Auvergne
Rhône-Alpes
Énergie Environnement

auvergnerhonealpes-ee.fr

Public précaire et déplacements Etat des lieux

Réalisé dans le cadre du projet PEnD-AURA (Pro-PE 16)

CEE Les certificats D'ÉCONOMIES D'ÉNERGIE

Introduction

En France, la prise en compte de la mobilité dans la vulnérabilité énergétique demeure encore minoritaire.

Malgré le poids économique, social et environnemental, le décalage entre la vulnérabilité en matière d'habitat (moyens alloués, expérience accumulée, arsenal technique et réglementaire) et la vulnérabilité en matière de mobilité est frappant.

Néanmoins, certains acteurs et partenaires travaillent d'ores et déjà sur cette question de la mobilité des publics précaires, et quelques recensements ont même commencé à être élaborés sur le sujet.

L'objet de ce travail, dans le cadre du programme PEnD-AURA (voir présentation page suivante), n'est pas de reproduire une succession de fiches descriptives spécifiques d'actions en matière de mobilité pour les publics précaires, **mais plutôt de tenter une structuration suffisamment détaillée, critique et constructive par grandes familles d'actions.**

Cette suggestion de classification vise à :
- **Illustrer la diversité actuelle des actions possibles en matière de mobilité pour les publics précaires,** les porter à connaissance pour les diffuser plus largement ;
- **Mettre à disposition cette information** aux partenaires impliqués dans PEnD-AURA ;
- **En tirer une analyse distanciée mettant en évidence des facteurs clés de succès, des freins potentiels** et des éléments remarquables utiles à d'autres et ainsi permettre de faire un meilleur choix des politiques et des actions à mener.

Cette première partie a donc vocation d'état des lieux et d'analyse des actions existantes. Elle a été rédigée à partir de la bibliographie publiée sur le sujet et des retours d'expériences des réseaux partenaires dans un délai contraint. Délai qui se devait d'être compatible avec l'avancement en parallèle des projets sur le terrain portés par les partenaires de PEnD-AURA. Il aura, autant que possible, vocation à être réactualisé par la suite. Bien que partiel, cet état des lieux fournira néanmoins une première image des actions potentielles en matière de mobilité pour les publics précaires et leurs conditions de succès.

Une deuxième partie viendra compléter cet état des lieux en fin de projet PEnD-AURA. Elle visera à confronter et enrichir l'état des lieux initial par le retour des expériences, cette fois issues des partenaires, et ce, tout au long de la mise en œuvre du programme PEnD-AURA. L'objectif de ce deuxième document sera d'identifier les conditions d'une massification de certaines actions en vue d'une plus large diffusion en France.

Précarité énergétique dans le projet PEnD-AURA

Les travaux menés ces dernières années montrent que la précarité énergétique est liée non seulement aux dépenses énergétiques dans les logements mais aussi aux déplacements. Ce dernier point représente une part non négligeable dans la précarité énergétique et, contrairement aux aspects liés au logement, les solutions sont encore partiellement identifiées et mises en œuvre.

7 millions

de personnes en âge de travailler peuvent être touchées par des problèmes de mobilité

50%

des personnes en insertion ont déjà refusé un emploi ou une formation pour des raisons de mobilité

25%

des personnes en insertion ne disposent d'aucun moyen pour se déplacer

50%

des personnes en insertion renoncent à leurs loisirs et sorties en raison de difficulté de mobilité

Source : Laboratoire de la mobilité inclusive

Le basculement vers d'autres modes de transports plus sobres, plus efficaces, moins coûteux et moins impactants sur la santé et l'environnement dans une démarche de développement durable, conciliant à la fois les dimensions économiques, sociales et environnementales devraient pourtant concerner prioritairement ces publics vulnérables.

L'APPEL À PROJET NATIONAL

En octobre 2016, le Ministère de l'environnement a désigné **12 lauréats pour l'appel à projets de programmes pour lutter contre la précarité énergétique** (neuf dans le domaine de l'habitat et trois dans celui des transports), dans le cadre du dispositif des certificats d'économies d'énergie (CEE).

PEnD-AURA (Précarité Energétique en matière de Déplacement en Auvergne-Rhône-Alpes), déposé par Auvergne-Rhône-Alpes Énergie Environnement (AURA-EE) figurait parmi ces trois programmes.

PRÉSENTATION DE PEnD-AURA

Le programme PEnD-AURA consiste, de manière innovante, à **initier et mettre en œuvre, dans les politiques des collectivités territoriales et des bailleurs sociaux, un véritable accompagnement** (information, formation, conseil, suivi...) et **des actions concrètes pour réduire la précarité des personnes exposées à une vulnérabilité énergétique en matière de déplacements.**

Une dizaine de partenaires ont été réunis par AURA-EE, en charge de l'animation du programme, pour déposer un projet régional d'ampleur sur 22 actions innovantes en matière de mobilité destinées aux publics vulnérables.

Ces actions représentent un investissement des collectivités partenaires de 1,5 million d'Euros financé pour moitié par les CEE précarité, via les obligés partenaires (Auchan-Pétrovex et Total).

les transports :

DÉROULEMENT DU PROGRAMME
Ce programme, pour sa première période (février à décembre 2017) s'est déroulé en 3 phases :

PHASE 1
Réalisation de l'état de l'art :

> Recensement et description des actions, politiques et programmes existants en matière de mobilité à destination des publics vulnérables en région et en France.

> Analyse et formulation d'un « catalogue » d'actions (cible, objectifs, conditions et moyens de mise en œuvre, outils, partenariats possibles/ souhaitables, indicateurs d'évaluation ...) en matière de lutte contre la précarité énergétique dans les transports.

PHASE 2
Mise en œuvre de programmes d'actions expérimentaux
Les 22 actions proposées par les partenaires portent sur l'information/sensibilisation/ formation mais aussi sur des solutions nécessitant des équipements légers, comme la mise en œuvre de solutions d'auto-partage ou du covoiturage par exemple.
AURA-EE a accompagné les partenaires tout au long de leur mise en place.

PHASE 3
Bilans et propositions de déploiement
A l'issue du projet en 2018, des préconisations tirées des actions mises en place viendront étoffer l'état des lieux réalisé en début de projet. L'objectif sera d'aboutir à des propositions d'actions pouvant être largement déployées en région mais aussi plus largement ailleurs en France. Le cas échéant, certaines actions pourront faire l'objet de propositions de fiches de type CEE standardisées, créant un cadre pour de nouvelles pratiques.

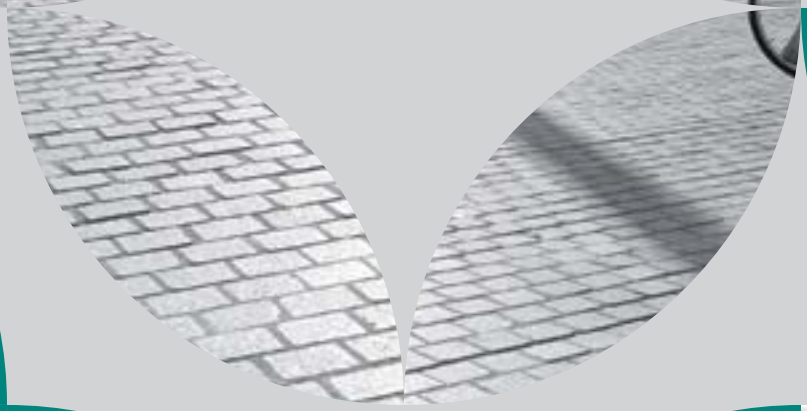
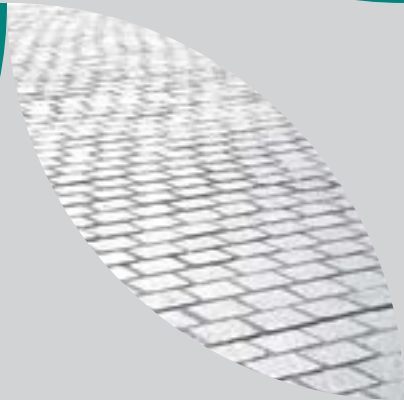
LES PARTENAIRES
Au moment du dépôt de ce dossier, 9 partenaires pilotes se sont engagés à expérimenter 22 actions dans le cadre du programme :

Arlysère UNE AGGLO à votre service · Saint-Fons · SMT Aire métropolitaine lyonnaise syndicat mixte de transports · Cœur de Savoie communauté de communes · SMTC · Opac38 · Grenoble Alpes Métropole · isère le département www.isere.fr · Monts du Lyonnais Communauté de Communes

CONTACTS

Auvergne Rhône-Alpes Énergie Environnement

Mobilité : Laurent Cogérino - laurent.cogerino@auvergnerhonealpes-ee.fr
CEE et politiques territoriales :
Laurent Chanussot - laurent.chanussot@ auvergnerhonealpes-ee.fr
Tél. : 04 78 37 29 14 - www.auvergnerhonealpes-ee.fr

Sommaire

1 Classification par grandes familles d'actions **08**

1 - Actions éducatives d'accompagnement individuel, d'apprentissage ou de coaching à la mobilité 09

2 - Actions concrètes permettant d'accéder à une offre de mobilité 10

2 Généralités 12

1 - Définition de la précarité 12

2 - Modalités d'accès aux actions en matière de mobilité 14

3 - Financement 16

4 - Coopération entre acteurs 17

3 Fiches descriptives des actions en matière de mobilité **18**

1 - Bilan de compétences 18

2 - Formation à l'autonomisation dans la mobilité 20

3 - Vélo-école 22

4 - Information et formation des travailleurs sociaux 23

5 - Apprentissage de la conduite 24

6 - Location de voitures 26

7 - Autopartage 27

8 - Acquisition d'une voiture 28

9 - Garages solidaires 29

10 - Aides financières au déplacement en voiture 30

11 - Location de deux roues motorisées 31

12 - Ateliers de réparation pour deux roues 32

13 - Transport micro-collectif 33

14 - Transport à la demande 34

15 - Ateliers de réparation de vélos 35

16 - Aides financières (autres modes que la voiture) 36

17 - Aide à l'organisation 37

Annexe 1 : Retours d'expérience **38**

Pignon sur rue (Vélo-école) 38

L'Entreprise Ecole (Location de véhicules) 40

Mobilité 07-26 (Accompagnement individualisé et prestations de service) 42

Annexe 2 : Liste (non exhaustive) de structures opérant en Auvergne-Rhône-Alpes **44**

Annexe 3 : Bibliographie **48**

Annexe 4 : Sites Internet **50**

1 Classification par grandes familles d'actions

Par définition, les publics précaires voient dans leurs faibles ressources financières l'origine de leurs difficultés à se déplacer.

Néanmoins, s'ajoutent également à ces raisons financières, pour certains d'entre eux, des difficultés individuelles spécifiques (difficultés d'orientation, incapacité de faire du vélo, absence de permis de conduire...) mais aussi, dans d'autres cas, l'absence d'une offre de transport adaptée (du fait par exemple du caractère rural de leur localisation ou par le motif de leur déplacement), ou, lorsque l'offre existe, par leurs horaires de travail.

On peut donc proposer de classer les actions en matière de mobilité pour les publics précaires en deux grandes familles :

I- Les actions éducatives d'accompagnement individuel, d'apprentissage ou de coaching à la mobilité

II- Les actions concrètes permettant d'accéder à une offre de mobilité

Parmi les différentes offres en matière de déplacement, on peut distinguer celles qui relèvent de l'utilisation de la voiture, des modes actifs ou des transports en commun. Dans tous les cas, au-delà de l'offre traditionnelle, se développent désormais de plus en plus des solutions sociétales, partagées et solidaires.

