



MOBILIS

IN

MOBILE

de la mobilité dans l'emploi

unccas

Regards croisés entre Patrick Kanner, Ministre de la Ville, de la Jeunesse et des Sports, président de l'UNCCAS de 1993 à 2011 et Hugues Sibille, vice-président du Crédit Coopératif, délégué interministériel à l'économie sociale de 1998 à 2001.

Plus de 50 % des français feraient confiance aux entrepreneurs sociaux pour sortir de la crise. Comment interprétez-vous cela ?

Hugues Sibille

Ce mouvement se dessine depuis plusieurs années, les enquêtes de l'Avise le montrent. Nous avons déjà observé depuis le Centenaire de la loi de 1901, que les associations étaient en tête dans le coefficient de confiance des Français par rapport à l'Etat, aux partis politiques, aux syndicats, à l'ensemble des corps constitués. Les Français font confiance aux associations parce qu'elles sont proches d'eux, leurs ressemblent. D'une certaine façon le mouvement s'est élargi aux entrepreneurs sociaux, c'est à dire à une dimension plus économique, d'un tiers secteur, ni privé-lucratif, ni public.

L'entrepreneuriat social bénéficie d'un double mouvement de l'opinion publique, au mieux de scepticisme, au pire de rejet. D'un côté le doute s'est installé durablement sur la capacité de l'Etat, exsangue financièrement, englué dans des procédures bureaucratiques, loin du terrain, peu apte à personnaliser ses prestations, à apporter des réponses innovantes, efficaces, rapides à des enjeux sociaux qui bougent vite. L'état redistributif, oui. Mais il a du plomb dans l'aile.

L'Etat créateur d'emplois, socialement innovant, efficace pour rendre un service de qualité, l'opinion n'y croit plus. Et se tourne vers de nouvelles solutions. Dont l'entrepreneuriat social, dont on espère qu'il rendra un service d'intérêt général de meilleure qualité et à un coût moindre. De l'autre côté, les excès de la financiarisation de l'économie ont renforcé particulièrement en France, dont le rapport au marché est marqué depuis longtemps par une certaine défiance, une attente vers de nouvelles formes d'entreprises, moins uniquement tournées vers la lucrativité, vers le court terme, vers la rémunération de l'actionnaire. L'entrepreneuriat social bénéficie à fond de ce double mouvement. C'est particulièrement vrai chez les jeunes qui y voient la possibilité de réconcilier l'esprit d'entreprise, c'est à dire la liberté, le risque, l'initiative, avec l'intérêt général. L'honnêteté oblige à dire qu'un engouement excessif pourrait être dangereux. Et qu'il faut raison garder, pour éviter que l'entrepreneuriat social ne soit qu'une mode. L'entrepreneuriat social ne saurait en effet se substituer à la nécessaire action de la puissance publique. Il ne saurait non plus remplacer le capitalisme par un coup de baguette magique. Il n'est pas LA solution mais UNE solution à l'intérieur d'une biodiversité socio-économique.

Patrick Kanner

Je rejoins les propos d'Hugues Sibille s'agissant de ce double mouvement de l'opinion publique. La crise n'a fait que souligner davantage les attentes de nos concitoyens d'entreprises – celles-là mêmes qui les emploient ! – soucieuses de leur responsabilité sociétale. La progression du nombre de fondations d'entreprises créées entre 2004 et 2011 notamment dans le champ de l'action sociale ou l'insertion professionnelle est à ce titre assez symptomatique. Au-delà de la valorisation de l'image et des avantages fiscaux liés à ce type de démarche, ces fondations sont également de plus en plus nombreuses à impliquer directement les salariés de l'entreprise dans les actions engagées, notamment par le biais du mécénat de compétences. Ce phénomène illustre assez bien de cette tendance à vouloir dépasser le seul critère de lucrativité. Toute la question est de savoir comment tirer profit du volontarisme et des compétences de chacun pour améliorer le sort du plus grand nombre.

De manière très concrète, les CCAS sont par exemple bien placés pour faire remonter les besoins sociaux des usagers en difficulté sur leur territoire. De fait, ils peuvent devenir des alliés précieux pour des partenaires privés désireux de s'engager durablement dans des actions porteuses de sens d'un point de vue sociétal. Ceci m'amène à une deuxième remarque s'agissant des limites de l'intervention de l'Etat. De toute évidence, ce dernier n'a pas, ou n'a plus, le monopole de l'intérêt général, lequel procède, rappelons-le, de deux conceptions très différentes : l'une utilitariste et libérale selon laquelle l'intérêt général ne serait

que la somme des intérêts particuliers ; l'autre, plus volontariste, fondée sur le dépassement de ces intérêts particuliers. Cette dernière conception confère un rôle majeur à l'Etat ne serait-ce qu'en termes de péréquation et d'équité territoriale. Si la tradition française a jusqu'ici plutôt privilégié la seconde approche, cette dernière est grandement fragilisée aujourd'hui par la capacité de l'Etat à répondre efficacement à l'évolution du contexte économique et la progression des besoins sociaux. Ceci explique cette forme de défiance de nos concitoyens envers l'Etat.

Cependant, ce manque de confiance dans l'action publique mérite d'être en partie relativisé. Rappelons que l'Etat a lui-même contribué à élargir le champ des dépositaires de l'intérêt général, en particulier lorsqu'il a engagé le processus de décentralisation. Or, les collectivités locales ont pris à bras le corps leurs responsabilités, certes en palliant bien souvent les carences de l'Etat mais aussi en s'engageant de manière volontaire, réactive, innovante dans des actions de nature à répondre aux défis sociaux, au-delà des seuls dispositifs légaux. Là encore, l'exemple des CCAS est flagrant.

Ces derniers restent plus que jamais des interlocuteurs publics de proximité privilégiés vers lesquels se tournent naturellement les personnes en difficulté. Cette relative confiance de usagers dans la capacité à agir des CCAS a incité ces derniers à mettre en place des dispositifs innovants et adaptés, le plus souvent en lien avec leurs partenaires de l'économie sociale et solidaire voire avec des entreprises privées. En un mot, les CCAS font partie de ces acteurs essentiels qui

permettent d'envisager un regain de confiance de nos concitoyens non pas dans les seuls entrepreneurs sociaux ou la seule puissance publique mais bien dans la capacité collective de l'ensemble des acteurs à faire converger leurs intérêts pour sortir de la crise.

Dans quelle mesure l'innovation sociale peut-elle réduire le chômage ?

Hugues Sibille

Elle peut contribuer à le réduire en libérant de nouvelles capacités d'initiatives et d'actions, issues de la société civile elle-même. Elle permet à des chômeurs de sortir de l'isolement et d'être accompagnés par des bénévoles, comme le fait Solidarités Nouvelles face au Chômage (SNC). Elle permet à des chômeurs de créer leur propre emploi, seuls, grâce au microcrédit accompagné ou dans des cadres mutualisés comme au sein des coopératives d'activité et d'emploi (CAE). Elle permet de mobiliser de nouvelles ressources, financières ou humaines ou d'intelligence collective. La finance participative participe de mon point de vue de l'innovation sociale. Terre de Liens, mobilise de l'épargne privée pour permettre à de jeunes agriculteurs de s'installer. Babyloan, mobilise des particuliers pour faire du microcrédit direct.

Au fond l'innovation sociale poursuit autrement la libération des forces vives, qu'avait dans les années 1980 réalisé le développement local. Puisque les vieilles recettes ne marchent plus, inventons-en de nouvelles et comptons d'abord sur nos propres forces. Les emplois jeunes de 1997 avaient été un puissant aiguillon pour créer de nouvelles activités par l'innovation sociale. J'espère que les emplois d'avenir reprendront le flambeau dans un autre contexte. Ce n'est pas encore évident à ce jour.

Mais l'innovation sociale ne saurait en rester à la génération spontanée. Comme l'innovation technologique, elle peut être encouragée, transférée, évaluée, avec des méthodes professionnelles.

C'est ce qui se joue aujourd'hui.

Que l'innovation sociale fasse partie des schémas régionaux d'innovation, que se mettent en place des incubateurs d'innovation sociale, que la BPI finance des avances remboursables aux innovateurs sociaux, comme Oséo le fait pour les innovateurs technologiques, que les financeurs puissent s'appuyer sur des indicateurs de mesure d'impact social.

