

# Mobilité et emploi des jeunes

Note de  
présentation des  
premiers résultats ■

## SOMMAIRE

DISPOSITIF	Page 5
PREMIERS RÉSULTATS	Page 8
ZOOM SUR QUELQUES PROJETS	Page 14
ENJEUX ET PERSPECTIVES	Page 14
RÉSUMÉ	Page 16
LISTE DES EXPÉRIMENTATIONS	Page 19

**Auteurs :** Huguette Bouzonnie, Aude Kerivel

# LE DISPOSITIF

## La mobilité des jeunes : question prégnante des expérimentations du FEJ

Le Fonds d'expérimentation pour la jeunesse (FEJ) a lancé en 2014 un appel à projets intitulé « mobilité et accompagnement vers l'emploi des jeunes », visant à favoriser la mobilité des jeunes dans la perspective d'un meilleur accès à l'emploi. Initiative soutenue par le groupe TOTAL, partenaire du FEJ.

Cet appel à projets part du constat selon lequel la majorité des jeunes en difficulté ne détient pas le permis de conduire. La question de la mobilité sur le territoire est particulièrement importante dans un contexte où les zones d'emploi ne sont pas touchées de la même façon par le chômage, ce qui oblige les demandeurs d'emploi à une plus grande mobilité géographique pour obtenir un emploi. De plus, les jeunes demandeurs d'emploi non qualifiés résident souvent dans des zones rurales ou périurbaines : d'où la difficulté de se déplacer dans ces zones peu équipées en transports collectifs.

Par ailleurs, certaines offres d'emploi nécessitent que les candidats soient mobiles : certains secteurs économiques comme la grande distribution, la restauration, le bâtiment, les services aux personnes et domestiques, imposent une grande mobilité de leurs employés. Les jeunes travaillant dans ces secteurs sont touchés durement par les situations de mobilité contrainte.

### LES TRAVAUX ANTÉRIEURS MENÉS PAR LE FEJ SUR LA MOBILITÉ : OPÉRATION « 10 000 PERMIS POUR RÉUSSIR »

Entre 2009 et 2012, le FEJ, avec l'appui financier du groupe TOTAL, a lancé le programme expérimental « 10 000 permis de conduire pour réussir ». Le but était de faciliter l'obtention du permis de conduire des jeunes et leur première mise en emploi. Les jeunes éligibles se voyaient offrir un soutien financier et un accompagnement spécifique. Soixante projets expérimentaux avaient été sélectionnés, pour un coût de dix millions d'euros. L'évaluation randomisée de cette expérimentation aléatoire, effectuée par l'équipe de recherche Travail, emploi et politiques publiques (TEPP) du CNRS, a pu démontrer que « la subvention et l'accompagnement ont produit des effets importants sur les chances d'obtenir le code, le permis de conduire et sur les chances finalement de disposer d'un véhicule <sup>1</sup> ». En effet, parmi les jeunes du groupe bénéficiaire du dispositif, 25,2 % obtiennent le permis en 12 mois et 44,8 % l'obtiennent en 24 mois. Soit une différence de 11 points à 12 mois et de 15 points à 24 mois avec les jeunes de la population témoin. En revanche, l'accompagnement puis l'obtention du permis n'entraîne pas d'effet notable, du moins dans la temporalité de l'évaluation, ni sur les chances d'accéder à un emploi, ni sur la qualité des emplois occupés (salaire, type de contrat, durée de travail, statut de l'emploi).

1. Rapport d'évaluation : *Faut-il subventionner le permis de conduire des jeunes en difficulté d'insertion ? Évaluation de l'expérimentation 10 000 permis pour réussir, FEJ, 2012, p. 9.*

### LES RAISONS D'UN NOUVEL APPEL À PROJETS :

L'objectif de l'appel à projets « mobilité et accompagnement vers l'emploi des jeunes », est d'identifier les mécanismes permettant de lever les freins à la mobilité des jeunes. Ces freins à la mobilité ont deux origines :

- Économique : le coût des transports représente aujourd'hui environ 15 % du budget des ménages français. 70 % d'entre eux utilisent la voiture individuelle pour se rendre à leur travail. En milieu rural ou périurbain, le maillage des transports collectifs est moins développé, rendant incontournables les moyens de transport individuels souvent onéreux.
- Liée aux compétences associées à la mobilité : être mobile suppose la maîtrise suffisante de l'écrit et de schèmes cognitifs nécessaires à l'obtention du permis de conduire : par exemple, savoir se repérer sur un plan, capacités psycho sociales, etc.

Les projets sélectionnés dans le cadre de cet appel à projets visent à apporter des réponses concrètes en offrant des solutions locales, régionales ou nationales de mobilité durable et sécurisée pour les jeunes, quelle que soit leur situation (solutions matérielles de déplacement, soutien financier) et en leur proposant un accompagnement (acquisition de nouvelles compétences par la mise en œuvre de formations spécifiques). De plus, ces expérimentations visent à favoriser l'employabilité des jeunes par la mobilité.

