



**GOVERNEMENT**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**Délégation Interministérielle à la  
Prévention et à la Lutte contre la Pauvreté**

**Direction Générale de la Cohésion Sociale**

Sous-direction de l'inclusion sociale, de l'insertion et de la lutte contre la pauvreté

Bureau de l'accès aux droits et de l'insertion

mél. : [dqcs-strategiepauvrete@social.gouv.fr](mailto:dqcs-strategiepauvrete@social.gouv.fr)

**Délégation Générale à l'Emploi et à la Formation Professionnelle**

Département Pôle Emploi

Sous-direction des parcours d'accès à l'emploi

Mission Insertion professionnelle

Département Pôle emploi

Le ministre des Solidarités et de la Santé

La ministre du travail, de l'emploi et de l'insertion,  
chargée de l'insertion

La déléguée interministérielle à la prévention et à la  
lutte contre la pauvreté

à

Mesdames et Messieurs les préfets de région

Copie :

Mesdames et Messieurs les commissaires à la lutte  
contre la pauvreté

Mesdames et Messieurs les préfets de département

Mesdames et Messieurs les directeurs régionaux et  
départementaux de la cohésion sociale

Mesdames et Messieurs les directeurs régionaux de la  
cohésion sociale

Mesdames et Messieurs les directeurs de la cohésion  
sociale

Mesdames et Messieurs les directeurs régionaux des  
entreprises, de la concurrence, de la consommation,  
du travail et de l'emploi

Mesdames et Messieurs les directeurs des entreprises,  
de la concurrence, de la consommation, du travail et  
de l'emploi

Mesdames et Messieurs les directeurs départementaux  
de la cohésion sociale et de la protection des  
populations

Mesdames et Messieurs les directeurs départementaux  
de la cohésion sociale

**INSTRUCTION N°DIPLP/DGCS/SD1B/DGEFP/SDPAE/DPE/2021/23 du 19 mars 2021 modificative relative aux avenants aux conventions départementales d'appui à la lutte contre la pauvreté et d'accès à l'emploi pour 2021**

Date d'application : Immédiate

NOR : **SSAA2102289J**

Classement thématique : Action sociale

**Visée par le SG-MCAS le 19 mars 2021**

Document opposable : oui

Déposée sur le site circulaire.legifrance.gouv.fr : oui

Publiée au BO : non

**Catégorie** : Mise en œuvre des réformes et des politiques publiques comportant des objectifs ou un calendrier d'exécution.

**Résumé** : La contractualisation entre en 2021 dans sa troisième année de mise en œuvre à l'issue d'un exercice 2020 qui a été l'occasion de procéder à une première évaluation des actions déployées en tenant compte des conséquences de la crise sanitaire. La présente instruction précise le cadre de poursuite de la contractualisation en 2021 et ses attendus, notamment en matière d'insertion des allocataires du RSA et de mobilité des demandeurs d'emploi. Elle précise le calendrier et le cadre d'évaluation des actions réalisées en 2020 au sein des rapports d'exécution, qui déterminera la reconduite de la convention et le montant des crédits 2021. Enfin, elle confirme l'ancrage territorial de la Stratégie avec les crédits mis à disposition des commissaires à la lutte contre la pauvreté afin de financer des projets locaux « impactants » et innovants qui s'inscrivent dans les objectifs de la Stratégie.

**Mention Outre-mer** : la présente instruction s'applique dans les territoires nommés à l'article 73 de la Constitution.