Patrick Kanner

Lorsque la croissance est en berne et que le taux de chômage frôle voire dépasse les 10%, toutes les bonnes idées sont bonnes à prendre ! Sans être véritablement innovante, il est vrai que le recours aux contrats aidés, tels que les contrats d'avenir aujourd'hui, méritent toute notre attention. Dans un réseau comme celui des CCAS, une récente étude a ainsi fait apparaître de multiples intentions de recrutement via ce type de contrats, et cela pour exercer des fonctions très diverses : hôtellerie et restauration au sein d'établissements pour personnes âgées, accueil et orientation au sein de services enfance/jeunesse, etc.

Cependant, au-delà des actions menées spécifiquement en matière d'insertion professionnelle - dans laquelle près de 800 CCAS sont engagés - l'échelon local regorge d'autres initiatives de nature à lutter contre le chômage. Les CCAS jouent ainsi pleinement le jeu de l'innovation sociale face au chômage en réunissant, à leur niveau et sur leur territoire, les conditions de retour à l'emploi des populations précaires. Cela vaut naturellement via des dispositifs ciblés tel que le microcrédit personnel dont les CCAS constituent le premier réseau en termes de points d'entrée et de micro-crédits octroyés.

Grâce à leur mission d'analyse des besoins sociaux, les CCAS ont également été incités à imaginer, de manière plus large et spontanée, de nombreux dispositifs d'accompagnement innovants : modes de garde adaptés pour personnes travaillant en horaire décalés en Meurthe et Moselle, chantiers de formation rémunérée et qualifiante aux métiers de cuisine de rue en Gironde, soutien à la création et à la gestion de micro-entreprises dans le Finistère, etc.

Bien souvent, les CCAS, établissements publics de proximité, ont mis en place de nouveaux dispositifs en s'ouvrant à de nouveaux partenariats. Ce décloisonnement est aujourd'hui quasi indispensable. Il pourrait déboucher, demain, sur des rapprochements avec des acteurs nouveaux pour les collectivités que sont par exemple les mutuelles.

Une chose est sûre, l'innovation sociale oblige également au développement d'une culture de l'évaluation, seule à même de garantir la viabilité et la reproductibilité de ces nombreuses initiatives menées au plan local.

Mais compte tenu des importantes marges de progrès à réaliser en matière de lutte contre le chômage, le jeu en vaut la chandelle !

Que peut-on attendre de l'Europe en matière d'ESS ?

Hugues Sibille

Après les années Delors, l'Europe avait totalement abandonné l'économie sociale. Elle y revient aujourd'hui, sous l'impulsion du Commissaire Barnier, à travers l'entrepreneuriat social et l'innovation sociale.

Cela lui est parfois reproché. Le "social-business" apparaît entaché d'une certaine forme de libéralisme par rapport aux conceptions françaises de l'économie sociale.

Plusieurs remarques à ce sujet. D'abord ne perdons pas de vue que le concept d'économie sociale à la Française est loin d'être répandu en Europe. Ensuite il est vrai que les travaux de la Commission, par exemple à travers la Social Business Initiative (SBI) peuvent être marqués de certaines ambiguïtés. S'agit-il d'un mouvement de transformation de l'économie ou d'un système de réparation du capitalisme permettant de créer des emplois à bas coût, voir de faciliter un social washing de grandes entreprises ici ou là ?

Enfin si vigilance et lucidité raisonnables sont de mise, c'est d'abord en étant force de proposition européenne que les acteurs de l'ESS feront bouger les choses, sûrement pas en restant drapés dans leurs principes et leur dignité hexagonale. L'ESS reste peu présente à Bruxelles et faiblement force de proposition.

Elle met fortement l'accent sur les statuts européens mais le statut européen de Coopérative a été peu utilisé à ce jour.

Parmi les enjeux à suivre de près il y a la mise en place de nouveaux outils financiers avec les European Social Enterprises Funds (Eusef) et la nouvelle programmation des fonds structurels européens pour la période 2014/2020 qui devrait faire la part belle aux financements de l'innovation sociale et de l'entrepreneuriat social.

Au-delà, une vision européenne de l'ESS ne devrait pas se limiter à Bruxelles et à la Commission, mais encourager des partenariats directs entre des entreprises de l'ESS de différents Pays de l'Union. L'Europe n'est pas d'abord une politique communautaire, mais d'abord un Projet culturel et politique. Dans ce projet, il y a place pour une belle dose d'ESS.

Patrick Kanner

La crise aura au moins eu un effet bénéfique... : elle a incité la Commission européenne à s'intéresser de plus près aux potentialités ouvertes par le développement de l'économie sociale et solidaire !

La Commission reconnaît en effet aujourd'hui l'entrepreneuriat social comme un moyen de réaliser les objectifs de la stratégie Europe 2020. En adoptant fin 2012 « l'initiative pour l'entrepreneuriat social », elle a également étroitement associé ce secteur au concept d'innovation sociale. Il n'en reste pas moins du chemin à faire. En témoigne par exemple la problématique des aides d'Etat et leur impact sur les relations entre collectivités locales et partenaires associatifs. Les travaux de l'intergroupe économie sociale et solidaire du Parlement européen illustrent quant à eux les progrès à faire autour des questions liées au statut des associations, fondations ou mutuelles en Europe.

Pour autant, les opportunités de développement de l'ESS à l'échelle européenne n'en restent pas moins réelles. Ainsi, la prochaine programmation des fonds structurels 2014-2020 devrait ouvrir quelques perspectives, sous réserve que les acteurs locaux s'en emparent. Je pense par exemple au FSE sur lequel nous fondons de grandes espérances en termes d'innovation sociale. Cependant, au-delà de ces opportunités et comme le souligne Hugues Sibille, l'économie sociale et solidaire ne pourra pleinement se développer en Europe qu'à la faveur de l'échange d'expériences et de bonnes pratiques.

Des initiatives telles que la récente création de « l'observatoire européen de l'entrepreneuriat social et de l'économie sociale et solidaire » y contribuent. Les acteurs locaux ont aussi clairement un rôle à jouer dans cette dynamique transfrontalière.

Ils doivent y être encouragés, au-delà des seuls Etats membres comme la France, précurseur de cette reconnaissance politique de l'économie sociale et solidaire attendue au plan européen.

PRÉCAIRES DES DEUX CÔTÉS DU GUICHET

Trois millions de personnes sans emploi, 2 millions travailleurs pauvres, 8,6 millions de personnes vivant en dessous du seuil de pauvreté...

Les chiffres sont là qui témoignent de l'extension de la précarité dans notre pays. Ce phénomène n'épargne en rien ceux-là même qui agissent en direction des plus fragiles. En témoignent ces aides à domicile dont les contrats précaires les placent parfois des deux côtés du guichet du centre communal d'action sociale (CCAS), à la fois employées par un acteur engagé auprès des personnes en difficulté mais aussi elles-mêmes en situation de précarité.

Quelle que soit notre situation sociale ou professionnelle, le besoin d'assistance nous est commun à tous. Décès ou perte d'autonomie d'un proche, divorce, perte d'emploi... Les accidents de la vie sont notre lot commun. Ils peuvent survenir à tout moment et nous affecter tous, le plus souvent au moment où nous y attendons le moins.

Les CCAS sont bien placés pour le savoir, eux qui sont confrontés quotidiennement à des situations sociales, familiales ou professionnelles complexes. Eux dont la mission est d'écouter, d'informer, orienter, accompagner les personnes les plus en difficulté. Eux dont le rôle consiste enfin à s'entourer des relais et autres partenaires susceptibles de les épauler dans leur mission de service public.

Il est ainsi des domaines où le rôle d'animation et de coordination du CCAS peut s'avérer décisif. C'est le cas en matière d'emploi et d'insertion professionnelle, un domaine où les CCAS sont amenés à gérer des maisons de l'emploi, comme à Nantes, ou animer des réseaux d'acteurs de proximité comme à Tourcoing ou Abbeville. Au travers de ces dispositifs favorisant le retour à l'emploi sur leur territoire, les CCAS contribuent à l'amélioration des conditions de vie de leurs usagers. Ils le font naturellement en lien avec les professionnels, les entreprises voire les autres acteurs telles que les fondations soucieuses, comme eux, d'améliorer l'insertion professionnelle des publics les plus éloignés de l'emploi. La Banque d'expériences de l'action sociale créée par l'UNCCAS (www.unccas.org) témoigne ainsi de nombreux projets menés sur le terrain. Des projets souvent innovants, créateurs d'emplois et de richesse.

