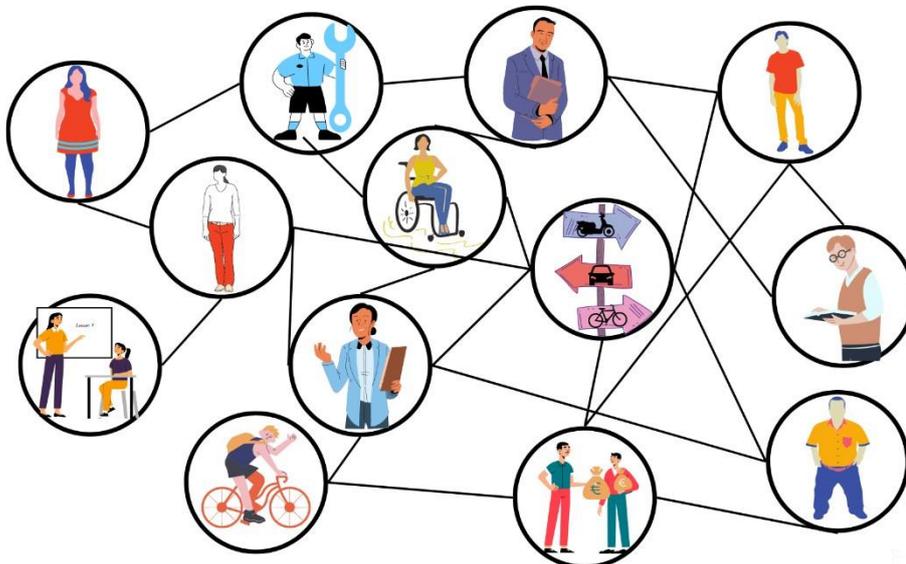


Mobilité solidaire à vocation d'insertion professionnelle en Pays de la Loire

Synthèse des travaux



Mars 2024





Les mobilités sont essentielles dans notre vie quotidienne : pour se former, aller au travail ou retrouver un emploi, accéder à ses droits, se soigner... **20 % de la population active rencontre toutefois des difficultés à se déplacer en France**, pour des raisons économiques, matérielles, cognitives, ou encore psychosociales, soit **environ 350 000 personnes en Pays de la Loire**¹. Une personne en insertion sur deux déclare ainsi avoir déjà refusé un travail ou une formation pour des problèmes de mobilité², ce qui en fait le **deuxième frein périphérique le plus fréquent à l'accès à l'emploi**. La mobilité est essentielle à tout parcours d'accès aux droits et à l'emploi. Elle constitue pourtant encore trop souvent un facteur d'inégalité et de fragilisation sociale. Outre son accessibilité, le coût de la mobilité est en effet renchéri pour une partie des ménages les plus pauvres³.

C'est pour lutter contre ces inégalités de destin, que le Gouvernement a déployé un volet complémentaire à la **Stratégie de prévention et de lutte contre la pauvreté** à partir d'octobre 2020 visant à soutenir financièrement la mobilité géographique des demandeurs d'emploi à des fins d'insertion professionnelle. Le **Pacte des solidarités** en prend aujourd'hui le relai pour la période 2024-2027, en lien étroit avec le déploiement de **France Travail**.

En région Pays de La Loire, de nombreuses **initiatives locales, départementales et régionales** ont vu le jour dans le domaine de la **mobilité solidaire**. Grâce au concours de l'État, du conseil régional, des conseils départementaux et des intercommunalités, et aux initiatives notamment associatives, le territoire ligérien peut s'appuyer sur des plateformes de mobilité structurées et de nombreux services. La diversité des intervenants parfois peu coordonnés a toutefois conduit les acteurs régionaux à souhaiter partager un **diagnostic** sur l'existant pour mieux avancer ensemble : caractéristiques de l'offre, mesure de son impact, modèle économique des acteurs... L'objectif est de dresser collectivement des perspectives régionales autour de l'interconnaissance des offres, de leur structuration dans la durée, de la qualification des acteurs, de l'articulation des financements ou encore de l'amélioration du pilotage et de la gouvernance de la mobilité solidaire. Les actions conduites en matière de mobilité solidaire s'inscrivent également en complémentarité du nouveau **volet mobilité du contrat de plan Etat-Région** (CPER) 2021-2027.

