





## 1. Genèse du projet

Depuis 2011, les partenaires de l'emploi, de la formation et de l'insertion du Pays Thur Doller travaillent à la levée du principal frein d'accès à l'emploi qu'est la mobilité sur un territoire semi-rural comme le nôtre.

La Maison de l'Emploi et de la Formation du Pays Thur Doller, dans le cadre de son axe 4 : « levée des freins d'accès à l'emploi » et de sa fonction d'ensemblier, a coordonné et animé un groupe de travail « mobilité » qui a souhaité, dans un premier temps que soit réalisé un diagnostic, tant auprès des publics cibles que des acteurs du territoire, destiné à identifier les freins d'accès à l'emploi, à les qualifier plus finement afin de proposer des pistes de travail et de construire collectivement des réponses à ces besoins non couverts.

C'est ainsi qu'une étude a été réalisée auprès des publics (bénéficiaires de minima sociaux, demandeurs d'emploi longue durée...), des structures d'accompagnement (Structures d'Insertion par l'Activité Economique, Mission Locale, Cap Emploi, Pôle Emploi, CCAS, Espace solidarité CG68) et du territoire (maires et personnels des collectivités) entre juin et décembre 2011.

Suite à cette étude, les membres du comité de pilotage réunis par la MEF Thur Doller ont souhaité s'intéresser au concept de plateforme de mobilité solidaire et nous avons répondu à un appel à projet de la FARE (Fédération des Associations pour la Route et l'Education) et la fondation MACIF. Le projet a été retenu et a ainsi fait partie des 10 territoires bénéficiaires d'un accompagnement formatif et méthodologique pour la définition et l'appropriation du concept « Plateforme de mobilité solidaire » et l'adaptation de ce modèle aux réalités du territoire, aux besoins des publics et aux moyens mobilisables.

Ce travail a pu s'effectuer grâce à une forte mobilisation des partenaires et un échange de bonnes pratiques avec les structures « Roue de Secours » à Montbéliard et « Moteur Action » à Dôle et a créé les conditions d'un travail collectif concerté sur la définition de :

- Identification le territoire pertinent pour la mise en œuvre de la plateforme de mobilité
- Formalisation et valider le diagnostic territorial des besoins et de l'existant
- Définition des publics bénéficiaires et des modalités de prescription
- Définition des objectifs et des grands principes de fonctionnement de la plateforme de mobilité
- Définition des services de mobilité pouvant être mis en œuvre par la plateforme et les hiérarchiser
- Appréhension du modèle économique pour la plateforme de mobilité
- Définition des modalités de fonctionnement de la plateforme du Pays Thur-Doller

Dès 2012 donc, les partenaires décidaient d'expérimenter la construction d'une offre d'accompagnement à une mobilité autonome pour les publics les plus fragilisés et mandataient la Maison de l'Emploi et de la Formation pour qu'elle en assure le portage, l'animation et la coordination.

Des contacts étaient également pris avec les structures de même nature développant leurs activités sur la région Alsace : Mobilité pour l'Emploi à Mulhouse et Mobilex à Strasbourg, afin de pouvoir bénéficier de leur retour d'expérience, échanger sur leurs savoir-faire et formaliser, le cas échéant des partenariats.

A l'issue de cette expérimentation financée par la Direccte UT 68, le Fonds Social Européen et la Fondation PSA, les partenaires de l'Emploi, de l'Insertion et de la Formation ont souhaité poursuivre cette action et ont créé, le 8 avril 2014 (Assemblée Générale Constitutive) l'association **MOBILITE MOD'EMPLOI**.

## 2. Contexte

Le Pays Thur Doller (46 communes et 69 000 habitants) est un territoire principalement rural qui connaît **une offre de transport diversifiée** (axes routiers, réseau ferroviaire, cars, transport à la demande, site de covoiturage etc.).

Malgré tout, cette offre **reste inégale et insuffisante, notamment sur la Vallée de la Doller**. Il y a déséquilibre entre la Vallée de la Thur qui possède une ligne TER et un Tram-Train «Mulhouse-Thann-Kruth» et la Vallée de la Doller qui ne possède plus de transport ferroviaire.

- A cela s'ajoutent **d'autres freins à la mobilité pour l'ensemble du territoire** :
- Méconnaissance des réseaux de transport.
- Horaires décalés de certains emplois non compatibles avec les transports en commun.
- Des coûts de transport relativement élevés pour certains publics (RSA, chômage, insertion professionnelle, formation, handicapés...).
- Difficultés d'accès au permis (pédagogie inadaptée, financement...)
- Achat et entretien des véhicules inaccessibles pour les publics en insertion sociale et professionnelle.

**Les métiers qui recrutent** sont ceux qui comportent les plus grandes contraintes de mobilité : emplois précaires qui ne permettent pas de constituer des réseaux de solidarité entre collègues (intérim), travaux comportant de nombreux déplacements (bâtiment) voire plusieurs dans la même journée (services à la personne), horaires découpés et/ou décalés (commerce, restauration), travaux de nuit (gardiennage), le week-end (hôtellerie)...

**Les publics en insertion** sont ceux qui subissent les plus fortes contraintes de mobilité alors qu'ils disposent de faibles ressources financières et rencontrent parfois des difficultés d'apprentissage et d'autonomie.

**Or la mobilité est un élément essentiel pour favoriser le retour à l'emploi** de personnes en insertion sociale et professionnelle et pour leur **maintien dans l'emploi**.