Pourtant, une question demeure : comment faire du microprojet innovant sur un territoire, un projet structurant à plus long terme et plus encore un projet reproductible à grande échelle ? Comment passer de la phase expérimentale à la modélisation ?

Prenons l'exemple du microcrédit. Imaginé par Muhamad Yunus fondateur de la Grammeen Bank au Bangladesh, le microcrédit a généré 4,69 milliards de dollars de prêts et affiche des taux de remboursement de près de 99 %¹. Ce système fonctionne dans plus de 43 pays. En France, en 2009, 63 millions ont été

investis dans la micro finance², essentiellement autour de projets de réinsertion professionnelle. En 2011, l'encours total était de 46 millions d'euros avec un montant moyen de 2000 euros par personne (données Banque de France, rapport sur la microfinance 2011).

La micro finance à la française s'est concrétisée principalement au travers du microcrédit professionnel et du microcrédit personnel, ce dernier permettant à des personnes exclues des crédits bancaires classiques de financer un projet d'insertion. Le plus souvent, ce microcrédit personnel favorise l'employabilité des bénéficiaires en finançant l'amélioration de la mobilité des emprunteurs.

De nombreux réseaux prescripteurs et financeurs ont participé au développement du microcrédit personnel. Mais pour quels résultats aujourd'hui ? En 2012, le réseau national des CCAS, pourtant premier réseau en termes de points d'entrées et de microcrédits personnels octroyés, comptabilise 116 CCAS impliqués de façon effective. Le nombre de dossiers instruits est de 4170 pour 1982 adressés aux banques partenaires et 1263 crédits octroyés au final³. Tous réseaux prescripteurs confondus, 12 000 dossiers ont été retenus depuis 2009.

Pourquoi si peu ? Bien que les impayés restent rares (6% des emprunts), le dispositif peine à se développer et reste mal perçu par les financeurs et les travailleurs sociaux engagés dans l'accompagnement des bénéficiaires.

Certaines réticences sont également liées à l'investissement humain inhérent à cet encadrement pourtant en partie à l'origine du faible pourcentage d'impayés...

L'exemple du microcrédit illustre parfaitement les limites de l'innovation dans notre pays : un dispositif vertueux et encouragé politiquement, de nombreux acteurs impliqués localement et, malgré tout, des résultats mitigés. Les entreprises qui ont choisi d'investir dans des projets solidaires obtiennent généralement de bons résultats au plan local. Il semble néanmoins leur être bien plus difficile d'essaimer à plus grande échelle, voire tout simplement sur des territoires voisins confrontés aux mêmes problématiques. Le « penser global, agir local » trouve ici ses limites.

Devons-nous pour autant cesser toute expérimentation ? Je ne le crois pas et me réserve le droit d'être résolument plus optimiste. Innover suppose de dépasser le stade de la boîte à outils pour tenter, encore et toujours, d'oeuvrer à plus grande échelle pour le bien de tous. C'est là un objectif que nous pouvons partager. A nous de faire vivre cette ambition commune !

¹ Étude de la Grammeen Bank- Le microcrédit au Bangladesh comme moyen d'empowerment [archive] Valérie Gilbert, janvier 2009, Chaire C.A. Poissant de recherche sur la gouvernance et l'aide au développement, UQAM, janvier 2009

² Baromètre Convergence 2015 <http://www.convergences2015.org/fr>

³ 47,5% des dossiers analysés (diagnostic) ont été orientés vers la banque et 30% des dossiers analysés ont abouti à un MCP

Daniel ZIELINSKI

*Inspecteur Général de 1^{ère} Classe
Inspection Générale de la Jeunesse et
des Sports
Délégué général de l'UNCCAS
de 2001 à 2013*

OU MOBILITÉS ?

La hausse du prix des carburants récemment envisagée a fait, une nouvelle fois, la une des médias. La part du budget d'un foyer utilisée pour les questions de mobilité va à nouveau s'en trouver affectée. Rappelons qu'un déplacement régulier vers le travail en voiture à 20 km de chez soi coûte environ 250 euros par mois, soit le quart d'un salaire au SMIC.

Le problème est d'autant plus aigu dans les zones périphériques ou rurales où l'utilisation d'un véhicule reste souvent la seule solution pour aller au travail et, pour ce qui nous touche plus directement à Solidarités Nouvelles face au Chômage, aller à la recherche de travail.

La mobilité est l'un des quatre facteurs souvent évoqués pour expliquer l'éloignement de l'emploi, avec la formation, la santé et le logement. Or, le potentiel de diminution du chômage par ce levier est considérable et largement sous-évalué. La responsabilité concernant les enjeux de mobilité est donc à la fois économique et sociétale. Elle est d'ailleurs de plus en plus partagée par les acteurs publics ou privés et soulève des enjeux d'aménagement du territoire et de politiques locales forts.

Mais de quoi parlons-nous, de mobilité ou de mobilités ? Pour nous, au sein de Solidarités Nouvelles face au Chômage (SNC), association ayant accompagné près de 25 000 chercheurs d'emplois depuis près de 30 ans, nous ressentons au moins deux difficultés liées à la mobilité et à l'emploi. La mobilité géographique est celle dont on parle le plus aisément lorsqu'il s'agit de recherche d'emploi, sûrement parce qu'il est plus facile d'agir sur ses causes. Mais la dimension psychologique de la mobilité est non négligeable. Ces deux aspects ont, en général, tendance à s'imbriquer et à se confondre. Avec la précarisation du marché du travail, les allers retours entre emploi et chômage sont plus fréquents et la recherche d'emploi doit se faire sur des aires de recrutement plus vastes. Lors de l'annonce de plans dits "sociaux", organisant les transferts d'activités et de personnel, on s'aperçoit que le licenciement est, pour beaucoup, une solution plus « acceptable » qu'un repositionnement éloigné du site d'origine. Ceci est d'autant plus vrai que le niveau de qualification ou de formation des personnes est bas. L'éloignement, les répercussions sur les enfants, les frais de transports et de logement, sont les premiers freins à la mobilité.

L'ancrage territorial est culturellement très fort en France et les questions de mobilité psychologiques viennent s'ajouter aux problèmes matériels posées par un éventuel déménagement. Les capacités de projection sont souvent totalement bloquées lors de la perte d'emploi. Ces freins psychologiques jouent aussi sur la mobilité d'un poste vers un autre ou d'un domaine d'activité à l'autre. Une période de chômage qui se prolonge s'accompagne souvent d'une autocensure liée à une image de soi dépréciée.

Comment oser envisager une reconversion quand on a perdu le sentiment de compétence et d'utilité sociale ? Les personnes peu qualifiées sont, là encore, les

plus réticentes à la mobilité et celles qui manquent le plus d'outils pour l'envisager sereinement. Alors, peut-on croire que le paysage est sans solution ? Je ne le pense pas. Parmi les nombreuses pistes à envisager sur ce sujet, trois aspects me semblent mériter réflexion.

Construire un territoire où la fluidité serait assurée plus efficacement, avec un accompagnement à la mobilité pour les populations les moins bien insérées, est le premier point. Des plateformes de mobilité ont été mises en place ces dernières années pour lever les freins aux déplacements, notamment en zone rurale ou périurbaine. À Lyon ou Nancy par exemple, ces plateformes permettent de bénéficier d'un service de transport à la demande pour se rendre sur un lieu de travail ou d'entretien d'embauche, lorsque celui-ci n'est pas desservi par le réseau de transports en commun. Un accompagnement pour le passage du permis de conduire a également prouvé son efficacité.

Par ailleurs, l'usage des nouvelles technologies est étroitement lié à la question du retour à l'emploi. Les nouveaux outils de communication digitale (visioconférences, réseaux sociaux, cloud computing...) permettent à l'information de circuler sans pour autant se déplacer physiquement. La question de mobilité deviendrait donc une question de non mobilité. Dans son plan stratégique 2012-2015, Pôle Emploi prévoit d'ailleurs une dématérialisation de certains services pour limiter les déplacements des personnes en zone rurale.

Toutefois, les nouvelles technologies nécessitent un usage maîtrisé et ne peuvent se substituer au lien physique et interpersonnel. Afin d'éviter la

fracture numérique, il est essentiel que les personnes en recherche d'emploi soient formées à l'usage de ces moyens de communications dématérialisés. Plus généralement, la formation des personnes en recherche d'emploi est un outil indispensable pour promouvoir la mobilité, à la fois territoriale et professionnelle.