1) Actions permettant des déplacements utilisant le mode automobile en tant que conducteur

2) Actions permettant des déplacements utilisant les modes actifs, les transports en commun ou d'autres modes (covoiturage, autopartage)

3) Actions organisationnelles permettant la mobilité effective

1 - Actions éducatives d'accompagnement individuel, d'apprentissage ou de coaching à la mobilité

Face à la diversité des situations personnelles, dans des conditions parfois exacerbées pour les publics précaires, mais également face à une diversité de l'offre en matière de déplacements et à sa complexification, l'accès à une solution de transport n'est plus suffisant pour maîtriser les différents moyens et être mobile.

DES ACTIONS ÉDUCATIVES ET D'APPRENTISSAGES INDIVIDUELS DE BASES sont parfois nécessaires, avant toute mise en pratique.

> C'est le cas par exemple en matière de **marche** (mais des autres modes également) pour l'apprentissage de la bonne utilisation des éléments de signalétiques, de lecture des plans et des itinéraires, d'orientation dans l'espace, d'utilisation éventuelle d'outils plus modernes (GPS, applications smartphones...).

> Il en va de même en matière de **vélo et de deux roues motorisées** avec des stages d'initiation en vélo-école ou pour la pratique du scooter...

> Les outils en matière de **transports en commun** : lecture des plans, des trajets et des réseaux, choix des tarifications adaptées, recherche d'itinéraires, lecture des horaires...

> Les conditions d'accès au **covoiturage et à l'autopartage.**

> **Les outils automobiles :** les aides au permis de conduire, par exemple pour les autos écoles sociales.

LE FREIN À LA MOBILITÉ PEUT ÊTRE LA RÉSULTANTE D'UNE REPRÉSENTATION PERSONNELLE, elle-même issue des motivations de la personne, de sa perception ou connaissance, de l'offre existante, de ses contraintes propres...
Dans ce cas, des réponses appropriées et précises doivent être apportées. Elles pourront relever de **l'information, de la sensibilisation** (les arguments qui objectivement vont rendre les déplacements possibles et utiles), du **diagnostic individuel de mobilité,** de **bilan de compétence mobilité** (qui peuvent être réalisés à l'initiative de la personne ou via des structures relais sociales, environnementales, énergétiques ou professionnelles).

2 - Actions concrètes permettant d'accéder à une offre de mobilité

Certains publics précaires ne souffrent ni de problèmes de compréhension ni de motivations en matière de mobilité mais recherchent au contraire des solutions concrètes et fonctionnelles adaptées à leur situation réelle.

DES ACTIONS PERMETTANT UN ACCÈS À UNE VOITURE
Elles peuvent être individuelles ou relever d'une organisation collective et/ou solidaire.

Parmi ces solutions, on peut citer :
> Location ou achat de voiture à tarif solidaire par des aides personnalisées (de type Aide Personnalisée pour le Retour à l'emploi, APRE), avec accès à des micros crédits, services d'auto-partage (mise à disposition d'un véhicule) solidaire, co-voiturage ou auto-stop organisé.
> Vente à tarif solidaire de véhicules remis en état (type anciens véhicules d'entreprises par exemple).
> Aide à la réparation de véhicules, accès à des garages solidaires permettant de réparer à moindre coût...
> Prise en charge des frais kilométriques (aides locales, départementales, régionales ou nationales (pas de dispositif identifié à ce stade).

DES ACTIONS PERMETTANT UN ACCÈS AUX AUTRES MODES
(actifs, transports en commun...)
> Bons de transport pour l'achat de billets de train ou d'avion (dans le cadre de la recherche d'emploi).
> Mise à disposition, location, voire achat de vélo ou de VAE (Vélo à Assistance Electrique) ou de deux roues électriques ou non à des tarifs solidaires.
> Aide à la réparation de deux roues, accès à des ateliers permettant de réparer à moindre coût, voire soi-même.

DES ACTIONS ORGANISATIONNELLES PERMETTANT LA MOBILITÉ EFFECTIVE
Enfin, au-delà de l'accès à une offre de mobilité, la question se pose fortement pour certains publics d'une **organisation personnelle** qui peut contrecarrer toute volonté de déplacement. C'est le cas par exemple pour des contraintes de logement ou de garde d'enfant. Les solutions proposées vont relever en priorité d'un accompagnement social permettant de résoudre ces contraintes fortes, déterminantes pour le déplacement des personnes.

Classification par grandes familles des actions en matière de mobilité pour le public précaire

1) ACTIONS ÉDUCATIVES, D'ACCOMPAGNEMENT INDIVIDUEL, D'APPRENTISSAGE OU DE COACHING À LA MOBILITÉ

A- Coaching personnalisé en mobilité

1- Bilan de compétences

B- Apprentissage de la mobilité

1- Appréhension et appropriation de l'espace (trouver une adresse donnée,
savoir lire un plan et se repérer, lire et décrypter l'information dans la rue)2- Utilisation des sources d'information
3- Utilisation des transports en commun
4- Connaissance de la multimodalité

C- Actions en matière de vélo

1- Apprentissage du vélo
2- Réutilisation du vélo

D- Actions en matière de véhicules motorisés

1- Obtention du code
2- Obtention du permis de conduire
3- Obtention BSR (deux roues motorisés)
4- Apprentissage utilisation 2 roues motorisés
5- Réapprentissage de la conduite (titulaires
du permis n'ayant pas conduit depuis longtemps)

E- Formation des acteurs

1- Formation d'intervenants et de formateurs dans le domaine social

2) ACTIONS CONCRÈTES PERMETTANT D'ACCÉDER À UNE OFFRE DE MOBILITÉ

A- Actions permettant un accès à la voiture

1. Location/mise à disposition/ accès de voitures, à tarif solidaire
1.1- Prêt et location de véhicules
1.2- Auto-partage
1.3- Covoiturage, auto-stop organisé
2. Vente de véhicules à prix modéré
3. Réparation de véhicule
3.1- Garage solidaire
3.2- Mise à disposition d'outils
4. Prise en charge des frais kilométriques, aides financières

B- Actions permettant un accès aux deux roues motorisées

1. Aide à l'achat, vente à prix modérés
2. Prêt et location
3. Atelier de réparation

C- Actions permettant d'accéder aux autres modes

(actifs, transport en commun)
1- Transport en commun
1.1- Transport micro-collectif
1.2- Transport à la demande
2- Vélo
2.1- Aide à l'achat, vente à prix modérés
2.2- Prêt et location
2.3- Réparation
3- Aides financières
3.1- Prise en charge de frais de déplacement
3.2- Bons de TC
3.3- Avance sur frais

D- Actions en matière d'organisation

1- Accompagnement social à la résolution
de problèmes annexes (logement, garde d'enfants)

2 Généralités

Un certain nombre de points sont communs à l'ensemble des actions et sont donc présentés ici.

1 - Définition de la précarité

Cerner la précarité liée à la mobilité est difficile. Cela nécessite en effet de définir ce qu'est la précarité, de trouver des indicateurs pertinents, et d'être capable de les calculer.

Plusieurs approches ont été proposées (voir à ce propos le rapport de l'ONPE « Définir la vulnérabilité énergétique transport », disponible sur www.onpe.org, qui en propose un recensement et une analyse). La loi n° 90-449 du 31 mai 1990 visant à la mise œuvre du droit au logement, modifiée par la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement donne cette définition : « *Est en situation de précarité énergétique [...] une personne qui éprouve dans son logement des difficultés particulières à disposer de la fourniture d'énergie nécessaire à la satisfaction de ses besoins élémentaires en raison de l'inadaptation de ses ressources ou de ses conditions d'habitat* ».

Si aucun consensus ne se dégage pour le moment sur le nombre de ménages concernés, les études menées sur différents territoires en montrent une proportion qui dépasse largement celle des ménages en situation de précarité sociale (14 % des ménages se situant sous le seuil de pauvreté) ou privés d'emploi.

Au titre des CEE « précarité », sont éligibles à l'heure actuelle les actions qui concernent :
> les ménages disposant d'un revenu inférieur à un certain seuil défini par décret, qui correspond à ce jour aux ménages modestes ou très modestes pour l'éligibilité aux aides de l'ANAH,
> les ménages résidant en logement social.

Pour mémoire les seuils de l'ANAH :

Nombre de personnes composant le ménage	Plafonds de revenus du ménage en Ile-de-France (€)	Plafonds de revenus du ménage pour les autres régions (€)
1	24 107	18 342
2	35 382	26 826
3	42 495	32 260
4	49 620	37 690
5	56 765	43 141
Par personne supplémentaire	+ 7 136	+ 5 434

Même si elle est difficile à évaluer, en particulier en matière de revenus (le nombre de personnes se trouvant près du seuil étant relativement important), on peut estimer que la part de ménages disposant d'un revenu inférieur au seuil est compris entre 45 % et 50 % de la population (l'ANAH indique que déjà 38 % des propriétaires occupants sont éligibles, alors qu'ils ont un revenu moyen plus élevé par rapport aux locataires).

Au total, ce sont donc presque 50 % des ménages qui sont éligibles aux CEE « précarité ».

2 - Modalités d'accès aux actions en matière de mobilité

Les actions en faveur de la mobilité des personnes en situation de précarité nécessitent en général la mobilisation de moyens plus importants qu'une action en faveur de la mobilité qui serait accessible à tous les publics.

Ces actions doivent en effet s'inscrire dans un accompagnement plus large que le simple besoin immédiat de mobilité. Il est donc nécessaire de s'assurer que cet accompagnement est effectivement mis en place et que les actions s'inscrivent ensuite dans ce cadre. Les financeurs font donc généralement le choix d'**intégrer l'approche mobilité dans leurs parcours d'insertion socioprofessionnelle.**

Dans ce cas, l'approche est donc avant tout sociale : les budgets mobilisés le sont au titre de l'action sociale et plus spécifiquement celle concernant l'emploi, et les actions ne sont menées que sur prescription des travailleurs sociaux ou des structures de retour à l'emploi, au bénéfice des personnes suivies dans le cadre de l'insertion par l'économique.
Ainsi, les structures chargées de la mise en place des actions, reçoivent des personnes qui ont préalablement été diagnostiquées en situation de précarité sociale et qui font l'objet d'un parcours d'insertion.

Points forts

> Cette modalité d'accès permet de cibler précisément des publics précaires ayant des besoins en termes de mobilité.

Faiblesses

> Cette approche ne permet de cibler qu'une partie des publics visés, ceux qui sont en démarche de parcours de professionnalisation. Si effectivement on peut considérer que ces personnes ont besoin d'une aide spécifique pour la mobilité, elles ne sont pour autant pas les seules. Elles ne constituent qu'une part assez faible des personnes qui peuvent se trouver en situation de précarité à cause de la mobilité.

> En effet, il n'est pas exclu que dans certains cas particuliers, la problématique de la mobilité se pose pour des personnes qui ne font pas déjà l'objet d'un accompagnement social. Par exemple, il peut s'agir d'un besoin momentané d'un véhicule suite à une panne, ou d'un changement d'emploi envisagé, qui nécessite une réflexion spécifique sur la mobilité.

> D'autres personnes ne sont pas non plus dans une démarche de retour à l'emploi : retraités, dispensés de recherche d'emploi, rente d'incapacité permanente, des personnes ayant un emploi peuvent se trouver en difficulté du fait de la localisation de cet emploi. Une part importante de ces personnes pourrait cependant être considérée comme dans une situation de précarité due à la mobilité.

> Une autre difficulté provient du fait que les financements des actions étant liés au statut des personnes, toute modification de ce statut peut conduire à ne plus pouvoir continuer à accompagner la personne. Ainsi, une personne qui retrouve un emploi qui ne lui permet plus de bénéficier d'un accompagnement (par Pôle Emploi ou au titre du RSA) n'est plus éligible aux actions et ne peut donc pas les poursuivre.

> Enfin, la dernière difficulté de cette approche est qu'elle est souvent déconnectée, au niveau des services des financeurs, des services en charge des transports et des déplacements. Ces derniers ne sont généralement pas associés aux actions alors qu'une approche intégrée permettrait une meilleure intégration et pérennisation de celles-ci.