La Maison de l'Emploi et de la Formation du Pays Thur Doller, à la demande de ses partenaires, a réalisé, entre juin et décembre 2011 une étude « Levée des freins d'accès à l'emploi : la mobilité en Pays Thur Doller ». Cette étude, financée par la sous-mesure 4-23 du Fonds Social Européen (Chambre Régionale à l'Economie Sociale d'Alsace) nous a permis d'interroger pour les publics : plus de 60 bénéficiaires de minimas sociaux, demandeurs d'emploi longue durée, jeunes en situation d'exclusion, personnes en situation de handicap... mais également 48 maires des 49 communes du territoire, les représentants élus et techniciens des 4 communautés de communes et plus d'une vingtaine de partenaires de l'insertion (élus et techniciens, CG68, région Alsace, Direccte UT68, associations d'insertion, chantiers d'insertion, association de chômeurs...). Cette étude nous a permis de travailler finement à la définition d'une offre de service à mettre en œuvre pour couvrir les besoins des publics visés et mailler l'ensemble du territoire du Pays Thur Doller (voir étude en pièce jointe).

L'ensemble des partenaires du Service Public de l'Emploi Local ont alors partagé le diagnostic identifiant **la mobilité comme l'un des freins majeurs d'accès à l'emploi et à la formation sur le territoire Thur Doller** et décidé de mener une action concertée sur la mobilité.

C'est ainsi qu'entre 2011 et juin 2014 la Maison de l'Emploi et de la Formation du Pays Thur Doller a porté, à titre expérimental, une action de création d'une plateforme de mobilité solidaire, co-construite avec les partenaires mobilisés et les bénéficiaires.

Sur un territoire semi-rural comme le nôtre, la mobilité est une réelle problématique et constitue un frein identifié d'accès à la formation et à l'emploi pour les personnes les plus fragilisées.

C'est sans doute l'un des premiers déterminants dans un parcours d'insertion socioprofessionnelle. Les partenaires de l'emploi, de la formation et de l'insertion relèvent tous, sans exception, que l'accès à un emploi est conditionné par la capacité de la personne à être mobile. Selon « le livre blanc de la mobilité inclusive » (2013) **une personne sur deux, en insertion, a déjà refusé un travail ou une formation au motif de problème de mobilité, 28 % ont même abandonné un emploi ou une formation. Chez les employeurs, 41% ont rencontré des difficultés à pourvoir un poste pour des questions de mobilité et pour 59%, un candidat a refusé une embauche suite à un problème de mobilité.**

Pour Pôle Emploi, sur le territoire du Pays Thur Doller **30 % des demandeurs d'emploi inscrits actuellement n'ont pas de solution de mobilité et 17 % n'ont pas le permis de conduire** (qui reste la clé d'accès à une mobilité inclusive sur un territoire rural mal desservi / à l'exception de l'axe RN 66 / tram-train).

En janvier 2015, notre territoire compte **5 133 demandeurs d'emploi et plus de 1100 foyers bénéficiaires du rSa socle.**

Le processus de construction collective d'une réponse au besoin social non couvert, comme celui de la mobilité pour faciliter l'accès à l'emploi – à la formation, est inscrit dans les gènes de l'association **Mobilité Mod'Emploi** qui se positionne sur le champ de l'innovation sociale. **L'association travaille main dans la main avec l'ensemble des parties-prenantes pour imaginer et mettre en action des solutions de mobilité inclusive.**

### 3. Présentation de Mobilité Mod'Emploi

#### a. L'association

Créée en avril 2014, à l'initiative des partenaires sociaux du Pays Thur Doller, "Mobilité Mod'Emploi" est une plateforme de mobilité solidaire, dont le modèle a été construit et validé entre 2011 et 2014 au titre d'une expérimentation portée par la Maison de l'Emploi et de la Formation du territoire.

L'objet de l'association est d'accompagner les publics fragilisés et leur permettre de développer des compétences et de se doter de moyens afin de lever le frein d'accès à l'emploi ou à la formation que représente l'absence de mobilité.

Mobilité Mod'Emploi a déployé une offre de services à destination des partenaires de l'emploi, de l'insertion et de la formation qui adressent, sur prescription, les publics bénéficiaires dans le cadre d'un parcours d'accès à une mobilité autonome pour accéder à l'emploi ou à la formation.

Notre périmètre d'intervention initial est celui du Pays Thur Doller (ou bassin de Thann-Cernay) avec une organisation des actions en fonction des lieux de résidence et difficultés des publics et des permanences délocalisées accueillies par les communes partenaires de Masevaux, Cernay, Saint-Amarin.

Depuis l'automne 2015, et à la demande des partenaires de l'emploi, nous intervenons sur les bassins de Guebwiller et d'Altkirch.

### b. Objet statutaire

Article 2 des statuts (cf. statuts en PJ) :

« L'association a pour but de promouvoir l'insertion sociale et professionnelle en favorisant l'aide à la mobilité et aux déplacements par le développement de services et de prestations diverses.

Il pourra s'agir notamment de :

- Ecoute / information / Conseil / Diagnostic
- Accompagnement individualisé ou collectif / formation
- Fourniture de moyens de transport ou relais vers les partenaires
- Accompagnement administratif, suivi de dossiers, aide à la recherche de financements

Elle se réserve la possibilité d'étendre ses activités à d'autres services et de participer à différents projets susceptibles de concourir à ces objectifs. »

### c. Gouvernance

La gouvernance de la structure repose sur un conseil d'administration, « organe politique » qui valide les grandes orientations, les moyens techniques, humains et financiers mobilisables ou à mobiliser pour atteindre les objectifs que la structure s'est fixée.