Pour pouvoir s'adapter à une nouvelle donne économique, avec une flexibilité de l'emploi qui a nettement augmenté ces dernières années, la réactualisation et la spécialisation des compétences est indispensable. C'est encore plus vrai pour des personnes qui ont « décroché » à un moment donné, quelles qu'en soient les raisons. Outre un positionnement plus adapté sur le marché du travail, l'accès à la formation fait parfois sauter des verrous psychologiques qui freinaient la mobilité des personnes. Ainsi, l'aptitude à la mobilité est, bien plus aujourd'hui qu'hier, une condition indispensable à l'insertion professionnelle et à la construction de trajectoires de vie satisfaisantes.

La mobilité n'est plus seulement un choix, elle est devenue une nécessité. Face à cette nécessité, il faut donner à cette question une véritable place dans le débat public. Améliorer la mobilité vers l'emploi est avant tout un moyen de lutter contre le chômage.

Vincent GODEBOUT

*Délégué général de Solidarités
Nouvelles face au Chômage*

LA QUESTION DE LA MOBILITÉ EST AUSSI CELLE DES TERRITOIRES

La question de la mobilité représente aujourd'hui un enjeu important et un des sujets centraux des réflexions conduites autour de l'insertion sociale et professionnelle des publics en difficulté d'accès à l'emploi. Depuis des années, les PLIE (Plans Locaux pour l'Insertion et l'Emploi), créés en 1990, et les Maisons de l'Emploi, depuis 2005, se mobilisent pour développer des actions spécifiques destinées aux publics rencontrant des problématiques de mobilité.

La question de la mobilité peut être abordée sous l'angle des publics mais doit également et nécessairement l'être sous l'angle des territoires. Les publics en insertion professionnelle sont en effet les plus exposés aux contraintes de mobilité géographique : emplois précaires, horaires découpés ou décalés, travail de nuit, etc. L'absence de voiture et de permis de conduire représente un frein important à la recherche d'emploi alors que l'éloignement des entreprises des lieux d'habitation, les horaires atypiques et découpés imposent aux salariés d'être mobiles. La question des territoires est aussi prégnante. Des difficultés rencontrées en zone rurale, comme l'isolement ou l'absence de transports en commun ne sont pas celles rencontrées dans les grandes agglomérations, avec par exemple, les difficultés d'accès au permis de conduire pour les jeunes peu qualifiés en résidant dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville.

Cela étant, les constats faits semblent démontrer que les publics qu'ils soient urbains ou ruraux ont autant de difficultés de mobilités même si les raisons en sont très différentes. En territoire rural, la réduction des freins à l'accès à l'emploi participe au développement local d'un territoire. Outils des collectivités locales et des EPCI dans le domaine de l'emploi et de l'insertion, les Maisons de l'Emploi et les Plans Locaux pour l'Insertion et l'Emploi (PLIE) ont, de par leur ancrage territorial, su observer et analyser les besoins et mettre en place des réponses concrètes au service des publics et des territoires. Les Maisons de l'Emploi jouent un rôle d'animation du territoire et participent à la coordination des acteurs agissant dans le champ de la mobilité sociale et professionnelle. Elles ont ainsi développé diverses actions dans ce champ : formations à la mobilité (ateliers pédagogiques, informations sur les réseaux de l'agglomération, préparation au code de la route, etc.) ; réalisation d'études et mise en oeuvre de plans d'actions "mobilité" ; pilotage et animation de dispositifs contribuant à la mobilité (création d'autoécoles sociales ; location de véhicules ; animation de "plateformes mobilité", etc.). Ces différentes actions apportent des réponses locales innovantes aux territoires et aux publics. L'Alliance Villes Emploi, réseau national des Maisons de l'Emploi et des PLIE, est partenaire de la Fédération FARE, dans le cadre d'un projet de développement de « plateformes d'aide à la mobilité » en direction des personnes en insertion professionnelle. De nombreuses Maisons de l'Emploi (MDE) ont ainsi concouru au montage de dispositifs d'aide à la mobilité (MDE du Pays Rochefortais, MDE de Corbeil-Essonnes Evry, MDE de Nîmes Métropole, MDE

de Saumur Loire Vallées d'Anjou, MEDEFI de Redon et Vilaine, MDE du Pays de Thur Doller). En dehors de ce projet, à la suite de diagnostics locaux, d'autres PLIE et MDE ont mis en place ce type de plateformes (MDE de Marseille, PLIE de Caen - MEFAC, MDE du électriques ; accès au permis de conduire en partenariat avec des auto-écoles sociales ; informations sur les réseaux de transports en commun ; organisation de covoiturages, etc.

Ces projets ont été élaborés pour répondre à un besoin social, dans le respect des principes du développement durable. Le projet de la MDE de Saumur Loire Vallée d'Anjou mérite d'être cité par son originalité. Il permet à un jeune de bénéficier de conduite accompagnée au cours de déplacement dont l'objectif est de faciliter la mobilité de personne dans le cadre de leur projet professionnel.

La MDE du Saint Quentinoise a su répondre à un besoin important en zone rurale, en favorisant les transports et déplacements grâce à la gestion d'un planning de déplacements collectifs (2 véhicules à 9 places circulent sur le territoire pour les formations, les Chantiers d'Insertion, etc.) ainsi que d'un "Parc Mobylette" pour les publics en insertion. Les initiatives des PLIE, plateformes partenariales de proximité organisant des parcours d'insertion pour des publics "exclus" du marché du travail, se sont développées en tant qu'actions pionnières dès la création des PLIE. Une action phare a été portée par l'ancien PLIE du Forez, dans la région Rhône Alpes, action remarquable du point de vue du partenariat pluriel très construit, y compris financier, et de la diversité des solutions apportées aux personnes concernées. Les actions des

PLIE se développent désormais largement sur le territoire national tant sur la mise en place de diagnostics individualisés des freins à la mobilité que sur les réponses matérielles apportées. Dans le cadre de cet accompagnement, au-delà de la mobilisation du droit commun (aides à la mobilité de Pôle emploi, par exemple), les PLIE ont su initier, avec leurs partenaires, des actions innovantes au service des personnes concernées.

Au-delà de la santé, du logement et de la formation, la mobilité est un facteur essentiel du processus d'insertion professionnelle. Les problématiques de mobilité doivent ainsi être systématiquement prises en compte lors de la construction des parcours d'accès à l'emploi. Recoupant des enjeux écologiques, sociaux et économiques, les initiatives locales portées par les Politiques Publiques Territoriales, développées par les PLIE et les MDE, ont été les pionnières dans le champ de la mobilité. Elles ont démontré leur efficacité. Elles trouvent leur valeur ajoutée dans leur capacité d'ingénierie, y compris ingénierie financière, de mobilisation d'un large partenariat et d'animation territoriale.

La mobilité est désormais une priorité des politiques publiques nationales et territoriales.

Article écrit en collaboration avec Loëva Labye, chargée de mission insertion Europe emploi.

Marie Pierre ESTABLIE D'ARGENCÉ
Députée Générale Alliance Villes Emploi

MOBILITÉ ET SOCIAL BUSINESS

Les fondements de l'approche de Renault en matière de responsabilité sociale, sociétale et environnementale reposent sur la réduction de l'empreinte environnementale sur le « cycle de vie » et l'usage raisonné des ressources naturelles, la santé des usagers de la route, riverains et salariés, le développement des compétences et le principe d'égalité des chances en fonction du mérite. Ils témoignent de la capacité d'ouverture au monde et de la volonté du groupe de répondre aux attentes de la société. La mobilité est indispensable au développement économique et à la création de lien social. Elle constitue un vecteur de liberté et de plaisir autant qu'un moyen fonctionnel et d'inclusion dans la société.

Sur ce principe, Renault a développé un programme de « Social Business » : Renault MOBILIZ. " On développe un Social Business pour résoudre un problème social de façon entrepreneuriale. Le principe de fonctionnement : ni perte, ni distribution de dividendes ; les profits sont réinvestis pour maximiser l'impact social ", concept de Muhammad YUNUS, prix Nobel de la Paix. La mobilité s'avère être un important levier pour l'insertion. Les emplois peu ou non qualifiés se trouvent en moyenne plus éloignés des centres villes et les horaires de travail ne correspondent pas toujours aux horaires des services publics de transport. De plus, la capacité de mobilité est une compétence à acquérir, un pré-requis pour de nombreux emplois au même titre que lire, écrire et compter. Renault MOBILIZ, vise à mettre en oeuvre des solutions de mobilité innovantes, frugales et pérennes, pour le maintien ou le retour dans l'emploi, pour des projets de vie satisfaisants et pour des liens sociaux diversifiés des publics défavorisés.

