolution pourrait conduire les A.O.T. - A.O.M., faisant le choix d'intégrer les structures dédiées au *conseil en mobilité* ou *répondant à l'urgence des besoins en mobilité*, à passer un appel d'offre spécifique pour rester dans le cadre légal de leur intervention tout en privilégiant les initiatives locales.

Dans l'immédiat, nous proposons aux collectivités territoriales de reconduire leur soutien aux structures proposant des solutions de mobilité, de conseils et de formation à la mobilité dans les conditions identiques à celles de 2016.

En parallèle, nous proposons à l'AOMU (Tour(s)plus) et AOT (Région Centre VDL) d'entamer avec la plateforme de mobilité Wimoov une réflexion sur une évolution des financements pour 2018, avec un glissement progressif vers les A.O.T. - A.O.M selon des modalités qui pourraient conduire à l'élaboration d'un cahier des charges auquel les associations concernées pourraient répondre soit en direct, soit en sous-traitance des opérateurs de transport en place. Dès 2018, nous proposons la mise en œuvre d'une telle expérimentation.

Annexes 1 : Tableau 1 sur les publics

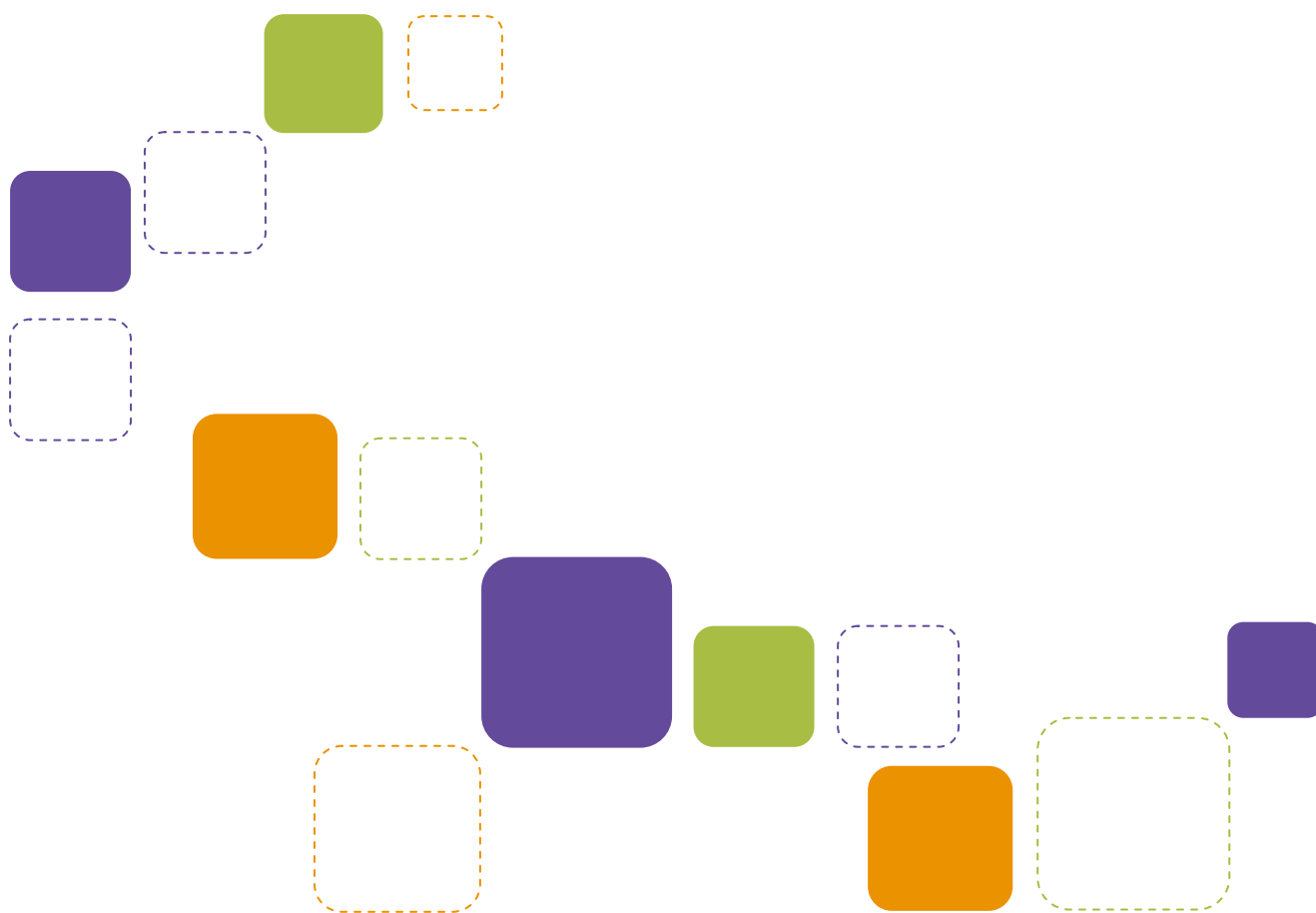
Restitution du porteur de projet						
Annexe 1 - Public visé par l'expérimentation						
Nombre et caractéristiques des bénéficiaires et territoire d'intervention						
Numéro du projet	AP5_86	Nom de la structure porteuse de projet	Mobilité Emploi 37			
		Bénéficiaires entrés l'année 1	Bénéficiaires entrés l'année 2	Bénéficiaires entrés l'année 3	Bénéficiaires entrés pendant toute la durée de l'expérimentation	Bénéficiaires ayant abandonnés ou ayant été exclus en cours de dispositif
Nombre de bénéficiaires directement touchés par l'action						
Jeunes	489	599		1088		
Adultes						
Nombre total de bénéficiaires	489	599		1088		
		Bénéficiaires entrés pendant toute la durée de l'expérimentation				
Nombre de bénéficiaires directement touchés par l'action à l'entrée du dispositif, par caractéristiques						
1. Jeunes						
Âge						
Moins de 6 ans						
6-10 ans						
10-16 ans						
16-18 ans	77					
18-25 ans	1011					
Autres : (préciser)						
Autres : (préciser)						
Situation						
Élèves en pré-élémentaire						
Élèves en élémentaire						
Collégiens						