La conseil d'administration est composé de onze membres représentatifs des partenariats engagés :

- 2 élus locaux
- 2 structures membres du service public de l'emploi
- 2 structures d'insertion par l'activité économique
- 2 structures représentant les bénéficiaires
- 2 bénévoles engagés sur les actions (code et conduite supervisée)
- 1 bénévole parrain de la Fondation PSA (président de l'association)

Nous réunissons également des groupes de travail qui se réunissent pour aborder les différents chantiers qui s'ouvrent au fur et à mesure du développement de la structure (prescription et outils de suivi et d'évaluation, communication, formation des bénévoles...) et qui mobilisent des techniciens, experts et partenaires du territoire et au-delà (auto-école sur la validation des capacités d'apprentissage des bénéficiaires et formation de bénévoles à la conduite supervisée, par exemple, ou encore harmonisation des pratiques entre acteurs de la mobilité sur l'Alsace (avec Mobilex et Mobilité pour l'Emploi)..

Les préconisations de ces groupes de travail sont présentées en CA qui valident (ou non) les orientations.

### d. L'équipe

Afin faire face à la demande croissante des partenaires prescripteurs, Mobilité Mod'Emploi mobilise actuellement 3,5 ETP répartis comme suit :

- 1,5 ETP conseiller mobilité (1 ETP conseiller mobilité + 0,5 ETP stagiaire longue durée /

- conseiller insertion AFPA)
- 1 ETP assistance administrative, gestion, comptabilité (0,5 ETP en contrat d'insertion + 0,5 ETP tenu par 4 bénévoles)
- 1 ETP bénévole / conduite supervisée (tenu par 5 bénévoles).

#### 4. L'activité de la Plateforme de Mobilité Solidaire

##### a. Objectifs du projet

- Favoriser l'accès à l'autonomie et à la mobilité des personnes en insertion sociale et professionnelle en proposant des solutions individuelles et en sécurisant les parcours,
- Recenser et développer une offre de services d'accès à la mobilité s'inscrivant dans une logique de développement durable et solidaire.
- Coordonner et animer les partenariats pour apporter des solutions innovantes répondant aux besoins spécifiques non couverts (maillage territorial et besoins des publics).

##### b. Actions mises en œuvre

L'objet de l'association est d'accompagner les publics fragilisés et leur permettre de développer des compétences et de se doter de moyens afin de lever le frein d'accès à l'emploi ou à la formation que représente l'absence de mobilité.

L'accueil, l'accompagnement et la mise en œuvre des moyens mobilisables ne se fait que sur prescription des partenaires de l'emploi, de la formation ou de l'insertion.

Le conseiller mobilité reçoit la personne sur prescription et réalise dans un premier temps un diagnostic qui lui permettra d'identifier la nature des difficultés et d'émettre des propositions d'actions mobilisables pour lever les difficultés. Son action est d'accompagner, de suivre, d'évaluer, de négocier avec la personne la construction d'un parcours individualisé d'accès à une mobilité autonome.

Nos partenaires et nous avons défini 3 catégories de freins à lever :

Vouloir bouger : sur la base d'un diagnostic mobilité, on procède à la validation de l'adéquation entre le projet professionnel et la mobilité (ou sa représentation) du bénéficiaire (si les freins identifiés relèvent de cette catégorie, l'accompagnement à mobiliser revient au conseiller emploi, socio-professionnels ou autres, et nous ne pouvons pas agir à ce niveau (illustration : j'habite Sewen, je n'ai pas de qualification, pas de moyen de transport et je souhaite travailler à moins de 5mn à pied de mon domicile, car j'ai moins de 10 euros de budget mensuel à consacrer à ma mobilité).

Savoir bouger : sur la base du diagnostic mobilité, proposer un panel d'action afin d'accompagner le bénéficiaire et lui permettre de se doter des compétences nécessaires à une mobilité autonome. Il pourra s'agir, en action individuelle : validation d'un parcours, solutions d'apprentissage adaptées pour sécuriser l'obtention du permis de conduire (compétences de base, code renforcé, conduite supervisée), travail sur le budget et identification des possibilités de financement...) ou d'actions collectives : ateliers mobilité afin d'élargir la zone de recherche d'emploi, ateliers pratiques pour lever les freins (repérage sur plan, initiation au Tram-Train, organisation d'une mobilité multimodale...)

Pouvoir bouger : sur la base du diagnostic, travailler sur les solutions de déplacement en fonction du projet et du trajet : transports collectifs organisés, acquisition / entretien véhicule (micro-crédit, assistance administrative, mise en relation / partenariat solidaire...), location 2 roues, voiture...

L'offre « de droit commun » du territoire est systématiquement valorisée et mise en avant (Ateliers Pédagogiques Personnalisés / compétences de base et code de la route, auto-école, site

internet, covoiturage...) et notre intervention consiste à orienter, mutualiser, mobiliser, quand une offre de service répond à la demande et aux besoins du bénéficiaires (plusieurs conventions de partenariat ont été signées à ce jour, d'autres sont à venir).

Nous avons convenu de construire « une offre de service » quand l'existant ne répondait pas aux besoins spécifiques de publics rencontrant des difficultés accrues d'accès à la mobilité.

Les actions ont été conçues et créées en lien avec les partenaires et représentants des publics du territoire, et se sont inspirées des pratiques d'autres territoires.

