



Initiatives Territoriales pour l'emploi

Action en faveur d'une mobilité inclusive

Rapport d'activité « diagnostic de mobilité »

Sommaire

Introduction – Objectifs et méthodologie de l'intervention

1. Le contexte géographique et démographique
2. Le tissu économique
3. L'offre de mobilité disponible
4. Les pratiques de mobilité des Meusiens
5. Les freins à la mobilité
6. L'offre prioritaire à déployer en conséquence
7. Les préconisations :

L'articulation des dispositifs

Les structurations juridiques possibles (en exemple : la plateforme du Puy-de-Dôme)

Les coûts potentiels et les ressources

Le contenu et la couverture possible des offres

Introduction

Contexte d'intervention

Le département de la Meuse voit **émerger plusieurs initiatives et partenariats en réponse à des besoins identifiés plaçant la mobilité au cœur des enjeux prioritaires** du territoire, notamment ceux liés à l'accès à l'emploi et à l'insertion des publics qui en sont éloignés.



Les orientations des politiques publiques départementales s'accordent donc sur la nécessité **d'avoir une approche globale des problématiques de mobilité inclusive en vue de lui donner une meilleure lisibilité et une meilleure efficacité** en terme de couverture et de diversité de l'offre.



Dans ce contexte, **l'État (DDETS PP) et le Département de la Meuse**, en relais des acteurs territoriaux, ont souhaité structurer une réflexion à l'échelle du département en missionnant et en s'appuyant sur les **expertises du Réseau Mob'in Grand Est**.



Rappel du profil des publics ciblés par l'étude : personnes en situation d'insertion sociale et professionnelle et collégiens .

Les outils de mobilité déployés pour répondre aux besoins identifiés pourront faire l'objet d'une utilisation par d'autres publics (ex : seniors) en vue d'une meilleure efficacité.



Les objectifs de la mission

- ➔ Compléter les états des lieux existants, cartographier les besoins et les freins (territoire, publics, offres mobilité...) pour mieux connaître les besoins des publics en emploi et en insertion, des employeurs et des acteurs institutionnels ;
- ➔ Mesurer l'adéquation qualitative et quantitative entre l'offre actuelle et les besoins repérés, identifier les besoins non satisfaits et mesurer les écarts. Recenser l'offre existante, définir les services nouveaux à développer correspondant aux besoins des publics et des territoires, identifier les acteurs pertinents pour les porter ;
- ➔ Construire une approche départementale de la mobilité en formulant des schémas de développement et de coopération visant à l'optimisation des moyens existants et à la construction de réponses nouvelles répondant aux besoins identifiés.

Méthodologie d'intervention

Expertise Mob'in Grand Est → des ingénieries disponibles dans les secteurs de la mobilité Inclusive au service des territoires

Initiatives Territoriales pour l'Emploi dans la Meuse - Action en faveur d'une mobilité inclusive



Avr./ Juin 2021



Janv. 2020

Collecte de données existantes ;
Rencontres des opérateurs en territoire ;

Objectifs : obtenir une 1^{er} représentation : mettre en exergue les forces, faiblesses, opportunités et menaces du territoire.

Fév. 2020

1^{ère} phase de questionnement → 40 acteurs du territoire (dont 12 EPCI).

Objectifs : Identifier l'existant , ce qui est en gestation et les besoins ;
Faire corrélérer l'ensemble des données et élaborer une cartographie.

Création d'un « groupe projet » composé d'opérateurs Meusiens.

Objectifs : conforter/affiner les données

Juill.2020/Mars. 2021

2^{ème} phase de questionnement → vers les entreprises, tiers de confiance et publics cibles.

Exploitation et mise en corrélation des données traitées – restitution au groupe projet.

Objectifs : déterminer l'offre à déployer /quantifier les moyens/ identifier les sources de financement potentielles.

Création d'un schéma de coopération territoriale, identifier :

- Le contenu et la couverture possible des offres;
- Les structurations juridiques;
- Les coûts potentiels et les ressources.

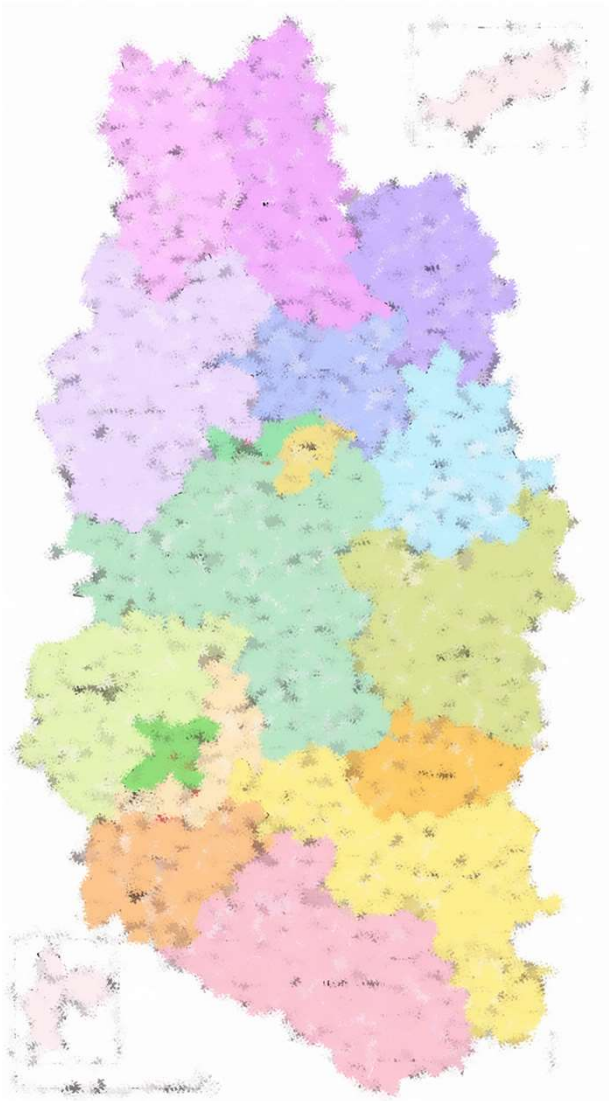
Impact crise sanitaire



1. Contexte géographique et démographique

Présentation globale du territoire

- 2 communautés d'agglomération et 13 intercommunalités
- Densité : 30,1 hab./km
- 499 communes en 2020
- Superficie de 6 211,4 km²
- 3 Pôles d'Équilibre Territorial et Rural (PETR) : Pays Barrois, Cœur de Lorraine et le Pays de Verdun
- Engagé dans la mutation du territoire par une démarche de Transition Ecologique incluant des projets concrets et durables



La population du Département



189 055 habitants soit 3,4% de la population du Grand Est

30,4 habitants/km² - Grand Est : 96,7 hab/km²



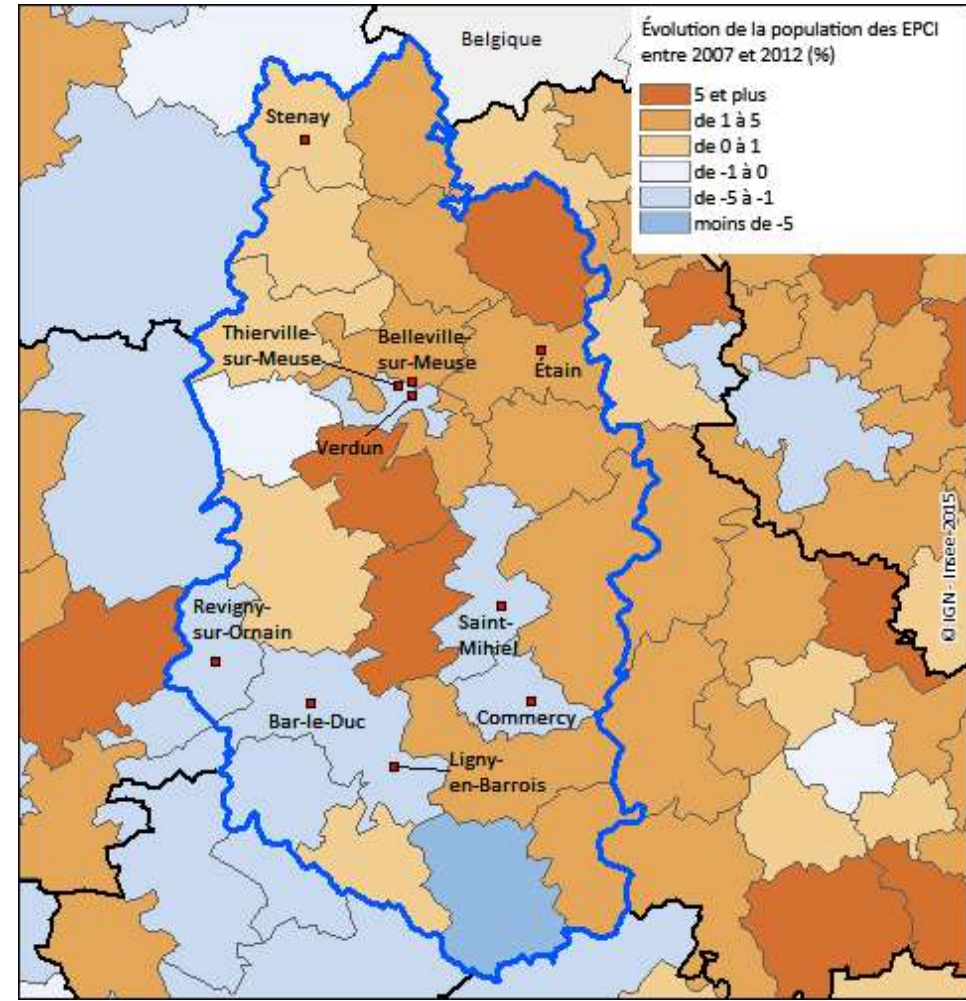
Évolution 1968-2016 : **-9,7%** / Grand Est : +11,9%