L'appel à projets a été lancé le 27 mai 2014 et s'est clôturé le 31 juillet 2014. Sur quatre-vingt huit dossiers déposés, seize projets ont été retenus par un jury indépendant composé d'experts : acteurs institutionnels, acteurs de terrain, chercheurs... Le montant financier total dédié à ce programme d'expérimentations était de 1 700 000 euros.

### LES CRITÈRES AYANT PRÉSIDÉ À LA SÉLECTION DES PROJETS ÉTAIENT LES SUIVANTS :

- des objectifs affichés opérationnels, mesurables et atteignables qui visent le développement des capacités de mobilité des jeunes et l'impact en termes d'insertion (formation et accès à l'emploi) ;
- des actions concrètes pouvant produire des enseignements transférables à d'autres contextes et apportant des solutions susceptibles d'être répliquées à plus grande échelle ;
- la qualité de la construction du projet (méthodologie rigoureuse, modalités opérationnelles explicites, ancrage territorial, partenariats institutionnels, ciblage des publics et/ou prise en compte de tous les jeunes y compris ceux en situation de handicap...);
- la viabilité économique et sociale des projets à terme.

### LES ENSEIGNEMENTS ATTENDUS :

L'évaluateur retenu par la MAFEJ après appel d'offre est la fédération Travail, emploi, et politiques publiques (TEPP) du CNRS. Cette unité de recherche a d'ores et déjà mené l'évaluation quantitative et qualitative du programme « 10 000 permis pour réussir ». Elle est conduite par Yannick L'Horty, professeur à l'université Paris-Est Marne-la-Vallée et directeur de la fédération TEPP, également évaluateur de l'expérimentation 10 000 permis pour réussir.

L'évaluation, commune à l'ensemble des actions vise à repérer quelles sont les formes et l'intensité d'accompagnement les plus pertinentes pour développer la mobilité des jeunes en difficultés d'insertion. En effet, les expérimentations ciblant un public aux caractéristiques socio-économique et culturel proches, il s'agit de regarder si certaines expérimentations ont plus d'impact que d'autres sur tel ou tel champ et d'en comprendre les raisons.

Afin de répondre à cette problématique, l'évaluation comprend deux volets :

- un volet quantitatif, qui a pour objet d'analyser les effets de l'expérimentation sur le parcours des jeunes, et les différentes dimensions de leur prise d'autonomie ;

- un volet qualitatif, basé sur des entretiens individuels et collectifs avec les jeunes, les 16 porteurs de projet et leurs partenaires.

### **LE PARTENARIAT AVEC L'ANSA :**

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 entre les structures et favoriser la mutualisation des bonnes pratiques. Ainsi, l'ANSA a-t-elle organisé, avec le soutien de la MAFEJ, des journées nationales d'échanges et de réflexion associant les différents acteurs de la mobilité parties prenantes des expérimentations. Ces journées visaient à faire se rencontrer les différents porteurs de projet, créer des échanges, engager une démarche réflexive et identifier les grandes interrogations transversales.

Elles ont donné lieu à des débats circonstanciés entre les porteurs de projet, leur connaissance du terrain a permis de rapprocher leurs familles professionnelles (acteurs de l'insertion professionnelle, acteurs de la mobilité) sur le thème de la mobilité des jeunes et d'identifier des préconisations communes. ■

# PREMIERS RESULTATS

## Enseignements au regard des projets

7 179 jeunes sont entrés dans les différents dispositifs proposés, 2 366 ont bénéficié d'un diagnostic mobilité et 927 ont participé à des ateliers mobilité<sup>1</sup>.

### EXEMPLES D'ACTIONS MISES EN PLACE PAR LES PORTEURS DE PROJETS

De nombreux outils ont été mis en place par les porteurs de projets pour répondre aux besoins et attentes des jeunes :

- proposition de pré-diagnostic online ou de formations pré-codes permettant une montée en connaissance et compétences ;
- proposition de diagnostics mobilité individuels suivis d'une proposition d'orientation ;
- mise en place d'ateliers mobilité collectifs permettant notamment aux jeunes à mieux maîtriser l'information, les alternatives de déplacement, à se repérer sur un plan, à anticiper, etc... ;
- proposition d'accompagnement pour certains à l'obtention du permis de conduire ou au permis AM deux roues ;
- formation à l'écoconduite ;
- appui à la définition de micro-projets de mobilité par les jeunes eux-mêmes ;
- location de véhicules deux et quatre roues à un coût privilégié. Il est à noter à ce propos le vif succès rencontré par le projet Scoot4emploi (AP5-89) formant les jeunes du 93 au permis AM et louant des scooters à prix symbolique. Ces locations ont ensuite permis aux jeunes inscrits dans le dispositif « garantie jeunes » d'accéder plus facilement à un emploi ;
- accompagnement de certains jeunes dans leur projet autonomie : acquisition d'un véhicule, d'un micro crédit, d'une aide financière pour obtenir le permis de conduire ;
- mises en relation jeunes/employeurs et immersion en entreprise, certains porteurs de projet ont pu ainsi mener de front des actions mobilité et des actions emploi (exemples : Mobilex (AP5-17) ou la Face Hérault (AP5-60).

