



Colloque du 12 décembre 2016 à Paris

## MOBILITÉ ET INSERTION : NOUVEAUX REGARDS, NOUVELLES MÉTHODES

« Mobilité et accès à l'emploi des jeunes » du Fonds d'expérimentation pour la jeunesse (FEJ) »

Premiers enseignements et recommandations recueillis lors du colloque

### Contexte

La mobilité constitue un des principaux freins pour l'accès à l'emploi des publics en situation de précarité, notamment les jeunes. Après deux ans de mise œuvre, les 16 lauréats de l'appel à projet n°5 du Fonds d'expérimentation pour la jeunesse (FEJ) sur la mobilité et l'accès à l'emploi des jeunes ont partagé leurs retours d'expérience et pris connaissance des premiers résultats des évaluations conduites.

Cette journée a réuni près de 130 participants, issus des institutions, associations, collectivités, entreprises, tant au niveau local que national.

#### **Pour mémoire la mise en synergie des projets par l'ANSA :**

Tout au long de ces deux années, l'Agence Nouvelle des Solidarités actives (ANSA) a été mandatée par le FEJ pour apporter son appui aux structures lauréates, créer une dynamique de mise en réseau et favoriser la mutualisation des bonnes pratiques.

#### **Pour mémoire l'évaluation du programme menée par la fédération TEPP<sup>1</sup> du CNRS :**

L'évaluation des projets mobilité a été confiée à la fédération « Travail, Emploi, et Politiques publiques » (TEPP) du CNRS et notamment à Yannick L'Horty, professeur à l'université Paris-Est Marne-la-Vallée et directeur de la fédération TEPP. Cette unité de recherche avait mené l'évaluation quantitative et qualitative du programme expérimental soutenu par le FEJ « 10 000 permis pour réussir ».

L'évaluation est commune à l'ensemble des projets. Elle comprend deux volets :

- un volet quantitatif, qui a pour objet de chiffrer les effets de l'expérimentation sur le parcours du jeune, et les différentes dimensions de sa prise d'autonomie.
- un volet qualitatif, consistant à mener à bien des entretiens individuels et collectifs avec les jeunes, ainsi que des entretiens auprès des 16 porteurs de projet et de leurs partenaires.

Les premiers enseignements de cette évaluation ont été présentés par Monsieur LHORTY et par Melaine CERVERA de l'association APEX au cours de la journée du 12 décembre 2016. Sur le volet qualitatif, il ressort que pour les jeunes très désaffiliés, les actions mobilité participent à leur réinsertion sociale et semblent faciliter le « réaccrochage » vers l'emploi durable. Les résultats définitifs seront disponibles dans quelques mois.

<sup>1</sup> - « Travail, Emploi, et Politiques publiques »

## *A retenir sur cette journée :*

### *1 /Les enjeux de la reconnaissance de la mobilité inclusive et du droit à la mobilité*

Selon le sociologue Eric Le Breton, la société contemporaine vit sous le signe de la dispersion spatiale et temporelle. En moyenne constatée, les lieux où nous avons à faire (travail, médecin, amis, etc) sont de plus en plus éloignés les uns des autres. Les temps de la vie quotidienne sont de plus en plus fragmentés, surtout dans le domaine du travail : les deux tiers des embauches s'effectuent aujourd'hui dans le cadre de contrats atypiques et de l'enchaînement des « petits boulots », des journées discontinues, du travail de nuit et de week-end.

**Or, Environ 30 % de la population, soit près de 19 millions de français** - qui vivent aussi bien dans le rural, le périurbain, sur certains territoires de la géographie prioritaire mais aussi des quartiers de centre-ville - **rencontrent des problématiques de mobilité** : cette fraction de la population, souvent des jeunes, ne dispose pas des moyens et de la capacité de mobilité correspondante. L'absence de permis de conduire, le manque de moyens pour acheter et entretenir une voiture, l'inaptitude à s'orienter dans le métro, une résidence à l'écart des transports collectifs, autant d'empêchements de mobilité qui font obstacle à l'accès au travail, à la formation et aux autres ressources de l'intégration sociale. **Cette fraction de la population est victime d'une ségrégation liée à la faible portée possible de ses déplacements, enclavée dans ses territoires et piégée dans des « trappes à immobilité ».** Parmi elle, **7, 4 millions de bénéficiaires de minimas sociaux, 2 millions de smicards.** Il en résulte une véritable ségrégation sociale entre ces personnes enclavées et les cadres supérieurs (10-12 millions de personnes) bénéficiant d'une mobilité facilitée, le plus souvent grâce à l'aide de leur entreprise : soit un véritable problème d'intégration sociale, qui ne devrait pas aller en s'améliorant d'ici 10-15 ans.