**Mots-clés** : Stratégie / Prévention et lutte contre la pauvreté / Contractualisation conseils départementaux

**Textes de référence :**

Stratégie nationale de prévention et de lutte contre la pauvreté

Circulaire N° DIPLP/2018/254 du 18 novembre 2018 relative à la mise en œuvre de la stratégie de prévention et de lutte contre la pauvreté

Instruction N° DGCS/SD1/2019/24 du 04 février 2019 relative à la mise en œuvre territoriale de la stratégie de prévention et de lutte contre la pauvreté dans son volet « Contractualisation entre l'Etat et les départements d'appui à la lutte contre la pauvreté et d'accès à l'emploi »

Instruction N° DGCS/SD1B/2019/196 du 25 septembre 2019 relative à la mise en œuvre des conventions d'appui à la lutte contre la pauvreté et d'accès à l'emploi

Instruction N° DGCS/SD1B/DIPLP/DGEFP/SD PAE/2020/28 du 12 février 2020 relative à la poursuite de la mise en œuvre territoriale de la stratégie nationale de prévention et de lutte contre la pauvreté notamment dans son volet contractualisation d'appui à la lutte contre la pauvreté et d'accès à l'emploi

INSTRUCTION N° DGCS/SD1B/DIPLP/2020/181 du 20 octobre 2020 modificative relative aux avenants 2020 aux conventions départementales d'appui à la lutte contre la pauvreté et à l'accès à l'emploi

Circulaire(s) / instruction(s) abrogée(s) : Néant

Circulaire(s) / instruction(s) modifiée(s) : Néant

**Annexes :**

Annexe 1 : Actions socles en matière d'insertion

Annexe 1 bis : Déployer l'accompagnement global

Annexe 1 ter : La garantie d'activité départementale

Annexe 1 quater : Préfiguration du dossier partagé de l'insertion et services numériques dans le cadre du service public de l'insertion et de l'emploi

Annexe 2 : Soutien à la mobilité géographique des demandeurs d'emploi

Annexe 2 bis : Qu'est-ce qu'une plateforme de mobilité ?

Annexe 2 ter : Services les plus couramment offerts par les plateformes de mobilité et référentiels de coûts

Annexe 3 : Lutte contre les sorties sèches de l'aide sociale à l'enfance (ASE)

Annexe 4 : Rénovation du travail social et accès aux droits

Annexe 5 : Modalités d'évaluation, de reporting et de conventionnement

Annexe 6 : Modèle de rapport d'exécution

Annexe 7 : Guide des indicateurs de la contractualisation

Annexe 8 : Avenant-type 2021 aux conventions d'appui à la lutte contre la pauvreté et d'accès à l'emploi

Annexe 9 : Tableau des indicateurs de la contractualisation

Annexe 10 : Tableau financier récapitulatif pour 2021

Annexe 11 : Référentiel des codes d'activité Chorus

**Diffusion :** Les destinataires de la note en assureront la diffusion auprès des conseils départementaux.

**L'accroissement de la pauvreté lié à la crise sanitaire rend encore plus impératif le déploiement accéléré des politiques de prévention et de lutte contre la pauvreté** portées par la Stratégie nationale de prévention et de lutte contre la pauvreté.

Le confinement et l'accroissement du nombre d'allocataires du RSA ont impacté le calendrier de déploiement des actions en 2020.

Afin d'offrir aux Conseils départementaux le temps nécessaire à la mise en place des actions conventionnées, sans risquer une réfaction importante, la possibilité d'un report au 30 juin 2021 du délai d'exécution physique et financière des actions conventionnées en 2020 a été introduite par l'instruction n° DGCS/SD1B/DIPLP/2020/181 du 20 octobre 2020 modificative relative aux avenants 2020.

**Cette souplesse justifie l'exigence de résultats qui guidera la négociation des avenants pour 2021.**

Alors que les conventions départementales de lutte contre la pauvreté et d'accès à l'emploi (CALPAE), conclues pour trois ans, entrent dans leur dernière année, **l'atteinte des cibles fixées en 2019 doit se concrétiser en 2022**, en particulier:

1. La **prévention de toutes les sorties sèches de l'aide sociale à l'enfance (ASE)** ;
2. **Le renforcement de l'accompagnement des allocataires du RSA**, notamment par :
  - La **réduction des délais d'orientation des allocataires du RSA à 30 jours** à compter de la date d'entrée dans le RSA ;
  - La baisse des délais d'entrée en accompagnement à deux semaines à compter de la date d'orientation,
  - La signature du contrat d'engagements réciproques dans un délai d'un mois à compter de la date d'orientation comme mentionné à l'article L. 262-35 du code de l'action sociale et des familles ;
  - Le **doublé du nombre de bénéficiaires de l'accompagnement global**, soit 200 000 personnes en 2022 ;
  - **L'accompagnement de 100 000 bénéficiaires du RSA de plus qu'en 2019 par les Conseils départementaux dans le cadre de la garantie d'activité départementale.**

**En matière d'accompagnement des allocataires du RSA, 30 M€ supplémentaires renforceront les actions permettant l'atteinte des cibles rappelées ci-dessus.** Ces actions se développeront en pleine cohérence avec le déploiement du service public de l'insertion et de l'emploi (SPIE) dans les territoires concernés. Le cas échéant, une convention cadre donnant les grands objectifs politiques pourra être élaborée. Les commissaires à la lutte contre la pauvreté veillent à cette cohérence et impulsent la coordination entre les acteurs de l'insertion et de l'emploi.

En préfiguration du dossier partagé de l'insertion, cette dotation permettra également aux conseils départementaux le souhaitant de financer des développements de leurs systèmes d'information permettant d'améliorer le suivi des parcours d'insertion et le suivi de leurs politiques d'insertion, en particulier le renseignement des indicateurs de contractualisation.

Par ailleurs, au regard notamment du déploiement des maisons France services, une partie des crédits dédiés à l'accueil social inconditionnel pourront être, à la demande du conseil départemental, redéployés vers les actions-socles des conventions en matière d'insertion, dès lors que les cibles initialement fixées sont atteintes.

Enfin, un **nouveau volet est ajouté à la contractualisation** en matière de **mobilités solidaires afin de lever les freins à la mobilité des personnes éloignées de l'emploi**. Les conseils départementaux qui le souhaitent pourront renforcer leurs actions de soutien à la mobilité géographique des demandeurs d'emploi de longue durée à des fins professionnelles. Le cofinancement de la couverture des zones blanches de plateformes (5 M€ dès 2021) et le renforcement des diagnostics de mobilité (6 M€ dès 2021) pourront être assurés par l'Etat dans le cadre des CALPAE, en complément d'aides nouvelles au déploiement de l'offre de mobilité solidaire.

**Les crédits dédiés aux projets d'initiative départementale pourront être redéployés vers les actions-socles.**

Le montant des crédits versés par l'Etat au titre de 2021 résultera d'une analyse stricte de l'exécution physico-financière des conventions. A cette fin, l'année 2021 doit permettre d'achever la fiabilisation du renseignement par les conseils départementaux des indicateurs de suivi inscrits dans les conventions.

Les crédits régionaux destinés à financer des actions répondant aux priorités régionales, pilotées sous l'autorité des préfets de région par les commissaires à la lutte contre la pauvreté, sont reconduits. Ces dotations seront abondées d'au moins 60 % du montant des réfections opérées sur les crédits destinés aux CALPAE.

La coordination et le pilotage de ces conventions sont assurés par les commissaires à la lutte contre la pauvreté, placés sous l'autorité des préfets de région, qui s'appuient à cette fin, conformément au décret n°2020-42 du 24 janvier 2020 portant création des commissaires à la lutte contre la pauvreté, sur les services des directions régionales et, en lien avec les préfets de département, sur les services départementaux de l'Etat.

**Dans les outre-mer, sous réserve de l'accord de la collectivité cocontractante**, l'Etat peut conserver une partie des crédits dédiés aux engagements socles de la contractualisation pour la réalisation d'actions portant sur les mêmes engagements et/ou une partie des crédits affectés aux initiatives départementales pour la réalisation d'actions concourant à la lutte contre la pauvreté sur le territoire.