La proposition de ces actions s'est faite en lien avec les partenaires locaux, et en interne en s'appuyant sur des ressources dédiées (exemple : mise en place de conseillers mobilité). Parmi les difficultés de mise en œuvre rencontrées par certains projets, on note, pour quelques-uns, la difficulté à trouver leur dynamique propre en phase de démarrage, pour d'autres, celle que représente la réponse aux besoins de court terme souvent exprimés par les jeunes (besoin immédiat d'un moyen de transport) ou leur « absence de motivation » (difficulté à travailler sur l'accroissement de leur capacité d'autonomie).

### PREMIERS ENSEIGNEMENTS <sup>2</sup>

1. Données issues des bilans intermédiaires des 16 porteurs de projets

2. Les premiers enseignements sont issus essentiellement de la lecture des rapports intermédiaires semestriels ; les données réflexives

La mobilité est une condition de l'intégration sociale. Les jeunes ont des difficultés croissantes pour s'approprier leur territoire, et être suffisamment autonomes. La mobilité est une notion qui évolue depuis quinze ans. Notre monde a longtemps été celui des déplacements lents, des territoires bien dessinés. La majorité des gens vivait sur une courte distance. Aujourd'hui, on vit dans un kaléidoscope de lieux de vie, d'adresses différentes, donc de mobilité permanente, obligée. Les chercheurs parlent de « territoire circulatoire<sup>3</sup> ». De plus, la mobilité n'est pas qu'une liberté, mais une mise aux normes, qui oblige le jeune à effectuer de nombreux apprentissages. On peut parler d'un « capital social mobilité », au sens utilisé par Pierre Bourdieu dans son analyse de la distinction sociale. Il en résulte une fragilisation de soi, relevant souvent des moyens financiers. Les étudiants et jeunes professionnels ont des capacités économiques modestes. Le projet de voyage suppose donc d'économiser longtemps.

## LE RETOUR D'EXPÉRIENCE DES PORTEURS DE PROJET PERMET D'IDENTIFIER DES SUJETS TRANSVERSAUX :

Le colloque du 12 décembre 2016 « Mobilité et insertion : nouveaux regards, nouvelles méthodes » organisé par la mission d'animation du FEJ de l'INJEP et l'ANSA a permis de capitaliser le retour d'expérience des porteurs de projet et leur mise en perspective. Il a permis de développer une réflexion fondée sur l'analyse théorique et pratique de la question de la mobilité. Ont été analysés les effets produits par les actions menées sur 2 ans à la fois sur la capacité de mobilité et d'employabilité des jeunes, sur le maillage territorial et le réseau partenarial, sur l'évolution des pratiques des professionnels de l'accompagnement, le transfert des actions expérimentées et les éléments clés de réussite des projets.

## QUATRE SUJETS TRANSVERSAUX SE SONT DÉGAGÉS

**Le niveau d'adhésion des jeunes peut être variable :** l'évaluateur évoque même des « bénéficiaires passifs ». Cette passivité se constate dans les formats collectifs de sensibilisation (notamment dans les ateliers mobilité) et en l'absence de dispositif encourageant la prise de parole des jeunes. Cette situation se constate notamment lorsque le public est « captif » (jeunes accompagnés par exemple dans le cadre de la garantie jeunes). Ainsi, certains jeunes ne se sentent pas concernés par la problématique de la mobilité.

Les ateliers mobilité travaillent sur les représentations, les avantages et les coûts. Ils permettent permis d'acquérir des compétences sur les usages alternatifs à la voiture, à mieux maîtriser l'offre de transports collectifs peu connue des jeunes et qui pourtant ne mobilise que des coûts faibles.

Ils sont basés sur l'expérience, les possibilités de déplacement réel, la capacité à augmenter son autonomie de déplacement (simulation d'entretien d'embauche) ; ils se révèlent un excellent moyen de diffuser une information relativement complète sur la mobilité à un nombre important de jeunes.

**Le conseiller mobilité insertion joue un rôle à part étant capable d'établir des passerelles entre le monde de l'insertion (missions locales, Pôle emploi) et celui de la mobilité : auto-écoles sociales, réseaux de transport, garages.** La professionnalisation du conseiller mobilité ajoute du crédit au projet et à la structure mobilité qui les emploie lors de face à face avec les pouvoirs publics. Mais cette activité n'est pas reconnue comme une profession particulière : d'où la nécessité de sécuriser et de professionnaliser ce nouveau métier. Conscient de ce phénomène, le laboratoire de la mobilité inclusive a fait de cette « cause » un de ses axes de travail dans son dialogue avec les pouvoirs publics. Depuis la rentrée 2016, un diplôme interuniversitaire de conseiller en mobilité pour l'insertion est proposé par l'École d'urbanisme de Paris.

L'idée de créer un diplôme de conseiller mobilité vise à favoriser la reconnaissance, la valorisation de ces compétences. Ce diplôme a trois cibles prioritaires : les professionnels de la mobilité, les opérateurs de la mobilité, et les personnes en mobilité contrainte.

