

POLITIQUE DE LA VILLE

FONCTIONNEMENT 2015

Nom de la structure qui mène l'action : Maison de l'Emploi de Marseille

Nom de l'action : Centrale de Mobilité dédiée à l'insertion professionnelle et au maintien dans l'emploi

Descriptif détaillé de l'action (document complémentaire à la Fiche F1)

**Dans cette note doit figurer le contenu : En quoi consiste l'action ? Comment s'organise-t-elle ?
Quels sont les moyens prévus (humains, techniques...) ?**

Les populations fragiles qui rencontrent des problèmes d'insertion ont très souvent des « carences » en mobilité : un taux d'équipement bas (60% des ménages résidant dans les secteurs du CUCS sont motorisés, au moins 1 véhicule, contre plus des trois quarts des autres ménages marseillais), des problématiques de savoirs de base, lecture notamment, entraînant un déficit cognitif et des difficultés pour obtenir le permis de conduire, voire simplement pour lire un plan et se déplacer de façon efficace en transport collectif. Elles habitent souvent des zones enclavées, mal desservies par les transports en commun et leur périmètre de déplacement est plus limité que les autres. Ce cumul des freins entraînent une inégalité de l'accès « physique » à l'emploi.

Par ailleurs, les entreprises citent le frein mobilité comme le 1^{er} à l'embauche. Il ne suffit pas d'avoir le bon profil pour trouver un emploi, encore faut-il pouvoir s'y rendre.

En réponse à cette problématique, la centrale de mobilité a été mise en place en 2010 par la Communauté Urbaine MPM répondant à un appel à projet de l'ACSE « Des quartiers vers l'emploi, une nouvelle mobilité » et à l'aide d'un financement du Programme Opérationnel FEDER « Axe 4.1 Appréhender les espaces urbains sensibles dans l'approche globale de la ville pour contribuer et bénéficier du dynamisme économique ». La maîtrise d'ouvrage avait été confiée à la Maison de l'Emploi de Marseille qui a pérennisé le dispositif en 2014 grâce notamment à des financements du FSE, de MPM et du Conseil Général.

Devenu un outil incontournable et reconnu par les accompagnateurs emploi du territoire, la centrale de mobilité s'organise autour d'**actions à destination des publics** (volet opérationnel) coordonnées par la **chargée de mission qui assure également l'animation, la communication et l'ingénierie**.

Les actions à destination des publics se décomposent en **aides pédagogiques** permettant d'identifier les problématiques et d'agir sur les freins psycho-sociaux - le diagnostic et les ateliers mobilité – et **aides matérielles** - accompagnement à la conduite (Permis AM, évaluation à la conduite et heures complémentaires), le prêt de véhicules à petit prix, les aides à l'abonnement de transport collectif.

Un opérateur, choisi via un appel d'offres, met en œuvre l'ensemble de ces actions. Il est suivi par la chargée de mission mobilité via un comité technique composé

essentiellement des référents du SPE (Pôle emploi, PLIE, Mission Locale) qui se réunit mensuellement, veille à l'atteinte des objectifs, suit les dossiers, s'assure de la complémentarité du droit commun et du réajustement si nécessaire des actions.

Le public cible

Les bénéficiaires résident sur les communes de Marseille, Septèmes-les-Vallons, Allauch, Plan-de-Cuques et appartiennent à l'une des catégories suivantes :

- Demandeurs d'emploi **accompagnés** et orientés par les conseillers en insertion ou accompagnateurs à l'emploi des différentes structures (Pôle emploi, Mission Locale, PLIE MPM Centre, DAE13)
- Salarié(e)s des structures d'insertion par l'activité économique, en contrats aidés ou en interim

Les actions ainsi que leur mise en œuvre, les objectifs quantitatifs et qualitatifs sont détaillés ci-dessous.

1. Le référent mobilité

Un référent mobilité est identifié. Il suit les prescriptions et le parcours mobilité des bénéficiaires, informe et conseille les intermédiaires de l'emploi et les bénéficiaires, assure le lien entre les différents opérateurs et fournit les données mensuelles de reporting nécessaires aux comités techniques et comités de pilotage. Il peut également recevoir le public en parcours pour l'orienter sur les différentes aides.