La DIPLP et la DGCS restent à votre disposition notamment par l'intermédiaire de l'adresse de messagerie fonctionnelle :

[dgcs-strategiepauvrete@social.gouv.fr](mailto:dgcs-strategiepauvrete@social.gouv.fr)

Pour les ministres et par délégation,

La Déléguée Interministérielle  
à la Prévention et la  
Lutte contre la Pauvreté



Marine JEANTET

La Directrice générale  
de la Cohésion Sociale



Virginie LASSERRE

Le Délégué Général  
à l'Emploi et à la  
Formation professionnelle



Bruno LUCAS

## **ANNEXE 2 : SOUTIEN A LA MOBILITE GEOGRAPHIQUE DES DEMANDEURS D'EMPLOI**

### **1. Enjeux et éléments de contexte**

**L'enjeu de l'accès à la mobilité constitue un frein majeur à l'insertion, en particulier dans de nombreux territoires ruraux ou anciens territoires industriels en déprise, zones blanches d'offre de mobilité inclusive.** On estime en effet que 20 % de la population active rencontre des difficultés à se déplacer en France. Ces difficultés sont à la fois économiques, matérielles (manque de moyens de locomotion), cognitives (accès au permis de conduire, capacité à se repérer sur un plan...) et psychosociales (avoir confiance dans sa capacité à se déplacer). Parallèlement, une personne en insertion sur deux déclare avoir déjà refusé un travail ou une formation pour des problèmes de mobilité.

Le Premier Ministre a donc annoncé le 26 octobre le déploiement d'un volet complémentaire de la Stratégie pauvreté en soutien à la mobilité géographique des demandeurs d'emploi à des fins d'insertion professionnelle.

Ce volet « mobilités inclusives » s'organise autour de quatre principes :

- L'encouragement à la mise en place de **guichets uniques** de la mobilité inclusive à des fins professionnelles ;
- Un effort particulier en faveur des **ruralités**, dans lesquelles les enjeux de mobilité sont plus prégnants ;
- Un **appui aux conseils départementaux pour l'exercice des compétences nouvelles** créées par la loi n°2019-1428 d'orientation sur les mobilités du 24 décembre 2019, qui prévoit de couvrir l'ensemble du territoire en AOM et charge les régions et les départements de définir un « plan d'action commun en matière de mobilité solidaire à l'échelle de chaque bassin de mobilité » (art. 18) ;
- Des **réponses cohérentes en termes de couverture territoriale, d'accompagnement de l'usager (diagnostics) et de solutions effectives de mobilité.**

**11 M€ du programme 304 ont vocation à intégrer les CALPAE afin que les conseils départementaux puissent :**

- **D'une part, soutenir le développement de nouvelles plateformes de mobilité** (lieux d'accueil permettant de proposer un bilan et un accompagnement à la levée des freins ainsi que des solutions de mobilité) **là où il n'en existe pas ;**
- **D'autre part, orienter de manière plus systématique les personnes vers ces plateformes dès qu'un problème relatif à la mobilité est identifié comme obstacle au parcours d'insertion.**

Pôle Emploi renforce également son offre de service.

Commissaires à la lutte contre la pauvreté, Conseils départementaux, autres collectivités intéressées et directions territoriales de Pôle Emploi sont invités à se coordonner pour garantir une homogénéité et une même qualité de service aux publics, qu'ils soient orientés par Pôle Emploi ou par les conseils départementaux.

En parallèle, en complément des mesures de déploiement pour l'acquisition de véhicules propres, les crédits de la Stratégie pauvreté sur le programme 102 (15 M€) soutiennent **le déploiement de solutions de mobilité** : démarche de structuration de filières de mobilité solidaire dans le cadre de l'insertion par l'activité économique, soutien aux garages et auto-écoles solidaires, déploiement du micro-crédit solidaire « tous véhicules », actions d'immersions professionnelles à distance du domicile.

