



## Centrale de Mobilité durable dédiée à l'insertion professionnelle et au maintien dans l'emploi

### Contexte :

La mobilité quotidienne demeure une préoccupation majeure au niveau de l'accès et du maintien dans l'emploi des demandeurs d'emploi et des salariés précaires ainsi qu'au niveau du développement économique du territoire. Au-delà de l'amélioration des infrastructures de transport, il est nécessaire de proposer et développer à court et moyen terme des solutions de mobilité durable, adaptées aux problématiques des acteurs économiques et des salariés ou futurs salariés.

Ce que l'on nomme aujourd'hui le *management de la mobilité* consiste à promouvoir des transports durables et à gérer la demande de transport en voiture, en modifiant les attitudes et les comportements des individus et des entreprises. Ce management de la mobilité, rendu obligatoire par la Loi SRU<sup>1</sup>, rentre dans les missions du conseil en mobilité, fonction qui fera l'objet d'un cofinancement via un appel à projet ADEME-Région en 2015.

La Maison de l'Emploi a une expertise reconnue sur ce sujet de la mobilité auprès de l'ensemble des acteurs du territoire, collectivités, Autorités Organisatrices de Mobilité Durable (ex AOT), opérateurs, acteurs de l'emploi et entreprises. Cette compétence est également identifiée et reconnue au niveau national<sup>2</sup>. Cette expertise repose sur les actions menées depuis 2010 : aides pédagogiques et matérielles à destination des publics, ingénierie et accompagnement de projets mobilité, animation du réseau des partenaires autour de la thématique, actions et outils à destination des entreprises.

La Maison de l'Emploi souhaite poursuivre cette dynamique et, forte de son expertise et du réseau partenarial qu'elle a mis en œuvre, continuer à développer ses actions de mobilité, contribuant ainsi à l'essor de solutions innovantes sur le territoire, dans un souci de complémentarité du droit commun.

### Enjeu :

Favoriser et accompagner des actions de mobilité durable dans une perspective de développement économique et de sécurisation des parcours des demandeurs d'emploi et des salariés.

### **1. Les aides en direction des publics en insertion et des salariés précaires**

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.

<sup>1</sup> Loi du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains

<sup>2</sup> La chargée de mission mobilité a collaboré à différents travaux au niveau national comme le Laboratoire de la mobilité Inclusive (Wimoov/Total), les séminaires de l'Institut pour la Ville en Mouvement et le Grand Lyon « Apprendre la mobilité », le colloque de Clermont-Ferrand sur le droit à la mobilité qui donnera lieu à une publication aux éditions PUF, etc.

En réponse à cette problématique, la centrale de mobilité, mise en place en 2010 par la Communauté Urbaine MPM<sup>3</sup>, 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, ce volet opérationnel se décompose 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 des actions, si nécessaire.

### **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.

#### **A. 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.

#### **B. L'intranet mobilité, outil de pré-diagnostic et de suivi**

L'intranet mobilité, mis en place en 2011, 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: 400 dossiers*

#### **C. 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)

<sup>3</sup> En réponse à l'appel à projet de l'ACSE « Des quartiers vers l'emploi, une nouvelle mobilité » et le 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 »

[Texte]

- 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 : 250 bénéficiaires*

#### **D. 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 : 150 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.

#### **E. 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)<sup>4</sup>, ni le permis AM alors qu'ils sont un certain nombre à conduire un 2 roues motorisé. En vue d'un positionnement des 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 demeurait 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

<sup>4</sup> 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).

[Texte]

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 :*

- 200 évaluations à la conduite
- 20 permis AM
- 40 ASR
- 450 heures complémentaires

#### **F. 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 suite<sup>5</sup>.

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*

#### **G. 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

<sup>5</sup> L'utilisation et l'entretien d'un véhicule coûte environ 300€ par mois

[Texte]

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 Cartreize
- 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 : 100 abonnements**

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) et le **suivi** (contrôle) **des actions opérationnelles**.