Ces travaux sur la mobilité solidaire ont engagé une **dynamique collective**, qui a permis, dans un contexte de politiques publiques rénovées avec la **loi d'orientation des mobilités** du 24 décembre 2019, de mobiliser de très nombreux acteurs (financeurs, prescripteurs, opérateurs, bénéficiaires), et d'agir ensemble au bénéfice de l'insertion des publics en situation de précarité.

Les pistes de travail explorées collectivement dans le cadre de cette démarche constituent une aide précieuse pour tous les décideurs et apporteurs de solutions. Elles permettent d'**avancer collectivement pour consolider et développer l'offre de mobilité solidaire en Pays de la Loire**.

Le présent document expose les principaux enseignements du diagnostic, mais aussi les pistes d'actions issues des temps d'échanges et de coproduction entre les acteurs engagés sur la mobilité solidaire à vocation d'insertion que je tiens à remercier.

Le droit à la mobilité est au cœur de la promesse républicaine. La démarche engagée en Pays de la Loire appelle donc une mobilisation de toutes et de tous au service de l'insertion grâce à la solidarité.

François Gautier, Commissaire à la lutte contre la pauvreté auprès du préfet de la région Pays de la Loire

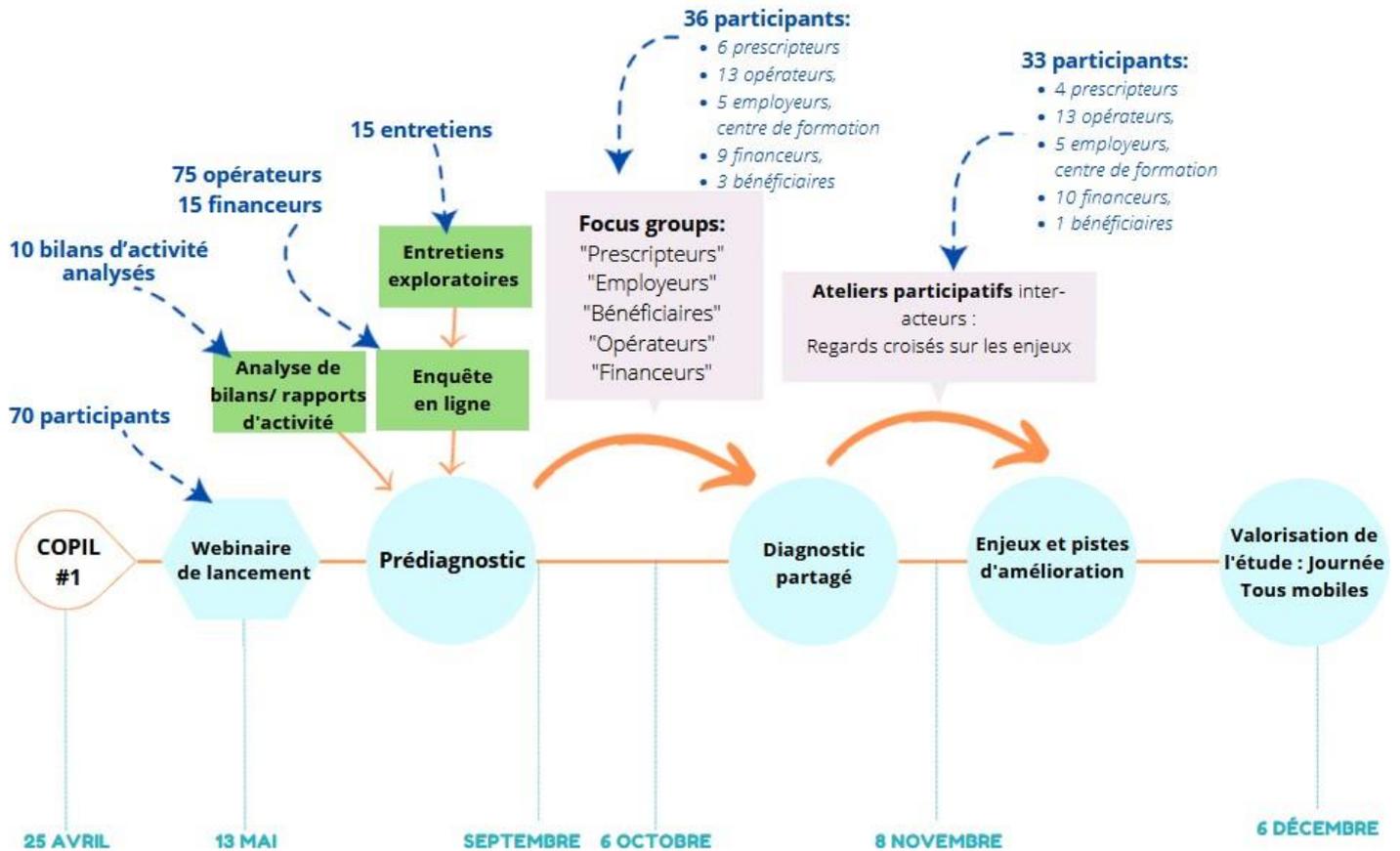
¹ [Laboratoire de la mobilité inclusive](#), 2016.