**La mobilité est une condition de l'intégration sociale.** Or, elle se heurte à de nombreux blocages : dispositifs à la mobilité trop faibles, segmentés et dépendant de subventions trop fragiles ; organisation française construite en silos ; innovations qui ne sont que locales.

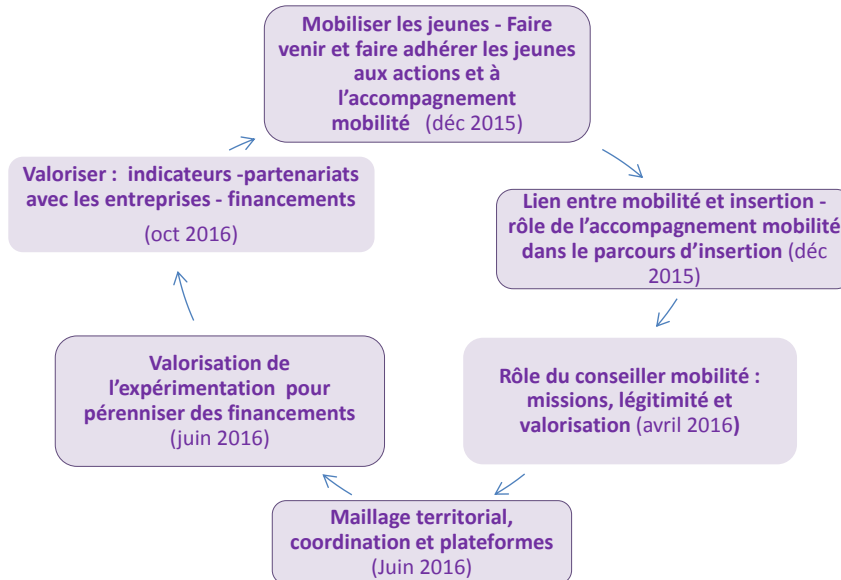
**La mobilité inclusive doit franchir un nouveau seuil aujourd'hui. L'enjeu est de continuer à mutualiser les initiatives locales et les défendre au nom du droit à la mobilité** en situant ces démarches, à un niveau national, dans l'enjeu d'une mobilité qui doit être désormais une dimension centrale de la cohésion sociale. Ce travail politique peut contribuer à poser les bases d'une nouvelle vision de la société.

**Des avancées sont constatées notamment à travers l'évolution des pratiques** : les acteurs se professionnalisent autour de cet enjeu, mais ces initiatives riches restent locales et doivent désormais être reconnues notamment via un portage national.

## 2 / Des problématiques communes

Les thématiques communes aux différents porteurs ont été étudiées en ateliers et ont fait l'objet de recommandations (voir ci-après).

### Les thématiques de l'accompagnement collectif



Par ailleurs les besoins et inquiétudes des porteurs de projets concernant la consolidation de leurs projets, leur essaimage et leur pérennisation, sujets évoqués durant les deux ans de l'expérimentation ont également été mis en lumière lors de la journée du 12 décembre 2016.

## 3 / Des avancées partagées entre les porteurs du FEJ

### **Le rapprochement entre les porteurs FEJ des secteurs de l'insertion et de la mobilité sur le sujet:**

Les porteurs de projets affirment conjointement la nécessité de professionnaliser et de reconnaître le métier de « conseiller en mobilité » par la création d'un diplôme interuniversitaire<sup>2</sup> : Le conseiller mobilité permet de renforcer la structure mobilité qui l'emploie. Par ailleurs, il importe d'échanger encore sur les difficultés et les bonnes pratiques, comme sur les solutions multiples et adaptées mise en œuvre à l'heure actuelle sur les territoires comme des plateformes de mobilité aux contours variés.