Renault MOBILIZ se décline en 3 axes. Le premier axe consiste à animer des projets opérationnels pour :

- soutenir le développement de plateformes de
- mobilité. Elles réalisent, auprès de bénéficiaires orientés par des prescripteurs sociaux, un diagnostic des besoins de mobilité et proposent une palette de solutions d'accompagnement adaptée aux besoins ;
- implanter au sein même du réseau de distribution Renault, des garages Solidaires. Ces entités, volontaires, consacrent une part de leur activité à la solidarité. Elles dispensent des conseils, proposent des véhicules d'occasion et des réparations à prix coûtants.

Ces projets sont intimement liés. Si la solution de mobilité n'est pas trouvée au sein de la plateforme de mobilité, le bénéficiaire peut être orienté vers un Garage Renault Solidaire dès lors qu'une solution « d'automobilité » correspond à son besoin. Des tests ont été mis en place en juin 2012 et la phase de déploiement sur l'ensemble du territoire national est en cours.

Le deuxième axe consiste à soutenir des projets qui apportent une innovation et un impact sur la mobilité de ces publics à travers une société d'investissement - MOBILIZ invest. Il s'agit d'un outil de capital risque solidaire qui accompagne

les projets en phase de démarrage ou de développement. Ceux-ci doivent être viables économiquement, potentiellement répliquables à grande échelle et portés par une équipe de qualité, engagée. MOBILIZ Invest peut intervenir en capital ou en dette, selon le type de structure. À titre indicatif, cette structure a pour objectif d'engager 50k€ à 500k€ par projet, pour une durée de 5 ans en moyenne.

Le troisième axe consiste à développer un partenariat académique. Renault, avec Danone et Schneider Electric, soutient la Chaire Entreprise et Pauvreté pour partager connaissances, expériences et agir en interactions.

C'est l'opportunité de contribuer ainsi à une économie plus inclusive, créatrice de valeur économique et sociale pour lutter contre la pauvreté.

Claire MARTIN

Directrice de la Responsabilité

Sociale de Renault

Directrice Générale de Renault

Mobiliz Invest

L'action sociale demeure, sur le plan local, un domaine où l'effet frontière continue de s'exercer fortement, et ce, malgré les efforts d'intégration d'ores et déjà réalisés dans ce secteur. On note ainsi une faible connaissance réciproque des acteurs sociaux de part et d'autre de la frontière franco-belge). Rares sont les initiatives communes visant à mettre en place, à l'échelle locale transfrontalière, des dispositifs d'action sociale communs aux territoires contigus. Les publics cibles sont, eux-mêmes, très peu encouragés à franchir les limites nationales, que ce soit dans l'accès aux services ou dans leur participation à des projets, notamment ceux liés à l'insertion. Il en résulte, chez l'ensemble des partenaires de l'action sociale – et a fortiori chez les bénéficiaires –, une faible participation à la dynamique transfrontalière et européenne, un déficit de la pratique active de la citoyenneté transfrontalière/ européenne et une relative absence d'identification avec le niveau transfrontalier/européen.

Cette réalité se vérifie dans le cas de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, territoire dont sont issus l'ensemble des partenaires du projet SAM Eurométropole. Ce dernier réunit les CCAS de Lille, Roubaix et Tourcoing en France et les organismes partenaires, les centres publics de l'action sociale (les CPAS), de Mouscron, Tournai, Courtrai et Menin en Belgique. Le projet SAM Eurométropole se veut une réponse aux enjeux que rencontre l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai dans le domaine spécifique de l'action sociale et de l'insertion, et ce, sous deux formes :

- la mise en place d'actions transfrontalières concrètes au service immédiat des bénéficiaires ;
- la mise en place d'un dialogue et d'une coopération réguliers entre l'ensemble des parties prenantes locales du secteur, le but étant l'amélioration de la vie quotidienne des populations du territoire eurométropolitain et plus particulièrement, les plus précarisées d'entre elles.

Plus spécifiquement, cela se traduit par les actions suivantes :

■ augmenter l'employabilité des bénéficiaires des CPAS et CCAS par des chantiers transfrontaliers d'insertion. Dans le cadre de leur parcours d'insertion, des bénéficiaires de minima sociaux (le RSA en France) des CCAS et CPAS se voient proposer de participer à un chantier d'insertion dans un des territoires partenaires pour une période de deux à six mois. La mobilité constitue bien souvent un frein pour l'emploi des personnes éloignées du monde professionnel. A la fin du parcours d'insertion, l'usager est habitué à effectuer des déplacements pour aller travailler dans un rayon d'une trentaine de kilomètres, aussi au-delà de la frontière.

■ Immersions de professionnels dans des structures partenaires. Chaque année, dans un objectif de découverte de l'organisation et du fonctionnement des partenaires d'un territoire partenaire, des professionnels de chaque structure partent en immersion (de deux à cinq jours par année selon la thématique) dans une

structure partenariaire. mise en place d'un schéma transfrontalier d'analyse des besoins sociaux. L'objectif de cette action est de construire un diagnostic transfrontalier sur les thématiques sociales qui caractérisent le territoire de l'Eurométropole. L'analyse des besoins sociaux doit permettre aux partenaires de procéder à une analyse fine des besoins sur le territoire et d'adapter les politiques sociales menées localement pour les rendre plus pertinentes encore.

■ Echanges de pratiques sur les réseaux de solidarités. Cette action vise à mener des forums thématiques axés sur le bénévolat. Ces forums thématiques, à destination des professionnels des structures partenariales, des bénévoles et des associations caritatives, constituent des espaces d'échanges de pratiques.

Budget du projet de 2011 à 2014 :

1 199 993,65 euros

Moyens humains :

1 coordonnateur du projet, des référents chargés du suivi des allocataires des minima sociaux des structures partenariales et encadrants des chantiers d'insertion.

Bilan

Le projet est évalué sur la base d'indicateurs prédéfinis. Le projet prévoit de réaliser les indicateurs suivants : 50 usagers des CCAS/CPAS allocataires des minima sociaux effectuant un chantier d'insertion chez un partenaire sur une période de 6 mois, 60 professionnels des CCAS/CPAS partant en immersion de deux à cinq jours chez un partenaire, 23 initiatives transfrontalières en matière sociale, plus de 350 personnes utilisant l'offre de services transfrontaliers, 750 personnes sensibilisées à l'identité transfrontalière, 45 services intégrés dans un réseau transfrontalier.

Estimation CCAS

La réussite du projet pourra être trouvée dans sa plus-value transfrontalière. La frontière est utilisée comme levier d'insertion pour les publics bénéficiaires : le franchissement de la frontière est vécu comme un nouveau départ et une nouvelle identité. La

coopération transfrontalière, par la coexistence de modèles et pratiques distincts, favorise l'innovation par l'échange et l'invention de nouveaux modes d'action.

Il apparaît nécessaire de renforcer, dans un contexte d'intégration eurométropolitaine, la capacité d'accès à l'emploi des publics bénéficiaires par une connaissance accrue de la réalité du territoire voisin et de sa langue.

La dimension transfrontalière constitue un catalyseur de l'action collective, par le défi que constitue encore, pour les populations cibles le franchissement de la frontière.

Partenaires opérationnels

Versant français : l'Union Départementale des CCAS du Nord, le CCAS de Lille, le CCAS de Roubaix, le CCAS de Tourcoing, la Ville de Lille.

Versant belge : le CPAS de Mouscron, le CPAS de Tournai, l'OCMW de Kortrijk, l'OCMW de Menen.

Les partenaires associés :

Versant français : le CCAS d'Halluin.

Versant belge : l'OCMW de Ronse et la province de la Flandre Occidentale.

Partenaires financiers

50 % du budget est issu de co-financement par le programme INTERREG IV France-Wallonie-Vlaanderen du Fonds Européen de Développement Régional (FEDER). Le reste des frais est porté par les différents partenaires du projet. Les partenaires de la Flandre Occidentale bénéficient d'un soutien de la province de la Flandre Occidentale.