0% lié au solde naturel / Grand Est : +0,2%



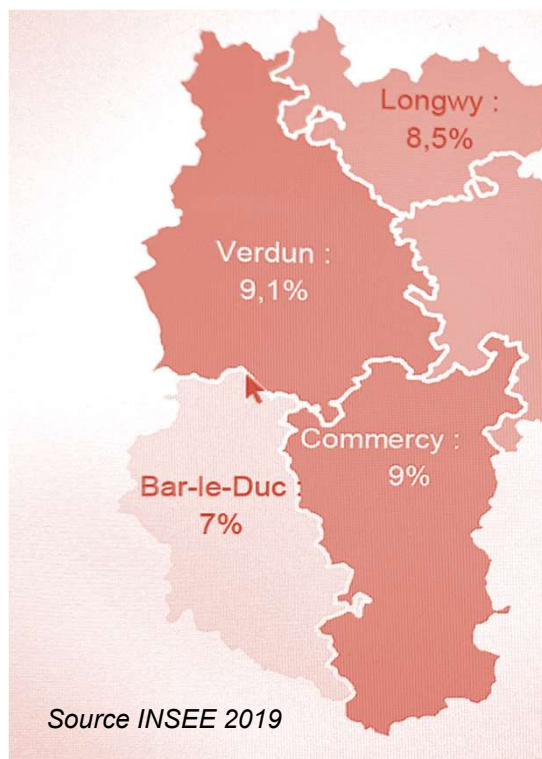
-0,5% lié au solde migratoire / Grand Est : -0,2%



2. Le tissu économique Meusien

Le marché du travail

Taux de chômage par zone d'emploi



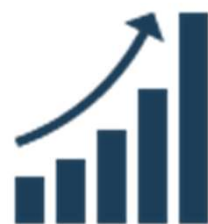
Volume de Demandeurs d'Emploi (Sept.2020) →

16 991

Volume de Bénéficiaires de Revenu de Solidarité Active

(en 2020) → 9850 personnes couvertes (adultes et enfants)

Taux de pauvreté (INSEE 2017) → 14,5%

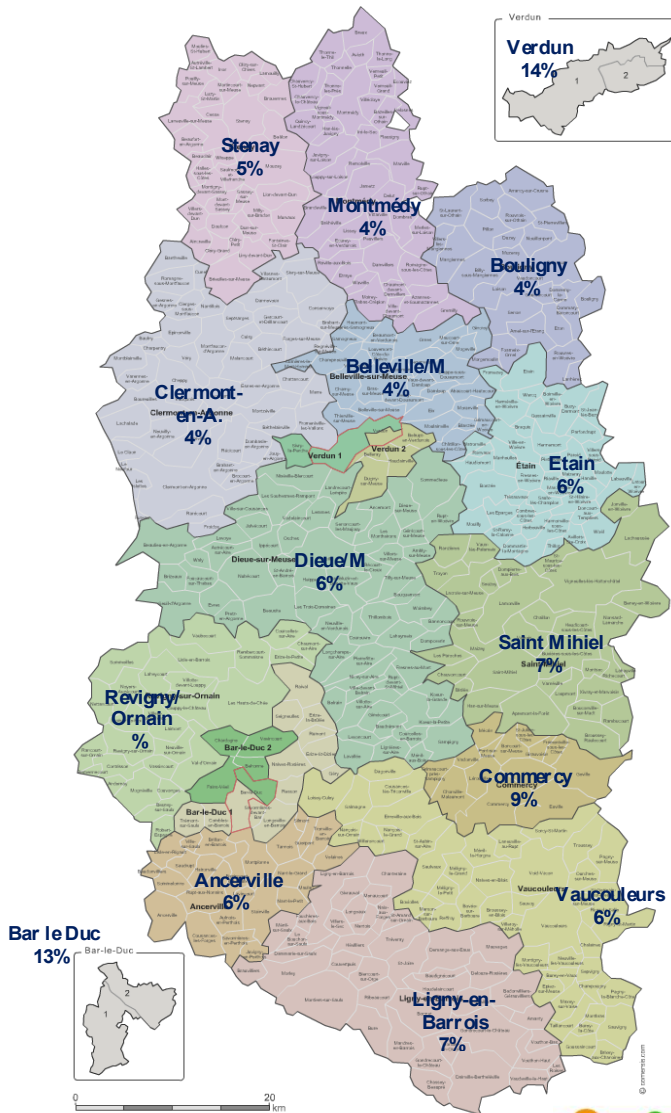


Évolution du taux de chômage

Meuse	-9,2%
Grand Est	-6,9%
France métropolitaine	-6,8%

Source INSEE 2019

Le volume et la localisation des Demandeurs d'Emploi (DE) Par Canton (sept.2020)

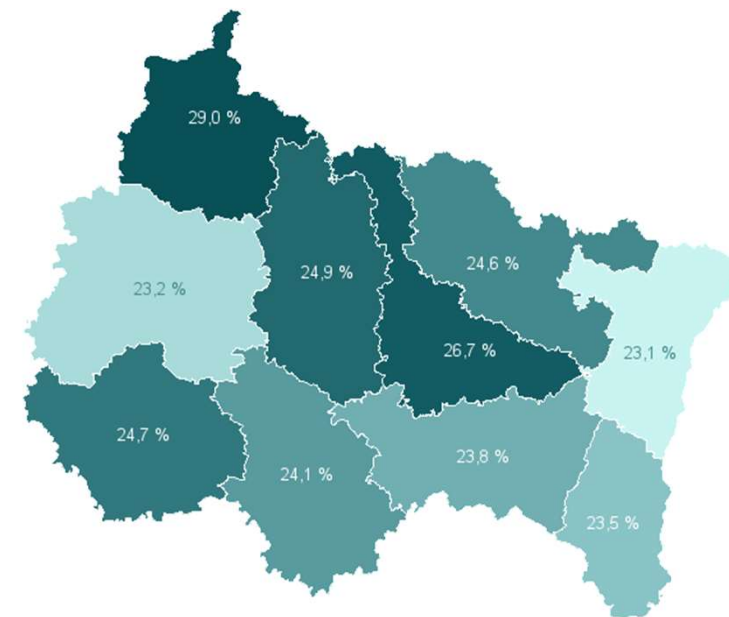
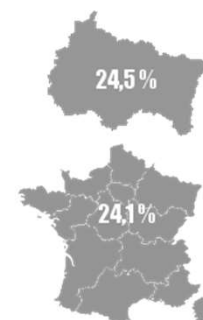
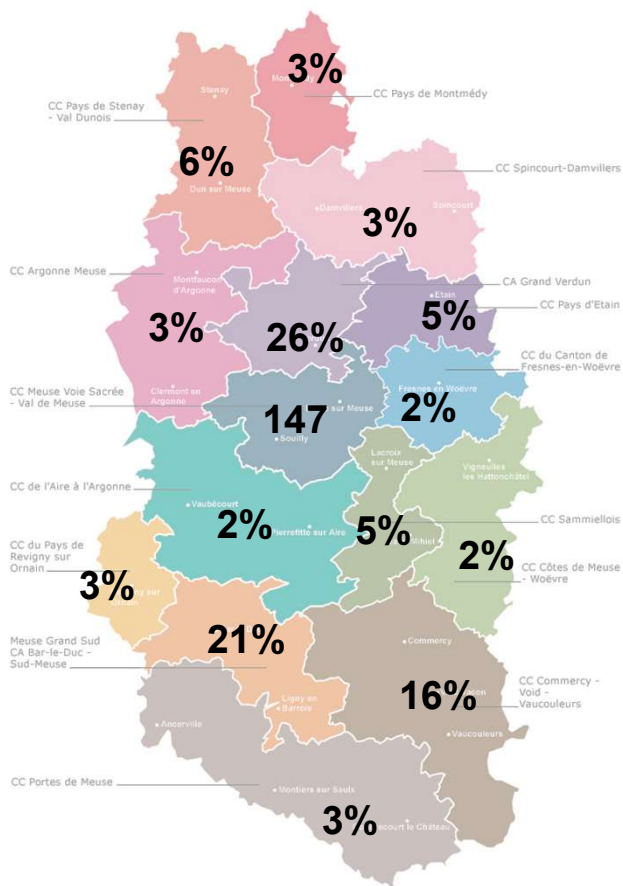


Population Totale
16 991 DE

La répartition des allocataires du RSA

Source : document interne au Conseil départemental

Initiatives Territoriales pour l'Emploi dans la Meuse - Action en faveur d'une mobilité inclusive



source DRDJSCS 2019

Les bassins d'emploi du territoire

140 projets 64,3 % difficiles 0,0 % saisonniers

Métiers les plus porteurs :

Ouvriers non qualifiés du second œuvre...

Maçons

Ouvriers non qualifiés...

260 projets 88,5 % difficiles 3,8 % saisonniers

Métiers les plus porteurs :

Ouvriers non qualifiés du gros œuvre...

Maçons

Ouvriers non qualifiés...

Source « enquête BMO » de Pôle Emploi 2020

Bassin d'emploi	Projets de recrutement	Difficultés à recruter	Emplois saisonniers
Total	400	80,0 %	2,5 %

FOCUS sur les entreprises et la mobilité



Données issues de la phase de questionnement réalisée par
Mob'in Grand Est
Population : 81 établissements

→ 72 % des entreprises répondantes ont des difficultés de recrutement dont 47 % dues à la mobilité et concernant principalement (moyenne):

1. La **difficulté financière** (2,2) ;
2. Les **contraintes territoriales** (difficultés d'accès à l'entreprise) (2,7) ;
3. Les **freins psychologiques** (3) ;
4. Les **contraintes personnelles d'organisation** (3,3) ;
5. Enfin, l'**utilisation des moyens de locomotion trop complexe** (3,8).