Points de vigilance / préconisations

> On pourrait donc plutôt préconiser une autre approche par la mobilité : il s'agirait dans ce cas d'intégrer les actions spécifiques aux publics précaires dans des actions générales visant à l'aide à la mobilité. Cette approche nécessite de disposer de structures qui portent ces actions et disposent de moyens relativement importants, permettant d'en consacrer une partie aux publics spécifiques (comme les publics précaires) : c'est le cas par exemple des agences de mobilité.

> On peut, dans ce cas, toucher directement un public beaucoup plus large (tous ceux qui ont effectivement des besoins de mobilité), sans bien entendu que cela les empêche de recevoir sur prescription des services sociaux. L'agence de mobilité peut également travailler directement avec ces derniers, en particulier pour former et informer les travailleurs sociaux, qui ne sont pas, au départ, des spécialistes de la mobilité, sur les dispositifs et les pratiques existantes.

3 - Financement

Les financements proviennent :
> de fonds européens, tels que le Fonds Social Européen (FSE, ceux-ci ne pouvant être obtenus qu'en complément d'autres financements et sont plafonnés en fonction de ces derniers),
> de l'Etat (DIRECCTE, Commissariat Général à l'Egalité des Territoires, Contrats de Ville),
> des Régions (formation continue, jeunes en insertion socioprofessionnelle),
> des Départements,
> d'autres collectivités territoriales (communes ou EPCI), en particulier dans le cadre de Plans Locaux pour l'Insertion et l'Emploi (PLIE),
> d'Organismes Collecteurs Paritaires Agréés (OPCA),
> des recettes des services offerts,
> plus rarement, de mécénats.

En règle générale, ces financements sont liés aux politiques sociales des financeurs, et à des politiques en matière de mobilité, ce qui est, dans ce cas, plus rare.

Points forts

> Les personnes pouvant intégrer des actions financées dans le cadre des politiques sociales sont bien identifiées, parce qu'elles bénéficient par ailleurs d'un accompagnement.

Faiblesses

> Comme c'est le cas pour toute action sur le thème de la mobilité, les actions pérennes sont celles qui sont programmées et construites dans la durée, dans le cadre d'une approche territoriale.
Or, un certain nombre de difficultés apparaissent :
> Ces financements ne sont en général obtenus que sur une base annuelle. Les décisions de reconduction ne sont pas automatiques. De plus, les financements se décident en cours d'année, ce qui peut obliger le porteur des actions à réduire le niveau des prestations dans l'attente de la confirmation de l'attribution des fonds.

> Si certains financements peuvent faire l'objet d'appels à projet de la part des financeurs, cela demande beaucoup de travail pour un résultat qui reste très incertain au départ comme à l'arrivée.- Les financements publics sont segmentés en fonction des politiques. En particulier, les financements de la politique sociale qui sont liés aux statuts des personnes, ce qui rend difficile voire impossible la poursuite des actions auprès des personnes dont le statut change.

Points de vigilance

> L'incertitude qui pèse ainsi sur les financements reste donc la principale difficulté rencontrée pour l'efficacité des actions, alors que les besoins existent.

> De plus, la pérennisation des financements se base de plus en plus fréquemment sur l'évaluation de résultats. Dans le cas présent ils sont difficiles à estimer car, s'agissant de retour à l'emploi et d'aide à l'emploi, les impacts au niveau des personnes concernent le long terme et peuvent survenir longtemps après les actions.

4 - Coopération entre acteurs

Les initiatives et actions visant à faciliter la mobilité des publics précaires sont au croisement de plusieurs politiques :

> Politiques sociales pour les publics identifiés comme précaires, portées par les Départements, les EPCI et les communes, avec des financements complémentaires de l'Etat et de l'Europe.

> Politiques de transports et de déplacements, portées par les Autorités Organisatrices de la Mobilité (Régions, EPCI).

> Politiques d'aménagement du territoire (SCoT, PLUi, ...), portées par les EPCI.

> Politiques environnementales, portées par les EPCI (PCAET) et les Régions (SRADDET et SRCAE).

> Politiques économiques, en particulier pour l'économie sociale et solidaire, portées par les Régions et les EPCI.

> Politiques de formation continue, portées par les Régions.

Pour une action publique réellement efficace, il apparait comme essentiel que ces acteurs agissent en coopération, au travers de structures pérennisées, qui porteraient par exemple des plateformes solidaires d'aide à la mobilité. Un portail unique assure en effet à la fois la simplification de l'accès à l'action et l'efficacité de l'action.

Points forts

> Eviter l'éparpillement des actions et les renforcer par la coopération entre acteurs.

> Accueillir un public plus large, et pas seulement le public en situation de précarité sociale.

Faiblesses

> Nécessite un engagement pluriannuel des financeurs et une coordination entre eux.

Points de vigilance

> Veiller à bien définir le périmètre d'intervention (public concerné, conditions d'accès) en le choisissant de manière à n'exclure aucun public visé.

3 Fiches descriptives des actions en matière de mobilité

1 - Bilan de compétences

L'accompagnement personnalisé est utilisé en général comme un préalable à la mise en place d'autres actions.
Cet accompagnement débute par un bilan de compétences, en tête-à-tête ou en très petits groupes (maximum 4 personnes).

Il comprend :
UNE ANALYSE DE LA SITUATION VIS-À-VIS DE LA MOBILITÉ DE LA PERSONNE, en tenant compte de l'avis du prescripteur et de sa situation personnelle. Cette analyse permet de déterminer les connaissances et les lacunes de chacun par rapport à la mobilité.

EVENTUELLEMENT UN BILAN SPÉCIFIQUE "CONDUITE DE VÉHICULES", qui pourra déterminer l'opportunité de l'obtention du code et du permis. Cette opportunité est évaluée à la fois d'un point de vue de l'utilité de cette obtention et également la capacité de la personne à obtenir ces examens.

LA REMISE D'UN BILAN ÉCRIT COMPRENANT DES PRÉCONISATIONS, validées par le travailleur social référent pour s'assurer de leur validité et ne pas créer une démarche déconnectée de l'accompagnement. Ces préconisations peuvent inclure des formations spécifiques (vélo, voiture).

Ce bilan peut se faire en une séance (typiquement d'une durée d'une heure d'entretien + le traitement des résultats et les préconisations), ou en quelques séances rapprochées permettant de mieux tester le niveau de connaissance et de maîtrise.
Il peut être l'occasion d'apporter un certain nombre de réponses et de solutions immédiates, en fonction des situations.

Points forts

> Le bilan permet de faire une cartographie des atouts et des freins de la personne, afin d'élaborer des étapes qui permettront à chacun de trouver son parcours d'autonomisation et sa solution de déplacement.

> Il permet à la personne d'appréhender les difficultés rencontrées dans sa pratique de la mobilité, qu'il s'agisse de compétences sociales à mobiliser dans l'espace public, de connaissances techniques sur les offres et les solutions, ou d'autres freins, comme les idées préconçues.

> Il permet en particulier un travail sur la représentation, en particulier sociale, de la nécessité de la voiture, et est également un lieu propice pour évoquer d'autres solutions non seulement pour la mobilité, mais également sur la possibilité d'accéder à un bassin d'emploi plus large, ou la réflexion sur le lieu de résidence, en particulier, en phase de choix de ce lieu.

> Cette meilleure identification des difficultés et des besoins permet de valider les orientations vers les services appropriés, et évite les ruptures de parcours. En limitant les erreurs dans la préconisation des solutions, cette action optimise l'utilisation des ressources financières des structures.

Difficultés

> Il s'agit d'un dispositif lourd, compte tenu du temps d'accompagnement, et qui nécessite la mise en place de la méthodologie et du matériel d'animation.

Points de vigilance

> Il est indispensable de prendre en compte l'ensemble des composantes constitutives des compétences de la mobilité dans ce bilan. Un simple questionnaire n'est pas suffisant, et un entretien personnalisé est indispensable.

2 - Formation à l'autonomisation dans la mobilité

La mobilité ne se décrète pas, elle s'acquiert. Etre autonome dans ses déplacements suppose de comprendre et maîtriser les réseaux de transports en commun, de pouvoir passer d'un mode à un autre, et surtout savoir se repérer et s'orienter sur un plan. Cela mobilise des connaissances et des compétences multiples et complexes. Ne maîtrisant pas celles-ci, certaines personnes se retrouvent en difficulté.

Parallèlement, les systèmes de transports intègrent de nouvelles technologies (internet, information en ligne, billettiques, etc.) qui imposent la maîtrise de nouvelles compétences, qui pour certains sont également source d'exclusion.
Les besoins de mobilité évoluent : les périodes de recherche de stage, d'emploi, de formation confrontent souvent les personnes à la mobilité et/ou à la découverte de nouveaux itinéraires. La rareté des emplois impose d'aller chercher le travail là où il se trouve, en faisant parfois de lourds compromis sur les temps de déplacements.
Les organisations de travail sont de plus en plus fragmentées (CDD, intérim, travail en équipe, en horaires décalés, etc.), notamment pour les secteurs d'activités accessibles aux salariés moins qualifiés (entretien, logistique, conditionnement, restauration, etc.) et imposent une plus grande mobilité vers des zones ou pour des horaires parfois moins desservis par les transports en commun.
Ainsi, on constate que certains usagers ne recourent pas aux transports disponibles faute de compréhension, d'information de base ou de compétences suffisantes. Certaines personnes ne savent pas où chercher les données dont ils ont besoin pour se déplacer, ou ne peuvent pas y accéder (non-maîtrise des compétences de lecture, non-accès à internet ou à un lieu physique tels que guichets, agences, etc.)[1].

Il est donc indispensable de mettre en place des actions visant à cette autonomisation dans la mobilité. Généralement réalisées sous forme d'ateliers, ces formations peuvent aborder plusieurs sujets :

SAVOIRS DE BASE : cours de français pour la mobilité, lecture de plans, recherche horaires, comment organiser un déplacement, utilisation d'outils papier et informatiques. Pour ces derniers, est étudiée l'utilisation des services disponibles par Internet, ainsi que sur smartphones.

CONSEILS POUR L'ORIENTATION : connaissance des services à la mobilité existants sur le territoire, mise en place concrète d'un déplacement, du début à la fin (théorique sur l'ensemble des données nécessaires et repérage du parcours, puis pratique avec réalisation concrète du déplacement). On peut utiliser différents outils (par exemple jeu vidéo d'apprentissage de la mobilité). Des parcours de découverte accompagnés sont également utilisés (transports en commun, parcours cyclables, ...)

EMPLOI : développement d'un argumentaire vis-à-vis des employeurs. Ceux-ci peuvent être réticents à embaucher quelqu'un qui n'a pas accès à un véhicule individuel, par peur d'un absentéisme ou d'un manque de flexibilité futur lié à des problèmes de déplacements à cause de l'absence de véhicule personnel. Il faut donc être capable de montrer que l'on maîtrise sa mobilité et que l'on dispose de moyens autres de se déplacer.
Les ateliers peuvent être délocalisés dans les structures (maison de l'emploi, maison de quartier, ...) à proximité des lieux d'habitation des publics concernés.

[1] ARENE Ile-de-France, kit écomobilité

Points forts

> Un travail collectif permet d'agir sur la resocialisation de l'individu et favorise la réussite.

> Les personnes sont valorisées par la réussite de la mission de déplacement qui leur est confiée.

> L'expérimentation dans les transports en commun par une mise en situation concrète et accompagnée facilite vraiment l'utilisation ultérieure d'un moyen de transport difficile à appréhender au départ.
Ces actions permettent de travailler également sur des aspects de prévention et de sécurité.

Faiblesses

> Dans certains cas, il est difficile d'engager des partenariats opérationnels avec les AOT (Autorités organisatrices de transports) et les opérateurs de transport, à cause d'une méfiance de ces acteurs vis-à-vis d'actions extérieures.