---

*sur les bénéficiaires, les actions mises en place et leurs effets, sur les outils et les démarches transférables seront disponibles à l'étape du rapport final de l'expérimentation. Ces données commenceront à être consolidées au 2e semestre 2017.*

*3. Voir sur ces questions les travaux d'Eric Le Breton, sociologue à l'université de Rennes 2. En particulier son ouvrage Mobilité et société dispersée, L'Harmattan, 2016.*

La problématique de la mobilité est souvent réduite à la question matérielle et financière. Or, la mobilité peut aussi être considérée de manière plus globale, incluant tant le « savoir » que le « pouvoir » bouger, voire le « vouloir » bouger. Ces dimensions peuvent être identifiées à travers un diagnostic global, permettant d'adapter les actions d'accompagnement aux besoins de la personne, dans une optique de parcours mobilité. Cela implique de faire évoluer les pratiques professionnelles, tant des accompagnateurs globaux que des conseillers mobilité.

Au cours du colloque du 12 décembre 2016, de nombreux témoignages ont montré l'importance du conseiller mobilité. Ainsi, un conseiller de mission locale Technowest de Gironde pour l'ARML Aquitaine montre que la question de la mobilité nécessite un outillage spécifique.

Le conseiller emploi et mobilité de la FACE Hérault observe que « la mobilité ne peut être séparée du monde de l'insertion et du monde économique » On met les jeunes en situation de mobilité dans un contexte d'immersion en entreprise. Lorsque l'on recense l'ensemble des offres mobilité, on s'aperçoit du manque de vision globale, et de tout ce qui se fait sur le territoire » .

La FACE Hérault a travaillé à l'articulation entre la mobilité et l'emploi. Elle a mis en place des ateliers collectifs sur le permis de conduire, sans oublier le projet professionnel. De même, le covoiturage entre le salarié d'une grande entreprise et un jeune permet d'échanger sur le monde du travail.

Le responsable de Mobilex analyse la temporalité de chaque action : « on construit d'abord une stratégie de retour à l'emploi. La mobilité du jeune n'est traitée qu'en fin de parcours, ce qui se révèle être un échec. Il importe donc de faire exactement le contraire : initier des actions mobilité en amont du parcours d'insertion du jeune ». Le conseiller mobilité doit donc être capable d'anticiper les questions mobilité avant d'initier un parcours vers l'emploi du jeune.

**La nécessité de nouer des partenariats pertinents, afin de mener des coopérations efficaces.** 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 interviennent souvent à travers leur centre communal d'action sociale. D'où l'importance de nouer des partenariats entre ces trois échelons. En particulier, on peut noter un important travail de collaboration entrepris entre les grands acteurs de la mobilité, FACE, WIMOOV, FARE, mais aussi avec de petites structures locales.

Les Missions locales jouent un rôle important dans ce maillage partenarial. Il reste que certaines d'entre elles ont rencontré des difficultés pour mobiliser les collectivités sur le sujet de la mobilité notamment les départements. Par ailleurs, les nouvelles régions étaient au moment de l'expérimentation en cours d'organisation.

Le diagnostic montre ainsi l'absence de schéma d'articulation entre les acteurs, un cloisonnement des politiques publiques et une grande disparité entre régions et entre jeunes.

Dans les dispositifs territoriaux, nationaux et internationaux, les aides existent mais elles sont éparpillées. Un diagnostic de l'offre de mobilité sur un territoire aide les acteurs non spécialistes de la mobilité. Cela permet de renforcer l'accessibilité et l'accès aux droits et à l'information. Il est nécessaire d'avoir une vision globale de la mobilité.

**La question de la complémentarité des métiers et des offres des acteurs de la mobilité sur les territoires : les jeunes se sont vu proposer des modes d'accompagnement différenciés :**

- une intervention d'urgence au cas par cas – prêt d'un scooter par exemple,
- un accompagnement de moyen terme pour le passage du permis de conduire B fondé sur une nouvelle approche pédagogique (outils simplifiant le code de la route, gestion du stress) ;



- ou une approche visant à accroître l'autonomie le jeune, grâce à des ateliers collectifs, etc.

Mais l'offre de services de mobilité est parfois déficiente, insuffisante ou inexistante sur certains territoires. Le manque de transports en commun, de garages sociaux, de services de location de deux roues ou de quatre roues, d'ateliers d'accompagnement ne permet pas toujours de proposer une solution adaptée. Par ailleurs, les cloisonnements des acteurs par services, publics et territoires ne facilite pas toujours la connaissance de l'offre et son articulation. Seul un travail en partenariat permet, d'une part, de fluidifier les actions et mieux répondre aux besoins et, d'autre part, d'identifier les manques et de proposer une action globale et coordonnée.

Les plateformes locales de mobilité ont ce rôle à jouer : un rôle de coordination, d'orientation et d'accompagnement, de développement d'offres de service et d'équité territoriale.