→ Les difficultés de recrutement, identifiées par les entreprises répondantes, dues à 100 % à cause de la mobilité **se situent sur :**

(réponses basées sur un ressenti)

- La Communauté de Communes Argonne Meuse ;
- La Communauté de Communes du Sammiellois ;
- La Communauté de Communes VAL DE MEUSE - VOIE SACRÉE ;
- La Communauté de Communes du Territoire de Fresnes en Woëvre.

→ 28% recrutent des salariées résidants à moins de 30km et 63% entre 10km et 30km → réflexion autour de la « mobilité inversée » et du logement (travaux du Plan Régional Grand Est dans le cadre de la circulaire relative à la mobilisation nationale pour l'emploi et la transition écologique et numérique/ possibilité d'expérimentation sur le territoire de la Meuse (en attente))

FOCUS sur les actifs du territoire et la mobilité



64 400 actifs en emploi

3,1% des actifs en emploi du Grand Est



89,5% des actifs occupés résident dans le département
soit 57 619 actifs occupés

Source OREF 2019



→ 46 % des salariés en poste ont déjà connu ou connaissent des difficultés pour faire leurs trajets A/R domicile / travail

→ 9 % des entreprises ont mis en place des services mobilité ou utilisent des services extérieurs spécifiques, à savoir :

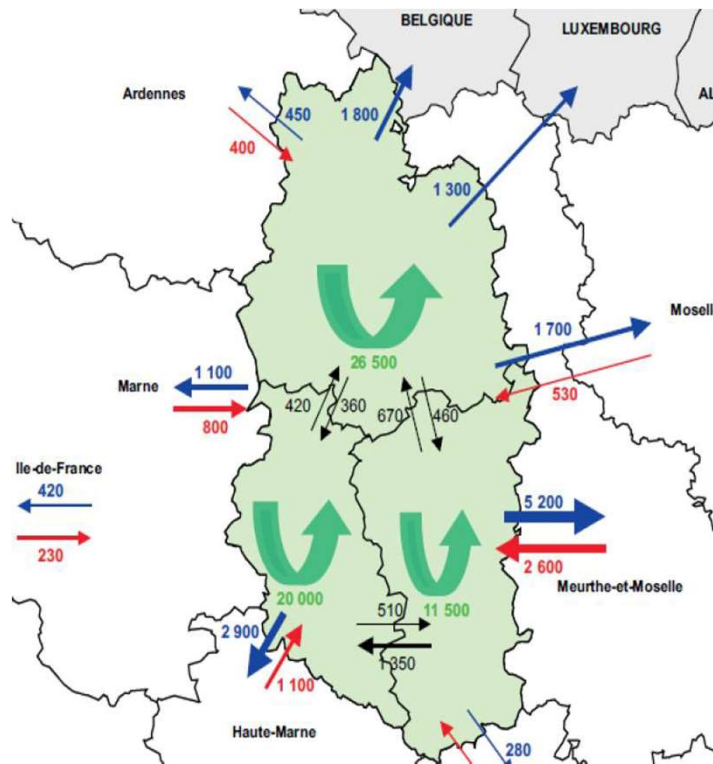
- Location de voiture → correspondant à l'Agglomération du Grand Verdun ;
- Actions organisées de covoiturage → correspondant à la Communauté de Communes du Pays de Revigny-Sur-Ornain et celle des Portes de Meuse;
- Transports en commun / location solidaire de scooters → correspondant à l'Agglomération Meuse Grand Sud ;
- Ramassages organisés par l'entreprise → correspondant à la Communauté de Communes du Pays de Montmédy.

Données issues de la phase de questionnement 2020
réalisée par Mob'in Grand Est
Population : 81 établissements

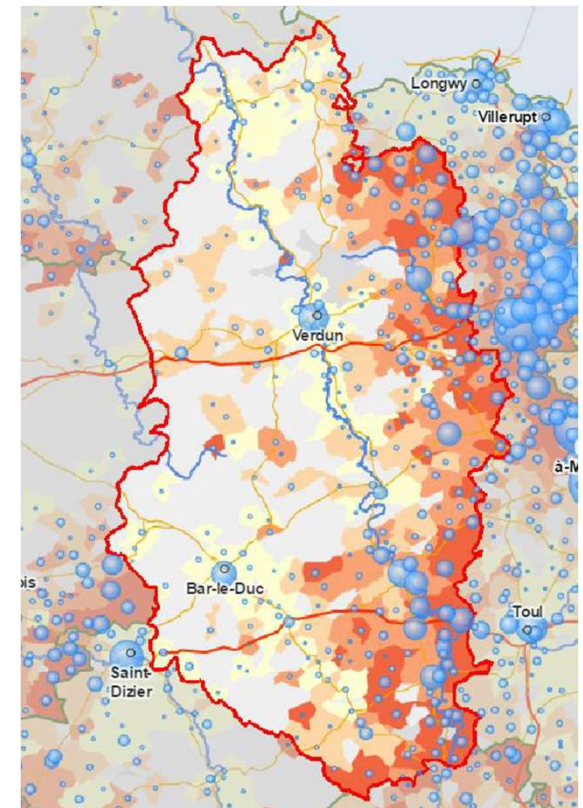
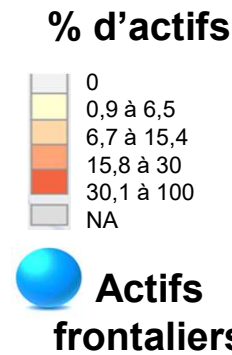
Les déplacements domicile- travail

Les phénomènes majeurs :

- ✓ Des flux quotidiens domicile-travail/études importants vers Bar-le-Duc et Verdun mais également significatifs vers Commercy ;
- ✓ Des flux domicile-travail modestes entre les zones d'emplois meusiennes ;
- ✓ Des migrations quotidiennes importantes d'actifs meusiens qui vont travailler en dehors du département : sillon lorrain vers Toul- Nancy notamment, Belgique, Luxembourg, Saint-Dizier.



Nombre et % d'actifs résidant en Meuse et travaillant hors de la Meuse



Source : Schéma Départemental d'Amélioration de l'Accessibilité des Services au Public de la Meuse

3- L'offre de transport en commun disponible dans le département



Le réseau TER/TGV ferroviaire

La totalité du **réseau ferré** de Meuse s'étend sur **346 kilomètres** dont 60 kilomètres de ligne TGV. La Meuse compte **13 gares**.

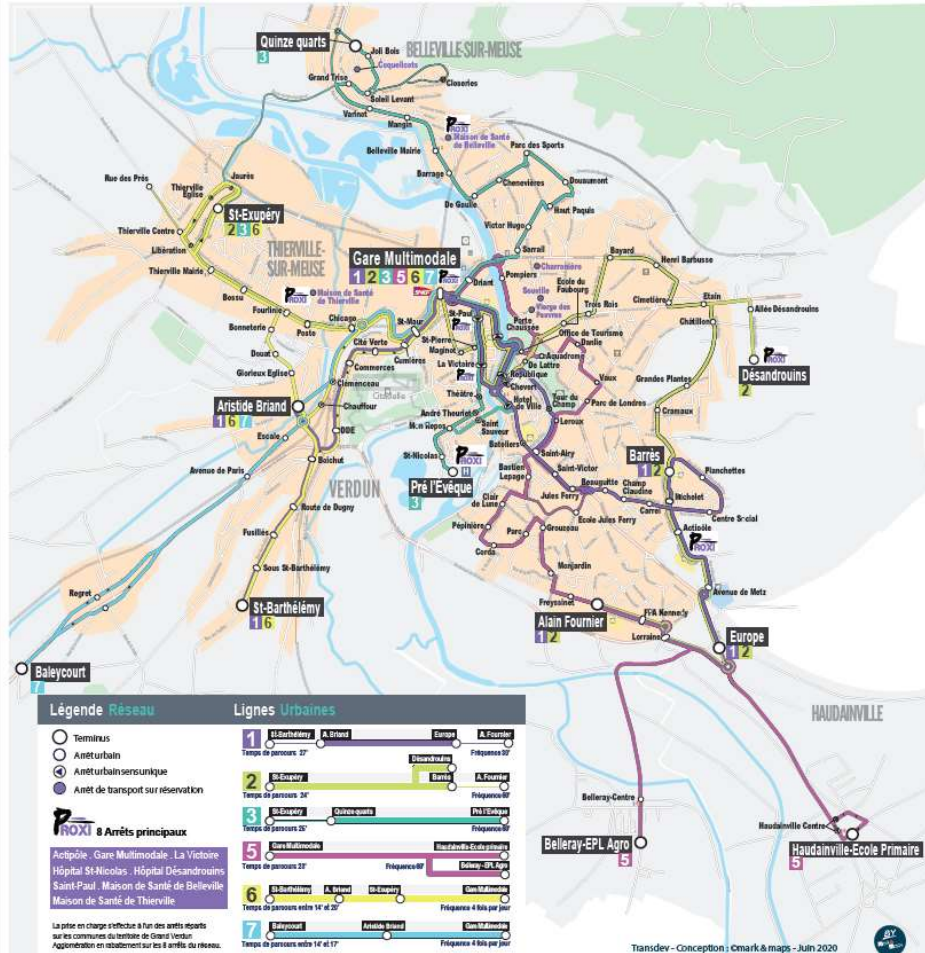
- La ligne TGV Est Européen dessert les gares de Bar-le-Duc et Meuse TGV (située à 30 km de Bar-le-Duc et 25 km de Verdun), en 1h40 pour Bar-le-Duc et 1h pour Meuse TGV depuis Paris.