Points de vigilance

> L'orientation des personnes doit se baser sur des solutions concrètes, en fonction de l'ensemble des services de transports collectifs et individuels disponibles sur le territoire.

> La pédagogie doit être particulièrement adaptée au public. Les outils pédagogiques doivent être spécifiques à la résolution de problèmes cognitifs, les acquis facilement transférables dans la vie sociale et professionnelle.

> Un partenariat avec les AOT et les opérateurs de transport est indispensable pour disposer des informations en temps réel.

> Les différences de niveau de connaissance peuvent nécessiter des adaptations au sein des groupes et, si possible, la création de groupes de niveau.

> Par contre, cette préconisation peut être difficile à mettre en œuvre compte tenu d'autres contraintes (plannings, groupes déjà constitués, ...).

3 - Vélo-école

Les vélo-écoles offrent plusieurs types d'actions :
COURS PARTICULIERS, en général pour les débutants (parmi lesquels on trouve beaucoup de femmes). Il s'agira de 5 à 6 séances individuelles d'une durée d'une heure.

COURS EN GROUPE (jusqu'à 6 personnes), pour une reprise de la pratique du vélo après une période de non-utilisation. Ces cours peuvent être organisés pour des personnes dont le besoin a été identifié dans le cadre d'un bilan mobilité, ou à la demande de structures sociales (centres sociaux, structures de réinsertion). Ces interventions peuvent être ponctuelles ou s'inscrire dans des projets plus longs.

SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS À VÉLO : action se déroulant en partie en extérieur, pour une mise en application pratique des enseignements théoriques. Le déplacement est alors l'occasion de découvrir les itinéraires existants (qui ne sont pas toujours connus).

Des bénévoles formés peuvent assurer l'encadrement, en plus des salariés des structures.
Les vélo-écoles peuvent fournir des vélos, mais il est conseillé, si possible, de venir avec son propre matériel si on en dispose.
Les tarifs sont variables en fonction du financement de l'action.

Points forts

> Les retours des participants sont très positifs (reprise de confiance en soi par la réussite, émancipation, nouvelles possibilités de mobilité).

Faiblesses

> On constate qu'il est difficile de les faire aller réellement ensuite jusqu'à l'utilisation du vélo pour des déplacements "obligatoires" (par exemple les déplacements domicile-travail), et qu'on en reste encore fréquemment à la pratique du vélo-loisir.

4 - Information et formation des travailleurs sociaux

Les travailleurs sociaux jouent un rôle crucial pour la réduction de la précarité dans la mobilité des personnes qu'ils accompagnent. En effet, ils sont la porte d'entrée vers les actions spécifiques mises en place par les autres acteurs.

Des formations à leur intention peuvent leur permettre :

> D'être formés au diagnostic et au suivi des parcours mobilité, en leur donnant des outils pour l'évaluation des besoins en mobilité, l'analyse de la demande des personnes en insertion et une connaissance précise des enjeux.

> De faire changer les représentations liées aux déplacements pour intégrer la problématique de mobilité dans les entretiens afin de mieux orienter les personnes en difficulté et d'optimiser les aides matérielles et financières à la mobilité.

> De développer un argumentaire sur l'existence d'alternatives à la voiture individuelle. Il s'agit également dans ce cas de les convaincre de cette possibilité, alors que pour certains d'entre eux, la seule solution envisageable est l'accès à la voiture individuelle.

> De leur présenter l'ensemble des actions d'accompagnement à la mobilité existantes sur leur territoire.

> De connaitre les offres de mobilité existantes pour être en capacité de réponse.

Différents outils peuvent être mis à leur disposition, en particulier des plateformes Internet qui recensent l'ensemble de l'offre disponible (guides interactifs, fiches téléchargeables, liens Internet...), avec un accès réservé aux accompagnateurs.

Points forts

> La mise à disposition d'outils pratiques permet au référent prescripteur d'obtenir rapidement de l'information pour répondre à la demande de la personne.

Faiblesses

> Il est constaté une difficulté d'attirer les travailleurs sociaux dans ces formations, car, en général, ils manquent de temps pour se former. Particulièrement sur des actions qui ne sont pas toujours considérées comme prioritaires.

> La structuration et la mise à jour de l'information est très chronophage.

Points de vigilance

> Une communication importante autour des outils mis à disposition doit être envisagée (au lancement de l'outil mais aussi de manière continuelle ou plus périodique).

> Une présence aux forums emploi, peut permettre de se faire connaître des prescripteurs, des publics et des employeurs.

> La nature évolutive des informations nécessite une mise à jour très régulière des bases de données (horaires des transports en commun, actions d'accompagnement à la mobilité disponibles...).

5 - Apprentissage de la conduite

L'accès au permis de conduire peut être un facteur important d'insertion sociale et professionnelle, particulièrement dans les zones disposant de peu d'offres alternatives.

Il convient cependant de rappeler qu'en fonction des situations personnelles de chacun (lieu de résidence, de travail, horaires...), il n'est pas toujours indispensable d'avoir le permis voiture.

Or, les conditions d'accès au permis de conduire sont de plus en plus compliquées pour les personnes les plus fragilisées. Certaines ont déjà entamé une préparation sans la mener à son terme pour des raisons variables : problématique financière, manque de maîtrise des savoirs de base, difficultés de l'apprentissage (mobilisation de capacités cognitives et accès à l'autonomie en situation de conduite), etc.

La finalité de cette action est donc de favoriser l'accès des personnes les plus fragilisées au permis de conduire si elles en ont réellement besoin.

Les auto-écoles sociales ne sont accessibles qu'aux personnes dont on a déterminé la capacité effective à pouvoir réussir les examens (bilan de compétence spécifique code et conduite). Une réorientation est envisageable en fonction des premiers cours.

Elles offrent plusieurs services spécifiques :

> Formation de base pour les personnes non inscrites en auto-école et dont les difficultés (cognitives, maîtrise du français, financières) **empêchent immédiatement d'intégrer un parcours d'apprentissage ordinaire.**

> Accompagner des personnes déjà inscrites en auto-école mais qui rencontrent des difficultés pour la validation de l'examen jusqu'à son obtention et/ou la reprise de confiance en soi et l'acquisition de l'autonomie.

> Offrir un service classique d'apprentissage du code et de la conduite selon des modalités adaptées aux publics. Ce service est complémentaire de l'envoi en auto-écoles ordinaires à tarifs subventionnés, et est plus adapté pour les publics ayant le plus de difficultés d'apprentissage. Dans ce cas, l'auto-école solidaire dispose de ses véhicules et moniteurs.

Au-delà d'une durée fixée à l'avance sans obtention du permis (typiquement 2 ans), la situation peut être réexaminée et le parcours arrêté sans évolution significative. D'autres solutions sont alors envisagées (autre permis, autre mode de déplacement).

Points forts

> C'est la conjonction de différents services et d'un accompagnement qui assure la réussite du dispositif.

> L'action répond à des besoins spécifiques en faisant appel à des savoir-faire, outils, pédagogie et accompagnements en adéquation avec les difficultés rencontrées. Elle s'adapte au rythme et ressources des personnes.

> Elle replace la personne en situation de réussite (et non d'échec en la maintenant sur des niveaux d'apprentissage au-dessus de ses capacités).

> Pour les personnes sans formation et qualification initiale, l'accès à cette ressource est hautement symbolique et s'apparente à obtenir, au-delà d'un examen, une reconnaissance sociale.

> Ce dispositif d'aide est multi dimensionnel, permettant de travailler non seulement à l'apprentissage de la conduite, mais aussi à l'acquisition de différents apprentissages essentiels pour une autonomie de vie (qui peuvent être variables mais qui peuvent inclure des compétences de base, de l'orientation...).

Faiblesses

> Les besoins humains pour le suivi des personnes en parcours pour un accès au permis sont importants et le nombre de personnes suivi est donc réduit.

> Si le taux d'échec et d'abandon est faible grâce à l'accompagnement, le délai d'obtention du permis est en général supérieur aux prévisions, à cause de la disponibilité des élèves, du financement complémentaire à mobiliser.

Points de vigilance

> Le financement nécessite d'avoir validé préalablement les conditions indispensables à la réussite (nécessité avérée d'avoir le permis, motivation forte, temps disponible, niveau initial en adéquation avec les exigences, budget établi avec rigueur et participation financière individuelle), sinon des fonds seront mobilisés pour cofinancer un permis de conduire qui ne sera pas mené à son terme.

> Il faut donc savoir réorienter les personnes dont on a déterminé qu'elles ne pourront pas valider la démarche. La personne qui pose ce diagnostic doit être expérimentée et capable d'expliquer que d'autres solutions existent et effectuer la réorientation.

> Ces structures interviennent en complément des auto-écoles commerciales (« classiques »), qui peuvent être parfaitement adaptées à certains publics, sous réserve de financement. Elles ne doivent pas être considérées comme concurrentes, ce qui nécessite une analyse préalable du besoin des bénéficiaires pour les orienter correctement vers la structure adaptée.

6 - Location de voitures

En fonction des besoins exprimés par la personne envoyée par un travailleur social ou une structure pour le retour à l'emploi, une voiture est mise à disposition de la personne, pour une durée variant de quelques semaines à 3 mois.

La location se fait après validation de la demande par le travailleur social qui accompagne la personne, après avoir vérifié qu'il n'y avait pas d'autre solution envisageable. Les déplacements doivent être liés à des actions d'insertion professionnelle (formation, recherche d'emploi, reprise d'emploi).

Le montant, variable en fonction des structures, est de l'ordre de 5 €/jour pour une voiture (plus frais d'essence).
Une caution (qui n'est pas encaissée) est fournie à la location et peut servir à couvrir les éventuels frais de réparation.
On peut demander au conducteur qu'il s'engage à covoiturer en fonction des demandes.
Les voitures sont soit propriété de la structure (soit en pleine propriété soit en crédit-bail), soit louées à un prestataire.

Points forts

> Cette action répond aux situations d'urgence

Faiblesses

> Il faut bien évidemment que la personne soit titulaire du permis, ce qui peut être un vrai frein à cette solution.

> La mise à disposition de véhicules ne résout que provisoirement la difficulté rencontrée par la personne qui bénéficie du service. Une fois la période de location terminée, la situation a pu ne pas évoluer (soit par réparation du véhicule dont la personne est propriétaire, soit par l'achat d'un véhicule) et une nouvelle location inenvisageable (en général à cause de la durée maximale de 3 mois).

> L'entretien des parcs de véhicules est un poste de dépenses coûteux pour les structures gérant cette ressource.

Points de vigilance

> Cette action ne devrait s'inscrire que dans une réflexion globale visant à résoudre sur le fond le problème de mobilité des personnes concernées et ne pas être une solution momentanée et par défaut.

> La période de location doit être mise à profit pour trouver une solution pérenne.

7 - Autopartage

Les services d'autopartage classiques consistent :
> soit en la mise à disposition de véhicules par un prestataire,
> soit à la mise à disposition de véhicules personnels par des particuliers.

En règle générale, ces services sont difficilement accessibles à des personnes en situation de précarité, pour des raisons en particulier de coûts ou de conditions d'accès.
Il est possible de mettre en place un service d'autopartage spécifiquement dédié au public précaire, avec des conditions d'accès plus souples et des tarifs adaptés (de l'ordre de 5 € par jour hors carburant). Il s'agit de mises à disposition de courte durée (1/2 journée à 1 journée).
Les véhicules sont propriété du prestataire ou de celui qui propose le service.
Ce service vient en complément des autres services d'autopartage.

Points forts

> Elargissement du public utilisateur de l'autopartage.

Faiblesses

> Locations très ponctuelles ne répondant pas toujours aux besoins.
> La quantité de véhicules mis à disposition conditionne les possibilités d'accès effectif au service, surtout en milieu rural.

Points de vigilance

> Ne pas rentrer dans le domaine concurrentiel.