## Enseignements au regard de l'évaluation

Evaluer l'accompagnement à la mobilité : problématique et méthodes

Quelles sont les formes et l'intensité d'accompagnement les plus pertinentes pour développer la mobilité des jeunes en difficultés d'insertion ? Telle est la question évaluative centrale posée par l'évaluation des 16 expérimentations proposant des aides matérielles et/ou immatérielles à des jeunes, mené par le TEPP- CNRS (Denis Anne, Julie Le Gallo, Yannick L'Horty) sous l'intitulé « Évaluation sociologique et statistique des actions innovantes pour la mobilité et l'accompagnement des jeunes vers l'emploi » (ESSAIMAJE).

Il s'agit d'une part de caractériser les types d'accompagnements proposés par les expérimentations et de repérer leurs effets sur la mobilité des jeunes, ainsi que sur leur insertion professionnelle et sociale puisque cet objectif constituait bien la finalité de la démarche.

Pour répondre à ces questions des méthodes quantitatives et qualitatives ont été déployées entre août 2015 et décembre 2016.

Le volet quantitatif a consisté en une évaluation randomisée ante et post dispositif. Ainsi, 1 305 jeunes ont rempli un questionnaire baptisé « Dossier unique d'inscription », ce remplissage permettant la répartition aléatoire des jeunes répartis ainsi : 350 jeunes dans le groupe test et 118 dans le groupe témoins. Six mois plus tard, 275 jeunes ont répondu au questionnaire post programme : 201 jeunes du groupe test et 74 jeunes du groupes témoins.

Malgré une quantité de jeunes bien inférieure aux chiffres annoncés par les porteurs de projet, le test t de Welch a permis de valider l'équilibre des différents groupes permettant ainsi d'effectuer les comparaisons nécessaire à l'évaluation. Afin d'évaluer les effets d'un accompagnement à la mobilité, les questionnaires ont porté sur l'insertion professionnelle (recherche d'emploi, formation...), l'insertion sociale (associative, sportive, amicale), l'estime de soi et la mobilité.

Parallèlement, le volet qualitatif s'est concentré sur quatre expérimentations, croisant ainsi les expériences de jeunes bénéficiaires (43 entretiens), de partenaires extérieurs « prescripteur, mécènes et prestataires » (13 entretiens) et des porteurs de projets. Quinze des seize porteurs de projets ont également été interviewés.

### PRINCIPAUX RÉSULTATS

### La question de la temporalité de l'évaluation

Les récents travaux sur la mobilité<sup>4</sup> qui ont influencé ces expérimentations parlent « d'expérience de motilité » ou de « capital mobilité », notant ainsi le poids d'une intériorisation fait d'expérience et de répétition dans la durée. À six mois d'écart, peu de différences sont observées entre les différentes populations, mais cela ne signifie pas, au regard des données qualitatives recueillies, que l'accompagnement des jeunes ne produit aucun effet.

### L'entrée dans le dispositif, un impact sur la reprise d'étude ?

Malgré le peu de jeunes qui ont pu être observés, du fait du nombre beaucoup plus faible que prévu de jeunes accompagnés, quelques effets ont pu cependant être observés tels que l'effet de l'entrée dans le dispositif pour une reprise d'étude. En effet, alors qu'un seul jeune de la population témoin annonce avoir obtenu un nouveau diplôme, c'est le cas de 9 jeunes au sein de la population test. Il apparaît également que la recherche d'emploi est plus longue de près de 5 mois pour les jeunes qui ont bénéficié de l'accompagnement. En mettant en parallèle ces deux résultats, l'évaluateur fait l'hypothèse d'une recherche plus exigeante liée à l'acquisition d'un nouveau diplôme.

### Pas de différences entre les populations test et témoin pour ce qui est du logement, de la mobilité et de l'insertion sociale

Contrairement à l'hypothèse posée, l'évaluateur ne constate aucune différence significative entre les jeunes accompagnés et ceux qui ne l'ont pas été en matière de situation de logement, de mobilité résidentielle ou routière, de loisirs, de sociabilité, de comportements électoraux, de participation associative ou de consommation d'alcool et de cannabis.

### L'intensité des accompagnements à la mobilité, une variable déterminante

À partir de l'enquête qualitative, une typologie des expérimentations a été effectuée. À partir du nombre et du type d'actions proposées par les expérimentations (bilan de mobilité seul, bilan de mobilité accompagné d'un prêt de véhicule, formation au permis de conduire...) deux sous-groupes ont été constitués : l'un ayant bénéficié d'un accompagnement de faible intensité et l'autre ayant bénéficié d'un accompagnement de forte intensité.

Les résultats diffèrent d'un groupe à l'autre. L'effet positif de l'accompagnement sur le niveau de diplôme n'est significatif que pour les jeunes bénéficiant d'un accompagnement intensif. Les jeunes ayant bénéficiés d'un accompagnement de faible intensité voient leur durée de trajet hebdomadaire augmenter et ont une plus grande difficulté à se déplacer. Les membres de ce même groupe déclarent également être « moins fiers d'eux-mêmes ».