Les TER en Meuse :

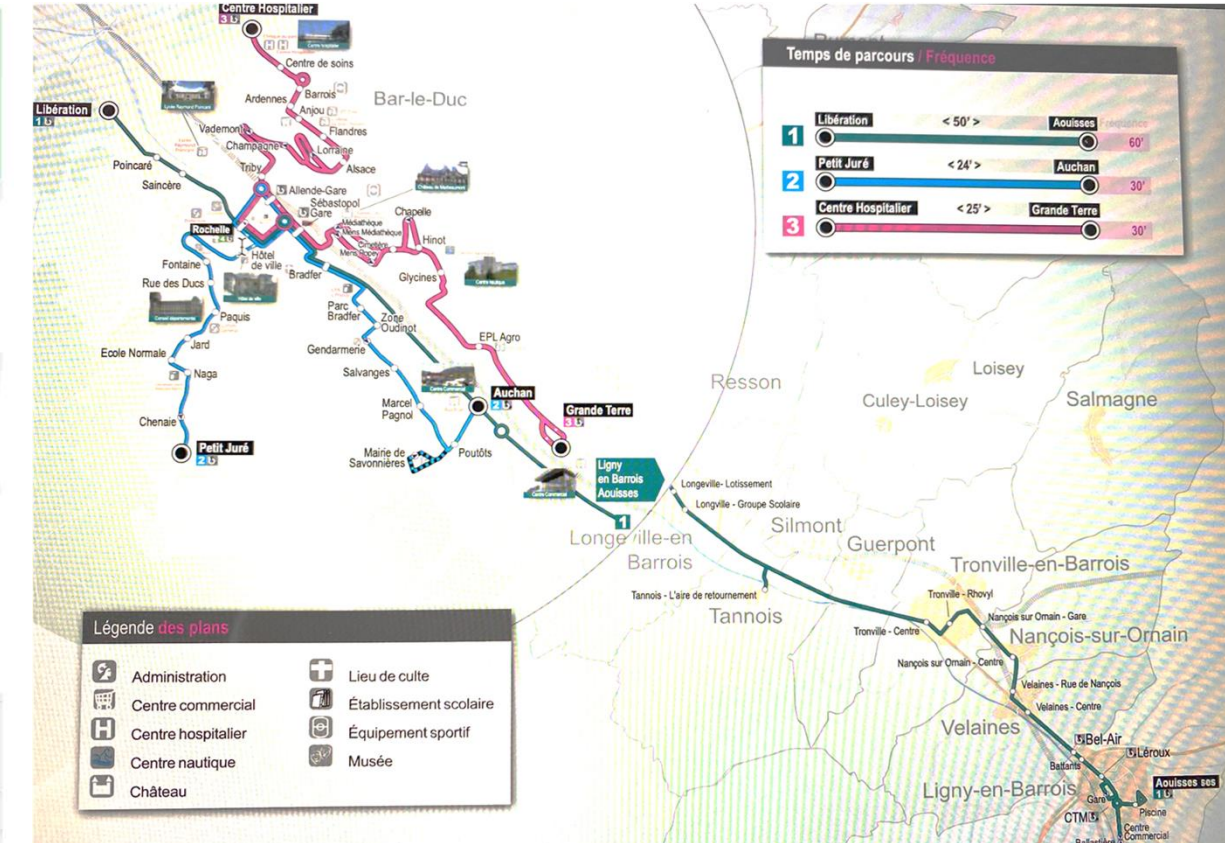
- Bar-le-Duc est desservie par les TER au total, 7 dessertes quotidiennes.
- Les villes de Verdun et Commercy sont aussi accessibles par TER avec correspondance respective pour Châlons-en-Champagne et Bar-le-Duc.

Le réseau des Transports Urbains

Verdun



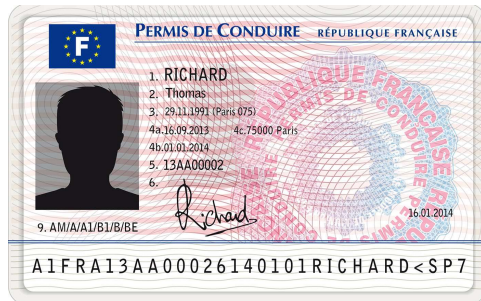
Bar le Duc



ZOOM sur les aides financières présentes sur le territoire

(centralisation des données issues du « groupe projet » mené par Mob'in Grand est)

dédiés à l'accès au permis B



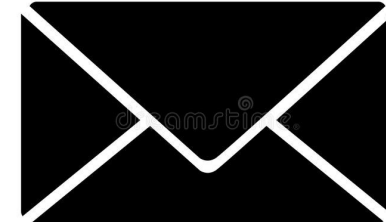
Opérateur(s)/dispositif(s) :
Mobi Meuse, les Missions Locales (Nord et Sud), Pôle Emploi

dédiés à la location



Opérateur(s)/dispositif(s) :
AMIE, FASTT

dédiés à des « frais de mobilité » d'une manière globale



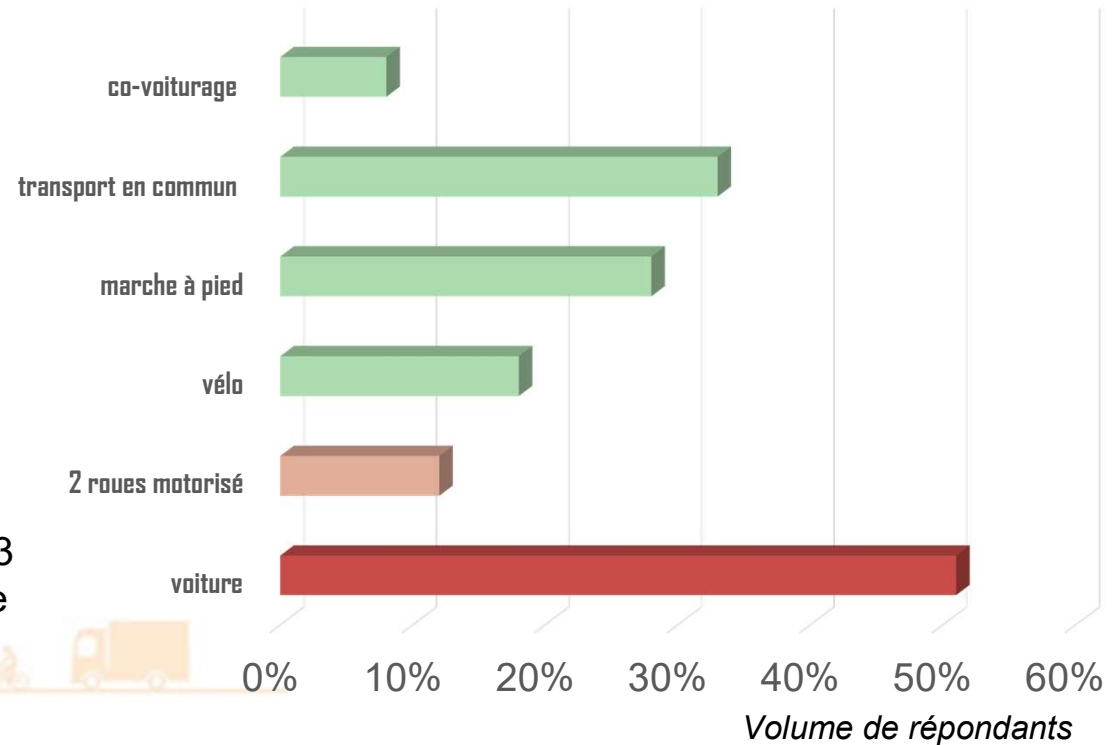
Opérateur(s)/dispositif(s) :
CD55, Mission Locale Nord et Sud, Pôle Emploi, EPCI

4- Les pratiques de déplacement des Meusiens

Les modes de déplacements identifiés

Données issues de la phase de questionnaire réalisée par
Mob'in Grand Est
Population 307 personnes (Demandeurs d'Emploi)/Sept
2020

- 61% ne disposent pas de moyen de transport
- 32% sont titulaires du permis B dont/et 16% du permis AM
- 1,53% disposent d'une voiture sans permis
- Les jeunes utilisent davantage le vélo (23%) mais également le partage d'un véhicule (17%).