8 - Acquisition d'une voiture

La vente de véhicules d'occasion à tarifs réduits permet aux personnes précaires d'accéder à la propriété d'une voiture. Ces véhicules sont préalablement donnés par des particuliers ou des sociétés.

Les donateurs particuliers bénéficient d'une réduction d'impôts égale à 66% du montant de leur don (art. 200 du CGI) et les entreprises d'une réduction de 60 % (cf art 238bis du CGI).
Cette prestation est en général assurée par un garage solidaire qui peut :
> expertiser la voiture afin d'estimer le coût des réparations nécessaires pour la revente,
> estimer le prix de revente.

Si les frais de remise en état sont inférieurs au prix de revente estimé, le véhicule ne peut pas être accepté.
Le garage effectue ensuite les réparations nécessaires (remise en état) avant la mise en vente, pour un prix en général compris entre 1500 à 2500 €, comprenant la carte grise, les plaques d'immatriculation, le contrôle technique ainsi qu'une garantie de trois mois.

Celui-ci aide les acquéreurs à choisir le véhicule, à effectuer les démarches administratives, à rechercher une solution de financement.
L'achat d'un véhicule d'occasion dans ces conditions est soumis à condition de ressources, ou peut être effectué par une association d'intérêt général et d'utilité sociale.

Points forts

> Un service qui peut combiner différentes activités et permettre aussi bien un accès à la vente que des services de conseil pour l'achat et participer à l'activité d'un garage solidaire.

Faiblesses

> Ce peut être une solution de facilité et empêcher une réflexion plus large sur la mobilité.

> Maintien des voitures anciennes et potentiellement plus polluantes dans le parc automobile.

Points de vigilance

> Vérifier que la personne qui fait l'acquisition du véhicule aura bien les moyens d'en assumer les dépenses (assurance, entretien, carburant).

9 - Garages solidaires

Les garages solidaires sont des associations et non des entreprises commerciales. Leur but est de permettre à des personnes n'ayant pas les moyens financiers de s'adresser à un garage classique d'accéder à des services de réparation et services annexes.

Pour bénéficier de coûts de main d'œuvre moins élevés, certains mécaniciens sont en parcours d'insertion, tout en restant sous le contrôle d'un professionnel. Les garages solidaires peuvent également mettre à disposition des outils et un coin de l'atelier, à des tarifs réduits, pour les personnes qui souhaitent réaliser elles-mêmes les réparations, en bénéficiant du conseil d'un professionnel.
Ces services de réparation peuvent être destinés aux deux-roues, motorisés ou non, et aux voitures.

Points forts

> Réparations moins onéreuses avec la possibilité de conseils à l'entretien et à l'achat.

> Un service qui peut combiner différentes activités et permettre également un accès à la vente (remise en état, revente de véhicules sur base de donation) ainsi que des services de conseil pour l'achat.

> Permet d'offrir de l'activité à des personnes en démarche d'insertion.

Faiblesses

> Nécessite un budget et un équipement importants à l'investissement.

Points de vigilance

> Il est nécessaire de rester dans le domaine non concurrentiel.

10 - Aides financières au déplacement en voiture

Une aide à la mobilité est disponible auprès de Pôle Emploi à des conditions cumulatives :
> Situation au regard de l'emploi et des revenus.
> Pour des activités particulières (recherche d'emploi, formation, entretien, reprise d'emploi pour une durée supérieure à 3 mois, ...).
> Pour des déplacements d'une longueur ou durée supérieure à un seuil (plus de 60 km ou 2 h AR).
> Pour des durées limitées (durée de la formation, 1 mois en cas de reprise d'emploi).
Le montant est de 0,20 € par km, plafonné à 5 000 €/an.

Points forts

> Permet de couvrir une partie des frais et d'accéder effectivement à la formation ou à l'emploi.

Faiblesses

> Ne couvre pas la totalité des frais.

> N'est valide que pour un certain temps et peut donc (re)mettre les personnes en situation de précarité au moment de l'arrêt de l'aide.

Points de vigilance

> Bien vérifier que la voiture est vraiment le mode de déplacement adapté à la situation (au moment de l'aide et au moment de l'arrêt de l'aide) et éventuellement réorienter vers d'autres modes.

11 - Location de deux roues motorisées

En fonction des besoins exprimés par la personne envoyée par un travailleur social ou une structure pour le retour à l'emploi, est mis à disposition de la personne, soit un cyclomoteur, soit un scooter, pour une durée variant de quelques semaines à 3 mois.

La location se fait après validation de la demande par le travailleur social qui accompagne la personne, après avoir vérifié qu'il n'y avait pas d'autre solution envisageable. Les déplacements doivent être liés à des actions d'insertion professionnelle (formation, recherche d'emploi, reprise d'emploi).
Le montant, variable en fonction des structures, est de l'ordre de 2 à 4 €/jour (plus frais d'essence).
Une caution (qui n'est pas encaissée) est fournie à la location et peut servir à couvrir les éventuels frais de réparation.
Les deux roues sont en général propriétés de la structure.

Points forts

> Cette action répond aux situations d'urgence.

Points de vigilance

> Cette action ne devrait s'inscrire que dans une réflexion globale visant à résoudre sur le fond le problème de mobilité des personnes concernées et ne pas être une solution momentanée et par défaut.

Faiblesses

> Il faut bien évidemment que la personne soit titulaire du BSR s'il est requis en fonction de sa situation, ce qui peut être un vrai frein à cette solution.

> La mise à disposition de véhicules ne résout que provisoirement la difficulté rencontrée par la personne qui bénéficie du service. Une fois la période de location terminée, la situation a pu ne pas évoluer (soit par réparation du véhicule dont la personne est propriétaire, soit par l'achat d'un véhicule) et une nouvelle location inenvisageable (en général à cause de la durée maximale de 3 mois).

> L'entretien des parcs de véhicules est un poste de dépense couteux pour les structures gérant cette ressource.

> En ce qui concerne les cyclomoteurs, l'application au 1/1/18 de la norme Euro 4 va interdire de fait les moteurs à 2 temps et crée une incertitude sur les coûts des matériels de remplacement (scooters, qui sont ailleurs plus demandés par les utilisateurs).

12 - Ateliers de réparation pour deux roues

Les garages solidaires (cf point 9) ont pour but de permettre à des personnes n'ayant pas les moyens financiers de s'adresser à un garage classique pour accéder à des services de réparation et services annexes. Ces garages peuvent assurer classiquement des services de réparation destinés aux voitures mais aussi aux deux-roues, motorisés ou non.
Comme pour les voitures, les garages solidaires peuvent mettre à disposition des outils et un coin de l'atelier, à des tarifs réduits, pour les personnes qui souhaitent réaliser elles-mêmes les réparations, en bénéficiant du conseil d'un professionnel.

Points forts

> Réparations moins onéreuses avec la possibilité de conseils à l'entretien et à l'achat.

> Un service qui peut combiner différentes activités et permettre également un accès à la vente (remise en état, revente), ainsi que des services de conseil pour l'achat.

Faiblesses

> Nécessite un budget et un équipement importants à l'investissement.

13 - Transport micro-collectif

Ce service consiste à mettre en place un transport avec des véhicules et des chauffeurs propres à la structure qui porte l'action.

La demande est validée par la structure porteuse, en fonction du statut du demandeur (ce service n'est pas ouvert à tous), et après avoir vérifié que le trajet ne peut pas être effectué par d'autres moyens.

L'utilisateur paie un montant réduit pour chaque trajet.
La structure vérifie la possibilité de partager le véhicule entre plusieurs utilisateurs pour optimiser les coûts du service et augmenter le nombre de personnes transportées. Ce service n'est pas limité au retour à l'emploi, mais sert également à accéder aux services publics.

Points forts

> Ce service répond à des situations d'urgence et permet aux personnes bénéficiaires de pouvoir accéder notamment à des besoins primaires, comme se déplacer tout simplement.

> Il permet de recréer du lien social pour des personnes pouvant être fortement isolées.

> Il s'inscrit dans une démarche de développement durable (avantage économique, social et environnemental) en tentant d'optimiser le partage d'un véhicule, à coût réduit.

Faiblesses

> Le cadre réglementaire du « transport privé de personnes » est contraignant.

> Ce sont des solutions transitoires et non pérennes.

> Certaines AOT considèrent qu'il s'agit d'interventions marginales, et à destination d'un public très minoritaire. Elles peuvent montrer une certaine méfiance par rapport aux interventions du milieu associatif.

> Le non-respect des horaires de rendez-vous par les utilisateurs (qui occasionne des retards).

> Le manque de respect du règlement intérieur durant les trajets par certains utilisateurs.

Points de vigilance

> Une étude du territoire (services publics en matière de transports) et des besoins préalables est indispensable. La réalisation de ce service est assez coûteuse, doit disposer d'une demande importante et d'une bonne communication auprès des référents emplois et sociaux des territoires.

> Ces transports doivent être conçus en rabattant le plus possible sur les transports publics existants.

> La gestion du nombre de personnes à transporter doit être rigoureuse, pour ne pas se retrouver en sous-capacité.

> Certaines personnes ont besoin d'être accompagnées plus largement que le simple transport.

14 - Transport à la demande

Le dispositif consiste à offrir à des publics spécifiques la possibilité de disposer de ticket de déplacement en taxis ou de transporteurs, dont le nombre varie en fonction de la situation de la personne. Le transport, peut s'effectuer de point à point prédéfini ou en porte à porte.
Parmi ces points, on trouve des lieux d'accès à d'autres modes de transport (en particulier en commun).

La réservation se fait directement par les utilisateurs auprès des véhicules participant à l'opération, ou par le biais d'une centrale de réservation. Il est possible de rechercher les possibilités de covoiturage en fonction des demandes.

Les personnes concernées doivent s'inscrire préalablement et voir leur inscription validée en fonction des critères définis (avec délivrance d'un document prouvant leur droit d'accéder au service). Ils achètent ensuite des tickets à tarif très réduits qu'ils remettront aux prestataires (en général des taxis) chargés de réaliser la prestation de déplacement et qui signent préalablement une convention avec le porteur de l'action pour déterminer les conditions, y compris financières, du service.

Points forts

> Le service permet un accès de la population la plus fragilisée aux services publics ainsi qu'aux soins en favorisant l'insertion professionnelle et sociale.

> Il est particulièrement bien adapté aux territoires ne bénéficiant pas ou peu de transports en commun réguliers.

> Il permet de maintenir de l'emploi local (prestataires de transport).
Un suivi précis des trajets effectués permet l'accès à de nombreuses informations.

Faiblesses

> Ce service doit être limité en termes de bénéficiaires et de nombre de trajets afin d'éviter toute dérive. Il ne peut pas constituer un service quotidien pour ses utilisateurs.

Points de vigilance

> Vérifier régulièrement que les attributaires ont toujours les droits d'accéder au service.

15 - Ateliers de réparation de vélos

Ces ateliers peuvent être fixes ou mobiles. Ils offrent des conseils et prêtent du matériel dans l'optique d'une autonomisation de l'entretien du vélo.

Les ateliers itinérants permettent d'amener au plus près des utilisateurs du matériel d'entretien et d'offrir à la population des explications mais également une aide, dans l'optique d'une autonomisation dans l'utilisation du vélo. L'intervention peut se faire devant les locaux d'une maison de quartier, d'une maison de l'emploi... Les habitants finissent par connaître le service et à s'y rendre spontanément lors des permanences.
Certains ateliers offrent à la vente d'occasion des vélos.

Points forts

> Permet d'autonomiser à terme les utilisateurs de vélo pour l'entretien de leur matériel.

Faiblesses

> Risque de ne pas arriver à autonomiser les utilisateurs, et donc de les fragiliser en cas d'arrêt de l'action.

16 - Aides financières (autres modes que la voiture)

En ce qui concerne les aides aux transports en commun, les aides financières sont différentes en fonction des réseaux. On peut donc trouver :
> Des tarifs liés à la situation de la personne (bénéficiaire d'aides sociales, insertion...).
> Des tarifs liés au quotient familial.
> Des tarifs liés à l'âge de la personne (en particulier plus de 65 ans).