Pauline DURIEU

*Coordinatrice du projet SAM
EUROMÉTROPOLE*

Julie MATHIEU

*Responsable de l'UDCCAS
du Nord*

LES FABRIQUES À INITIATIVES

Partant du constat qu'il est parfois difficile d'identifier les besoins et les opportunités de création d'entreprises sociales sur les territoires, l'Avisé, en coordination avec des partenaires nationaux et le soutien du Fonds social européen, a lancé fin 2009 l'expérimentation de Fabriques à initiatives. Conçues comme le maillon manquant pour développer les initiatives socio-économiques, les Fabriques à Initiatives captent les besoins sociaux de leurs territoires, mettent en relation l'ensemble des acteurs et des ressources et inventent des réponses entrepreneuriales durables.

Depuis 3 ans, ce sont donc 8 Fabriques à initiatives qui ont été créées en Aquitaine, Corse, Languedoc-Roussillon, Seine et Marne, Haute-Normandie, Picardie, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Rhône-Alpes. A ce jour, plus de 320 idées ou projets sont passés par les Fabriques, 24 entreprises sociales ont été créées et 46 projets sont en phase d'étude d'opportunité.

Plus qu'un outil de création d'entreprise, la Fabrique à initiatives est un outil d'animation et de structuration du territoire. Elle mobilise tous les acteurs concernés (acteurs de l'économie sociale et solidaire, représentants des collectivités locales, acteurs économiques, services déconcentrés) à même de faire émerger des idées et des opportunités de création d'entreprises sociales. Elle a la particularité de formaliser des idées qui n'auraient pas pu émerger dans un parcours classique en inversant le processus classique de création d'entreprise.

4 phases, de l'idée à la création :

- Détecter les besoins et opportunités socio-économiques du territoire. La Fabrique à Initiatives a une démarche d'animation territoriale pour sensibiliser les territoires, identifier les besoins, "capter" et faire remonter les opportunités de marchés ou d'activités pouvant relever d'une entreprise sociale. Elle structure et anime un réseau de "capteurs d'idées".
- Valider la pertinence d'une réponse sous forme d'entreprise sociale par une étude opportunité. Chaque idée fait l'objet d'une étude d'opportunité afin d'en valider la pertinence. Si l'étude s'avère concluante, plusieurs solutions sont envisagées sur la démarche à mener : duplication ou développement d'une entreprise sociale existante, reprise ou création ex nihilo.
- Identifier et qualifier un porteur de projet. La Fabrique à Initiatives recherche un porteur de projet (individu ou entreprise sociale existante) qu'elle va ensuite accompagner avec l'aide des réseaux d'acteurs locaux. Autour du porteur, un groupe de pilotage est formé, une recherche de fonds pour l'étude de faisabilité est enclenché ainsi que la rédaction du business plan de l'entreprise sociale.
- Accompagner le porteur et la démarche jusqu'à la création de l'entreprise sociale La Fabrique à initiatives garantit l'accompagnement et le suivi de l'entreprise et de l'entrepreneuren privilégiant le recours aux réseaux spécialisés ainsi

qu'aux ressources et dispositifs existants.

Un concept qui implique l'ensemble des acteurs du territoire Afin d'identifier les besoins et opportunités de création d'entreprises sociales, les Fabriques à initiatives impliquent et mettent en relation l'ensemble des acteurs et des ressources des territoires. Ainsi, des apporteurs d'idées peuvent faire remonter des opportunités de marchés ou d'activités auprès de ces dernières.

Ces apporteurs d'idées sont des acteurs diversifiés du territoire. 42% sont des collectivités locales, ce qui illustre bien l'ancrage territorial des Fabriques à Initiatives.

Les associations, les réseaux de l'ESS, les entreprises, les bailleurs et entreprises sociales représentent 39% des idées apportées, et environ 10% des projets sont apportés par les porteurs de projets eux-mêmes.

Les idées portent sur des besoins sociaux très diversifiés allant du handicap à l'accès à la culture, en passant par la mutualisation de moyens ou la mobilité.

Deux types de besoins sociaux sont particulièrement traités par les Fabriques à Initiatives : l'environnement et l'emploi/insertion. Il s'agit en effet de problématiques majeures pour les acteurs territoriaux impliqués dans le processus. Les CCAS, comme tous les acteurs du territoire, peuvent ainsi devenir apporteur d'idées et participer à cette dynamique de création d'activités sur leur territoire.

Exemple de la Fabrique à Initiatives d'Aquitaine et le CCAS de Blanquefort

Depuis 3 ans, le CCAS a mis en place un chantier formation : « Cuisine nomade » qui forme des publics en

reconversion professionnelle à la restauration rapide, saine et de qualité, sous la direction du chef Thierry Marx. Ce projet est le résultat d'un partenariat de l'ADIE, d'une école d'hôtellerie, du CCAS, de la Ville de Blanquefort et de la Région. En 2012, les financements pour ce dispositif touchant à leur fin, le CCAS a sollicité la Fabrique à Initiatives d'Aquitaine, par l'intermédiaire de la ville de Blanquefort, pour étudier l'opportunité d'un nouveau modèle économique, identifier un porteur de projet et ainsi pérenniser l'initiative.

Ainsi, la Fabrique a mis en place une démarche d'émergence d'idées, dans le but de pallier à la carence d'activités d'insertion sur le territoire. Elle a animé 3 séances de créativité réunissant les acteurs clés du territoire (CCAS, associations, Conseil Général, Région, PLI, missions locales). Ce travail a permis de faire émerger 3 idées phares : une ressourcerie, une ETTI de logistique et un réseau de troc. Parmi ces 3 projets, le CCAS porte le développement du projet de troc, plus proche des activités traditionnelles des CCAS.

Les 2 autres projets sont pris en main par la Fabrique à Initiatives qui constitue des comités de pilotage composés des acteurs présents aux séances de créativité, dont le CCAS. Ces projets vont passer au prochain comité de sélection des idées de la Fabrique.

Le projet des Fabriques à initiatives se poursuit en 2013 avec notamment la volonté de renforcer encore sa dimension multi-partenaire en associant plus d'entrepreneurs dans les processus. 2 Fabriques à Initiatives sont aujourd'hui en cours de création et un projet est à l'étude.

Pour en savoir plus sur le réseau des Fabriques à initiatives :

www.fabriqueainitiatives.org
www.avise.org

CHANTIERS JEUNES

Le projet « Chantiers Jeunes » a été créé en 1998 sur Abbeville pour fournir aux jeunes les moyens de financer un projet « mobilité » :

- achat ou réparation d'un deux roues motorisé ou vélo ;
- ou passage du permis de conduire.

Divers jeunes demandaient à participer une seconde fois à l'opération pour un projet de Permis B. Le CCAS a réalisé avec des multiples partenaires institutionnels et associatifs, un diagnostic intitulé « Abbeville la santé en mouvement », basé sur des données INSEE de 1999. Ce dernier a permis de montrer les indicateurs suivants :

- le taux de chômage des 15-24 ans est de 39,5% sur Abbeville (pour la Somme : 34,7% et pour la Picardie : 31,7%) ;
- seulement 15,2% des actifs abbeillois ayant un emploi vont travailler uniquement à pied ;
- 64,7% des actifs abbeillois ayant un emploi utilisent une voiture, 4% utilisent les transports en commun et 5% utilisent un véhicule 2 roues ;
- enfin, le taux de 15-24 ans en cours d'étude est plus faible sur Abbeville (38,9%) que celui de la Somme et de la Picardie.

Le permis de conduire est un atout pour accéder à l'emploi ou la formation des jeunes. L'obtention de ce dernier permet aux jeunes peu ou pas qualifiés, de les aider dans leur parcours d'insertion professionnelle. Il leur permet de pouvoir élargir géographiquement leur recherche d'emploi et de répondre à des offres qui nécessitent sa détention.