Le lien est constant entre le prescripteur, le bénéficiaire et le conseiller.

Le conseil d'administration, les groupes de travail entre techniciens des structures partenaires ont validé les actions telles que décrites ci-après :

► *Ingénierie de projet / Animation et coordination des partenariats :*

Dans le cadre de la démarche participative et de coresponsabilité installée depuis l'origine du projet, l'association **Mobilité Mod'Emploi** assure la coordination et l'animation des groupes de travail, veille à la prise en compte et à la mise en œuvre des décisions collégalement prises, anime réseaux et partenariats.

Afin de permettre une action commune, globale et cohérente relayée par l'ensemble des partenaires, il sera proposé des actions de formation pour accompagner la professionnalisation des partenaires et favoriser l'appropriation des outils de la plateforme.

Les formations pourront s'articuler autour de plusieurs thématiques :

Enjeux de la mobilité sur le territoire du bassin de Thur Doller, offres publiques existantes : réseaux, dessertes, tarifications, aides, etc., offres alternatives existantes et modalités de recours, comment assurer un bilan de compétence en mobilité, appropriation d'outils, détection des freins...

Ce dernier volet sera déployé en concertation avec les plateformes de mobilité solidaire en exercice sur le territoire alsacien ou avec la Fédération des Associations pour la Route et l'Education.

► *Veille et Information*

Mise en place d'un centre ressources, service d'inventorisation, d'observation, de veille et d'information à destination des publics ou des partenaires sur l'offre de déplacement, les acteurs, les dispositifs, les aides, les tarifs, les financements... sur l'ensemble territoire du Pays Thur Doller.

► *Formation des bénévoles*

Mise en œuvre de formation avec les auto-écoles du territoire, tant pour accompagner la montée en compétences des bénévoles « parrains accompagnant » que pour sensibiliser les auto-écoles aux difficultés rencontrées par les publics les plus fragilisés.

► *Les actions d'accompagnement et de formation :*

[Le diagnostic \(bilan individuel de compétence en mobilité / vouloir bouger\)](#)

Le principe d'un diagnostic initial, bilan de compétences individuel en mobilité est généralisé dans le cadre de ce projet de plateforme, afin de pouvoir proposer la (les) meilleure(s) réponse(s) aux personnes concernées.



Il s'agira de réaliser un bilan individuel de la mobilité et des capacités financières et cognitives de la personne prescrite par l'un des partenaires de la plateforme et de valider l'adéquation entre le projet professionnel de la personne et ses compétences / capacité à être autonome dans sa mobilité (ou la représentation qu'elle se fait de la mobilité).

Suite à ce bilan le conseiller en mobilité proposera, en fonction du projet professionnel de la personne, de sa situation, des résultats de son bilan, des actions personnalisées qui jalonnent un parcours sécurisé et individualisé d'accès à la mobilité pour l'emploi. L'échange et le suivi se feront avec le prescripteur et l'évaluation sera fonction d'indicateurs spécifiques au parcours individualisé.

### L'accompagnement pédagogique à la mobilité (savoir bouger)

Les entretiens ont révélé que le public cible était très demandeur d'aides aux permis ou à l'achat d'un véhicule. Or le permis n'est pas toujours indispensable et surtout il n'est pas accessible à tous (pour des raisons financières, de capacités d'apprentissage ou périphériques autres).

Il est donc nécessaire de proposer des alternatives au permis et à la voiture en favorisant la solidarité de proximité, l'utilisation des transports collectifs ou de modes de transports alternatifs.

L'accès à la mobilité concerne, dans notre cas, des personnes qui éprouvent parfois une appréhension quant à l'utilisation des transports collectifs, qui ne sont pas habituées ou qui ont besoin d'un accompagnement.

Apprentissage du code, parce que la pédagogie employée dans les auto-écoles n'est pas toujours adaptée aux besoins spécifiques des publics qui nous sont prescrits et que les auto-écoles ne souhaitent pas s'engager sur un travail d'accompagnement renforcé, nous avons construit deux types de réponse,

- l'une portée par les Ateliers Pédagogiques Personnalisés, lorsque la personne rencontre des problématiques liées aux compétences de base, et consiste (sur du droit commun) à des activités d'apprentissage / lecture / écriture / calcul sur support lié au code de la route,
- l'autre portée par notre structure consiste à des ateliers renforcés délocalisés (au plus proche des publics) sur le code de la route et examen blanc.

Evaluation des besoins / apprentissage conduite à réaliser en partenariat avec les professionnels de l'apprentissage de la conduite (les auto-écoles) et qui doit permettre d'évaluer les besoins de la personne en termes d'accompagnement, de formation et de solutions intermédiaires au permis, le cas échéant.

Conduite supervisée, parce que 20 h de conduite en auto-école ne suffisent pas toujours pour décrocher le permis ou que certaines personnes n'ont pas conduit depuis longtemps, des bénévoles se mobilisent pour accompagner les bénéficiaires à pratiquer la conduite (après délivrance d'un passeport par l'auto-école pour ceux qui ne sont pas titulaire du permis, après évaluation des besoins par l'auto-école pour les autres). Les « parrains accompagnants », sont formés (par les auto-écoles du territoire) à la conduite supervisée et utilisent un véhicule d'occasion (Peugeot 206) offert et entretenu par le garage Jeker de Thann.