Lycéens en LEGT						
Lycéens en lycée professionnel						
Jeunes apprentis en CFA	77					
Étudiants du supérieur						
Demandeurs d'emploi	566					
Actifs occupés						
Autres : *actifs occupés ou venant de trouver un travail et n'ayant pas de véhicules ni accès au TC : Temps partiel ou temps plein (saliés de structures d'insertion, intérimaires, CDD insertion...)	251					
Autres : formation	193					
Niveau de formation						
Infra V	317					
Niveau V	675					
Niveau IV	87					
Niveau III	10					
Niveau II						
Niveau I						
Sexe						
Filles	510					
Garçons	578					
2. Adultes						
Qualité						
Parents						
Enseignants						
Conseillers d'orientation-psychologues						
Conseillers principaux d'éducation						
Conseillers d'insertion professionnelle						
Animateurs						
Éducateurs spécialisés						
Autres : (préciser)						
Autres : (préciser)						
		Réalisation				
Autre information concernant les bénéficiaires directement touchés par l'action à l'entrée du dispositif						
1. Les jeunes bénéficiaires sont-ils inscrits et suivis par la mission locale (ML) ?						
Oui, tous les bénéficiaires directs sont inscrits et suivis par la ML					Oui, une partie des bénéficiaires directs est inscrite et suivie par la ML	
Oui, une partie des bénéficiaires directs est inscrite et suivie par la ML						
Non, aucun bénéficiaire direct n'est inscrit et suivi par la ML						
Echelle et territoire d'intervention de l'action mise en place						
1. L'action que vous menez dans le cadre de cette expérimentation est-elle à l'échelle :						
Communale (une ou plusieurs communes dans un même département)					Départementale	
Départementale (un ou plusieurs départements dans une même région)						
Régionale (une seule région)						
Inter-régionale (2 et 3 régions)						
Nationale (plus de 3 régions) ?						
2. Votre territoire d'intervention inclut-il des quartiers politique de la ville ?						
Oui, la totalité de mon territoire d'intervention est en quartiers politique de la ville					Oui, une partie de mon territoire	
Oui, une partie de mon territoire d'intervention est en quartiers politique de la ville						
Non, mon territoire d'intervention n'inclut pas de quartiers politique de la ville						