De plus, comme l'indiquent les textes pour la mise en place de la bourse au permis (autre dispositif) : « son obtention contribue, en outre, à la lutte contre l'insécurité routière, qui constitue la première cause de mortalité des jeunes de moins de 25 ans (de nombreux jeunes conduisent à ce jour sans permis). Néanmoins, elle nécessite des moyens financiers qui ne sont pas à la portée de toutes les familles ». C'est pourquoi, le Conseil d'administration du CCAS a décidé de mettre en place une nouvelle formule en 2011, de l'opération « Chantiers Jeunes » menée depuis plus de 10 ans. La volonté a été de fournir une expérience professionnelle aux jeunes et un apport financier (paie suite à la réalisation du contrat saisonnier) permettant de débiter ou de continuer le seul projet « mobilité » indispensable : le permis B. Cette opération, portée par le CCAS d'Abbeville et menée en partenariat avec la ville d'Abbeville et la Mission Locale de la Picardie Maritime, permet à des jeunes (garçons et filles) de 18 à 25 ans issus des différents quartiers de la Ville d'Abbeville de :

- participer à mi-temps (une semaine le matin/ une semaine l'après-midi/ une semaine le matin ou l'inverse), en contrat saisonnier d'une soixantaine d'heures sur 3 semaines, à la rénovation d'éléments du patrimoine communal et/ou associatif en appréhendant divers corps de métiers (travaux accessibles à tous, de grattage, ponçage, nettoyage et remise en peinture) ;
- bénéficier d'une paie au smic, selon leur présence effective sur le chantier ;
- obtenir, de ce fait, les moyens financiers afin de mettre en place ou de continuer un projet d'accès à la mobilité : permis de conduire, en s'engageant vis-à-vis du CCAS sur un suivi individuel et sur un appui de la structure vers

son partenaire principal, la Mission Locale de la Picardie Maritime, qui étudie, au vu de la situation du jeune, du respect de son engagement, de sa volonté d'obtenir son permis de conduire, les possibilités d'aides financières.

Il en découle de multiples finalités :

- réaliser une action inter-quartiers visant le décroisement en composant des équipes mixtes de 4, ou 6 voire 7 jeunes issus des différents secteurs de la ville.

Une priorité est donnée aux jeunes issus des quartiers CUCS : 1 quartier non Zus : Argilières/ Menchecourt, 3 quartiers Zus : Soleil Levant/Bouleaux/Platanes, Provinces, Espérance.

- Permettre aux participants de s'engager dans un projet, finaliser celui-ci et se projeter dans une démarche d'insertion.

- Mettre au point un projet mobilité : Permis B, en vue de faciliter l'accès à un futur emploi ou apprentissage/ aide à l'insertion professionnelle.

- Aider les jeunes à avoir les moyens financiers pour débiter leur permis.

- Avoir une première approche du monde du travail avec une expérience particulière durant laquelle est demandé un respect : des horaires, d'une hiérarchie, des collègues, du matériel mis à disposition, d'un site.

- Fournir une expérience supplémentaire aux participants à inscrire sur leur curriculum-vitae, afin d'indiquer qu'ils s'investissent et de donner un atout supplémentaire aux jeunes dont le cursus scolaire correspond au domaine d'intervention.

- Orienter le jeune, en fonction des

échanges lors des entretiens individuels ou par les capacités repérées sur le chantier, vers d'autres institutions.

Cette orientation peut permettre de l'aider à finaliser son projet, de l'intégrer dans un parcours d'insertion en rapport avec son projet professionnel ou dans un chantier d'insertion.

- Orienter certains jeunes sans diplôme (niveau VI) vers une reprise de formation ou d'études alors qu'ils peuvent être déscolarisés depuis plusieurs mois voire des années. Ceci grâce à de nouveaux partenaires 2012 : l'école 2ème chance d'Abbeville et l'EPIDE de Doullens.

- Réaliser une action rapprochée avec la Mission Locale de la Picardie Maritime, afin de poursuivre un suivi individuel, de bénéficier de prescription pour intégrer une formation, ou afin de voir si le jeune peut bénéficier d'une aide complémentaire selon sa situation (faj, civis, permis à 1 euro...).

- Aider les services techniques à entretenir le patrimoine communal en les déchargeant des travaux simples et accessibles aux jeunes.

- Inciter au respect du patrimoine communal en faisant participer les jeunes à sa rénovation.

L'action comprend 4 phases :

- **phase projet** : établir un projet mobilité avec les jeunes au début de l'action et soutenir son montage durant l'action (3 devis d'auto-école à fournir, comparaison à faire sur la durée du forfait code illimité, sur les conditions de conduite en individuel ou collectif, sur la possibilité d'avoir des leçons de code corrigée avec moniteur, ...)

- **phase chantier** : évaluation quotidienne sur les chantiers (présence, comportement, capacités) ;
- **phase réalisation du projet** : concrétisation du projet et valorisation du travail effectué par une attestation de participation à l'opération remise en fin de chantier, en présence de l'ensemble des partenaires (avant bulletin de salaire remis le mois suivant en fonction de l'état de présence) ;
- **phase de suivi** : mise en place d'un « Comité de Suivi », à compter de 2013, pour permettre aux partenaires (CCAS, service « Vie des Quartiers » et Mission Locale) de faire le point sur les projets mobilité et d'insertion des anciens participants.

Moyens :

■ Humains :

- 1 coordinatrice de l'opération, chargée de la mise en place, du suivi de l'opération et des suivis individuels ;
- 1 encadrant recruté pour l'opération via Pôle emploi (contractuel).

■ Matériel :

- véhicule : 1 utilitaire Kangoo du CCAS pour le déplacement du matériel ;
- équipements de Protection Individuelle (EPI) : gants, masques, lunettes de protection et gilets fluorescents ;
- des brosses métalliques, pinceaux, peinture...

Bilan :

■ Points positifs :

Depuis sa mise en place, l'opération a aidé 497 jeunes (dont 33 en 2011 et 22 en 2012) pour leur projet mobilité. Avec sa nouvelle formule, le dispositif se concentre sur les projets : Permis B et a renforcé son partenariat avec la Mission Locale de la Picardie Maritime. Ceci permet de mieux orienter le jeune après le chantier et de renforcer son accompagnement.

Le service est régulièrement satisfait de voir les anciens participants au volant. Les participants, sans pré-requis demandés en peinture, réalisent chaque année plus de travaux que prévus et ont toujours les félicitations des élus, des partenaires voire des associations qui les ont accueillis.

Le CCAS, la ville d'Abbeville et la Mission Locale de la Picardie Maritime, partenaires co-signataires leur délivrent une attestation de participation lors d'une remise officielle en présence des divers intervenants. Ces jeunes, en échec scolaire et rencontrant des difficultés pour leur insertion, ont ainsi l'occasion de se sentir valoriser et de retrouver une certaine estime de soi.

■ Difficultés rencontrées :

Chaque année, le service se heurte à de nombreux désistements pour des motifs divers (contrat de travail plus intéressant, départ en vacances...). Mais, les jeunes postulent en grand nombre et le service a, de ce fait, une liste complémentaire de postulants en cas de désistements.

■ Estimation CCAS :

Cette action permet de donner une image de la jeunesse dynamique et investie en permettant de rénover des éléments du patrimoine communal et/ou associatif. Depuis la mise en place de l'action, il a été constaté une diminution des dégradations avec un respect des sites rénovés dans le cadre de cette opération réalisée par les jeunes.

Le développement du réseau partenarial permet d'améliorer la mise en place de l'opération et la sortie des jeunes. Chaque partenaire intervient au mieux et à son niveau dans l'intérêt des jeunes.

De nombreuses personnes s'investissent et participent à ce projet : animateurs de quartiers, éducateur de rue et conseillers de la mission locale, agents des services techniques et du service DLVA/sport, ...

Séverine DUPERREY

Référente "Gestion Administrative et Financière"

Coordinatrice "Chantiers Jeunes"

Dans le contexte économique et social actuel, l'accès à l'énergie devient la préoccupation majeure d'une partie grandissante de la population : selon l'Anah (Agence Nationale de l'Habitat), 3,4 millions de ménages français sont aujourd'hui en précarité énergétique. Ce phénomène appelle à la mobilisation de tous les acteurs sur le territoire, publics comme privés. Parmi eux, Total s'engage, et contribue déjà à la lutte contre la précarité énergétique dans le domaine de l'habitat, par l'aide à la rénovation thermique des logements des plus modestes déployée par le programme « Habiter Mieux » de l'Anah.

A cette précarité habitat s'ajoute la difficulté qu'ont les personnes à faible revenus pour se déplacer, particulièrement dans les zones périurbaines et rurales : la précarité en matière de mobilité.

C'est la seconde forme de la précarité énergétique, moins notoire, souvent concomitante mais tout aussi invalidante car la difficulté à se déplacer est un frein majeur à l'accès à l'emploi, notamment pour les jeunes. Total entend favoriser le développement de solutions de mobilité en partenariat avec les associations qui ont déjà un savoir faire en liant aides matérielles et accompagnement social. Une première étape s'est concrétisée fin 2012 par la signature d'un partenariat avec l'association Voiture&Co pour accompagner des bénéficiaires sociaux vers l'accès à l'autonomie et le retour à l'emploi. Nous développons conjointement des plateformes de mobilité pour apporter aux collectivités locales des solutions de mobilité efficaces.