## **2. Publics et territoires cibles**

La mesure s'inscrit dans le cadre de la politique publique de l'insertion et de l'emploi. Elle visera donc **l'ensemble du public en insertion** (demandeurs d'emploi inscrits à Pôle emploi, bénéficiaires du RSA ou bénéficiaires de la garantie jeune).

**Les territoires cibles de la mesure seront prioritairement les territoires ruraux fragiles :**

- Qui se situent dans les zones blanches de mobilité ;
- Dépourvus de toute plateforme de mobilité ou avec une offre incomplète d'appui à la mobilité solidaire (cf. référentiel ci-dessous) ;
- Qui présentent des facteurs de vulnérabilité sociale (éligibles à la DSR).

## **3. Répartition territoriale des crédits**

### **Mesure n°1 – Couverture du territoire par des plateformes mobilité (5 M€)**

Les crédits dédiés au déploiement d'une trentaine de plateformes de mobilité seront versés aux conseils départementaux ne disposant d'aucune plateforme de mobilité structurée pour un montant moyen de 150 000€. En amont de la conclusion des avenants 2021 aux CALPAE, les commissaires à la lutte contre la pauvreté s'assureront de l'intérêt du conseil départemental pour cette démarche. La règle de cofinancement strict s'applique à cette enveloppe.

Le financement de ces nouvelles plateformes pourra comprendre :

- Un volet ingénierie initial ;
- Le financement des dépenses d'investissement nécessaires à la mise en place de la plateforme ;
- Les dépenses de fonctionnement liées aux coûts de structures et de lancement sur deux ans.

A défaut d'intérêt du Conseil départemental, les zones blanches identifiées pourront être couvertes hors du cadre conventionnel départemental à l'initiative d'un ou plusieurs EPCI et / ou du Conseil régional sur une maille infra-départementale. La règle de cofinancement strict s'applique également dans cette hypothèse. La maille du bassin d'emploi *a minima*, voire du département dans l'idéal, peuvent servir de référence pour que les plateformes atteignent une taille critique permettant de mutualiser les coûts de structure.

### **Mesure n°2 – Accompagnement du public en insertion via la prescription de mesures d'accompagnement à la mobilité (6 M€)**

Pôle Emploi dispose d'ores et déjà de conventions territoriales avec les plateformes mobilité à hauteur de 2 M€/an pour prescrire un diagnostic / un accompagnement à la mobilité et a inscrit 4 M€ au budget 2021 pour permettre leur montée en puissance. Certains départements ont aussi développé ce type de conventions qui permet aux travailleurs sociaux de prescrire cet accompagnement.

Il convient donc d'opérer la montée en puissance de ces mesures qui permettront d'accompagner plus de demandeurs d'emploi et de permettre la croissance des plateformes de mobilité existantes.

C'est pourquoi, des crédits dédiés au renforcement des prestations d'accompagnement mises en œuvre par les plateformes de mobilité seront versés à tous les conseils départementaux intéressés selon les critères définis ci-dessous.

Ces prestations, portées par des opérateurs de la mobilité inclusive, viseront deux objectifs :

- 1) Mesurer et qualifier les freins rencontrés par les demandeurs d'emploi orientés, dans le cadre d'un diagnostic individuel conduit par un « conseiller mobilité » (par exemple exerçant au sein d'une plateforme)
- 2) Accompagner – le cas échéant – les bénéficiaires vers une pratique de la mobilité plus autonome, en proposant des solutions sur mesure, adaptées aux situations individuelles.

La mesure visant en priorité les territoires ruraux fragiles, les crédits sont répartis :

- À 60 % en fonction du nombre d'habitants d'une commune éligible à la Dotation de Solidarité rurale ;
- À 24 % selon une part forfaitaire qui sera doublée pour les DOM (non éligibles à la DSR) ;
- À 16 % selon le nombre d'allocataires du RSA.