### Les actions collectives / ateliers thématiques :

**Modes et moyens de transport** (théorie et mise en situation), notamment pour les transports en commun, le transport à la demande, la connaissance des outils du territoire ;

**Connaissance et compréhension de l'environnement** (territoire, réseaux), savoir se repérer

en trois dimensions, sortir d'un territoire fictif, franchir certaines « frontières », lire une carte, etc. Savoir utiliser les modes de transports collectifs

**Utilisation et valorisation des compétences en mobilité** (valoriser sa mobilité auprès des employeurs même sans le permis)

**Utilisation de l'informatique et des technologies de l'information et de la communication** pour organiser son déplacement, gérer son budget mobilité...

### ► *L'accompagnement matériel à la mobilité (pouvoir bouger)*

#### Location de voitures

Permettre l'accès à des véhicules pour des personnes qui ont le permis mais qui n'ont pas les moyens d'avoir un véhicule est aussi l'un des objectifs d'une plateforme de mobilité.

L'accompagnement matériel consiste à mettre à disposition à tarif social des véhicules pour les personnes souhaitant se rendre à un entretien d'embauche ou pour le démarrage d'un emploi.

La personne peut ainsi bénéficier d'un véhicule en attendant d'avoir une assise financière pour acquérir un véhicule si nécessaire.

Proposer ce type de service répond au problème du coût de la caution demandée par un loueur de véhicule. Parmi le public visé certaines personnes n'ont pas de chéquier et ne peuvent donc pas payer la caution demandée, d'autres ont la possibilité de financer mais n'iront pas vers la location par crainte de l'encaissement de la caution qui peut représenter un montant assez important au vu des ressources de la personne.

Un certain nombre de loueurs (Super U, Soriano...) mettent à disposition des véhicules à un tarif abordable, il s'agit de lever les freins « caution » et « franchise » (tout en responsabilisant le bénéficiaire).

#### Location de cyclomoteurs

Pas d'offre recensée sur le territoire, un partenariat avec Mobilité Pour l'Emploi à Mulhouse permet de mettre à disposition des scooters en location et à tarif social.

Les partenaires nous demandent d'envisager l'achat de cyclomoteurs par la plateforme et l'organisation d'un service d'entretien, pourquoi pas par l'une des structures d'insertion par l'activité économique (au nombre de 7 sur le Pays Thur Doller) ou encore par un lycée professionnel avec option mécanique ?

Enfin, dans le cadre du Plan Climat, adopté par le territoire, il pourra également s'agir de scooter électrique.

#### Mobilités douces

Concernant l'utilisation du vélo l'étude révèle que le public cible n'utilise pas beaucoup le vélo (ne savent pas faire du vélo ou parcours compliqué). Les personnes interrogées l'utilisent plutôt à titre de loisirs et rarement pour des déplacements.

La communauté des compagnons d'Emmaüs à Cernay recycle et dispose d'un atelier de réparation de vélo. Plusieurs cycles ont déjà été donnés par ce biais à des bénéficiaires et nous souhaiterions élargir le partenariat à une action d'apprentissage du vélo.

### L'autopartage

L'accompagnement matériel c'est aussi permettre l'accès à l'autopartage. Les entretiens ont révélé que ce type de public connaît très peu ce mode de déplacement. Il serait donc opportun de les sensibiliser mais aussi de faciliter les conditions d'utilisation de l'autopartage (voir les partenariats possible avec Citiz) tout en travaillant sur les possibilités d'aide financière à la caution, de mutualisation des abonnements, d'achat groupés d'heures de location pour en diminuer le tarif.

#### ► *L'accompagnement financier et administratif :*

### L'accès au micro-crédit

Il s'agit de faciliter l'accès au micro-crédit (financement réparation ou achat de véhicule, permis de conduire) et de proposer un accompagnement administratif.

La plateforme accompagne les personnes, le cas échéant, vers des organismes de micro-crédit pour financer leur mobilité (partenariat FACE Alsace, Fonds de Confiance de la Caisse d'Épargne et Crédit Mutuel).

### La levée des freins administratifs :

Nous avons parfois à accompagner les publics / levée des problèmes administratifs : relevé de points, suspension de permis, contestation, récupération de points... carte grise, assurances...

#### ► *Actions à développer :*

### Garage Solidaire.

Nos partenaires sociaux (principalement les assistantes sociales du secteur) nous ont sollicité pour identifier des pistes d'actions afin de permettre aux personnes dont le véhicule n'est pas en état (panne, absence de contrôle technique...) de recourir à un service de garage solidaire qui pourrait également être un outil de formation et d'accompagnement à la sécurité routière et à la conduite responsable.

Nous avons proposé la mise en place de partenariats avec des services de réparation automobiles, fournisseurs de pièces détachées neuves et d'occasion, centres de contrôle technique et négociier un tarif social. Certains garagistes partenaires acceptent une à deux prescriptions mensuelles, d'autres s'inscrivent dans une logique d'économie circulaire et assurent la promotion du réemploi de pièces...

Nous avons candidaté auprès de la Fondation PSA sur un appel à projet (mars 2016) visant à soutenir les garages solidaires et avons été retenu pour expérimenté, sur 12 mois (de septembre 2016 à septembre 2017) un service modulable, en partenariat avec un garagiste qui nous louerait une prestation mécanique et plateforme logistique 7 heures par semaine (1 mécanicien, 1 journée).

#### **Ce service serait accompagné d'une prestation de formation des bénéficiaires sur les thèmes :**

Conduite écoresponsable, Sensibilisation aux risques routiers, Sécurité du véhicule, Gestion de budget, en étroite collaboration avec la Délégation du Haut-Rhin à l'Éducation Routière, les auto-écoles, la Caisse d'Épargne et Caritas.