### **La constitution d'un réseau des porteurs FEJ :**

La mise en réseau des porteurs de projets a permis d'inclure les structures isolées ne bénéficiant pas à ce stade d'un réseau spécifique et identifié. Ceci a pour effet de renforcer les petites structures et d'accroître l'expertise globale.

### **Le développement de partenariats et la coordination des acteurs localement :**

Le développement des partenariats locaux repose sur la connaissance des acteurs locaux de l'insertion et de la mobilité. Ainsi, on constate une répartition des compétences entre les différents acteurs de la mobilité : les régions confortent leurs compétences sur la mobilité interurbaine. Les départements demeurent les territoires clefs de l'action sociale. Tandis que les communes

<sup>2</sup> - Depuis la rentrée 2016, un diplôme interuniversitaire de conseiller en mobilité pour l'insertion est proposé par l'Ecole d'urbanisme de Paris

interviennent souvent à travers leur centre communal d'action sociale. D'où l'importance de nouer des partenariats entre ces trois échelons.

Les cloisonnements sont encore importants et l'enjeu est d'amener ces acteurs à se rencontrer, se connaître, partager les positionnements de chacun. Tendre vers une vision commune de la mobilité, puis identifier les complémentarités permet d'aller vers un objectif de cohérence et d'efficacité des actions et des accompagnements au service du public.

***L'identification des niveaux de coopérations entre les différents acteurs :***

Cette identification pour éviter les doublons et fluidifier les accompagnements s'est fait en partageant et clarifiant les complémentarités entre les acteurs et les points de coordination de parcours, entre le référent et le conseiller mobilité notamment.

***Le partage et la mutualisation des pratiques et des outils :***

Une boîte à outils avec mise à disposition de fiches de capitalisation a été conçue et mise en ligne depuis sur le site du FEJ et de l'ANSA.

***Un niveau d'adhésion des jeunes pouvant être variable et différent selon l'accompagnement proposé :***

Certains jeunes ne se sentent pas concernés par la problématique mobilité et sur le fait de devoir travailler son autonomie sur le moyen terme. Sur les formules et outils collectifs, l'évaluateur évoque parfois des «bénéficiaires passifs», en l'absence de dispositif encourageant la prise de parole des jeunes, notamment dans les ateliers mobilité. Si le jeune adhère plus ou moins au projet le groupe peut constituer une ressource et générer un effet stimulant. En revanche, s'il s'agit d'un groupe contraint, captif, l'effet de groupe peut ne pas fonctionner. Les ateliers collectifs permettent une information transversale mais ne répondent pas aux besoins et aux parcours spécifiques de chacun des jeunes présents lors de ces séances. Sur les accompagnements individuels (bilan mobilité par exemple) le travail sur la motivation est évidemment d'une autre nature.

Le débat de la journée du 12 décembre 2016 a montré par ailleurs que les aides matérielles donnent une grande satisfaction aux jeunes bénéficiaires, comme la location de scooters.

***Les conditions d'articulation entre les actions mobilité et les actions emploi :***

Le plus souvent, la mobilité n'est traitée qu'en fin de parcours, or les actions mobilité doivent être traitées en amont du parcours d'insertion du jeune. Par ailleurs, il est difficile de mener simultanément des actions mobilité et des actions emploi : cela pose un problème de disponibilité du jeune. De fait, ce que l'employeur veut, c'est que le jeune arrive à l'heure à son travail. Les entreprises sont prêtes à jouer le jeu de l'emploi, à condition que l'on ait réglé par ailleurs la question de la mobilité. Autrement dit, c'est souvent au porteur de projet de résoudre les questions de mobilité contrainte des jeunes.

Les réflexions, études et documentations réalisées dans le cadre de ce projet sont mises à disposition sur les sites du FEJ : <http://www.experimentation.jeunes.gouv.fr/> et de l'Ansa <http://www.solidarites-actives.com/#Mobilite>

## RECOMMANDATIONS POUR IMPULSER UNE POLITIQUE DE LA MOBILITE COORDONNEE ENTRE LE NATIONAL ET LE LOCAL

### L'enjeu de reconnaissance de la mobilité inclusive

#### *1- Reconnaître le « droit à la mobilité »*

La reconnaissance d'un droit à la mobilité, permettrait de prendre en compte l'ensemble des champs que recouvre la mobilité tant matériels que psychologiques.