Les départements seront dotés d'une somme plancher de 20 000 € minimum afin d'atteindre un effet volume minimal. Les territoires strictement métropolitains, et donc dotés de réseaux de transport public particulièrement efficaces, et hors CALPAE ne seront pas inclus dans cette mesure (75, Métropole de Lyon, 78, 92).

Ces crédits ne sont pas soumis à la règle de cofinancement.

Si les Conseils départementaux concernés ne souhaitent pas mettre en œuvre ces mesures, les crédits devront être redéployés au sein de la région concernée au bénéfice des actions destinées à la politique de mobilité solidaire.

#### **4. Objectifs opérationnels**

**Le commissaire à la lutte contre la pauvreté est garant de la cohérence de la mise en œuvre du volet « mobilités inclusives ».**

Il doit à cette fin coordonner, sous l'autorité du préfet de région, les services de l'Etat concernés et les collectivités territoriales intéressées en vue de l'**atteinte en 2022 des trois objectifs suivants** :

- **Un maillage territorial exhaustif en plateformes de mobilité (guichet unique) ;**
- **Le développement de l'offre de bilan / accompagnement à la mobilité ;**
- **Le déploiement de nouvelles solutions de mobilité inclusive à des fins professionnelles ;** ce dernier point, qui ne relève pas des CALPAE, fera ultérieurement l'objet de précisions.

En cohérence avec la dynamique SPIE, l'association au niveau territorial de Pôle Emploi, qui recevra également un financement en 2021 dans le cadre de la Stratégie pauvreté à hauteur de 4 M€ pour le financement de mesures de diagnostics et d'accompagnement à la mobilité, sera tout particulièrement recherchée afin de garantir la cohérence globale de la démarche.

Plus globalement, la mise en place de gouvernances régionales de pilotage de l'ensemble des mesures en faveur de la mobilité solidaire portées par l'Etat (au titre du programme 304 visées ici et du programme 102) et de coordination des différentes sources de financement est encouragée, dans une vision large associant aussi bien les directions territoriales de l'Etat concernées (DREETS, DREAL), que



les opérateurs (Pôle Emploi), les collectivités ou acteurs concernés (acteur du micro-crédit solidaire notamment).

#### **5. Indicateurs**

- Nombre de personnes accompagnées par la plateforme de mobilité à des fins d'insertion professionnelle
- Nombre de mesures de diagnostics et d'accompagnement à la mobilité prescrites par le conseil départemental

## **ANNEXE 2 BIS : QU'EST-CE QU'UNE PLATEFORME DE MOBILITÉ ?**

Au travers d'une approche basée sur l'accompagnement en mobilité (diagnostic, orientation, suivi, évaluation), la plateforme facilite l'accès des plus fragiles à une mobilité plus autonome.

En complément de sa mission de coordination, d'information et d'accompagnement, elle peut proposer des solutions de mobilité lorsque des besoins non couverts sont recensés.

### **a. Un maillage territorial**

Un maillage fin des services est proposé, souvent à travers deux types de dispositifs : un dispositif d'accueil physique en un lieu donné, qui autorise une gestion et un accueil centralisés proposant un service de proximité ; un dispositif mouvant, sous la forme de permanences au sein de structures partenaires (réseau associatif, des intermédiaires de l'emploi et des collectivités locales). Certaines plateformes de mobilité développent des antennes afin d'améliorer le maillage de leur périmètre d'intervention ou d'étendre ce périmètre.

### **b. Le cœur de métier des plateformes : l'accompagnement**

Les plateformes de mobilité inscrivent leur intervention 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.

### **c. 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.

## **ANNEXE 2 TER : SERVICES LES PLUS COURAMMENT OFFERTS PAR LES PLATEFORMES DE MOBILITÉ ET RÉFÉRENTIELS DE COÛTS**

### *a. Dans le champ de la formation, du diagnostic individuel*

#### **Le diagnostic individuel de mobilité**

Le diagnostic individuel de mobilité est un entretien individuel d'environ 1h30, permettant de dresser un état des lieux du rapport de la personne accompagnée à la mobilité. Le conseiller en mobilité y identifie ses besoins, ses difficultés et peut déterminer un parcours de mobilité pour l'orienter vers le ou les services adaptés.