En règle générale, ces tarifs, dits sociaux, sont très sensiblement moins élevés que les tarifs d'abonnement normaux, mais ils varient en fonction de chaque réseau.
Pour le train (uniquement services offerts par la SNCF), une aide à la mobilité sous forme de bon de transport ou de tarif préférentiel est disponible auprès de Pôle Emploi à des conditions cumulatives :

- Situation au regard de l'emploi et revenu.
- Pour des activités particulières (recherche d'emploi, formation, entretien, reprise d'emploi pour une durée supérieure à 3 mois...).
> Pour des déplacements d'une longueur ou durée supérieure à un seuil (plus de 60 km ou 2 h AR).
> Pour des durées limitées (durée de la formation, 1 mois en cas de reprise d'emploi).

Points forts

> Permet l'accès aux transports en commun à des tarifs très faibles.

Faiblesses

> Demande un renouvellement fréquent (tous les ans, tous les semestres, voire tous les mois en fonction des situations et des réseaux) pour continuer à pouvoir bénéficier de l'aide, avec nécessité de fournir des justificatifs chaque fois.

> Ce sont des aides temporaires (pour le train).

17 - Aide à l'organisation

Dans le cadre de l'accompagnement mis en place pour les bénéficiaires de certaines prestations sociales, une aide personnalisée à la réalisation de son projet d'insertion peut contenir des aides à l'organisation de la vie familiale.
Il peut arriver en effet que cette organisation soit difficilement compatible avec la reprise d'un emploi (par exemple nécessité de faire garder ses enfants).
Cette aide peut conduire à des préconisations qui vont faciliter la mobilité.

Points forts

> Permet de lever des blocages.

Faiblesses

> Uniquement pour les personnes accompagnées par un travailleur social.

Points de vigilance

> Veiller à la pérennité de la solution proposée en fonction de la précarité du retour à l'emploi.

Pignon sur rue

Vélo-école

CONSTAT PRÉALABLE DE LA PROBLÉMATIQUE/DU CONTEXTE DANS LAQUELLE L'EXPÉRIENCE S'INSCRIT

L'utilisation du vélo augmente depuis quelques années sur le territoire de la Métropole de Lyon, offrant de nouvelles possibilités de déplacement. Cependant, certaines personnes ne savent pas ou plus utiliser ce mode de déplacement.

FINALITÉS DE L'ACTION

La finalité principale de cette action est la maitrise de la conduite d'un vélo pour des personnes qui n'ont jamais utilisé ce mode de déplacement, ou qui ne sont pas suffisamment à l'aise pour circuler en autonomie.

DESCRIPTIF DE L'ACTION

1- Description

Le porteur, Pignon sur Rue, est une association de promotion de la pratique du vélo, qui organise des événements (balades, bourses aux vélos, jeux de pistes), fait de la veille sur l'actualité du vélo, maintient une bibliothèque sur le thème du vélo, et porte une vélo-école.

La vélo-école comporte 3 types d'actions principales mises en place actuellement sur le territoire de la Métropole de Lyon :
- cours particuliers (ouverts à tous), payants (10 €/h en plein tarif ; 5€ en demi-tarif)
- intervention auprès de groupes dans les structures sociales
- cours particuliers aux micro-tarifs sociaux (2,5 €/h)

2- Modalités opérationnelles

Les interventions en structures sociales (centres sociaux, structures de réinsertion) se font à la demande de ces structures (pour lesquelles Pignon sur Rue est prestataire de service).

L'association peut intervenir de manière ponctuelle pour de la remise-en-selle ou pour donner envie aux participants de s'inscrire aux cours particuliers. Elle peut également intervenir sur des projets longs allant jusqu'à une dizaine de demi-journées.
Pour les cours particuliers à tarifs sociaux, ce sont les référents de parcours des personnes concernées qui les orientent vers la vélo-école. Cette possibilité est cependant très peu utilisée pour le moment.

La vélo-école se compose d'une équipe de bénévoles formés, d'une personne en service civique et d'une personne affectée la moitié du temps pour coordonner l'action sur les plans administratifs, organisationnels, et sur le terrain.

Les financements complémentaires aux montants payés par les clients sont apportés par la Métropole de Lyon (service voirie) pour les cours particuliers, pour un montant de 6 000 € et la Région et le PLIE pour les tarifs sociaux.

3- Résultats obtenus
En 2016, 28 ½ journées de formation en groupe ont été mises en place dans les structures sociales.
90 personnes ont bénéficié de cours particuliers, dont 2 en micro-tarif social.

ENSEIGNEMENTS

Les retours sont très positifs de la part des participants. Cependant, on constate qu'il est difficile de les faire aller jusqu'à l'utilisation du vélo pour des déplacements "obligatoires" (par exemple les déplacements domicile-travail), et qu'on en reste fréquemment à la pratique du vélo-loisir. Cette constatation est commune à la plupart des vélo-écoles.
La difficulté reste la pérennité des financements, qui sont fournis sur une base annuelle.
Les appels à projets sont intéressants mais demandent beaucoup de travail pour un résultat qui reste incertain.

CONTACT

Marine Bigo
Pignon sur Rue
10 rue Saint Polycarpe
69001 Lyon

marine@pignonsurrue.org
www.pignonsurrue.org

L'Entreprise Ecole

Location de véhicules

CONSTAT PRÉALABLE DE LA PROBLÉMATIQUE/DU CONTEXTE DANS LAQUELLE L'EXPÉRIENCE S'INSCRIT

La reprise d'un emploi, d'une formation, la recherche d'un emploi, peuvent nécessiter de disposer d'un véhicule motorisé quand il n'y a pas d'autres solutions de mobilité envisageables.
La location à tarif préférentiel de véhicules permet de pallier à ce besoin au démarrage de la reprise d'emploi.

FINALITÉS DE L'ACTION

Permettre à une personne en situation de précarité de disposer rapidement d'une solution de mobilité, dans l'attente de la consolidation de son emploi, ce qui doit permettre l'accès à une solution plus durable.

DESCRIPTIF DE L'ACTION

1- Description

1- Cibles : toute personne envoyée par un travailleur social ou une structure d'aide au retour à l'emploi (dont Pôle emploi). Le public visé est donc en recherche d'emploi. Il n'y a pas d'accès direct possible au service.
2- Territoire : Grand Lyon (lieu de résidence des publics)
3- Contenu : location pour des durées courtes ou moyennes (maximum 3 mois par an et par bénéficiaire) de voitures et de scooters
4- Type de porteur de l'action : Entreprise d'insertion, réalisant un accompagnement vers l'emploi durable
5- Date : depuis 2014

2- Modalités opérationnelles

Cette opération a été mise en place dans le cadre de la plateforme mobilité-emploi du Grand Lyon, pilotée par Uni-Est (action MADEO).
En fonction des besoins exprimés par la personne, est mis à disposition, soit une voiture, soit un scooter, pour une durée variant de quelques semaines (pour environ ¼ des cas) à 3 mois par un travailleur social ou une structure pour le retour à l'emploi. Il s'agit donc d'une approche « emploi » avant d'être une approche spécifique « précarité dans la mobilité ».
Le montant est de 5 €/jour pour une voiture et 4 €/jour pour un scooter. Les voitures sont louées par l'Entreprise école à un prestataire (Mingat par exemple) pour 17 €/jour. Une caution (qui n'est pas encaissée) est fournie à la location et peut servir à couvrir les éventuels frais de réparation, ainsi que le cas rare de la franchise du loueur (750 €).
Cette opération mobilise ½ ETP, pour un budget annuel de l'ordre de 100 000 €, dont 65 000 € consacrés à la location des véhicules.
Le financement est assuré pour la moitié par le Commissariat Général à l'Egalité des Territoires (CGET), dans le cadre de la politique de la ville, le reste étant apporté par le Conseil Régional, la Métropole de Lyon et quelques communes, ainsi que des locations auprès des publics.

3- Résultats obtenus
En moyenne, une cinquantaine de personnes bénéficient d'une location chaque année pour une durée moyenne de 50 jours. Un premier bilan qualitatif portant sur une quinzaine de personnes montre un bon niveau de satisfaction vis-à-vis du service. Cependant, le problème reste que les emplois auxquels accèdent les publics reçus sont fréquemment des CDD ou des missions d'intérim, ce qui ne facilite pas l'accès à une solution pérenne. On peut consulter le rapport annuel pour avoir plus de détails.

ENSEIGNEMENTS

La principale difficulté rencontrée est celle du financement. En effet, ils sont annuels, provenant de l'Etat et de collectivités territoriales, leur reconduction n'est pas automatique.
De plus, les financements se décident en cours d'année, ce qui oblige le prestataire à réduire le niveau des prestations dans l'attente de la confirmation de l'attribution des fonds.
Il y a également une faiblesse du portage politique pour ces actions, pour lesquelles il n'existe pas d'étude d'impact sur leur bénéfice social.

Une autre difficulté est un éparpillement des acteurs et des actions, qui restent trop imparfaitement connues des structures d'accompagnement social à cause de cet éparpillement, et ne permettent pas un accompagnement global sur la thématique de la mobilité par une seule structure. Une prise en charge globale d'une personne donnée serait plus efficace.

CONTACT

L'Entreprise Ecole
Anthony Charuel
Chargé de mission
Tél : 04 78 70 02 12
17, rue Marcellin Berthelot
69 190 Saint-Fons

projets@entreprise-ecole.com
www.entreprise-ecole.com

Mobilité 07-26

Accompagnement individualisé et prestations de service

CONSTAT PRÉALABLE DE LA PROBLÉMATIQUE/DU CONTEXTE DANS LAQUELLE L'EXPÉRIENCE S'INSCRIT

Constat préalable de la problématique/du contexte dans laquelle l'expérience s'inscrit
L'association a été créée par des acteurs de l'insertion en Ardèche, suite au constat de la nécessité de fournir des moyens de déplacement aux publics précaires pour l'accès à l'emploi.

FINALITÉS DE L'ACTION

Mobilité 07 26 vise à fournir aux publics en situation de précarité des outils pour permettre leur insertion socioprofessionnelle, des outils pour « savoir » et « pouvoir » bouger.

DESCRIPTIF DE L'ACTION

1- Description

Les publics visés sont les publics précaires en démarche d'insertion professionnelle, sur le territoire des départements de l'Ardèche et de la Drôme (à l'exception de l'agglomération de Valence-Romans, pour laquelle le DIEDAC pilote les actions).
Les actions comprennent :
> Un bilan de compétences mobilité et/ou conduite ;
> Des ateliers mobilité hebdomadaires ;
> Le développement d'un outil Internet, la plateforme mobilité, en lien avec le DIEDAC, qui recense l'ensemble de l'offre disponible sur Drôme et Ardèche, avec un accès réservé aux accompagnateurs (travailleurs sociaux) : http://www.plateformemobilite-ra.fr;
> Une école de conduite associative, où l'ensemble de la procédure est mise en œuvre par les salariés de l'association. La participation demandée aux participants est de 175 € pour l'ensemble code + permis ;
> La mise à disposition de véhicules à des tarifs sociaux (2 €/j pour une mobylette, 5 €/j pour une voiture avec une caution de 250 €).

2- Modalités opérationnelles

L'accès au service se fait uniquement sur prescription des travailleurs sociaux et de structures diverses telles que CCAS, Missions locales, Pôle emploi.
500 personnes sont accompagnées chaque année par les 15 salariés de l'association, qui a un budget annuel de 900 k€.
Les financements sont apportés principalement (80 %) par l'Etat, les collectivités territoriales (Région et Départements) et le Fonds Social Européen, sur des lignes budgétaires consacrées à l'action sociale presque exclusivement (RSA pour les Départements, jeunes et autres demandeurs d'emploi en insertion socioprofessionnelle pour la Région, insertion socioprofessionnelle pour le FSE).