2. L'intranet mobilité, outil de pré-diagnostic et de suivi

L'intranet mobilité déjà utilisé pour la 1ère période de la Centrale sera conservé. Il sert à la prescription et au suivi des dossiers. Il comprend un outil de pré-diagnostic qui permet au conseiller emploi de faire un premier point sur le potentiel de mobilité du bénéficiaire. Le prescripteur peut dès la création du dossier positionner le bénéficiaire sur une ou plusieurs actions. Il suit l'avancée du dossier, prend connaissance des synthèses et évaluations, participe au parcours mobilité de la personne en lien avec les opérateurs.

Cet outil permet également des exports de données nécessaires à une analyse approfondie des indicateurs (typologie de publics, origine géographique, âge, etc.) et des actions demandées.

Objectif quantitatif: 600 dossiers

3. Les ateliers diagnostics

Afin de déterminer le potentiel de mobilité, lister l'ensemble des freins, travailler sur les représentations liées à la mobilité pour l'emploi et mettre en place un plan d'actions, des ateliers hebdomadaires semi-collectifs (entre 8 et 10 personnes) sont proposés. Ils peuvent se dérouler dans les locaux du prestataire ou au sein des structures prescriptrices (antennes Mission Locale, agences pôle emploi, etc.).

Chaque diagnostic donne lieu à une synthèse, signée par le bénéficiaire et communiquée via l'intranet au conseiller.

Objectifs qualitatifs :

- Analyser l'autonomie de la personne orientée et son potentiel de mobilité (repérer et évaluer ses acquis, ses compétences et aptitudes en termes de déplacements)

- Faire le point sur les besoins réels et les attentes du bénéficiaire (et du prescripteur) en matière d'aides à la mobilité pour l'emploi
- Mettre en place un plan d'actions en lien avec le parcours emploi afin d'orienter sur les offres de la Centrale et dans le droit commun en privilégiant les solutions rapides et adaptées

Objectif quantitatif : 400 bénéficiaires

4. Les ateliers mobilité

Les ateliers de mobilité permettent de découvrir et tester des modes alternatifs de transport, optimiser ses déplacements, élaborer un budget mobilité, mettre en adéquation son potentiel de mobilité avec son projet professionnel ou son emploi. Chaque atelier comprend 2 modules de 3 heures. Le Module 1 s'axe sur l'offre de services de transport et les aides mobilité, l'utilisation des nouvelles technologies pour se déplacer, l'évaluation du coût de la mobilité. Le Module 2 permet de découvrir les modes alternatifs de transport et sensibiliser à la mobilité durable (écologique et économique).

Ces ateliers sont organisés en collaboration avec les structures demandeuses (agences Pôle emploi, antennes Mission Locale, chantiers d'insertion, etc.) et les contenus sont adaptés au public et à ses problématiques.

Objectifs qualitatifs :

- Mieux connaître l'offre de transport alternatif
- Connaître les dispositifs et aides mobilité
- Faire évoluer ses représentations
- Augmenter son potentiel de mobilité

Objectif quantitatif : 200 bénéficiaires

Si le diagnostic et les ateliers mobilité demeurent essentiels à un parcours mobilité, il n'en reste pas moins que les aides matérielles et financière sont souvent la solution pour un accès immédiat à l'emploi. Qu'il s'agisse d'abonnements de transport collectif ou de location de véhicules à petit prix, la délivrance de ces aides permet aux bénéficiaires le démarrage d'un contrat de travail ou une entrée en formation. En ce qui concerne l'accompagnement à la conduite, l'action porte plutôt sur l'augmentation du potentiel de mobilité. En effet, le passage du permis de conduire permet aux publics positionnés sur certaines filières pour lesquelles la mobilité est un prérequis (logistique, sécurité par exemple) d'élargir leur recherche d'emploi et de franchir certaines barrières aux entretiens de recrutement.

5. L'accompagnement à la conduite

Depuis le démarrage de la Centrale de Mobilité en 2010, l'orientation par les professionnels de l'emploi de nombreux jeunes sur le dispositif a permis de constater que beaucoup d'entre eux ne possédaient ni l'ASSR (Attestation Scolaire de Sécurité Routière) ou l'ASR (Attestation de Sécurité Routière)¹, ni le permis AM alors qu'ils sont un certain nombre à conduire un 2 roues motorisé. En vue d'un positionnement des

¹ Aujourd'hui, toute personne née après 1987, pour pouvoir s'inscrire au permis de conduire (dans la plupart des départements) ou passer le fameux Permis AM (ex BSR), nécessaire à la conduite d'un 2 roues motorisé, doit posséder une attestation scolaire de sécurité routière (ASSR) ou une attestation de sécurité routière (ASR).

jeunes sur le passage du permis AM avec la Centrale, un partenariat a été mis en place avec l'EPIDE, pour organiser des sessions d'ASR. Ce diplôme, parfois le 1er pour les jeunes en parcours d'insertion, permet de s'inscrire à l'examen pratique qu'est le permis AM.