Au cours des mois qui suivent le diagnostic individuel de mobilité, d'autres entretiens individuels sont régulièrement proposés au bénéficiaire dans le cadre du parcours mobilité.

Présenter le seul coût du diagnostic de mobilité pour se représenter le coût de l'accompagnement d'un bénéficiaire n'est donc pas pertinent, dans la mesure où d'une part il n'existe pas de parcours type et où d'autre part les méthodes de diagnostic et de parcours varient d'une structure à une autre. La moyenne est néanmoins estimée à trois mois.

Un ETP « conseiller en mobilité » représente environ 36k€/an charges patronales comprises. Selon les structures, il ou elle passe entre 50% et 80% de son temps en entretiens individuels et le reste en capitalisation (temps de recherches, de restitution d'entretiens, d'écrits, etc.). Il ou elle peut ainsi rencontrer annuellement entre 120 et 250 bénéficiaires.

#### **La participation des personnes accompagnées à des ateliers pédagogiques**

Les ateliers pédagogiques sont des formations collectives sur des thématiques liées à la mobilité pour renforcer la capacité à se déplacer des publics reçus par la plateforme selon les besoins identifiés lors du diagnostic initial. Ils peuvent s'inscrire dans le cadre de plusieurs sessions.

Un atelier pédagogique représente un coût réel de 300 € à 700 € par atelier, pour 8 personnes en moyenne. Il est généralement gratuit pour les bénéficiaires car faisant partie intégrante de leur parcours de suivi individuel.

#### **L'accès au permis de conduire via une pédagogie adaptée**

L'accès au permis est de loin l'objet principal des aides à l'automobilité proposées aux personnes et surtout aux jeunes en insertion. Souvent présenté comme un « sésame » pour l'emploi, il représente pour une partie des publics le "premier diplôme" et pour les employeurs un gage de sérieux (suivi d'une formation jusqu'à son terme, réussite à l'examen...), bien qu'également, trop souvent encore, un critère d'embauche de principe même s'il n'est pas nécessaire à l'activité concernée

Le coût réel d'un passage de permis dans des conditions aménagées, doublées d'un suivi individualisé, est en moyenne de 2 500 € pour une fourchette de 2000 € (accompagnement individualisé de la plateforme en complément d'une formation classique, stagiaire à l'aise avec l'apprentissage du code et/ou de la conduite) à 3500 € (dispositif entièrement effectué en auto-école sociale, temps d'accompagnement et heures de conduite importants). Une participation des bénéficiaires est usuellement attendue, notamment pour les impliquer dans le processus. Elle varie de 100 € à 350 € selon les dispositifs.

### *b. Dans le champ de l'information et du relais de l'offre existante*

#### **Apport d'information aux bénéficiaires**

Le diagnostic individuel initial peut également être un temps d'apport d'informations sur l'offre de transport et les aides à la mobilité disponibles dans le territoire et pouvant répondre aux besoins de la personne prise en charge.

Le coût réel de ce service est à inclure dans le coût des postes de conseillers en mobilité.

### **Centrale d'information ouverte à tous**

Le très grand nombre d'aides à la mobilité (matérielles, financières, d'accompagnement...) et la diversité des acteurs qui les proposent rend leur connaissance difficile pour les publics rencontrant des difficultés de mobilité de même que pour la majorité des professionnels. Certaines plateformes mettent donc en place une centrale d'information qui peut être établie à plusieurs échelles : locale, départementale, régionale...