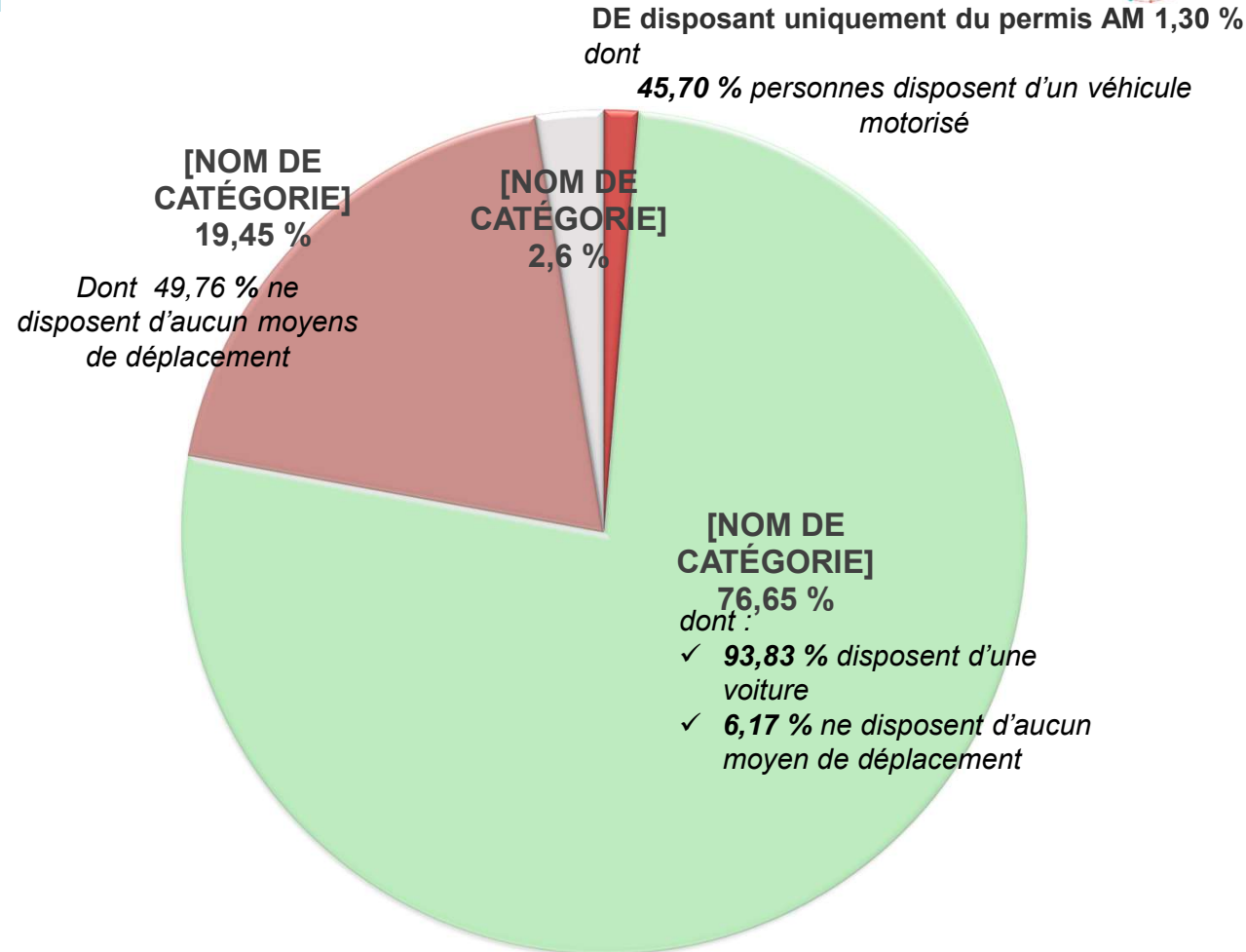
ZOOM sur la mobilité des Demandeurs d'Emploi

Exploitation des données par Mob'in Grand Est
(extraction Pôle Emploi sept. 2020)



Population Totale
16 991 DE

13 023 DE titulaires permis B
221 DE titulaires permis AM
3 304 DE sans permis



5- Les freins à la mobilité

Synthèse des empêchements de mobilité

Territoire

- ✓ Rupture / discontinuité territoriale en zone rurale ou peu dense
- ✓ Fracture numérique dans l'accès aux matériels ou dans l'usage des outils

Offre de transport

- ✓ Faiblesse de l'offre de transport
- ✓ Offre non adaptée aux horaires décalés ou arrêts trop éloignés
- ✓ Difficulté à appréhender l'articulation des modes de déplacement
- ✓ Complexité de l'offre tarifaire intermodale

Individus

- ✓ Capacité financière / subsidiarité des aides
- ✓ Difficultés cognitives : savoir lire un plan, usage des outils Internet, code...
- ✓ Méconnaissance de l'offre de transport du territoire
- ✓ Représentations, injonction sociétale ou du réseau social, santé,...
- ✓ Capacité à financer l'accès à un mode de déplacement individuel

Les freins des publics en insertion

Données issues de la phase de questionnement réalisée par
Mob'in Grand Est
Population 307 personnes

Initiatives Territoriales pour l'Emploi dans la Meuse - Action en faveur d'une mobilité inclusive



Dans quel cadre ...

Par typologie de publics	Difficultés dans déplacements quotidiens	Difficultés pour recherche Emploi	Difficultés accès aux loisirs	Difficultés accès aux soins
Jeunes scolarisés et suivis Mission Locale	42%	96%	8%	20%
Allocataires RSA / ASS (minima sociaux)	68%	94%	32%	30%
Salariés (y compris IAE)	31%	81%	19%	19%
Demandeurs d'emploi	59%	84%	27%	26%
RQTH	58%	71%	29%	43%
Retraités	33%	100%	100%	0%
TOTAL	53%	84%	25%	25%

Dus à

Absence de moyens de locomotion	liées aux peurs	Absence de transport en commun	Horaires transports en commun non adaptés	Problèmes financiers	autres (santé, non renseigné...)
52%	100%	20%	48%	32%	4%
65%	11%	26%	38%	38%	0%
44%	0%	13%	56%	31%	13%
59%	6%	18%	43%	35%	2%
57%	14%	14%	57%	57%	0%
0%	0%	0%	100%	100%	0%
61%	6%	22%	41%	35%	0%

Les services attendus par les publics en insertions

Initiatives Territoriales pour l'Emploi dans la Meuse - Action en faveur d'une mobilité inclusive



Données issues de la phase de questionnement réalisée par
Mob'in Grand Est
Population 307 personnes

Par typologie de publics	Location de voitures avec permis	Location de voitures sans permis	Location de 2 roues motorisés, vélo, VAE...	Assistance psychologique	Auto école solidaire	Micro crédit	Auto-partage	Garages avec tarifs sociaux	Interlocuteur unique qui vous renseigne sur les solutions et les aides financières de mobilité à activer sur le département	Prévention sécurité routière	TAD / navettes
Jeunes scolarisés et suivis Mission Locale	5%	9%	5%	5%	45%	5%	4%	5%	31%	5%	22%
Allocataires RSA / ASS (minima sociaux)	11%	16%	12%	16%	42%	18%	8%	11%	27%	4%	28%
Salariés (y compris IAE)	18%	9%	22%	33%	38%	18%	7%	27%	38%	7%	33%
Demandeurs d'emploi	11%	14%	12%	15%	41%	13%	6%	11%	26%	5%	22%
RQTH	33%	17%	17%	25%	42%	33%	8%	8%	8%	17%	42%
Retraités	0%	0%	0%	0%	0%	50%	0%	50%	0%	50%	0%
TOTAL	11%	12%	15%	5%	41%	14%	6%	12%	27%	5%	25%

6- Se dessine alors une offre à déployer

Une offre qui s'articulerait autour de deux notions :

« Savoir bouger »

- Problématique d'accès à l'information
- ➔ Nécessité de faciliter l'accès à l'information tant pour les publics que pour les tiers de confiance
- Accompagnement vers la palette d'offres mobilisables/dans l'évolution des pratiques vers les mobilités alternatives (VAE, Vélo, mode partagé et/ou solidaire ...)
- ➔ Implication en amont des parcours d'insertion
- « Guichet unique » favorisant une centralisation de l'offre (visibilité)

« Pouvoir bouger »

- permettre l'accès au permis B/AM (« décentralisation » de l'offre) = augmentation du besoin en location en conséquence
- Réflexion autour du véhicule « collectif », partagé, plus respectueux de l'environnement Intégration dans l'écosystème mobilité déjà en place (envisager les intermodalités et décloisonner l'accès aux publics pour le rendre plus efficient) – Travailler de concert (collectivités et entreprises) à l'articulation des horaires de prise de poste en adéquation avec l'offre TER, à titre d'exemple

Permettre le développement, la connexion et la coordination des offres de services entre elles

➔ Clé d'entrée mobilité : « Pôle de Mobilité 55 »

(centralisation des données issues du « groupe projet » mené par
Mob'in Grand Est)

7- Préconisations

L'articulation des dispositifs

Les structurations juridiques possibles (*en exemple, la plateforme du Puy-de-Dôme*)

Les coûts potentiels et les ressources

Le contenu et la couverture géographique possible des offres

*Basées sur des expertises développées en
territoire par les membres du réseau Mob'in*

Grand Est

Et des textes ministériels

Rappel des grands principes de l'organisation en plateforme

Ressources issus de la Délégation Interministérielle à la Prévention et à la Lutte contre la Pauvreté

« **La plateforme de mobilité** inscrit ses interventions auprès des publics **dans une logique de « parcours mobilité », l'objectif est d'accompagner chaque personne vers l'autonomie dans sa mobilité et ainsi d'améliorer sa mobilité quotidienne.**

Ce parcours s'appuie sur un **diagnostic initial des compétences et capacités** des personnes à se déplacer : besoins, pratiques, freins et capacités de la personne pour des solutions les plus adaptées et pérennes → Par la suite, le parcours **se décline sous forme de rencontres régulières et de contractualisations « d'objectifs mobilité »** à atteindre à court et moyen terme.

Ces parcours sont **pilotés par les conseillers en mobilité des plateformes**, en lien continu avec leurs prescripteurs, afin que mobilité et insertion sociale soient en synchronisation permanente.

Une offre de services de mobilité diversifiée

Les plateformes de mobilité, ou les opérateurs locaux partenaires, proposent **une palette d'outils** au service de l'accompagnement vers l'autonomie en mobilité :

→ Conseil, information, formation, sensibilisation, accompagnement. Les plateformes de mobilité proposent en ce sens des formations individuelles ou collectives pouvant porter sur un ensemble de thématiques telles que la lecture d'un plan ou d'une grille horaire de réseau de transport, la création d'un itinéraire, la gestion commune du temps et de l'espace, l'apprentissage du vélo, le passage du permis de conduire, l'écomobilité, etc. Elles fournissent aussi une information centralisée et simplifiée sur l'ensemble de l'offre de transport et de mobilité du territoire sur lequel elles proposent leurs services.