Concrètement, les plateformes de mobilité accueillent environ 1 000 personnes par an (via les prescripteurs sociaux), leur fournissent un accompagnement personnalisé (diagnostic mobilité, modules de formation,...) et une solution de transport à prix accessible (accès à un véhicule/scooter/ vélo, transport à la demande, auto-partage,...). La moitié de ces personnes peut ainsi accéder ou se maintenir dans l'emploi. Une première plateforme de mobilité conçue en commun devrait voir le jour d'ici fin 2013 à Metz. La seconde étape, est le développement de celle de Nanterre, qui va s'élargir au sud du département et diversifier son offre aux salariés d'entreprise, pour qui la mobilité est problématique (petit revenu, éloignement des transports en commun, travail en horaires décalés). Compte tenu de son rôle sur le territoire national avec un réseau de proximité de plus de 3 500 stations-service et 800 000 contacts par jour, Total entend ainsi s'engager dans un processus de co-construction durable et innovante.

En regard de ces actions de terrain, nous avons lancé les travaux d'un Observatoire Social des Mobilités qui réunit des experts du sujet et qui a pour vocation d'apporter un éclairage nouveau sur les enjeux et les bonnes pratiques envisageables. Cette étude abordera à la fois les problématiques périurbaines, et celles, plus complexes encore, des territoires ruraux.

Thierry PFLIMLIN

*Directeur France Total Raffinage
Marketing*

DES FREINS À LA MOBILITÉ QUI GÉNÈRENT DES INÉGALITÉS

En 2012, près de 20% de la population de la région Nord-Pas-de-Calais sont âgés entre 16 et 29 ans. Cette population se distingue des autres tranches d'âge par un taux de chômage plus élevé (27% des moins de 30 ans) et par des situations de pauvreté plus fréquentes. L'enjeu de la mobilité géographique apparaît essentiel pour comprendre les trajectoires des jeunes de la région, d'autant plus que ceux-ci font partie des moins mobiles de France. Les freins à la mobilité lors du choix des formations ou au moment de la recherche d'emploi expliquent pour partie ces situations de chômage et de pauvreté. Une étude réalisée en 2011 par l'INSEE en partenariat avec les services de l'Etat et de la Région Nord-Pas-de-Calais s'est intéressée à ces questions de mobilité.

Le choix de rester dans le territoire d'origine ou de le quitter se présente aux différentes étapes de la vie des jeunes : lors du choix des filières de formation, lors du départ du domicile familial, lors de l'entrée dans la vie active. Dans ces moments de choix, les situations sont inégales : inégalités sur le plan culturel, sur le plan économique et sur le plan territorial. Les jeunes qui acceptent de quitter leur territoire d'origine et qui le peuvent ont plus de chances de s'insérer sur le plan professionnel. La mobilité permet d'accéder à davantage de formations et donc à davantage de débouchés en matière d'emploi, d'accéder aussi à un marché de l'emploi plus large. Or il existe des freins à la mobilité, de plusieurs ordres : psychologiques, financiers, notamment. Les parcours d'insertion des jeunes fortement déterminés par l'offre locale de formation.

La formation des jeunes résulte d'une succession de choix, dont l'entrée au lycée et, pour une partie, l'orientation post-baccalauréat. Le choix de la filière au lycée se caractérise, dans la région Nord-Pas-de-Calais, par un recours plus important qu'ailleurs à l'enseignement professionnel. Les effectifs en lycée professionnel représentent 40% de l'ensemble du second cycle contre 32% en moyenne nationale. Cette surreprésentation est liée au poids plus élevé de jeunes issus de milieux défavorisés dans la région. En effet, 55% des jeunes d'origine défavorisée ont opté pour l'enseignement professionnel contre seulement 17% pour les jeunes de milieux favorisés. Et si les lycées professionnels sont nombreux dans la région, ils ne couvrent pas le territoire de manière uniforme, une part importante d'entre eux étant concentrée dans la métropole lilloise et dans l'ex-bassin minier. Pour les jeunes des autres territoires, l'accès au lycée professionnel est moins aisé et le choix des filières moins étendu. On peut parler d'inégalité territoriale. Elle s'observe également pour l'accès aux formations post-baccalauréat. Le développement d'une offre d'enseignement supérieur hors de la métropole lilloise bénéficie aux jeunes du littoral ou issus de zones rurales. Une partie des jeunes de la région se tourne vers cette offre de proximité par intérêt, mais parfois par contrainte.

Afin d'éviter de longs déplacements quotidiens ou parce qu'ils ne peuvent faire face aux coûts de transport ou de logement, de nombreux jeunes se tournent vers l'offre locale même si les formations proposées sont moins prestigieuses ou ne correspondent pas à leurs aspirations.

A travers ces deux exemples de l'enseignement professionnel et de l'enseignement supérieur, on observe que les effets de la structuration de l'offre de la formation et sa localisation à l'intérieur du territoire régional se cumulent avec l'origine sociale des parents et leurs capacités financières. L'origine sociale et l'origine géographique conditionnent fortement les choix de filières de formation, sauf si les conditions d'exercice d'une véritable mobilité permettent de compenser les inégalités liées à ces différences d'origine.

L'insertion professionnelle conditionnée par la mobilité Plus tard lors de la recherche d'emploi, les freins psychologiques et économiques à la mobilité restreignent les choix des jeunes. Les situations de chômage ou de déclassement sont plus fréquentes chez ceux qui sont restés dans leur territoire d'origine que chez les jeunes ayant déménagé à l'intérieur de la région ou changé de région. L'exploitation par l'INSEE des données du recensement révèle en effet que parmi les diplômés d'enseignement supérieur, 40% des étudiants issus du premier cycle et 15% des étudiants issus des deuxième et troisième cycles occupent un poste d'ouvrier ou d'employé.

Si les caractéristiques et la localisation de l'offre de formation d'une région ont un impact important sur les trajectoires des jeunes en matière de formation et d'insertion professionnelle, bon nombre d'autres facteurs interviennent : la situation économique et sociale des parents, l'environnement culturel des jeunes (habitude ou non de se déplacer, de quitter le territoire d'origine), mais également l'accessibilité des territoires, l'organisation des réseaux de transport en commun, ainsi que l'existence d'une offre de logements accessibles pour les jeunes.

Les pouvoirs publics (Etat, collectivités territoriales) et les opérateurs intervenant dans le champ de l'insertion des jeunes développent et mettent en oeuvre des politiques et des dispositifs d'action qui recouvrent les différentes dimensions de l'insertion : accès à la formation, aides financières, aides à la mobilité. Ces dernières prennent la forme d'aides à l'obtention du permis de conduire, de chèques mobilité, d'aides à l'achat de carburant. Mais c'est aussi la mise en place d'actions visant l'accès au logement qui permet de faciliter la mobilité des jeunes. La diffusion récente d'un avis du CESE (Conseil Economique, Social et Environnemental) rappelle l'importance de cet enjeu.

Pour conclure, précisons que les actions mises en oeuvre dans le domaine de l'insertion professionnelle des jeunes répondent à des objectifs contradictoires : le développement d'une offre de formation et d'une offre de logement dans l'ensemble du territoire régional est légitime et répond à des exigences d'équité territoriale ; mais le risque est grand que les jeunes soient captifs ou peu incités à quitter le territoire pour aller vers des formations répondant mieux à leurs aspirations ou augmentant leurs chances d'accès à l'emploi, ou pour augmenter leur périmètre de recherche d'emploi.

L'enjeu est donc aussi de développer des actions permettant aux jeunes d'élargir leur horizon culturel, mais aussi de réunir les conditions pratiques pour qu'ils puissent se déplacer, voire déménager. Parmi les 47 mesures énoncées par le Comité Interministériel de la Jeunesse le 21 février 2013, trois sont regroupées sous l'objectif « Accroître et diversifier la mobilité européenne et internationale des jeunes », mais il s'agit aussi de faciliter la mobilité entre régions françaises et à l'intérieur même des régions.

Loïc AUBREE
Directeur CRESGE
Université catholique de Lille

Union Nationale des Centres Communaux
d'Action Sociale
11 rue Louise Thuliez
75019 Paris

Tél. : 01 53 19 85 50 - Fax : 01 53 19 85 51

E-mail : contact@unccas.org

www.unccas.org

Retrouvez-nous sur  unccas

et suivez-nous sur  @unccas