#### *c. Dans le champ de solutions de mobilité complémentaires*

### **Prêt ou location solidaire de véhicules**

Pour répondre aux besoins d'accès à un véhicule des publics pris en charge, les plateformes peuvent proposer un service de prêt ou location solidaire. Les parcs de véhicules sont constitués de voitures, deux-roues, voitures sans permis, vélos/vélos électriques, parfois de petits fourgons pour aider au déménagement.

En cas de location des véhicules, la tarification est réduite pour rendre ces moyens de transport accessibles aux bénéficiaires.

- Une voiture proposée à la location a un coût réel pour une plateforme de mobilité de 17 € à 23 € par jour. Celui-ci dépend en partie du taux de rotation du véhicule. Il est conseillé d'atteindre un volume moyen de 200 jours de rotation à l'année pour équilibrer le service, avec un coût pour le bénéficiaire variant, selon les structures et selon la typologie des publics, de 5 € à 10 € en moyenne (des aides individuelles peuvent être proposées<sup>1</sup>).
- Un deux-roues motorisé proposé à la location a un coût réel pour une plateforme de mobilité de 9 € à 18 € par jour, pour les mêmes raisons. Il est conseillé d'atteindre un taux moyen de 120 jours de rotation à l'année (les demandes de location diminuent en hiver) pour équilibrer le service, avec un coût pour le bénéficiaire variant, selon les structures et selon la typologie des publics, de 2 € à 5 € en moyenne.
- Un vélo à assistance électrique proposé à la location a un coût réel pour une plateforme de mobilité de 9 € à 14 € par jour. Le coût usager varie, selon les structures et selon la typologie des publics, de 2 € à 10 € en moyenne.
- Un vélo proposé à la location a un coût réel pour une plateforme de mobilité de 8 € par jour. Il est parfois privilégié par certaines structures l'achat de vélos d'occasion ou la réparation de vélos endommagés en ateliers de réparations solidaires pour diminuer ce coût. Le coût pour le bénéficiaire est très variable, selon les structures et selon la typologie des publics, en fonction des abonnements. Il est rare cependant qu'il excède 1 € par jour en moyenne.

### **Transport à la demande et micro-transport collectif**

Les services de transport à la demande (public) ou le transport micro-collectif (privé) constituent une forme collective de service, déterminée en partie par la demande des usagers et dont les règles générales de tarification sont préétablies. Ils sont accessibles sur prescription, moyennant une participation financière des passagers souvent liée à la distance parcourue. L'association Transport

---

<sup>1</sup> A titre d'exemple, un travailleur temporaire peut obtenir une aide du FASTT, le Fond d'Action Sociale du Travail Temporaire ; pour une location de voiture à 22 € par jour, proposée par une plateforme de mobilité ou par un loueur classique, le FASTT peut prendre en charge jusqu'à 17 €.

Mobilité Solidarité (TMS) dans les Bouches-du-Rhône propose par exemple deux tarifs : 3 € pour un trajet aller-retour de moins de 30 km et 8 € pour un trajet de plus de 30 km.

*Il est difficile de quantifier le coût réel d'un tel service tant il dépend du type de véhicule utilisé pour le service, de l'acquisition ou de la location longue durée, de l'utilisation qui en est faite ainsi que du volume de km parcourus chaque année. Néanmoins, les services publics de transport à la demande affichent des coûts réels à la course pouvant varier de 15 à 30 € selon la distance parcourue et le territoire.*

### **Covoiturage solidaire**

Les plateformes peuvent mettre en relation des bénéficiaires disposant du permis de conduire avec d'autres n'en disposant pas pour se rendre sur une même zone d'activité ou chez le même employeur. Le prêt d'une voiture est possible pour favoriser la mise en place de cette action.

### **Micro-crédit personnel**

Dans le cas des plateformes de mobilité, le micro-crédit personnel est mis à disposition de certains bénéficiaires pour l'achat d'un véhicule ou pour financer une réparation de véhicule inabordable financièrement. De ce fait, les bénéficiaires acquièrent et/ou conservent leur autonomie en mobilité.