Par ailleurs, les comités techniques et groupes de travail conduits ces 3 dernières années ont confirmé que le permis demeure indispensable pour l'accès à l'emploi dans certaines filières. Le constat du faible taux de réussite des personnes bénéficiaires de l'aide au permis Pôle emploi (15% seulement arrivent au bout du parcours) interroge sur l'outillage des prescripteurs. Aussi, la Centrale propose une aide à la prescription pour les publics éligibles. Il s'agit de financer une heure d'évaluation à la conduite couplée avec un diagnostic mobilité qui offre une aide à la décision au conseiller. Ce process permet de vérifier la pertinence de la demande, identifier les capacités et les freins du bénéficiaire à suivre le parcours de permis. Le financement du permis dans le cadre du droit commun portant sur un forfait de 20 heures, les publics dont le volume d'heure est trop important (entre 30 et 40, voire plus) et pour lesquels le diagnostic montre que d'autres freins existent (financiers, sociaux, cognitifs, etc.), sont réorientés sur d'autres aides (ateliers mobilité par exemple et/ou permis AM).

La Centrale propose aussi le financement d'heures complémentaires principalement pour les publics en cours de permis et proches de l'examen ou des publics possédant le permis mais n'ayant jamais conduit en France, ou n'ayant plus conduit depuis plusieurs années.

Objectifs qualitatifs :

- *Augmenter le potentiel de mobilité*
- *Optimiser l'utilisation des aides de droit commun*
- *Eviter les ruptures de parcours (abandon après passage du code par exemple)*
- *Permettre à un public jeune d'accéder à ce moyen de transport individuel qu'est le 2 roues en toute légalité et contribuer à une meilleure prise en compte de la sécurité routière*

Objectifs quantitatifs :

- *30 permis AM*
- *40 ASR*
- *600 heures complémentaires*

6. La location de véhicules à petit prix

Des filières exigeantes en terme de mobilité ont été identifiées : horaires décalés, grandes distances entre les zones d'habitation et les bassins d'emploi, nécessité de transporter du matériel, etc. Dans ces cas-là, les transports en commun ne suffisent plus. L'alternative du transport individuel devient la plus pertinente, mais le coût financier pour les demandeurs d'emploi ou les salarié(e)s précaires reste un obstacle. Afin de lever ce dernier frein matériel et permettre l'accès au lieu de travail, la Centrale finance des aides à la location de véhicules pour 1 ou 2 mois.

L'expérience a montré la difficulté pour les publics d'accéder rapidement à l'autonomie suite à cette action. Aussi, l'accent sera mis sur la pérennisation de la solution et la location pourra excéder 1 ou 2 mois dans les cas où le bénéficiaire démontre ses capacités à se mobiliser et à mettre en place une solution alternative de mobilité (une sensibilisation et une information sont faites lors de la location

notamment en ce qui concerne la mise en place d'un micro-crédit pour les publics n'ayant pas d'autres choix que de posséder un véhicule).

L'aide à la location représente une vraie plus-value pour l'accès à l'emploi uniquement lorsqu'elle n'est que le coup de pouce en fin de parcours et non lorsqu'elle crée un besoin que les bénéficiaires ne sont pas en mesure d'assumer par la suite².

Une partie du parc de véhicules est électrique et le public est sensibilisé lors de la location à la mobilité durable et à toutes les pratiques de mobilité alternative : autopartage, covoiturage, etc.