4. Allemand S., Ascher F. et Lévy J. (dir.), 2004, *Les sens du mouvement*, Belin, Paris ; Bonnet M., Desjeux D. (dir.), 2000, *Les territoires de la mobilité*, PUF, Paris ; Fol S., 2010, « Mobilité et ancrage dans les quartiers pauvres : les ressources de la proximité », *Regards sociologiques*, n° 40, 2010, p. 27-43 ; Le Breton E., 2005, *Bouger pour s'en sortir, Mobilité quotidienne et intégration sociale*, Armand Colin.

## LES ENSEIGNEMENTS :

Selon l'évaluateur, parmi les enseignements de l'évaluation, il est à noter que « le fait de fixer des objectifs chiffrés ambitieux ne favorise pas toujours la réussite des projets » (Rapport p. 5). En effet, l'accompagnement intensif, condition clef de la réussite, ne peut se faire que si les structures se fixent des objectifs atteignables de jeunes à accompagner.

La comparaison de ces sous-groupes rend compte de l'intérêt des accompagnements intensifs et individuels à la mobilité considérant en premier lieu les besoins du public accompagné.

Néanmoins, l'analyse qualitative montre que les aides matérielles à la mobilité donnent une grande satisfaction aux jeunes bénéficiaires, comme la location de scooters. En matière de politique publique, elle note le retard de la France dans la prise en compte de l'enjeu de mobilité dans les dispositifs publics.

Cependant, au regard de ces résultats, il convient de se poser la question de l'intérêt de ces types de dispositif et peut-être plus globalement sur la perception de la mobilité comme une aptitude propre à un individu qui ferait l'objet d'une acquisition cognitive. La mobilité ne serait-elle pas le fait de raisons professionnelles, familiales, économiques, sociales qui la conditionneraient et non l'inverse ? ■

# ZOOM SUR QUELQUES PROJETS

## « EN AVANT POUR L'EMPLOI » : DE L'ASSOCIATION MOBILEX (BAH-RHIN)

Le projet avait pour but de faciliter l'insertion professionnelle de 500 jeunes en insertion suivis par les missions locales et des jeunes suivis dans le cadre du dispositif de la garantie Jeunes . Le projet investissait sur l'accompagnement vers l'autonomie des jeunes par l'acquisition de nouvelles compétences et la réalisation de parcours de mobilité.

Cette expérimentation a permis de faire reconnaître localement les plateformes comme opérateurs globaux de la mobilité, de valoriser le métier et l'expertise de conseiller pour la mobilité (CeMi), d'améliorer la mesure de la progression du jeune en termes de mobilité. Elle a également permis de faire reconnaître les étapes nécessaires avant le passage du permis.

Actions concrètes mises en œuvre :

**Accompagnement vers l'autonomie par l'acquisition de nouvelles compétences** : cet accompagnement s'est réalisé sous forme d'ateliers mobilité : 22 sessions au profit de 236 jeunes et 273 orientations. On compte 80 ateliers et 367 participants.

### Réalisation de 110 bilans individuels de compétence mobilité

**Accompagnement vers l'autonomie pour la mise à disposition de solutions matérielles de déplacement.** Mise en place de location de véhicules deux et quatre roues pour 65 jeunes. Ces locations ont permis aux jeunes, notamment ceux du dispositif garantie Jeunes, d'accéder à un emploi en CDD dont un en emploi transfrontalier. Par ailleurs 23 jeunes ont été accompagnés dans leur projet autonomie : acquisition d'un véhicule, d'un micro crédit, d'une aide financière pour obtenir le permis de conduire.

**Gouvernance** : partenariat avec la FACE pour une formation à l'éco conduite, collaboration avec la mission locale d'Alsace du Nord pour réaliser l'objectif transfrontalier, Identification des référents mobilité dans chaque mission locale.

**Ressources internes** : mise en place d'un « central mobilité », avec mise à plat de l'offre des transports en commun ; mise en place de supports informatifs et d'animation des ateliers mobilité. ■

## « MOBILITÉ ET ACCOMPAGNEMENT DES JEUNES VERS L'EMPLOI » - FACE HÉRAULT

La Fondation FACE Hérault s'est appuyée sur sa connaissance du monde de l'entreprise et sur ses partenaires pour proposer un dispositif d'accompagnement « emploi et mobilité » à destination des jeunes. Ainsi 445 jeunes de 18 à 25 ans ont été accompagnés depuis le début du projet.

Un certain nombre d'actions ont été déployées : tournage de CV vidéo, immersions en entreprise, visites in situ et virtuelles d'entreprises, présentation des métiers, parrainage, covoiturage avec des salariés de DELL, grâce à une plateforme ad hoc. Une plateforme mobilité MOBIJOB a vu le jour à Béziers afin de répondre aux besoins de mobilité des publics de ce territoire.