→ Organisation d'une offre de services de transport et de mobilité : Les plateformes de mobilité offrent des solutions matérielles de mobilité aux personnes qui ne peuvent pas se déplacer par leurs propres moyens, que ce soit en transports publics ou en voiture. Location de vélos, vélos à assistance électrique, deux-roues motorisés et voitures sont les solutions les plus courantes, parfois agrémentées de services de micro-transport collectif pour acheminer les personnes accompagnées vers leur destination (emploi, formation, services pour les personnes âgées...). Dans certains cas, les plateformes proposent également des aides financières à la mobilité aux personnes accompagnées, par exemple sous la forme d'un micro-crédit pour financer le permis de conduire ou un véhicule » .

Schématisation du fonctionnement/ de l'articulation potentielle en Meuse

Initiatives Territoriales pour l'Emploi dans la Meuse - Action en faveur d'une mobilité inclusive



Dispositif favorisant une mobilité inclusive au service d'un territoire et de sa population. Outil de coopération au service de tous les acteurs concernés au plan local (transports publics, collectivités, associations, entreprises...), **un pôle de mobilité recense et analyse les offres et initiatives en matière de mobilité**, y compris issues de l'écosystème social existant, et contribue à les renforcer et à démultiplier leurs effets

Plateforme de mobilité 55

Coordination/développement
permettant la répliquabilité des dispositifs
et/ou la création

Centre de ressource
Guichet unique permettant
L'accès à de l'information de mobilité,
Animé par l'**ambassadeur de mobilité**



Conseiller en mobilité
Diagnostic de mobilité, suivis étape par étape
Respect du principe de subsidiarité



Offre de Transport en commun
« Droit commun »

Bus

Trains

Offre de mobilité
Plateforme 55 (complémentaire à
l'offre de droit commun)

Location solidaire

Garage solidaire

Transport d'utilité social

Auto-école à pédagogie adaptée

Aides financières



Les structurations juridiques possibles :

Plusieurs statuts (association loi 1901, société coopérative d'intérêt collectif, groupe économique solidaire...) sont adaptés aux configurations envisageables.

Le modèle économique est étroitement lié au modèle juridique, il dépend :

- De l'éventualité d'une activité commerciale annexe aux activités sociales et solidaires et donc d'une fiscalisation totale ou partielle de l'activité
- Des modalités d'implication et participation des financeurs, y compris dans les processus de décision : subventions, participations au capital, achats de prestations de service, donations...
- Du besoin de conforter une approche collective (ensemblier, association de plusieurs acteurs)
- Du souhait de recourir à la contribution de bénévoles...

Exemples de modèles issus du réseau Mob'in : PFM 63, INES SOIS Mobile, MOBILEX...

L'architecture du modèle économique possible :

lié à l'écosystème partenarial, il peut varier fortement d'une plateforme à une autre

Les dépenses de fonctionnement concernent essentiellement :

- Les dépenses de personnel (jusqu'à plus de 50% du budget) ;
- Les frais de gestion (location des locaux, assurances, entretien du matériel...)
- Les frais de fonctionnement des services mis en place ;
- Les dépenses d'amortissement ;
- Les dépenses de communication et d'actions de sensibilisation.

Les dépenses d'investissement représentent une part mineure, de l'ordre de 10%, du budget d'une plateforme. Hors investissement initial pour le montage opérationnel de la plateforme (meubles, matériel informatique, outils pédagogiques), elles portent principalement sur

- l'achat et le renouvellement de matériel de transport

Cf. BP Prévisionnel du territoire en annexe

Exemples / benchmark Plateforme du Puy de Dôme (63)

- **Les origines** : Regroupement des acteurs de mobilité sur le territoire en étroite collaboration avec le Conseil départemental
- **L'objectif** : Travail sur une démarche qui visait à déployer une offre de mobilité sur l'ensemble du territoire impliquant une structuration autour du « savoir » et du « pouvoir » bouger / publics ciblés à l'origine : RSA/jeunes Mission Locale
- **Les acteurs initiaux/ L'impulsion de la démarche** : Travail de recherche et d'implication des structures porteuses de solutions de mobilité + création d'un Comité de pilotage intégrant les financeurs/donneurs d'ordre potentiels
- **Budget annuel moyen** : plus d'un Million, dont une participation du Conseil départemental d'environ 500 000€ vers un décloisonnement à tous les publics empêchés
- **Les moyens (qui se sont développés par le développement de projet)**: Lève les fonds permettant son fonctionnement et celui des opérateurs (ex : FSE, Certificat d'économie d'énergie...)
Dispose de 8 Conseillers Mobilité (salariés des structures qui portent des solutions) + une coordination (salarié de la plateforme qui dispose d'une entité juridique sous forme de Groupement d'Economique Solidaire).

Vers une phase de préfiguration en Meuse ?

Objectifs d'un modèle juridique intermédiaire

- Intégrer d'office les associations qui portent de la mobilité, les EPCI et les PETR qui ont des rôles fondamentaux
 - Déterminer la capacité de chacun à porter des projets (attention aux limites des structures) moteurs d'une plateforme de mobilité
 - Permettre à ces différentes parties prenantes une approche du travail en collectif
- Le modèle permet de répondre à divers appels à projets et appels d'offres*
- D'explorer les formes juridiques adéquates aux projets collectifs



Les formats juridiques à explorer en fonction de la gouvernance et du mode de fonctionnement retenu par les diverses parties prenantes :

- De forme privée et d'intérêt public, la **Scic (Société coopérative d'intérêt collectif)** associe des personnes physiques ou morales autour d'un projet commun alliant efficacité économique, développement local et utilité sociale (nécessite un gérant, apport en capitaux...)
- Le **Groupeement d'intérêt public (GIP)** permet à des partenaires publics et privés de mettre en commun des moyens pour la mise en œuvre de missions d'intérêt général (format juridique moins formel...)
- **Les Sociétés Publiques Locales (SPL)**
Les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent créer, dans le cadre des compétences qui leur sont attribuées par la loi, des sociétés publiques locales dont ils détiennent la totalité du capital...

Le coût prévisionnel

Initiatives Territoriales pour l'Emploi dans la Meuse - Action en faveur d'une mobilité inclusive



Fonctionnement

Charges						
Nature	Volume dédié	Personnel(s)	Achat(s) (carburants, pièces détachées ...)	Services ext. (assurances)	Loyer(s) X3 sites territoriaux	Total
La Coordination	1	52 000,00 €	0,00 €	2 000,00 €	2 500 €	56 500,00 €
Le Conseil en mobilité *	4	168 000,00 €	0,00 €	0,00 €	0 €	168 000,00 €
Les "Ambassadeurs de Mobilité"***	2	10 800,00 €	0,00 €	0,00 €	0 €	10 800,00 €
Gestion des locations de voiture (citadine) ***X 3 sites territoriaux	20	28 000,00 €	3 000,00 €	8 000,00 €	1 500 €	34 658,61 €
Gestion des locations deux roues (vélo à ass. Elec et scooters)X 3 sites territoriaux	10		1 800,00 €			
Gestion Le Transport d'Utilité Social (TUS) X 3 sites territoriaux	3	95 000,00 €	12 000,00 €	5 000,00 €	1 000 €	113 000,00 €
Auto-école Associatives						40 000,00 €
Garage Solidaire						45 000,00 €
Assistance à maîtrise d'ouvrage						12 000,00 €
Charges indirectes 10%						38 295,86 €
TOTAL des charges liées au fonctionnement						518 254,47 €

Investissements

	Coût unitaire	Volume	Total
Véhicules (9 places) TUS	20 000,00 €	3	60 000,00 €
2 roues (scooters ou VAE)	2 250,00 €	10	22 500,00 €
Site Internet	25 000,00 €	1	25 000,00 €
Voitures (citadines)	5 000,00 €	20	100 000,00 €
Total des charges liées à l'investissement			207 500,00 €
Projets territoriaux			50 000,00 €

TOTAL = 775 755 €

Cette proposition ne prend pas en charge les recettes directes issues des bénéficiaires
Ni les offres relatives au Garage et à l'auto-école à pédagogie adaptée



Mob'in
GRANDEST

Les ressources potentielles

Produits			
Financiers potentiels	Investissement	Fonctionnement	Total
Etat - Fonds Départ. d'Insertion (FDI)	71 116,50 €	15 500,00 €	86 616,50 €
Marché de Pôle Emploi	0,00 €	55 137,97 €	55 137,97 €
Etat / CD - plan pauvreté - (CALPAE)	76 383,50 €	223 616,50 €	300 000,00 €
Région AMI IT	0,00 €	26 000,00 €	26 000,00 €

TOTAL = 775 755 €

Financements déjà apportés par le CD (Auto E à pédago.adaptée et Garage)	85 000,00 €
--	--------------------

Impact TUS non prévu FDI	60 000,00 €	113 000,00 €	173 000,00 €
--------------------------	-------------	--------------	---------------------

Fonds d'appuis aux projets territoriaux	50 000,00 €
---	--------------------



Autres sources à mobiliser:

Les Certificats d'Economie d'Énergie (CEE)
Les prochains FDI pour les SIAE Porteuses de solutions

Des Fondations (ex : La MACIF dont la mobilité est l'axe de financement prioritaire)...