Annexes 2 : Tableau 2 sur les actions

Restitution finale du porteur de projet								
Annexe 2 - Calendrier de déroulement de l'expérimentation - Actions mises en œuvre								
Numéro du projet	AP5_86		Ressources humaines mobilisées			Ressources matérielles mobilisées		
	Description synthétique de chaque action	Durée en mois	Effectifs	ETP	Type de personnel concerné (qualifications)	Achats	Prestations de services	Autre (préciser)
1. Préparation du projet	<i>indiquer ici les dates de début et de fin de la phase d'actions</i>							
Action n°1	Création d'un comité de pilotage institutionnel (1 x par an)	1 fois par an	22		Direction			
Action n°2	Sensibilisation des partenaires (périodiquement et tout au long du projet)	Tout au long du projet	3	30%	Direction et conseillères mobilité			
Action n°3	Animation du réseau des prescripteurs (périodiquement et tout au long du projet)	Tout au long du projet	3	30%	Direction et conseillères mobilité			
Action n°4	Sensibilisation des professionnels de l'insertion et de l'emploi (périodiquement et tout au long du projet)	Tout au long du projet	3	30%	Direction			
Action n°5								
Action n°6								
Action n°7								
Action n°8								
Action n°9								
Action n°10								
2. Mise en œuvre du projet	<i>indiquer ici les dates de début et de fin de la phase d'actions</i>							
Action n°1	Conseil en mobilité / développement des compétences de mobilité et accompagnement vers l'autonomie	Tout au long du projet	3	30%	Conseillères mobilité		x	
Action n°2	Conseil en mobilité / développement des compétences de mobilité et employabilité	Tout au long du projet	3	30%	Conseillères mobilité		x	
Action n°3	Ateliers mobilité / développement des compétences mobilité par la pratique	Tout au long du projet	3	30%	Conseillères mobilité		x	
Action n°4	Accompagnement pédagogique / accès au permis B	Tout au long du projet	3	30%	Conseillères mobilité		x	
Action n°5	Mise à disposition de véhicules et recherche de solutions durables	Tout au long du projet	3	30%	Conseillères mobilité		x	
Action n°6	Suivi des bénéficiaires	Tout au long du projet	3	30%	Conseillères mobilité		x	
Action n°7								
Action n°8								
Action n°9								
Action n°10								
3. Achèvement du projet	<i>indiquer ici les dates de début et de fin de la phase d'actions</i>							
Action n°1	Poursuite du projet à partir des ajustements réalisés par l'expérimentation							

Annexes 3 : Tableau 3 sur les outils

Restitution finale du porteur de projet Annexe 3 - Liste des outils développés dans le cadre de l'expérimentation				
Numéro du projet		AP5_86		
Nom de l'outil	Fonction (préciser si ce sont des outils de pilotage, de suivi, de communication, de formation, de sensibilisation, etc.)	Utilisateurs ou destinataires	Format (papier, électronique, etc.)	Transférable en dehors de l'expérimentation (oui/non)
1	Cafés mobilité (temps de sensibilisation)	Prescripteurs, travailleurs sociaux	animation de groupe	oui
2	Bilan de compétences mobilité	Bénéficiaires	animation de groupe	oui
3	Rallye Mobilité Emploi	Bénéficiaires	animation de groupe	oui
4	Ateliers Mobilité	Bénéficiaires	animation de groupe	oui
5	Test de positionnement / permis (référent)	Bénéficiaires	Test individuel	oui
6	Evaluation de conduite	Bénéficiaires	Evaluation individuelle	oui
7	Pré-code	Bénéficiaires	Formation collective	oui



Fonds d'Expérimentation pour la Jeunesse

Ministère de la Ville, de la Jeunesse et des Sports

Direction de la Jeunesse, de l'Éducation Populaire et de la Vie Associative
Institut National de la Jeunesse et de l'Éducation Populaire
Mission d'animation du Fonds d'Expérimentation pour la Jeunesse

95, avenue de France – 75650 Paris cedex 13
Téléphone : 01 40 45 93 22

www.experimentation.jeunes.gouv.fr