Le bilan de compétence mobilité est proposé au public qui rencontre le plus de difficultés. Il se fait en très petits groupes (4 personnes), avec 4 réunions de 3 heures réparties sur 4 semaines, ce délai court étant nécessaire à la réussite de la démarche. Ce bilan inclut des tests préalables, une analyse de leur situation vis-à-vis de la mobilité -en tenant compte de l'avis du prescripteur- et de leur situation personnelle. Il se conclut par la remise d'un bilan écrit comprenant des préconisations. Un bilan spécifique « conduite » peut être proposé à la suite.
L'auto-école n'est accessible qu'aux personnes dont on a déterminé la capacité effective à pouvoir réussir les examens (évaluation spécifique code et conduite). Pour le permis, une réorientation est envisageable au bout de 2 mois en fonction des premiers cours. Le permis est obtenu en moyenne en 18 mois. Au-delà de 24 mois sans obtention du permis, la situation peut être réexaminée et le parcours arrêté (par le comité de suivi) sans évolution significative.

L'association dispose de 20 voitures, soit en pleine propriété soit en crédit-bail. Pour une recherche d'emploi, la voiture peut être mise à disposition pour une durée de 15 jours, et jusqu'à 3 mois pour une reprise d'emploi ou une formation.
En ce qui concerne les cyclomoteurs (pour des distances inférieures à 30 km/j), l'application au 1/1/18 de la norme Euro 4 va interdire de fait les moteurs à 2 temps et crée une incertitude sur les coûts des matériels de remplacement.
Mobilité 07 26 est présente aux forums emploi, pas uniquement à l'attention des publics mais également pour se faire connaître des prescripteurs et des employeurs.

3- Résultats obtenus

> 100 personnes par an font l'objet d'un bilan de compétences mobilité.

> 120 personnes bénéficient du service de mise à disposition de voitures chaque année, et 150 du service de mise à disposition de cyclomoteurs.

ENSEIGNEMENTS

Les actions dépendent de financeurs publics, avec des engagements au maximum triennaux mais aussi annuels. La pérennisation des financements se base de plus en plus fréquemment sur l'évaluation de résultats. Dans le cas présent ils sont difficiles à estimer car, s'agissant de retour à l'emploi, ils concernent le long terme.
Les actions les plus pérennes sont celles qui sont construites progressivement, en s'appuyant sur les territoires.
On peut regretter que les services en charge des aspects sociaux travaillent peu en collaboration avec les services en charge des déplacements et des transports, ayant des objectifs et des cultures différentes.
Une approche globale pourrait être utilement portée par une agence de mobilité.
Il est constaté une difficulté d'accès aux travailleurs sociaux, qui en général manquent de temps.

La mise à disposition de véhicules résout provisoirement la difficulté rencontrée par la personne qui bénéficie du service. Une fois la période de location terminée, la situation a généralement pu évoluer (soit par réparation du véhicule dont la personne est propriétaire, soit par l'achat d'un véhicule). La revente des véhicules de l'association à la fin de la période de crédit-bail à ces publics n'est pas envisageable car cela contribuerait à diminuer les services offerts par l'association.

CONTACT

Mobilité 07-26
Sarah ARSAC
Espace ADEN
15, rue du Travail
07400 Le Teil
04 75 49 29 40

mobilite0726@hotmail.fr
www.mobilite07.fr

Annexe 2 Liste (non exhaustive) de structures opérant en Auvergne-Rhône-Alpes

Note : la liste de ces structures a été établie à la date de rédaction du document, elle n'est donnée qu'à titre informatif, et sur la base des informations qui ont pu être recueillies. Elle ne prétend pas à l'exhaustivité.

Accompagnement individualisé et prestations multiples

Structure	Internet	Actions	Adresse	Contact
Agence écomobilité	www.agence-ecomobilite.fr/mobilite-solidaire/	Formation autonomie de déplacement, manifestations, ateliers de réparation, vélo-école, accompagnement permis	270 Chemin de la Cassine 73000 Chambéry	Marion Hameury 04 79 70 78 47
Aid'Auto 42	https://aidauto42facebook.wixsite.com/essai	Aide à la mobilité, Transport à la Demande Accompagné, Location Voiture, Information	34 avenue Paccard 42340 Veauche	aidauto42@orange.fr
Diedac PLIE Valentinois	http://diedac.fr/	Accompagnement au parcours mobilité, centre de ressources, aide au développement de services mobilité	Latour Maubourg 70 avenue de Romans 26000 Valence	04 75 82 85 16
FIT Formation 43	www.fit-formation.net	Accompagnement vers mobilité autonome Auto école associative	33 place du Breuil, 43000 Le Puy en Velay	fit-formation43@wanadoo.fr
FIT Formation 63	www.fit-formation.net	Accompagnement vers mobilité autonome Auto école associative	64 rue Lamartine 63000 Clermont-Ferrand	fit-formation@orange.fr
Mobil Emploi	www.mobil-emploi.fr	Location de véhicules, Micro collectif à la demande, Auto école associative, Plateforme mobilité	151 rue du Granier 73230 Saint Alban Leysse	
Mobilité 07 26	www.plateformemobilite-ra.fr	Diagnostic mobilité, formation, aide au transport et à l'acquisition de véhicules, auto-école	Espace ADEN 15, rue du Travail 07400 Le Teil	04 75 49 29 40
Nouvelle donne	www.nouvelle-donne-formation.org/formations_de.asp#3	Aide à la mobilité : repérage, organisation d'un déplacement	Hôtel et pépinières d'entreprise, Vidalon 07430 Davézieux	04 75 67 76 04 contact@nouvelle-donne-formation.org
Plateforme mobilité et Insertion Grand Lyon	www.mobilite-vers-lemploi.org	Lien vers les structures (Madéo, Amej, Innovation et Développement, Pignon sur rue, Kéolis)		04 72 23 56 88 contactmobilite@uni-est.org
Plateforme mobilité Grenoble	www.grenoble.fr/480-plateforme-mobilite.htm	Conseils en mobilité, prêts d'urgence, auto-école solidaire	19, galerie de l'Arlequin, 38000 Grenoble	04 76 48 27 90 plateforme.mobilite@ccas-grenoble.fr
Plateforme mobilité Puy de Dome	www.plateformemobilite63.fr	Accès aux personnes en recherche d'emploi ou d'insertion à la mobilité	17 rue Gaultier de Biauzat 63000 Clermont-Ferrand	04 73 39 93 26 plateforme-mob63@orange.fr
Uni Est	www.plie-uni-est.org/fr/?p=la_mobi	Porte le PLIE	3 Allée du Merle Rouge 69190 ST FONS	Claire Lefranc 04 72 23 56 85 claire.lefranc@uni-est.org
USIE 01		Transport micro collectif, aide à la mobilité, code renforcé	Maison des Associations 2 bd Irène Joliot Curie 01000 Bourg-en-Bresse	06 98 21 28 21 caroline.challeat@lusie01.fr

Apprentissage conduite

Structure	Internet	Actions	Adresse	Contact
AMEJ	rhone-alpes.apprentis-auteuil.org/nos-formations/conduite/	Auto-école solidaire (AMEJ)	36 rue Pierre Brunier 69300 CALUIRE ET CUIRE	Denis POINAS
CEFORA	http://cefora.org/orientationemploi-html	Aide permis de conduire	6, avenue de Tournon 07270 LAMASTRE	04 75 06 31 99 cefora@cefora.org
Groupe tremplin	www.groupe-tremplin.org/pt/auto-%C3%A9cole-sociale	Auto-école solidaire	20, rue du Repos 07300 Tournon-sur-Rhône	04 75 07 04 14
Innovation et développement	www.innovationetdeveloppement.fr	Auto école associative	3 allée du merle rouge, 69190 Saint Fons	
Maison de l'Emploi et de la Formation en Pays Beaujolais Elargi	http://mdefpb.org/permettre-la-mobilite-geographique-des-publics	Auto-école solidaire (avec Innovation et développement), location sociale de véhicules		
Maison des solidarités Nelson Mandela	http://solidarites-mandela.pagesperso-orange.fr	Apprentissage code	25 rue Charles Gounod 26000 VALENCE	maison-solidarites-mandela@orange.fr 0475553796
Mission Locale de Saint Etienne (voir MIFE)	www.ml-st-etienne.org	Préapprentissage code, aide au permis	18 avenue Augustin Dupré 42000 ST ETIENNE	04 77 01 34 00
Escale 38	http://escale38.fr/	Apprentissage code	11 rue Emile Zola 38000 GRENOBLE	04 76 95 50 30 contact@escale38.fr
Greta Viva 5	http://greta-viva5.org/	Aide permis de conduire	37 Rue Barthélémy de Laffemas 26000 Valence	04 75 82 37 90
Greta Vivarais	http://gretavprovence.fr/	Aide permis de conduire	1 Avenue Saint-Martin 26200 Montélimar	04 75 00 65 42
INFREP	www.infrep.org/agences.php?AGE_ID=9	Code renforcé	9, rue Félix DRUARD 01100 OYONNAX	04 74 73 01 66
Sauvegarde 42	www.sauvegarde42.fr	Auto-école solidaire, prévention routière, atelier	94 rue Gabriel Péri 42000 ST ETIENNE	04 77 32 72 45

Vélo (apprentissage, atelier)

Structure	Internet	Actions	Adresse	Contact
Pignon sur rue	www.pignonsurrue.org	Vélo-école, aide au repérage	10 rue Saint Polycarpe 69001 Lyon	04 72 00 23 57 - contact@pignonsurrue.org
Roulons en Ville à Vélo	www.revv-valence.org	Vélo-école, atelier Vélo, vélos d'occasion	1 rue Michel Server 26000 VALENCE	aidauto42@orange.fr
Vel'oyo	www.veloyo.fr	Atelier vélo, cours de vélo adultes	Anne-Marie Ghémard 18 B rue Mal de Lattre de Tassigny 01100 Oyonnax	04 74 73 94 27

Annexe 2 Liste (non exhaustive) de structures opérant en Auvergne-Rhône-Alpes

Location de véhicules

Structure	Internet	Actions	Adresse	Contact
Alveole 74	www.alveole.fr	Location de 2 roues	1011 rue des Glières 74 800 Saint-Pierre-en-Faucigny	04 50 03 25 62 contact@alveole.fr
Association la Passerelle	www.lapasserelle-assoc.fr	Location motocyclettes	10, rue du 11 novembre 69550 AMPLEPUIS	lapasserelle-accueil@wanadoo.fr
Centre social Heyrieux	www.cscheyrieux.fr/vie-sociale	Navette de convoyage Mise à disposition de véhicules	8 rue Louis Pasteur 38540 HEYRIEUX	contact@cscheyrieux.fr
FASTT	www.fastt.org	Location et réparation de véhicules à l'intention des intérimaires. Réseau Mouv'emploi		
Le Tacot Bièvre Valloire		Location vélos, cyclomoteurs, transport à la demande, information	14 rue du pont neuf 38980 VIRIVILLE	04 74 54 12 12 letacotbvm@wanadoo.fr
Madeo (l'Entreprise Ecole)	www.entreprise-ecole.com/madeo	Location voiture	17 rue Marcellin Berthelot 69190 ST FONS	04 78 70 02 12 projets@entreprise-ecole.com
VAL Horizon	www.valhorizon.fr/des-services/services-aux-habitants/	Mise à disposition de 2 roues motorisées (En'Mob)	138 Allée des Artisans 01600 TREVOUX	04 74 08 82 03 chantier.insertion@valhorizon.fr
Brigades Vertes		Mise à disposition de 2 roues motorisées	140, rue Saint-Martin 01300 BELLEY	04 79 81 12 80 lesbrigadesvertes@hotmail.com
Valence Services	http://valenceservices.unblog.fr	Mise à disposition de 2 roues (motorisées ou non), atelier de réparation	14 rue du jeu de Paume 26000 Valence	04 75 55 49 66 valence.services@wanadoo.f
Maison Constantin	www.fjt-constantin-nyons.fr	Mise à disposition de 2 roues motorisées	36 Avenue Paul Laurens 26110 NYONS	04.75.26.60.56
MIFE Loire sud (voir mission locale)	www.mifeloiresud.com	Mise à disposition de 2 roues	18 avenue Augustin Dupré 42000 ST ETIENNE	04 77 01 34 00
Envol/ ORSAC		Mise à disposition de 2 roues motorisées (Mobylam)	60, rue Aristide Brians 01500 AMBERIEU-EN-BUGEY	envol.orsac@wanadoo.fr 04 74 38 18 72