Les autres projets potentiels autour du vélo :

- ✓ Mise en place et développement d'une vélo école et d'un Vélo-Cargo, dossés à une location de flotte vélo et d'un pôle technique et dépannage
- ✓ Adosser des fonctions de conseiller en « éco-mobilité » à celles déjà existante ...
- ✓ Un second garage solidaire – « Les chantiers de Verdun » souhaitent engager une ingénierie sur la création d'un second site en complémentarité du garage d'AMIE ...

Le contenu des offres en Meuse



Contenus issus de la
capitalisation d'expertises en
Grand Est par Mob'in Grand Est

Fiche synthétique

LA COORDINATION DES OFFRES DE MOBILITÉ

Objectif :

Déployer une fonction de "chargé de mission en mobilité" à l'échelle départementale

Fonctionnement :

- Il met en œuvre la stratégie définie par la gouvernance du pôle de mobilité.
- Fonction "chapeau" du pôle de mobilité sur l'aspect uniquement technique car elle permet une offre cohérente et coordonnée.

Partenaires potentiels :

Il doit être en lien avec toutes les parties prenantes de la mobilité inclusive.

Missions/Fonctionnement :

- Conduire des projets contribuant à enrichir et diversifier l'offre de services de mobilité : apprécier la demande de mobilité sur le territoire, promouvoir et accompagner les démarches de plans de déplacement, etc...
- Promouvoir la mobilité durable : identifier et démarcher des publics cibles, proposer et mettre en œuvre des stratégies permettant d'améliorer la fréquentation des transports publics et des systèmes alternatifs à la voiture individuelle, etc...
- Expertise auprès des services de la communauté de communes et autres administrations du territoire dans une logique de coopération : élaborer et piloter le schéma de mobilité, proposer auprès des services la prise en main d'outils de management de la Mobilité, etc...

Clés de réussite :

- Maîtrise des schémas territoriaux et de l'offre en place.
- Capacité d'analyse.
- Capacité à travailler de manière collaborative et collective.
- Fonction à faire reconnaître de tous afin de légitimer la coordination globale et éviter la création de projet déconnecté du schéma.
- Formalisation et professionnalisation des acteurs (coaching possible par le réseau Mob'in Grand Est).



Contenus issus de la
capitalisation d'expertises en
Grand Est par Mob'in Grand Est

Fiche synthétique

UN CENTRE DE RESSOURCES

« GUICHET UNIQUE »

Clés de réussite

- L'accessibilité à la ressource
- La capacité à centraliser l'information et à l'actualiser

1

L'accès à l'information sur l'offre de mobilité du territoire

Objectif(s) :

- Centraliser l'information relative à l'offre globale de mobilité.
- Permettre l'accès à l'information sur l'offre de mobilité disponible (en « Font Office »)

Missions :

- Informer sur l'offre de mobilité mobilisable en territoire et faciliter l'intermodalité.
- Animer des permanences au profit des publics.
- Accompagner dans les démarches administratives liées à la mobilité.
- Diffusion de l'information: "kit de mobilité", catalogue de l'offre,...

Partenaires opérationnels :

Service Public de l'Emploi, PLIE, Conseil départemental, EPCI, opérateurs de mobilité en territoire ...



Contenus issus de la
capitalisation d'expertises en
Grand Est par Mob'in Grand Est

LE "CONSEIL EN MOBILITÉ"

Les partenaires opérationnels :

→ Le centre ressource, le Service Public de l'Emploi, PLIE, Conseils départementaux, FASTT, organismes financiers de microcrédit personnel, Mob'in Grand Est...

Clés de réussites :

→ Reconnaissance du rôle du CEMI
→ L'implication des partenaires opérationnels et financiers
→ La couverture des bassins de vie du territoire
Pédagogiques
→ La qualité du CEMI
→ Le rôle du CEMI pour permettre l'acculturation des parties prenantes
→ Le travail d'uniformisation des pratiques et de création d'outils communs
→ Favoriser l'intermodalité dans les parcours des bénéficiaires

2

L'accompagnement individualisé étape par étape des bénéficiaires vers une mobilité durable

Objectif :

Accompagner à la mobilité pour favoriser l'autonomie des publics en activant les solutions individuelles et adéquates, étape par étape.

Missions :

- Conseiller et orienter vers différentes solutions de transport en priorisant les transports collectifs et les solutions de mobilité plus propre.
- Effectuer un diagnostic de mobilité approfondi afin de déceler les besoins et mettre en place un parcours adapté.
- Assurer un suivi tout au long du parcours mobilité.
- De manière connexe, animer les ateliers ayant pour objet d'enrayer les freins relatifs aux représentations de mobilité.



Contenus issus de la
capitalisation d'expertises en
Grand Est par Mob'in Grand Est

Fiche synthétique

LE PERMIS B

3

Objectif : Permettre l'accès au permis B pour des publics en difficulté financière et/ou cognitive

Fonctionnement :

Deux possibilités (pouvant être connexes) d'envisager cette offre :

- accès à une Auto-école associative/à pédagogie adaptée;
- et/ou la possibilité de sous-traiter aux Auto-écoles du territoire en vue d'une couverture territoriale optimale. Il convient de définir le profil du candidat afin d'éviter les décrochages.

Modalité d'apprentissage en théorie:

Entre 70 et 110 heures de manière générale:

- En présentiel en interne de la structure
- En e-learning permettant l'enseignement à distance.

Modalité d'apprentissage en pratique:

- En véhicule équipé en double pédale avec un enseignant la conduite et/ou en lien avec un bénévole (conduite supervisée)
- Sous traitance possible en auto-école classique (attention aux délais de présentation à l'examen dans ce cadre)

Partenariats :

SPE, OPCO, IAE, Auto-écoles classiques, FASTT..

Clés de réussite :

- L'accompagnement dans le parcours par un conseiller en mobilité
- Le renforcement pédagogique
- Importance d'évaluer la pertinence et la possibilité du dispositif (code/conduite).



Contenus issus de la
capitalisation d'expertises en
Grand Est par Mob'in Grand Est

OFFRE MULTIMODALE

Se décompose en 3 volets :

- Les locations
- Le Transport d'Utilité Sociale (TUS)
- Le garage solidaire

Partenaires opérationnels :

Service Public de l'Emploi, Conseils départementaux, collectivités, centres sociaux, SIAE, FASTT, AMIE...

Clés de réussites:

- Permettre, dès l'activation de la solution, le suivi par le conseiller en mobilité pour identifier le parcours de mobilité dans son ensemble en vue de permettre l'autonomie de la personne à terme
- Importance d'une couverture territoriale de l'offre/ Possibilité de porter l'offre en "consortium" - appui/expertise AMIE possible en Meuse

1

Les locations solidaires

Objectif :

Permettre d'accéder de manière réactive à une offre de location solidaire...

Fonctionnement :

Positionnement des publics:

- Demande effectuée soit par le bénéficiaire, soit par un organisme prescripteur par constitution de dossier
- La structure peut s'appuyer sur le prescripteur pour garantir le besoin social de la personne...

Conditions d'accès et restitution:

- Réponse à une situation d'urgence
- Vérification du véhicule avec le bénéficiaire le jour de retrait et de restitution
- La structure peut demander le kilométrage prévisionnel afin d'établir la facturation en conséquence si dépassement

Durée de la location :

- Signature d'un contrat de location pour une durée variable selon les structures allant jusqu'à plus de 2 mois pour certaines structures



Contenus issus de la
capitalisation d'expertises en
Grand Est par Mob'in Grand Est

OFFRE MULTIMODALE

Partenaires opérationnels :

Service Public de l'Emploi, PLIE, CCAS,
Conseils départementaux, Collectivités,
structures spécifiques, opérateurs de
transports privés, Trans'boulot, etc...

2

Le transport d'utilité sociale (TUS)

L'objectif : organiser des services de transport au bénéfice des personnes dont l'accès aux transports publics collectifs ou particuliers est limité du fait de leurs revenus ou de leur localisation géographique ou d'horaire

Il apporte une réponse immédiate à un problème de déplacement en mettant à disposition un chauffeur et un véhicule,

Deux types de fonctionnement :

- Les structures disposant d'une habilitation organisatrice de transport n'ont pas besoin de faire adhérer les utilisateurs ;
- Celles n'en disposant pas doivent faire adhérer l'utilisateur au réseau (dans la limite d'un véhicule par association)

Les clés de réussite :

- Permettre, dès l'activation de la solution, le suivi par le conseiller en mobilité pour identifier le parcours de mobilité dans son ensemble en vue de permettre l'autonomie de la personne à terme
- Sécurisation financière par les marchés publics (DSP)- nécessite d'être obligatoirement organisateur de transport avec une personne formée à l'habilitation transport
- Organisation de trajectoires de parcours vers les métiers de chauffeurs en ACI
- Bonne articulation avec les services de transport en commun
- Nécessaire réactivité du dispositif
- Ne doit pas devenir une solution automatique mais doit être une solution intégrée dans un parcours mobilité vers l'autonomie plus globale



Contenus issus de la
capitalisation d'expertises en
Grand Est par Mob'in Grand Est

Fiche synthétique

OFFRE MULTIMODALE

3

Le garage solidaire

- Objectifs :**
- Permettre l'accès aux réparations à moindre coût
 - Faciliter l'achat d'un véhicule

Fonctionnement :

- Prestations qui s'adressent aux particuliers dont des personnes fragiles.
- Et/ou des prestations calibrées uniquement dans le cadre de l'entretien de flotte de véhicules dédiés à la location et/ou de véhicules de collectivités, d'entreprises...
- Et/ou une offre qui s'appuie sur le dispositif "MOBILIZE" soit un réseau de garages "classiques" en territoire avec des tarifs préférentiels

Partenaires opérationnels :

Service Public de l'Emploi, PLIE, CCAS, Conseil départemental, CAF, Collectivités, Opérateurs privés, etc...