## **2. Promotion d'une éco-mobilité auprès des acteurs économiques et du SPE**

Cet axe concerne une animation du réseau des acteurs locaux autour de différentes actions et notamment :

### **• Kits mobilité professionnels emploi/insertion et entreprises**

Dans le cadre de leur accompagnement emploi, les professionnels prennent en compte le frein mobilité mais manquent d'outils pour trouver des solutions concrètes et simples pour les bénéficiaires. En effet, l'orientation des publics présuppose une bonne connaissance de l'offre de services mobilité du territoire et la possibilité pour les intermédiaires de l'emploi de poser un premier diagnostic et d'évaluer le potentiel mobilité des bénéficiaires. Sur le même modèle que le kit précédemment réalisé à destination des entreprises, cet outil, consultable sur le site de la MDE, sera synthétique et opérationnel.

Il sera nécessaire en parallèle de poursuivre l'animation et le déploiement du 1er kit destiné aux entreprises.

**Bénéficiaires : Accompagnateurs emploi, travailleurs sociaux et entreprises.**

### **• Sessions de formations mobilité dédiées aux 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 solutions concrètes et simples pour les bénéficiaires mais également pour orienter sur des dispositifs d'aides à la mobilité. 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 : 60 bénéficiaires**

Accompagnateurs emploi du SPE avec une volonté d'ouvrir demain sur les travailleurs sociaux afin d'anticiper les problématiques des publics éloignés.

- **Petits-déjeuners mobilité**

Suite à la mise en œuvre du kit mobilité à destination des entreprises, il apparaissait nécessaire d'engager une animation de la thématique sur le territoire métropolitain. Les PME citant régulièrement la mobilité comme le principal frein à l'embauche, elles ont besoin d'un espace d'échanges et de rencontres avec les acteurs institutionnels et les opérateurs de mobilité.

Il s'agira de proposer des petits-déjeuners mobilité qui se dérouleront tous les 2 mois, réunissant autour d'une thématique précise les partenaires (AOT, SPE, opérateurs), à partir d'un diagnostic, et proposant l'intervention d'experts (exemples : la pratique du vélo, les PDIE, le permis de conduire et l'écomobilité, etc.)

Bénéficiaires : Entreprises, associations d'entreprises, collectivités

- Actions dans la semaine du développement durable, en partenariat avec les associations d'entreprises (Les Entrepreneurs de l'Huveaune Vallée en juin 2015 par exemple)
- Organisation d'événements telles que les journées mobilité ou des forums destinés à sensibiliser et informer les salariés et demandeurs d'emploi
- Groupes de travail thématiques (exemple « La Mobilité, une compétence-clé » avec le Conseil régional, l'AFPA, les OPCA, l'Ecole de la 2e chance, la Mission Locale, les organismes de formation)
- Intégration de la problématique mobilité dans les actions de GPECT menées par la MDE (notamment la logistique urbaine)

### **3. Accompagnement et appui auprès des projets innovants sur le territoire**

Il s'agira d'une part de promouvoir l'intermodalité et répondre à la problématique du dernier kilomètre, de s'assurer de la cohérence et la complémentarité des projets mobilité ou incluant un volet mobilité ainsi que d'être force de proposition sur des actions nécessaires au développement du territoire :

- **Projet de déploiement d'une offre de service de mobilité alternative sur les zones d'activités et les pôles d'échanges multimodaux (Totem Mobi Est Marseille)**