Objectifs qualitatifs :

- Permettre l'accès à l'emploi sur des postes nécessitant un véhicule individuel pour se rendre sur son lieu de travail
- Promouvoir les modes alternatifs (intermodalité, véhicules électriques, etc.)
- Permettre une autonomie rapide des publics vis-à-vis des systèmes de déplacements
- Sensibilisation au micro-crédit, voire aide aux démarches

Objectif quantitatif : 30 locations

7. Les aides au transport collectif

Se déplacer pour l'emploi sur l'aire métropolitaine marseillaise ne se conçoit pas sans un minimum d'accès au réseau de transport collectif. En dehors de l'aspect pédagogique et de l'utilisation optimale du réseau, certains publics rencontrent un frein financier (coût de l'abonnement). Pour lever ce frein, la Centrale propose la prise en charge de l'abonnement ou de titres ponctuels de transport collectif pour les publics ne bénéficiant d'aucune autre aide de droit commun et engagés dans des démarches actives d'emploi ou dont l'accès à l'emploi ou la formation est conditionné par un déplacement en transport collectif.

Différentes aides sont possibles sur les 3 réseaux de transport :

- Abonnements mensuels ou titres ponctuels RTM (pass hebdo, journée, 3 jours)
- Abonnements hebdomadaires ou titres ponctuels Carreize
- Abonnements ou titres ponctuels TER

Objectifs qualitatifs :

- Permettre l'accès au transport collectif par l'octroi d'une aide financière ponctuelle pour faciliter la recherche et l'entrée en emploi ou en formation
- Favoriser l'intermodalité (pratique du multimodal en utilisant différents réseaux de transport en commun et/ou du transport individuel)
- S'assurer de l'accès aux différentes tarifications en fonction de la situation individuelle de chaque bénéficiaire
- Vérifier que cette action vient bien en complémentarité du droit commun et non en substitution

Objectif quantitatif : 200 bénéficiaires

8. Les formations auprès des professionnels

Dans le cadre de leur accompagnement emploi, les professionnels prennent en compte le frein mobilité mais manquent d'outillage à la fois pour trouver des

² L'utilisation et l'entretien d'un véhicule coûte environ 300€ par mois

solutions concrètes et simples pour les bénéficiaires mais également pour orienter sur des dispositifs d'aides à la mobilité comme la Centrale. En effet, l'orientation des publics présuppose une bonne connaissance de la problématique, de ses enjeux, ainsi que de l'offre de services mobilité du territoire. Cette connaissance est indispensable à une utilisation optimale du dispositif.

Aussi, la Centrale propose des sessions de formations destinées aux professionnels avec une partie théorique d'une demi-journée et une deuxième consacrée à l'échange de pratiques.

Objectifs qualitatifs :

- Améliorer la connaissance des intermédiaires de l'emploi concernant l'offre de services transport et les dispositifs d'aides à la mobilité
- Faire le lien entre la mobilité et l'emploi
- Apprendre à réaliser et mener un diagnostic mobilité
- Sensibiliser à la mobilité durable
- Répondre à des problématiques simples de mobilité

Objectif quantitatif : 80 bénéficiaires

L'animation et la coordination du dispositif

La plus-value essentielle de la Centrale est basée sur la collaboration constante entre les prescripteurs, les opérateurs mobilité et la Maison de l'Emploi.

La chargée de mission assure la **coordination avec les partenaires** (comité technique et comité de pilotage), le **suivi** (contrôle) **des actions opérationnelles** et toutes les actions de communication (publications sur la thématique), **évènementielles** (organisation par exemple d'une journée à destination des professionnels et de publics fléchés dans le cadre de la semaine européenne de la mobilité), d'**ingénierie** (participation au niveau local et national pour l'élaboration d'outils mutualisés sur le diagnostic mobilité ou la formation des publics), d'**animation territoriale** (mise en relation entre les entreprises, les professionnels de l'emploi et les opérateurs mobilité, promotion des PDE et PDIE, groupes de travail sur la **rationalisation des aides** au permis comme l'APRE, participation aux chantiers métropolitains, etc.), de **sensibilisation** (mise en œuvre des kit mobilité auprès des intermédiaires de l'emploi et des entreprises)...

La centrale de mobilité offre un espace de concertation et d'échanges ouvert à l'ensemble des Autorités Organisatrices de Transport mais aussi aux différents services des collectivités - développement durable, emploi, transports, économie, etc. - des professionnels de l'emploi et des entreprises, ce qui garantit une **transversalité** indispensable dans le traitement de la problématique mobilité. Ces échanges contribuent également au nécessaire **réajustement en continu du volet opérationnel**, à la circulation et au partage de l'information (**meilleure lisibilité de l'offre de services mobilité**) et participent à faire du dispositif une référence en matière de **management de la mobilité**.