### Mutualisation de moyens de transports collectifs et/ou individuels.

La plateforme souhaiterait explorer, à terme, des pistes de mutualisation des moyens de transport sur le territoire. Il pourrait s'agir, par exemple, de faciliter le prêt (ou le troc) de minibus dont sont propriétaires les collectivités et/ou structures associatives (exemple : Le Ski-Club de Thann pourrait prêter en semaine son minibus à la structure d'insertion « Jardins d'Icare » contre

des paniers de légumes pour ses manifestations ou encore la Maison de l'Emploi et de la Formation pourrait mettre à disposition sa voiture de service le week-end).

Il s'agit là de pistes de réflexion vertueuses mais qui trouvent leur place dans le cadre d'un travail de recherche d'innovation sociale et solidaire.

## 5. Le Public visé

Le Pays Thur Doller compte, en janvier 2016, 5 133 demandeurs d'emploi, et plus de 1100 foyers bénéficiaires du rSa socle.

Pour les partenaires, chargés du suivi et de l'insertion sociale et professionnels de ces publics, plus de 30% d'entre eux rencontrent des problèmes de mobilité liés aux moyens de transport.

Nous avons identifié 2 types de public pouvant accéder notre offre d'accompagnement :

- le public prioritaire :

Il s'agit de personnes en démarche d'insertion, à faibles ressources et adressées par un prescripteur :

- Bénéficiaires du rSa adressés par le Référent Social (assistantes sociales, CCAS, Cisep, Ciarem, Contact + ...)
- Jeunes en démarche d'insertion, accompagnés par la Mission Locale,
- Jeunes en apprentissage ou stagiaires de la Formation Professionnelle Continue,
- Adultes bénéficiaires des minimas sociaux (RSA, ASS, AAH),
- Chercheurs d'emploi accompagnés par des professionnels de l'insertion,
- Travailleurs précaires des Structures d'Insertion par l'Activité Economique,
- Personnes accompagnées par des référents associatifs (Caritas, Emmaüs, Restos du Cœur...)

- Autre public :

Ce public correspond aux personnes ayant de faibles ressources et rencontrant des difficultés passagères. Il s'agira pour nous d'intervenir pour le maintien dans l'emploi sur prescription généralement des assistantes sociales : contrats précaires (Intérim, CDD, Temps Partiel ...)

Nous avons quantifié les publics susceptibles d'avoir besoin d'un accompagnement mobilité en fonction des données transmises par nos partenaires (chiffres 09/2015 - Pôle Emploi et SIDL Conseil Départemental 68) :

	Bassin Thann Cernay	Bassin Guebwiller	Bassin Altkirch
Bénéficiaires rSa	1 022	1 095	743
Demandeurs d'Emploi	5 037	5 158	4 448

Sur les données Pôle Emploi, 17% des demandeurs d'emploi sont sans permis et de 30 % en moyenne sans solution mobilité

Concernant les bénéficiaires du rSa, environ 60 % des personnes expriment rencontrer des difficultés de mobilité.

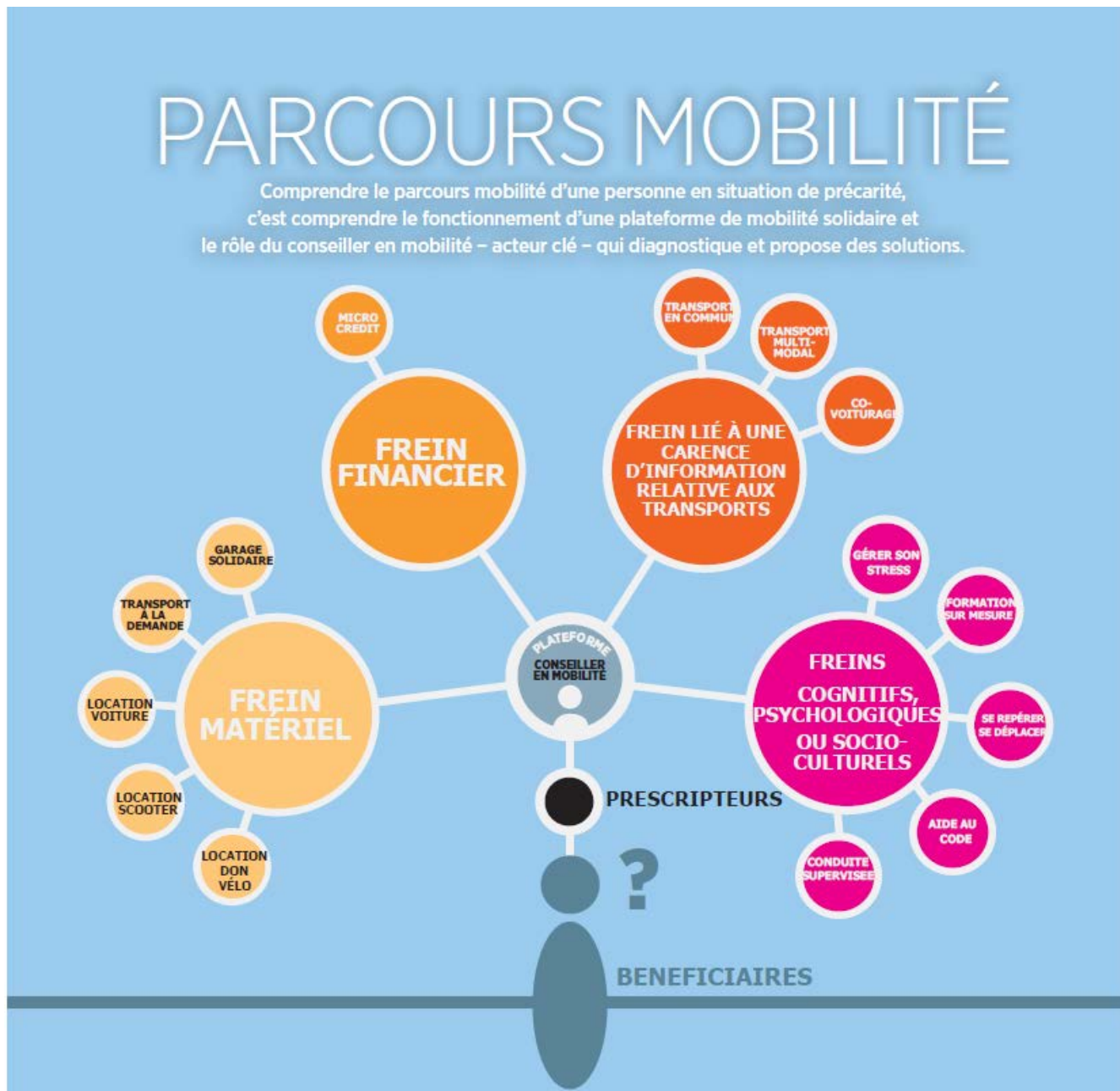
Pour rappel, les bénéficiaires ne sont reçus que sur prescriptions des structures d'accompagnement social, du service public de l'emploi, des organismes de formation ou structures d'insertion par l'activité économique (liste ci-après).