Suite à l'opération « Mobilité, passons au vert ! » réalisée par La Maison de l'Emploi et l'association des Entrepreneurs de l'Huveaune Vallée, au cours de laquelle les Twizy électriques de Totem, habillés aux noms des enseignes de la Valentine, ont été mis à disposition des salariés et usagers de la zone, un projet expérimental a vu le jour visant à déployer ce service dans un 1er temps sur l'arrondissement de Marseille. Pour répondre à la fois à la problématique du dernier kilomètre, en favorisant l'intermodalité, ainsi que les déplacements des salariés intra-zone (pendant la pause déjeuner par exemple), il est prévu d'implanter 24 stations au sein des entreprises des zones d'activités (Huveaune Vallée, Aubagne Gémenos Les Paluds) ainsi qu'au niveau des pôles d'échanges multimodaux (Halte de la Barasse, Gares d'Aubagne, de Saint Marcel, de la Penne sur Huveaune). Le projet s'appuie sur un partenariat public/privé et le modèle économique est basé sur les 3 sources de financements : conducteurs, publicité, adhésions des entreprises.

Bénéficiaires : Entreprises, salariés, demandeurs d'emploi, collectivités

- **Appel à projet ANRU - PIA «Des actions innovantes autour de la jeunesse» (DRDJSCS/Marseille Solutions)**

Dans le cadre de l'appel à projet Investissement d'Avenir sur la jeunesse lancé par l'ANRU en 2015 et en préfiguration du programme national de service civique « Transition énergétique, climat et biodiversité » lancé par les ministères de la Ville et du Développement Durable en février dernier (15.000 missions dans le domaine de l'environnement sont prévues sur 2 ans dont 5 000 immédiatement), la MDE se propose de porter une réponse collégiale sur les jeunes acteurs de leur mobilité. Partant du postulat que la mobilité « domicile-travail » est la plus exigeante, il s'agira de déployer des actions visant à améliorer le potentiel de mobilité des jeunes à visée emploi. Pour autant, à la fois les domaines visés et les leviers utilisés pourront se

[Texte]

situer en dehors de ce champ. Travailler sur la mobilité pour l'emploi permettra d'améliorer les déplacements pour se soigner, se cultiver, faire du sport, se former, etc. En termes d'outils, pour agir sur les représentations du territoire et amener les jeunes à élargir leur périmètre de recherche d'emploi, les acteurs culturels et des artistes seront sollicités.

Partenaires : Mission Locale, CRIJPA, ADDAP, Unis-Cité, Centres sociaux, Mission Interministérielle, MOVE, Têtes de l'Art, Centre International de Poésie de Marseille, Epide, E2C, Association d'entreprises (LEHV), Région Provence Alpes Côte d'Azur, Conseil Départemental, MPM, Politique de la Ville, Asprocep...

- **Projet de mise en œuvre d'un réseau d'auto-écoles labellisées et de coaching de conduite**

On constate aujourd'hui que certaines filières en tension ont des besoins en main-d'œuvre qui ne sont pas satisfaits en partie à cause d'un manque de mobilité des publics. En effet, si l'on analyse le taux de réussite au permis B, on constate que les demandeurs d'emploi, en particulier ceux de longue durée et/ou les peu diplômés, connaissent un taux d'échec plus important à cet examen. Il faut entre 6 mois et 3 ans pour obtenir le permis et la part de permis de conduire est assez faible chez les personnes en insertion. De plus, un permis coûte environ 1 200 € mais sur une base de 20 heures de conduite, or la moyenne nationale pour se présenter à l'examen se situe aujourd'hui entre 30 et 40 heures. En parallèle, on se rend compte que les bénéficiaires de l'APRE ne sont que 15% à parvenir au bout du parcours. Pour répondre à cette problématique, la Centrale a mis en place un process de diagnostic mobilité et d'évaluation à la conduite qui permet de mieux orienter les publics sur les aides au permis en ayant établi au préalable leur capacité à s'inscrire dans un parcours et la pertinence de leur demande. Cet outil n'est pas suffisant. Il est nécessaire d'aller plus loin et de proposer aux bénéficiaires un accompagnement à la conduite (coaching) au sein d'auto-écoles classiques (secteur marchand) afin de répondre à un volume plus important que ce que peut en absorber une auto-école sociale. Ce modèle existe déjà avec Mobilex à Strasbourg (au niveau départemental) et la structure est prête à nous accompagner pour dupliquer et adapter ce système sur notre territoire.