- Clés de réussite :**
- L'étude du modèle économique en amont
 - L'importance de l'encadrement et de l'accompagnement.
 - Le professionnalisme du dispositif

**La couverture géographique possible →
l'identification de structures Meusiennes**

→ Le centre de ressources de mobilité,
« le guichet unique »
animé par un ambassadeur de mobilité il centralise
l'information en Meuse et peut orienter vers un conseiller
en mobilité pour un accompagnement renforcé

Les implantations possibles en
s'appuyant sur le dispositif
« France Service »



Préconisation(s) :

- Une formation spécifique pour les agents
- Création d'un catalogue de l'offre mis à jour de manière régulière



→ L'offre « conseil en mobilité » possible au 01/06/21

La Mission Locale Nord

AMIE

Les chantiers du Barrois

Préconisation(s)

Nécessaire équité d'accès à l'offre :

- Prévoir les conditions de la formation des intervenants
- Une uniformisation des pratiques
- Un maillage territorial

Initiatives Territoriales pour l'Emploi dans la Meuse - Action en faveur d'une mobilité inclusive



→ L'offre Permis B actuelle au 01/06/21

L'ADAPEI M
« Mobi Meuse »



Un déploiement sur d'autres sites possible

Les Missions Locales au travers
les « bourses aux permis »



Abonder par les aides de Pôle Emploi estimés à 45 000€
en 2020 à l'échelle départementale



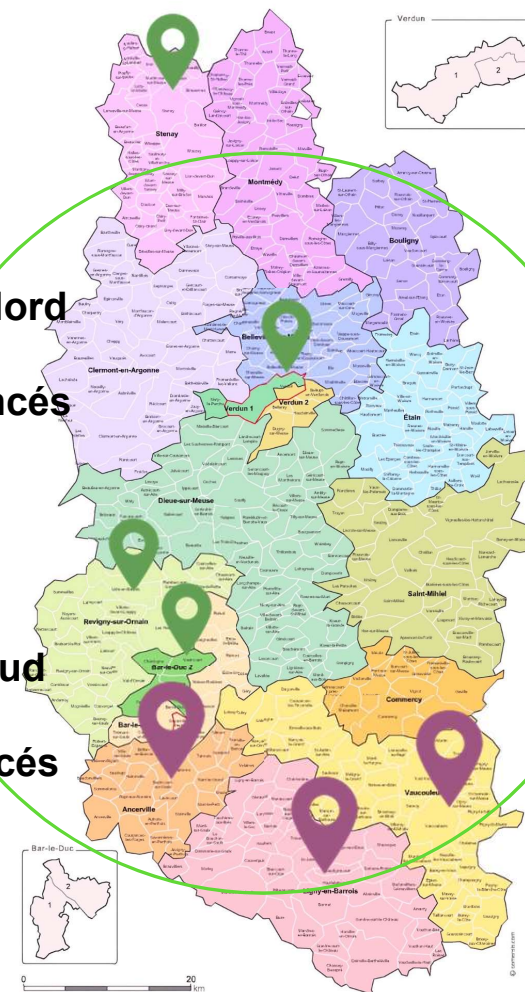
Préconisation(s)

Nécessaire équité d'accès à l'offre :

- Soit un déploiement d'autres sites AE sur le Nord
- Soit prévoir un accompagnement renforcé en transversalité des AE « classiques »

Mission Locale Nord
=
30 permis B financés

Mission Locale Sud
=
16 permis B financés

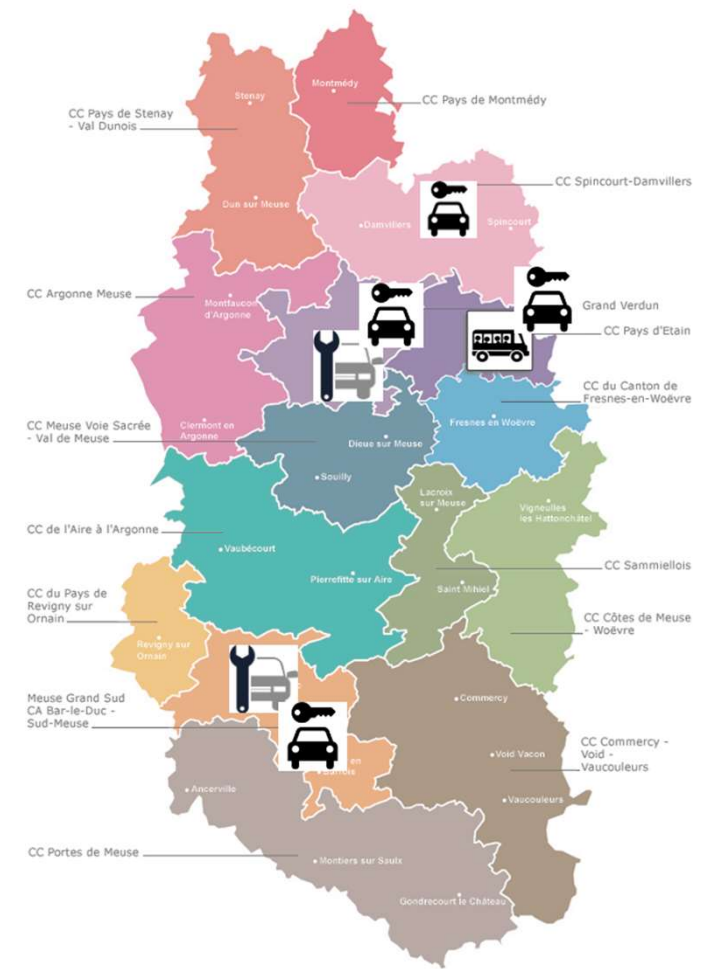


→ L'offre « flotte multimodale » possible au 01/06/21



Préconisation(s)

- Nécessaire équité d'accès à l'offre :
- Prévoir l'intervention d'un expert du réseau prêt à accompagner l'essai
 - Un besoin prégnant et une offre mobilisée quasi à 100% prévoir plus de véhicules supplémentaires (voiture / scooter / QLM / scooter en thermique et électrique)



→ Les aides financières disponibles (contribuant à l'accès de l'offre) au 01/06/21

Offres aides financières grâce aux : ○

- ✓ Service publique de l'emploi
 - ✓ Conseil Départemental de la Meuse
 - ✓ CCAS
 - ✓ FASTT
 - ✓ OPCO
- (liste non exhaustive)

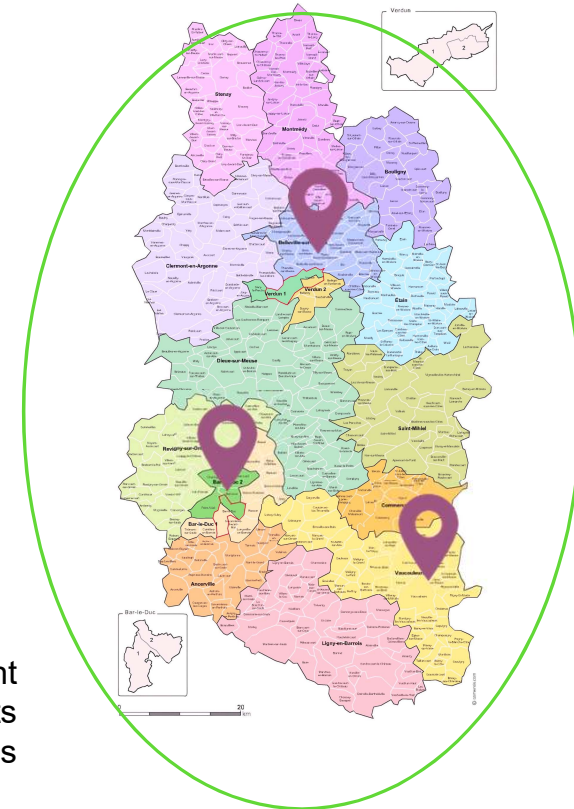
Le Micro crédit mis en place par :

✓ L'ADIE

Qui dispose également d'un numéro non surtaxé

- ✓ **Famille Rurale** est également un partenaire potentiel identifié

A noter que les dispositifs de « micro crédit » relèvent de conventionnement avec les banques et sont ouverts aux structures souhaitant les mettre en place dans les conditions fixées par l'organisme bancaire.
Il sera à la charge de la structure de constituer le dossier de demande



Fin de cette l'étude (le 31/06/21) → vers une phase d'émergence

La suite des travaux/ Les étapes de la structuration opérationnelle : mettre à profit l'étude, s'y référer pour construire

→ L'enjeu = Mise en place d'un **projet multi-partenarial** mobilisant les diverses parties-prenantes, acteurs locaux qui le souhaitent afin de construire, sur la base des éléments de cette étude, une **pôle de mobilité 55** qui pourrait être la « **clé d'entrée mobilité** » permettant/ facilitant l'accès aux offres

→ Nécessité d'enclencher **une phase « préfiguratrice » avec un chef de file** ayant un rôle d'ingénierie et d'animation afin de :

- Valider l'offre de services de mobilité sur chaque territoire, accompagner les essaimages
- Définir le rôle des opérateurs locaux dans le cadre de la plateforme territoriale de mobilité (éviter les superpositions, l'effet milles feuilles de projet)
- Valider la cohérence des financements : ex : Plan Pauvreté et FDI 3
- Définir la coquille juridique à créer
- Préparer l'ouverture aux publics : Recruter Former les conseillers mobilité insertion, définir les procédures d'orientation et d'accompagnement des personnes...

→ À terme évaluer pour pérenniser



Initiatives Territoriales pour l'emploi Action en faveur d'une mobilité inclusive

Rapport d'activité « diagnostic de mobilité »