## 6. Le réseau et les partenaires

PARTENAIRES INSTITUTIONNELS & FINANCIERS	PARTENAIRES PRESCRIPTEURS
Conseil départemental 68	DEFI Guebwiller AGIR
Fonds d'expérimentation de la jeunesse (FEJ)	Contact Plus
Fondation PSA Peugeot-Citroën	CCAS de Thann Vieux-Thann Guebwiller Cernay Roderen, Masevaux Caritas
Fédération Associations Route Education (FARE)	Pôle emploi (Altkirch, Guebwiller, Colmar) CIAREM
Ville de Cernay – QPV Bel Air	CISEP AFPA
Maison de l'emploi et de la formation (MEF) Thur/Doller	EMMAÛS Cernay
Fondation de France	EPICEA
Fonds de confiance de la Caisse d'Épargne	ADISE 68 Espace Solidarité Guebwiller/Thann
Pôle emploi (Thann, Altkirch, Guebwiller, Colmar)	Les jardins d'ICARE
Fonds Social Européen (FSE) à solliciter	Les jardins de Wesserling GRETA sud Alsace (APP)
Mobilex, plateforme de mobilité du 67	FACE Alsace Mobilité pour l'Emploi
	Centre médico-sociaux (Pays Thur/Doller) Inser Emploi
	Manne Emploi Colmar Mission locale Thann
	Les restos du cœur
	Patrimoine et Emploi
	ESAT Saint André