**Bénéficiaires : BRSA, jeunes accompagnés par la Mission Locale et Club Ambition, adhérents du PLIE.**

- **Réflexion sur la mutualisation des outils des plateformes de mobilité du territoire de MPM (Centrale de Mobilité, TMS et Wimoov)**

Suite au travail réalisé en 2013 sur la pérennisation des 3 plateformes de mobilité de MPM (Centrale de Mobilité de Marseille, Wimoov à La Ciotat et TMS pour l'Ouest Provence) et au vu des difficultés pour maintenir une continuité du service en l'absence de financements européens, un rapprochement permettant d'identifier les actions communes aux 3 structures devient primordial. Par ailleurs, les enjeux de mobilité avec la perspective de la Métropole deviennent plus que jamais trans-territoriaux. La MDE a proposé de mettre en avant les actions en direction des publics qui pourraient être mutualisées ainsi que le travail de management de la mobilité qui n'est aujourd'hui pas systématiquement valorisé (coordination des politiques de transport et emploi/insertion, liens avec les entreprises, etc.). L'objectif serait de proposer aux financeurs un projet commun tout en préservant les spécificités de chaque territoire qui font la plus-value de chacune des plateformes.

**Bénéficiaires : Collectivités**

- **Veille sur la complémentarité et l'optimisation des dispositifs d'aides de droit commun**

Depuis la mise en place de la Centrale de Mobilité en 2010, l'ensemble des partenaires a œuvré pour que ce dispositif s'inscrive en complémentarité des aides de droit commun. Aussi bien sur les aides au permis (APRE) que pour les tarifications sociales des transports collectifs, une réflexion a été menée. En 2014, le constat sur le faible taux de réussite au permis B pour les bénéficiaires de l'APRE a abouti à la mise en place d'un process avec les prescripteurs de la Centrale visant à rationaliser ce type d'aide, proposer un outil d'aide à la décision pour les accompagnateurs emploi. En ce qui concerne les tarifications sociales des

[Texte]

transports collectifs, le dispositif a choisi de prendre en charge les publics en dehors de tout système d'aides ou engagés dans une démarche de recherche active et en attente d'un statut BRSA. Les comités techniques réguliers ont permis de mesurer la nécessité de mieux articuler les aides et dispositifs et d'évaluer leur impact.

**Bénéficiaires : BRSA, personnes en parcours d'insertion, salariés précaires**

Et aussi :

- Formation des stagiaires de l'E2C (Marseille Solutions et Wimoov)
- Accompagnement des projets des associations d'entreprises (Nord We Go avec CANE et les actions mobilité de LEHV)
- Des Etoiles et des femmes (Table de Cana, Marseille Solutions)
- Pôle mobilité de La Castellane dans le cadre des contrats de ville (GIP, In Città)
- « Mobilités, code de la route et E-administration » (association Ancrages)
- Accompagnement à la conduite (EPIDE)

#### **4. Ingénierie, SIG, diagnostics**

A partir des diagnostics et enjeux mobilité réalisés par la MDE qui traduisent la connaissance de la problématique/emploi sur le territoire, il sera opportun de développer les points suivants :

- Connaissance des enjeux des filières professionnelles pour lesquelles la mobilité est une compétence indispensable, par exemple : logistique urbaine, propreté, sécurité, BTP...
- Pré-diagnostic sur une zone d'activité ou une filière (PDIE par filière) avec proposition d'une action concrète de mobilité à mettre en place et aide à la mise en place d'une expérimentation
- Développement d'un module complémentaire à la cartographie disponible sur le site de la MDEM afin de faire apparaître les modes de transport doux.
- Création et diffusion d'un support de communication à destination des entreprises afin de promouvoir l'utilisation des transports alternatifs.