Actions concrètes mises en œuvre :

**Découverte de l'entreprise et professionnelle** : accompagnement, mise en lien direct avec des collaborateurs d'entreprise, participation à des visites « portes ouvertes », immersion en entreprise, tournage de CV vidéo, utilisation de clips vidéo de visites virtuelles d'entreprises, etc.. ;

**Réalisation de diagnostics mobilité** ;

**Participation à une plate-forme de covoiturage**, en lien avec les entreprises privées du territoire (DELL) ;

**Développement de la plate-forme mobilité de Béziers** lancée officiellement le 31 mars 2016. Trois ateliers mobilité ont déjà été réalisés sur le stress, la mobilité et internet ; un serious game a été créé ; un guide mobilité a été réalisé par la FACE Hérault. ■

# ENJEUX ET PERSPECTIVES :

Quatre principaux éléments se sont dégagés à partir de la pratique des acteurs :

- **la capacité à articuler** des actions mobilité et des actions emploi, en initiant de préférence les actions mobilité en amont du parcours professionnel ;
- la nécessité de « prendre appui sur » et de **faire reconnaître l'expertise du conseiller mobilité** ;
- l'intérêt de **faire participer les jeunes** aux actions qui leur sont proposées jusqu'à la co-construction de l'animation des ateliers mobilité, pratique encore rarement intégrée ;
- la mise en cohérence des actions des différents acteurs locaux et **le décroisement des politiques publiques**.

C'est sur la base de ces quatre enseignements consolidés que des approfondissements pourraient être proposés en termes d'organisation, de reconnaissance mais également de renouvellement de méthodologies et d'outils pédagogiques.

# RÉSUMÉ

## Mobilité et emploi des jeunes

ENJEUX
La non-mobilité pour les jeunes est un frein à l'emploi et à l'autonomie. Le FEJ a soutenu un 1er programme d'expérimentation « 10 000 permis de conduire pour réussir », dont le but était de faciliter l'obtention du permis de conduire des jeunes et leur première mise en emploi.
L'objectif ce 2 <sup>e</sup> programme est d'identifier les mécanismes permettant de lever les freins à la mobilité des jeunes, qu'ils soient d'ordre économique (le coût des transports représentant aujourd'hui environ 15 % du budget des ménages français) ou relatifs aux aptitudes. Être mobile suppose en effet la maîtrise suffisante de l'écrit et de schèmes cognitifs nécessaires à l'obtention d'un titre, mais aussi à la capacité d'anticiper, de s'orienter dans l'espace public.
Les projets soutenus devaient constituer des réponses à ces freins à la mobilité.
APPEL A PROJETS ET PROJETS SELECTIONNÉS
<b>Mise en place du programme</b> : Date de lancement de l'appel à projets : 27 mai 2014 - Date de clôture : 31 juillet 2014
<b>Nombre de projets reçus</b> : 88    Nombre de projets sélectionnés : 16    Durée moyenne des projets : 24 mois.
<b>Public(s) ciblé(s)</b> : jeunes suivis par les missions locales ou dans le cadre de la garantie jeunes ; jeunes résidant dans les zones rurales ou péri-urbaines.
<b>Territoire(s) touchés par les expérimentations</b> : 12 régions par ailleurs. Deux projets ont rayonné dans plus de trois régions
SOUTIEN DE L'ÉTAT
1 700 000 euros
DÉROULEMENT DES PROJETS
<b>Avancée des projets</b> : Nombre de projets terminés : 15    Nombre de projets en cours : 2
<b>Nombre de rapports finaux reçus</b> : 6    Date de fin du programme : 30 juin 2017
PRINCIPALES ACTIONS MISES EN ŒUVRE
1- actions mixtes visant à mener de front un appui à la mobilité et un accompagnement vers emploi ;
2- établissement de diagnostics « mobilité » individuels, suivis d'une orientation du jeune ;
3- ateliers de mobilité collectifs, permettant aux jeunes d'apprendre à se repérer sur un plan, d'utiliser les transports
4- accompagnement de jeunes à l'obtention du permis de conduite B ou du permis AM, location ensuite de scooters à des prix symboliques ;
5- mise en relation des jeunes avec les employeurs et immersion en entreprise ;
6- accompagnement de certains jeunes dans leur projet d'autonomie : acquisition d'un véhicule, micro crédit, aide financière pour obtenir le permis de conduire.

### PRINCIPALES DIFFICULTÉS ÉVOQUÉES PAR LES PORTEURS DE PROJETS

- 1- Certains projets se sont heurtés à l'absence de motivation des jeunes, notamment dans les ateliers collectifs mobilité.
- 2- Ruptures ou difficultés constatées avec certains partenaires, qui ont freiné la montée en charge du projet.
- 3- Retards dans la mise en œuvre pour des raisons administratives : délais de rédaction d'un décret de la préfecture paralysant quelques mois les actions mobilités initialement envisagées.
- 4- Projets peinant à démarrer, s'éparpillant dans de trop nombreuses directions ou restés flous quant à leurs objectifs.
- 5- Important turn-over parmi les personnes chargées de la mise en œuvre du projet, de nature à retarder certaines actions, au demeurant novatrices.

### PREMIERE ANALYSE - PRINCIPAUX CONSTATS

Le niveau d'adhésion des jeunes peut être variable : le public peut être captif, quand il s'agit de jeunes accompagnés dans le cadre de la garantie jeunes. Ainsi, certains jeunes ne se sentent pas concernés par la « problématique mobilité ».