La mobilité est un critère exclu non reconnu juridiquement comme discriminant notamment dans le cadre de l'accès à l'emploi ; le fait de ne pas avoir de permis est souvent un motif de rejet de la candidature alors même que l'emploi visé ne nécessite pas le permis ou l'usage d'un véhicule.

#### *2- Changer les représentations des professionnels de l'insertion, de l'emploi et du social*

Aujourd'hui la mobilité relève souvent du métier « d'urgentiste », qui requiert une capacité à réagir rapidement pour trouver une solution lors d'une embauche ou d'une formation. **La mobilité peut nécessiter de construire une progression de parcours** dans le cadre d'un accompagnement de moyen terme : par exemple, pour le passage du permis de conduire B, fondé sur une nouvelle approche pédagogique.

Elle peut également nécessiter une approche visant à autonomiser le jeune, grâce à des ateliers collectifs, pour apprendre à se repérer sur le territoire. En tout état de cause, et quelle que soit la durée de l'accompagnement, cela implique de travailler sur les représentations des acteurs de l'insertion et de l'emploi : en modifiant leurs catégories de pensée sur la question de la mobilité. **Sensibiliser en amont les accompagnateurs des publics et les entreprises à recruter différemment. Initier des actions et des solutions de mobilité en amont du parcours d'insertion des jeunes. Proposer un accompagnement adapté.**

### Pour une gouvernance adéquate : créer des synergies et développer les coopérations

#### *3- La nécessité d'un portage politique national de la mobilité coordonné avec le local*

Il s'agit de convaincre que la mobilité est un élément central de la cohésion sociale et qu'elle doit prendre place dans le débat. La création d'un espace de concertation ouvert avec des acteurs nationaux et de terrain représentant l'Etat, les collectivités (travailleurs sociaux), les politiques de ville, des laboratoires de recherche, des universitaires (sociologues...) etc. permettrait de construire un argumentaire, des discours pédagogiques, de conviction et d'information ainsi que des outils de formation, et des outils de diagnostic pour essaimer.

La mise en place d'une politique interministérielle de la mobilité, permettant une impulsion et une coordination nationale favorisant la prise en compte de cet enjeu, et la mise en cohérence des initiatives locales au niveau des territoires, est également souhaitable.

#### *4- L'identification d'un chef de file sur les territoires*

Le cloisonnement des politiques publiques, par public et par compétences, bloque la prise en compte de la mobilité de manière globale et transversale. Le rôle des collectivités est crucial. Le département est l'un des acteurs légitimes, en tant que chef de file de l'insertion et sur un territoire de proximité complémentaire à la région et la commune. Sur certains territoires il sera pertinent pour le département d'avoir ce rôle « d'assembler », de mise en cohérence, en s'appuyant sur des outils tels que le Pacte territorial pour l'insertion, en associant l'ensemble des acteurs et les autres collectivités, dont la région qui a la compétence transports. Sur d'autres l'échelon territorial adapté pourra être de l'ordre d'un pays ou d'un EPCI.

Il s'agit donc bien d'adapter aux réalités territoriales, de clarifier les rôles et d'identifier un chef de file de la mobilité inclusive ; dans tous les cas le département a un rôle à jouer sur cet enjeu de la mobilité.

#### *5- Développer les plateformes mobilité*

Des plateformes mobilité se sont constituées sur plusieurs territoires : leurs positionnements sont variables. Leur rôle principal est de coordonner et animer le réseau des acteurs, se constituer en « guichet unique » pour orienter les publics vers les solutions de mobilité adéquates, mutualiser et développer l'offre de services d'un territoire. Cependant, les plateformes mobilité existantes aujourd'hui ne sont pas toujours reconnues, et n'ont pas de statut spécifique. Ces **plateformes mobilité doivent être davantage valorisées et reconnues mais aussi développées** sur l'ensemble des territoires.

### **La pérennisation des financements**

#### *6- Pérenniser les financements : enjeux de visibilité et recherche de partenariat*

L'enjeu de la mobilité est au cœur des débats publics dans l'accès et le maintien à l'emploi, l'insertion, la socialisation. Pour autant ce thème n'est pas aujourd'hui une priorité politique.