Garage solidaire

Structure	Internet	Actions	Adresse	Contact
Association Détours		Garage solidaire à Marat	3, rue Bellevue 63590 Cunlhat	04 73 72 29 34
Réparation Solidaire Mobilité 38	http:// reparationsolidaire38.fr/	Garage solidaire, vente de véhicules d'occasion	47 chemin du Vercors 38260 LA FRETTE	Yann LASSARA Tél. 06.23.77.85.86
Solidarauto38	www.solidarauto38.fr	Garage solidaire Vente et location de voitures à bas prix pour public précaire	14 Avenue de l'Industrie 38130 Échirolles	04 76 90 19 66 accueil@solidarauto38.fr

Divers

Structure	Internet	Actions	Adresse	Contact
ADISES Active	www.adisesactive. fr/offres-et-services/ le-microcredit- personnel/	Micro-financement pour achat de véhicules	180 rue du Genevois Parc d'Activité Côte Rousse 73000 CHAMBERY	04 79 69 11 01 info@adises.com
Proximiti	https://www.proximiti. fr/services-de- transports-urbains-a-la- demande	TAD pour demandeurs d'emploi	45 Impasse des Contamines 74930 PERS-JUSSY	tad@proximiti.fr
VAP Drôme	www.vap-drome.fr	Auto-stop organisé		severine.nicoletti@pays- romans.org
Association Palette		Activités d'insertion	30, rue du plan 38300 Bourgoin Jallieu	04 74 93 41 63 asso.pallette@gmail.com
Aube nouvelle		Transport micro collectif	Le Moulinage 26110 CONDORCET	aubenouvelle@wanadoo. fr 04 75 27 76 07

Annexe 3 Bibliographie

Détail	Type	Auteur	Accès Internet
Prédiagnostics de la précarité énergétique	Analyse de dispositifs	Location de 2 roues	1011 rue des Glières 74 800 Saint-Pierre-en-Faucigny
Communiqué de presse troisièmes rencontres de la mobilité inclusive	Colloque	Laboratoire de la mobilité inclusive	http://www.mobiliteinclusive.com/3es-rencontres-mobilite-inclusive-2/
La mobilité, l'autre vulnérabilité énergétique	Colloque	IDDRI - Sciences Po	http://www.iddri.org/Publications/La-mobilite,-l-autre-vulnerabilite-energetique
Les chiffres-clés de la précarité énergétique	Données	ONPE	http://onpe.org/sites/default/files/pdf/tableau_de_bord/chiffres-cles-precarite-energetique-novembre2016.pdf
Les chiffres clés de la pauvreté et de l'exclusion sociale 2015	Données	CNLE	http://www.cnle.gouv.fr/IMG/pdf/CNLE_Chiffres_Cles_2015.pdf
Définition de la pauvreté 2016	Données	CNLE	http://www.cnle.gouv.fr/IMG/pdf/CNLE_ChiffresCles2016_ch1.pdf
Mobilité au quotidien - comment lutter contre la précarité (données générales)	Etude	FONDATION POUR LA NATURE ET L'HOMME	http://www.fondation-nature-homme.org/magazine/mobilite-au-quotidien-comment-lutter-contre-la-precarite/
Vulnérabilité aux coûts de la mobilité (Aire Métropolitaine Lyon / St Etienne)	Etude	CEREMA	http://www.centre-est.cerema.fr/IMG/pdf/Cerema_CE_Vulnerabilite_2015_03_06_VF_cle21ee93.pdf
Vulnérabilité aux coûts de la mobilité (Aire Métropolitaine Lyon / St Etienne)	Etude	CEREMA	http://www.centre-est.cerema.fr/IMG/pdf/Vulnerabilites_VOLUME_1_VF_cle1adc16.pdf
Vulnérabilité aux coûts de la mobilité (Aire Métropolitaine Lyon / St Etienne)	Etude	CEREMA	http://www.centre-est.cerema.fr/IMG/pdf/Vulnerabilites_VOLUME_2_VF_cle1f4316.pdf
INSEE Première - Vulnérabilité énergétique	Etude	INSEE	https://www.insee.fr/fr/statistiques/fichier/1283764/ip1530.pdf
Mobilis in mobile - de la mobilité dans l'emploi	Etude	UNCCAS	www.unccas.org/IMG/pdf/mobilis-in-mobile-mobilite-et-emploi.pdf
Définir la précarité énergétique mobilité (volume 1)	Etude	Alphéis, CSTB pour ONPE	http://onpe.org/sites/default/files/pdf/documents/rapports_onpe/livrable_3.3_onpe-mobilite-1-definir_vet-v20150618.pdf
Mesurer la précarité énergétique mobilité (volume 2)	Etude	Alphéis, CSTB pour ONPE	http://onpe.org/sites/default/files/livrable_5.4_onpe-mobilite-2-mesurer_vet-v20150618.pdf
Agir contre la précarité énergétique mobilité (volume 3)	Etude	Alphéis, CSTB pour ONPE	http://onpe.org/sites/default/files/pdf/documents/rapports_onpe/livrable_4.1_4.2_onpe-mobilite-3-agir_vet-v20150618.pdf
Discuter la précarité énergétique mobilité (volume 4)	Etude	Alphéis, CSTB pour ONPE	http://onpe.org/sites/default/files/onpe-mobilite-4-discuter_vet-v20150618.pdf
La précarité énergétique à l'heure de la transition énergétique. Exemple de la Seine et Marne et de deux territoires européens	Etude	RAC-F	https://reseauactionclimat.org/wp-content/uploads/2017/04/La-pre%CC%81carite%CC%81-e%CC%81nerge%CC%81tique-a%CC%80-l%E2%80%99heure-de-la-transition-e%CC%81nerge%CC%81tique-.pdf

Détail	Type	Auteur	Accès Internet
Approche de la précarité énergétique liée au transport et à la mobilité à l'échelle de l'Aire Métropolitaine de Lille	Etude	Energies demain / Systra	http://www.missionbassinminier.org/ressources/aire-metropolitaine-de-lille/autres-documents.html
Présentation de la formation "conseiller mobilité insertion" (DUT)	Formation	Ecole d'Urbanisme de Paris	http://www.wimoov.org/_new/wp-content/uploads/2016/08/DIU-Conseiller-Mobilit%C3%A9-Insertion.pdf
Comment mesurer la précarité énergétique en matière de transport	Méthode	Revue de l'énergie	https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01175629/document
Kit mobilité et insertion	Outil	ARENE IdF / FARE	http://www.areneidf.org/publication-arene/kit-mobilit%C3%A9-et-insertion
Rapport d'activité	Présentation d'acteur	Wimoov	http://www.wimoov.org/_new/wp-content/uploads/2014/08/RA_2015_Wimoov.pdf
Quels dispositifs pour accompagner les ménages en précarité énergétique ? (ne concerne que le logement)	Présentation d'expérience	RAPPEL	http://www.precarite-energie.org/IMG/pdf/GUIDE_PRECARITE_RAPPEL_JUIL_2016.pdf
Programme Mobilz	Présentation d'expérience	Renault	https://group.renault.com/wp-content/uploads/2017/01/programme-mobiliz-2016.pdf
Projet associatif	Présentation d'expérience	Mobil Emploi 73	http://www.mobil-emploi.fr/pdf/Projet_Associatif_Mobil-Emploi-73.pdf
Plan stratégique énergétique de l'Opac du Rhône : triple vulnérabilité énergétique	Présentation d'expérience	AURA-EE	http://www.ddrhonealpesraee.org/fileadmin/user_upload/mediatheque/dd/Documents/6_Fiches_initiatives/RAEE_151121_FI_Triple_vulnerabilite_energetique_OPAC_DU_RHONE.pdf
Auto-école associative	Présentation d'expérience	Mobilemploi	
Locamob Lacauto	Présentation d'expérience	Mobilité 07 26	
Garage solidaire	Présentation d'expérience	Solidarauto38	
Présentation légère de quelques actions	Présentation d'expérience	Agence écomobilité	
Plateforme mobilité / Autoécole citoyenne	Présentation d'expérience	Metro / CCAS Grenoble	
e-plateforme de la mobilité en Ardèche	Présentation d'expérience	DIEDAC PLIE Valentinois	
Développement numérique d'outils d'apprentissage de la Mobilité	Présentation d'expérience	Plateforme Mobilité Emploi Insertion de l'agglomération lyonnaise	
Présentation projet mobilité et insertion des jeunes rhonalpins	Présentation d'expérience	FARE Rhône-Alpes	

Annexe 4 Sites Internet

Structure	Internet	Données fournies
Observatoire national de la précarité énergétique	www.onpe.org	
Laboratoire de la mobilité inclusive	www.mobiliteinclusive.com	
Plateformes Wimoov	www.wimoov.org	
Observatoire national de la Pauvreté et de l'Exclusion Sociale	www.onpes.gouv.fr/	Données sur la pauvreté en général, rien sur la thématique spécifique des déplacements
Conseil national des politiques de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale	www.cnle.gouv.fr/	Données sur la pauvreté en général, rien sur la thématique spécifique des déplacements
Conseil national des missions locales	www.missions-locales-france.org	
Union Nationale des CCAS	www.unccas.org	Des exemples mais précarité énergétique logement
Réseau des Acteurs de la Pauvreté et de la Précarité Énergétique dans le Logement (RAPPEL)	www.precarite-energie.org	Exclusivement orienté logement
Chambre Régionale de l'Economie Sociale et Solidaire	www.cress-rhone-alpes.org/cress	Informations générales sur l'économie sociale et solidaire
Portail économie sociale et solidaire	auvergne-rhone-alpesolidaires.org	Annuaire, actualités thématiques
Alpes solidaires	www.alpesolidaires.org	Annuaire, actualités thématiques
Drôme Ardèche solidaires	www.dromeardeche-solidaires.org	Annuaire, actualités thématiques
Rhône solidaires	www.rhone-solidaires.org	Annuaire, actualités thématiques
Loire solidaires	www.loire-solidaires.org	Annuaire, actualités thématiques
Savoie Mont Blanc solidaires	http://savoiemontblanc-solidaires.org	Annuaire, actualités thématiques

Crédits photos :
P 1, 6, 19 : Nicolas Robin pour Sytral, **P 9, 14 :** Région Urbaine de Lyon – phoca, **P 13 :** fotolia, **P 15 :** Cédric Lefevre pour Sytral, **P 21 :** OPAC 38, **P 22 :** Communauté de communes Cœur de Savoie, **P 23, 25, 27, 29, 30, 37 :** shutterstock, **P 32 :** Pignon sur Rue, **P 35 :** Communauté d'agglomération Arlysère, **P 39 :** FUB, **P 41 :** L'entreprise école, **P 43 :** Mobilité 0726.

Auvergne Rhône-Alpes
Énergie Environnement

18 rue Gabriel Péri
69100 Villeurbanne

Tél. 04 78 37 29 14
info@auvergnerhonealpes-ee.fr

auvergnerhonealpes-ee.fr

Décembre 2017 - Imprimé sur papier 100% recyclé - [illegible] - © mouvement perpétuel

avec le soutien de

La Région
Auvergne-Rhône-Alpes