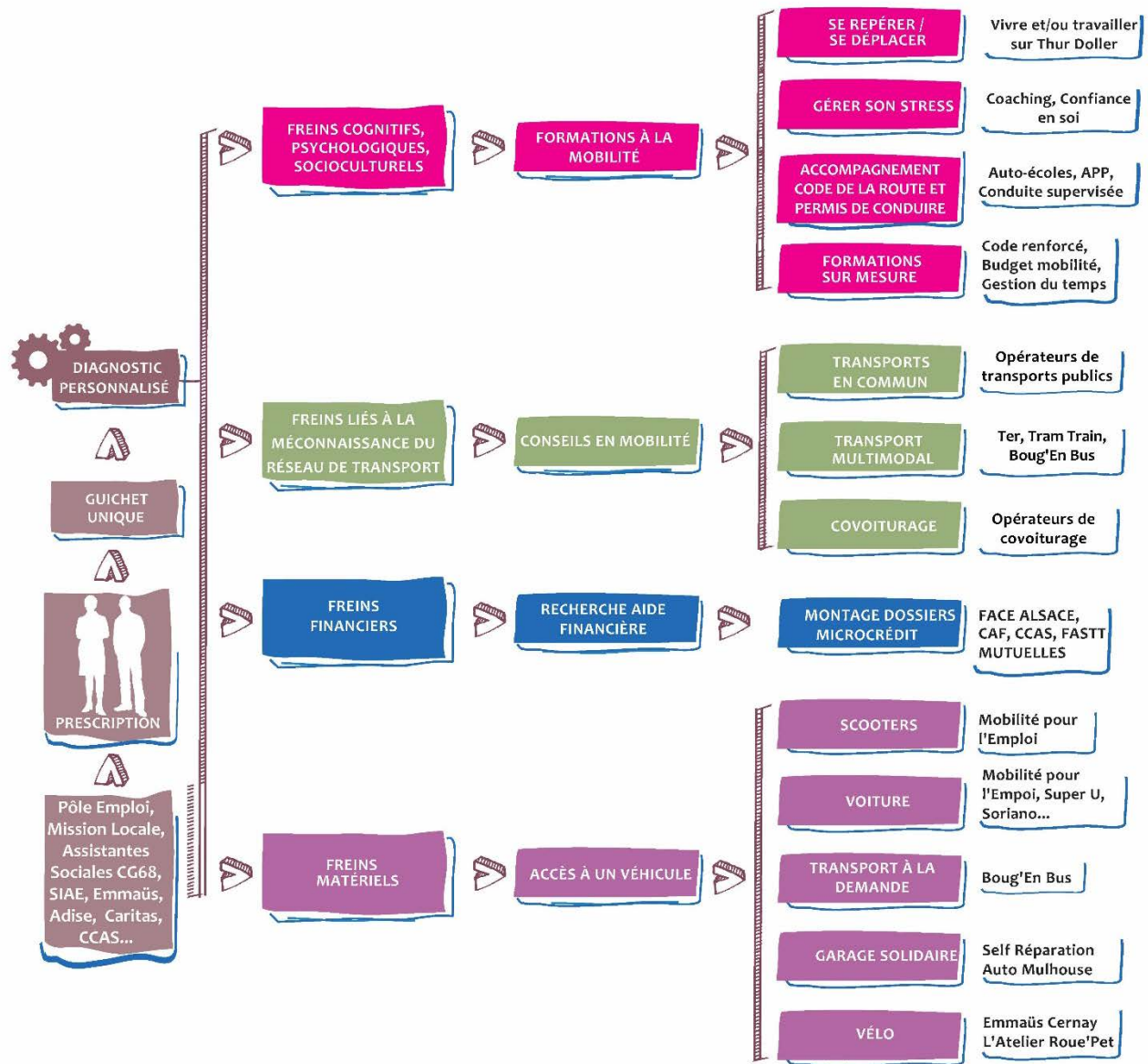
## 7. Les Modalités d'intervention

Mobilité Mod'Emploi n'accueille les publics que lorsqu'ils sont prescrits par une structure partenaire de l'accompagnement social ou professionnel.



Le conseiller mobilité accueille le bénéficiaire, réalise un diagnostic, préconise des actions qui s'inscrivent dans le cadre d'un parcours d'accès à une mobilité autonome.

Le fonctionnement standard, construit et validé avec nos partenaires, est le suivant :



Un retour est systématiquement fait aux prescripteurs qui peut alors, mobiliser des moyens spécifiques pour réaliser une partie des actions inscrites dans le parcours du bénéficiaires (financement plan de formation, aide pour le retour à l'emploi...). [Le diagnostic initial et l'évaluation continue sécurisent la mobilisation des aides, les résultats et leur impact.](#) (pour Pôle Emploi Thann, seules 20% des aides octroyées aboutissent)

## 8. Le modèle économique

L'offre de services et d'accompagnement déployée par la Plateforme de Mobilité Solidaire ne peut, pour des raisons évidentes, être financée par les bénéficiaires ou « utilisateurs ». Elle ne peut être non plus intégralement financée par les prescripteurs.

Il nous faut donc chercher le soutien des collectivités, des partenaires financiers publics et privés. C'est ainsi que :

- la Fondation d'entreprise PSA et la Fondation de France soutiennent, depuis 2014 le développement de notre Plateforme de Mobilité Solidaire,
- la Commission Territoriale aux Solidarités Actives (CTSA Thann Cernay) mobilise des fonds pour l'accompagnement des bénéficiaires du rSa,
- Pôle Emploi (direction régionale) flèche des fonds dédiés aux diagnostics mobilité en région Alsace (prestation en co-traitance avec l'association Mobilex, plateforme de mobilité du Bas-Rhin) et Pôle Emploi Thann-Cernay souhaite que nous sécurisions l'octroi des aides au permis que l'agence octroie et qui, à ce jour, aboutissent à un résultat dans 20% des cas uniquement.
- Un consortium de Plateformes rurales de Mobilité, coordonné par la FARE gère une enveloppe FEJ « Fonds d'Expérimentation Jeunesse »
- Une action spécifique d'accompagnement des habitants du quartier Bel Air de Cernay est financée dans le cadre d'une enveloppe QPV,
- Une vingtaine de communes et CCAS de notre territoire versent à notre association une adhésion de soutien.

Les bénéficiaires de l'action de conduite supervisée adhèrent à l'association Mobilité Mod'Emploi et la séance de conduite supervisée leur est facturée 5 euros (séance d'1h30, les bénévoles accompagnateurs vont les chercher à leur domicile. Tarif fixé par les prescripteurs).

Nous passons beaucoup de temps à la recherche de financement, à la constitution des dossiers, aux bilans financiers, au détriment de l'accompagnement des publics et de la mise en œuvre des actions.

Nous ne sommes pourtant pas en capacité de nous passer des subventions et opérations de mécénat pour développer les activités existantes et expérimenter de nouvelles actions. Les Structures d'Insertion par l'Activité Economique souhaiteraient inscrire cet accompagnement dans le cadre des parcours de formation de leurs salariés, mais ni les OPCA, ni la Région ne considèrent ces actions comme étant qualifiantes ou professionnalisantes, et ne financent donc pas cet accompagnement.





## 10. En photos :

Action code de la route renforcé sur  
tablette numérique à Saint-Amarin



Formation des bénévoles en auto-école

Les bénévoles, les véhicules







mobilité  
MOD'EMPLOI

5, rue Gutenberg  
68800 Vieux-Thann

[www.mobilitemodemploi.org](http://www.mobilitemodemploi.org)

[projet@mobilitemodemploi.org](mailto:projet@mobilitemodemploi.org)