La dilution des compétences entre les différents échelons institutionnels, entre l'Etat et les collectivités, ne favorise pas la lisibilité des responsabilités et donc des financements possibles. Les financements reposent sur des volontés politiques locales, renforçant les inégalités entre les territoires. Les crédits FSE ne seront disponibles que jusqu'en 2020. Il n'existe pas de financements fléchés sur les questions de mobilité au-delà des investissements en « dur ». L'enjeu est bien d'identifier des financements pour développer l'ingénierie et l'accompagnement des publics, dans une optique de renforcer le droit à la mobilité pour tous, et dans une logique de mobilité inclusive. Il est nécessaire que soit portée **une politique de financement claire et stabilisée**.

#### *7- Renforcer les partenariats au national pour inciter au rapprochement en local des partenaires et des financeurs*

Inciter au rapprochement national entre acteurs de l'accompagnement (missions locales, Pôle emploi), représentants des collectivités, employeurs et acteurs de la mobilité doit permettre d'impulser des coopérations en local, favoriser des actions coordonnées et complémentaires sur les territoires et mutualiser les financements.

## L'accompagnement des publics

### *8- Faire connaître le métier et les compétences du conseiller en mobilité et insertion*

L'accompagnement des publics à la mobilité nécessite des compétences particulières pour appréhender de manière globale la mobilité et au-delà d'un simple frein matériel et financier à l'emploi, dans une logique de parcours.

**Ces compétences sont spécifiques<sup>3</sup> et s'inscrivent en complémentarité des acteurs de l'insertion ; elles doivent être reconnues comme une plus-value dans le cadre de l'accompagnement des publics.** C'est dans cette logique qu'un nouveau diplôme universitaire de conseiller mobilité insertion, proposé par l'Ecole d'Urbanisme de Paris, sera expérimenté en 2016-2017<sup>4</sup>. Les professionnels de l'insertion ont un rôle à jouer dans la réalisation d'un **pré-diagnostic mobilité qualifié** pour une orientation pertinente des publics.

### *9- Elargir la vision de la mobilité de son quartier à l'étranger : une approche intégrée de l'accompagnement*

La mobilité n'est pas innée : c'est une compétence qui s'acquiert à travers différentes expériences de mobilité. Elle doit être envisagée comme une dynamique englobant les moyens matériels (permis et voiture et donc les aides financières) et aussi **la levée des freins psychologiques à la mobilité**. Cela passe par la mise en pratique de la mobilité, aussi bien proche de chez soi que de manière plus lointaine (autre ville, région, pays...). **La mobilité doit être envisagée de manière large, au niveau local ou international ;** l'enjeu est le développement d'une culture de la mobilité.

### *10- Prévenir et détecter dès la scolarité : vers un continuum éducatif et le développement d'une culture de la mobilité*

La culture de la mobilité s'acquiert dès l'enfance. Les inégalités sociales et territoriales renforcent les inégalités en termes de mobilité.

L'école a un rôle à jouer pour permettre très jeune de développer des capacités de mobilité et lever les freins à la mobilité. Il s'agit donc de **développer cette culture de la mobilité dès l'école, et assurer un continuum éducatif** pour former et informer à la mobilité, diagnostiquer les problèmes par exemple en fin de cycle (collège et lycées), et multiplier les occasions de développer la mobilité.

---

<sup>3</sup> - Exemples : La réalisation d'un pré-diagnostic on line, des formations pré-codes permettant une montée en connaissance du jeune ; d'un diagnostic mobilité suivi d'une orientation du jeune se révélant être une étape pivot du projet mobilité ; l'animation d'ateliers collectifs permettant aux jeunes d'apprendre à se repérer sur un plan, l'accompagnement individuel et collectif, notamment à l'obtention du permis de conduire ou au permis AM deux roues ; la formation à l'écoconduite ; le tutorat de microprojets mobilité définis et réalisés par le jeune ; la recherche de solutions matérielles telles que la location de véhicules à deux ou quatre roues, la recherche de solutions financières telles que le microcrédit permettant au jeune d'acquérir un véhicule ou de passer son permis de conduire ; la mise en réseau des acteurs et de l'offre de services d'un territoire, etc ..

- Résultat d'une initiative du Laboratoire de la Mobilité Inclusive.