Le « conseiller mobilité insertion » joue un rôle à part capable d'assurer des passerelles entre les mondes de l'insertion (missions locales, Pôle emploi) et celui de la mobilité : auto-écoles sociales, réseaux de transport, garages. La professionnalisation du conseiller mobilité ajoute du crédit au projet. Depuis la rentrée 2016, un diplôme interuniversitaire de conseiller en mobilité pour l'insertion est proposé par l'Ecole d'urbanisme de Paris.

L'importance de nouer des partenariats entre les trois échelons territoriaux afin de mener des coopérations efficaces. Le diagnostic montre l'absence de schéma d'articulation entre les acteurs : les régions confortent leurs compétences sur la mobilité interurbaine. Les départements demeurent le chef de file des actions de mobilité, tandis que les communes interviennent souvent à travers leur centre communal d'action sociale.

La question de la complémentarité des métiers et des offres des acteurs de la mobilité est décisive : les jeunes se sont vu proposer des modes d'accompagnement différenciés : une intervention d'urgence au cas par cas – prêt d'un scooter par exemple – un accompagnement de moyen terme, pour le passage au permis de conduire B, ou une approche visant à autonomiser le jeune, grâce à des ateliers collectifs, pour apprendre à se repérer sur un territoire.

Dans chaque projet, des apports concrets de connaissance

« En avant pour l'emploi », porteur de projet : MOBILEX. Ce projet a réussi à mener de front des actions de mobilité et de très nombreuses actions d'insertion. Le projet est intéressant sur les méthodes d'accompagnement.

« Mobilité et accompagnement des jeunes vers l'emploi », porteur de projet : FACE Hérault : projet qui est parvenu à mener de pair des actions de mobilité et des actions d'insertion professionnelle des jeunes. Important travail réalisé de mise en relation des jeunes avec les grandes entreprises locales. Ce projet est intéressant sur les liens entre accompagnateur et entreprises locales du secteur marchand, sur le registre de motivation mis en œuvre.

### APPROFONDISSEMENTS ENVISAGEABLES

- Capacité à articuler des actions de mobilité et des actions emploi, en initiant de préférence les actions de mobilité en amont du parcours professionnel.
- Prendre appui et faire reconnaître l'expertise du conseiller de mobilité.
- Faire participer les jeunes jusqu'à la co-construction de l'animation des ateliers de mobilité, pratique encore rarement intégrée à l'action locale des porteurs de projet du présent appel à projets.
- Nécessaire mise en cohérence des différents acteurs locaux. Il importe de dépasser le cloisonnement des politiques publiques en silo.

### ÉVALUATION DES EXPERIMENTATIONS - INTERVENTION D'UN ÉVALUATEUR EXTERNE ET INDÉPENDANT

**Nom de la structure :** Fédération Travail, emploi et politiques publiques (TEPP) du CNRS. Type de structure : publique.

**Principaux enseignements attendus :** l'évaluation comprend deux volets, un volet quantitatif qui a pour objet d'estimer les effets de l'expérimentation sur le parcours des jeunes, et les différentes dimensions de sa prise d'autonomie, un volet qualitatif, reposant sur des entretiens individuels et collectifs avec les jeunes, des 16 porteurs de projet et de leurs partenaires.

Date de remise du rapport final d'évaluation : mars 2017.



# LISTE DES EXPERIMENTATIONS

## Mobilité et emploi des jeunes

- AP5\_4. « Mouv'Jeunes en Pays de Brest », Établissement Insertion par la formation (EIPF) Don Bosco
- AP5\_16. « Mobil'emploi », association Noël-Paindavoine
- AP5\_17. « En avant vers l'emploi », Mobilex
- AP5\_20. « Mobilité et accompagnement vers l'emploi des jeunes », Montauban services
- AP5\_21. « Garantie Mobilité », Agence Écomobilité
- AP5\_23. « Vivre la mobilité régionale, nationale et internationale pour dynamiser son parcours personnel et professionnel », association nationale Compagnons bâtisseurs
- AP5\_36. « Wimoov - Gers et Hautes Pyrénées », Wimoov
- AP5\_38. « Mobilité et Insertion des jeunes Rhône Alps », FARE Rhône Alpes
- AP5\_43. « Mobi'Taf », mission locale du bassin d'emploi de Besançon
- AP5\_44. « Dispositif d'Accompagnement à la Mobilité pour l'Insertion », Association Limousine Emplois Activités Services
- AP5\_60. « Mobilité et Accompagnement des Jeunes vers l'Emploi - MAJE », Fondation Agir contre l'exclusion
- AP5\_61. « Sachons bouger (autrement vers l'emploi) », FARE
- AP5\_74. « Bouger Travailler - Programme Aquitain de Mobilité pour l'Emploi », ARML Aquitaine
- AP5\_86. « Accompagnement spécifique pour l'autonomisation du public jeune afin de favoriser leur accès à l'emploi sur l'Indre-et-Loire et l'Indre », Mobilité Emploi 37
- AP5\_87. « Opération Ressources Mobilité », GIP Réussir en Sambre avensois
- AP5\_89. « Scoot4emploi », Convergence93.