² [Etude Mobilité inclusive](#) – Auxilia : « Mobilité, insertion et accès à l'emploi – constats et perspectives », 2013.

³ [Etude sur la double pénalité de la pauvreté](#) en France en 2023, 3^{ème} édition, Action Tank, La Banque postale, BCG, financée notamment par la délégation interministérielle à la prévention et à la lutte contre la pauvreté : pour les ménages du premier décile, la double pénalité associée à la mobilité est évaluée à 160 euros par an et pour les ménages du second décile à 125 euros par an (effet d'exclusion lié par exemple au coût d'usage plus important pour des véhicules fortement kilométrés).

UNE METHODE PARTICIPATIVE

Le sujet de la mobilité solidaire, en particulier à vocation d'insertion professionnelle, fait intervenir un grand nombre d'acteurs aux cultures professionnelles différentes dans une région riche d'initiatives. Ainsi la démarche initiée dans le cadre de la stratégie de prévention et de lutte contre la pauvreté, repose sur une méthode très participative dont le déroulé en 2022 est synthétiquement représenté ci-dessous.

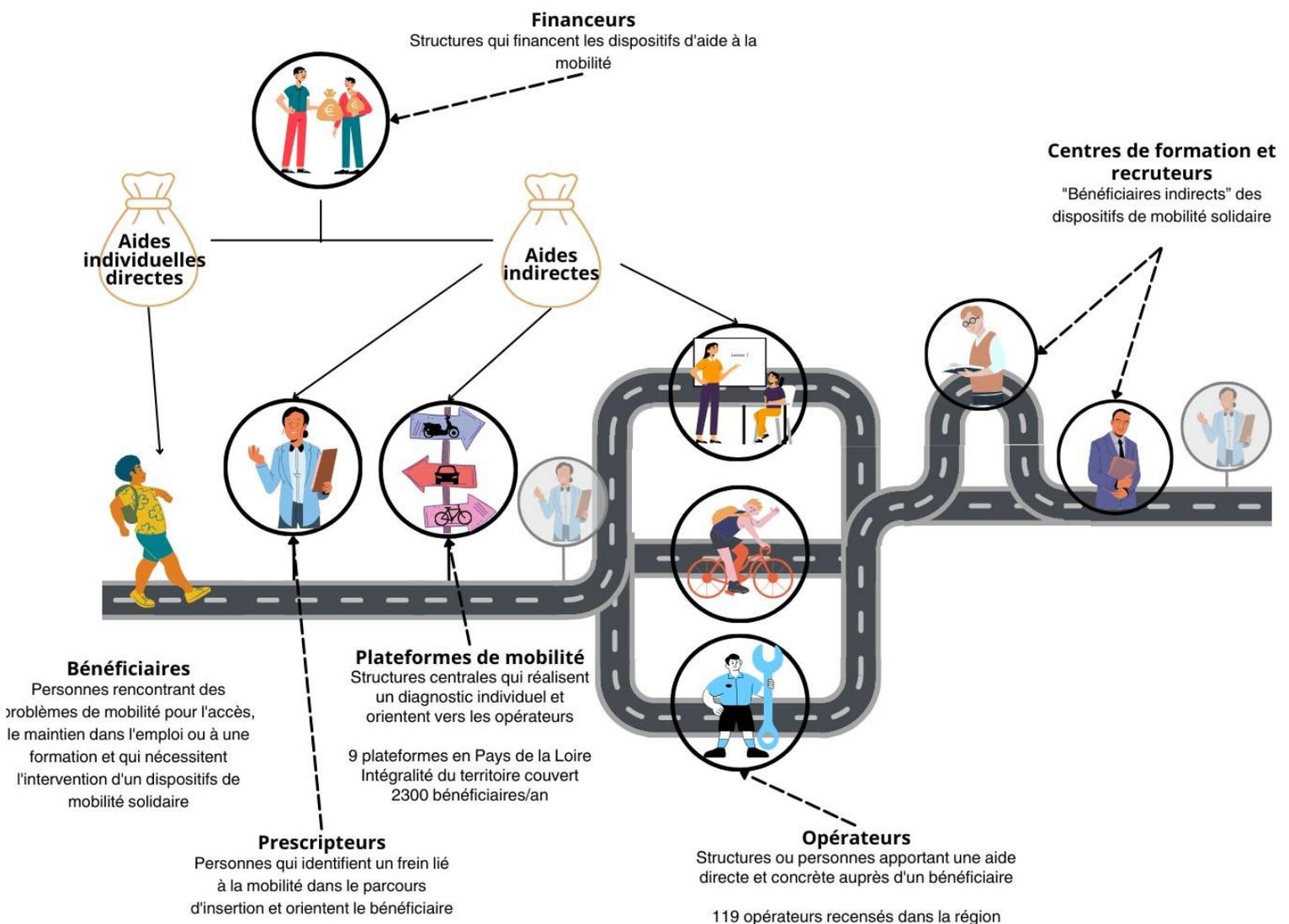


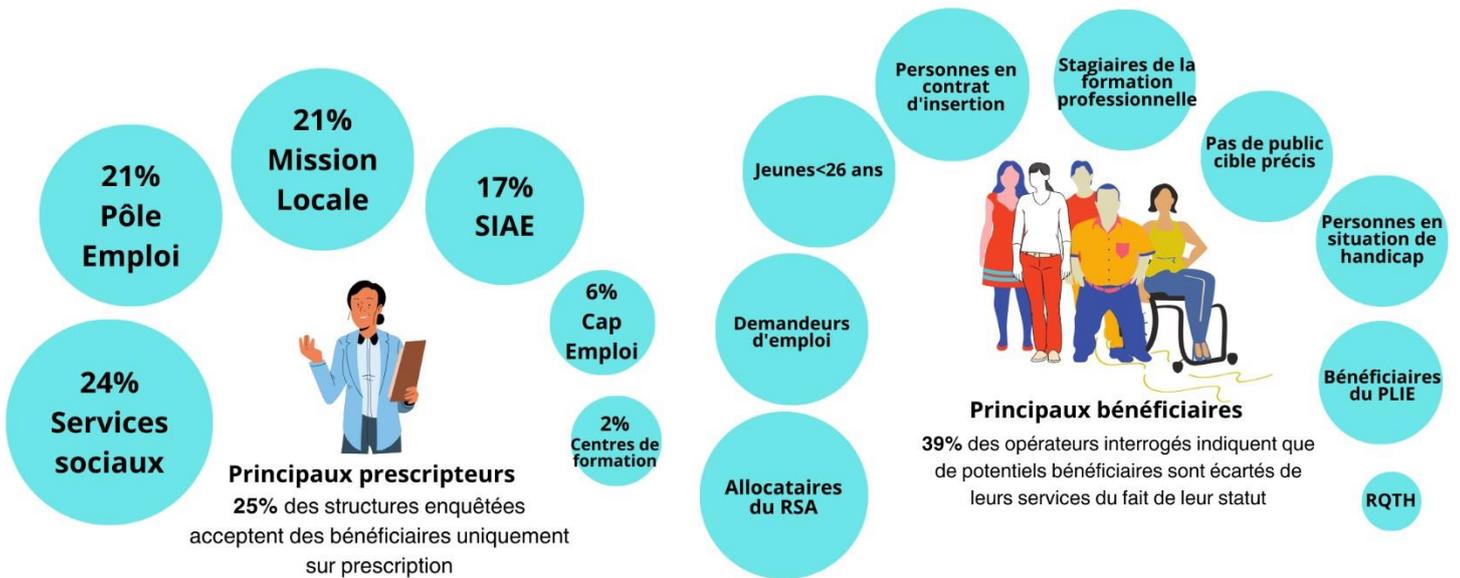
Les travaux menés en 2022 ont permis de recueillir les avis des différentes parties prenantes, de construire un vocabulaire commun et de partager les constats et les préconisations qui se retrouvent dans un diagnostic fouillé et une synthèse disponibles en ligne ici : <https://doc.cerema.fr/Default/digitalviewer/c-593400> . La suite du document revient sur les éléments de diagnostic ainsi que sur les travaux menés suite à celui-ci.

LES ACTEURS DE LA MOBILITE SOLIDAIRE : UN ECOSYSTEME FOISSANT

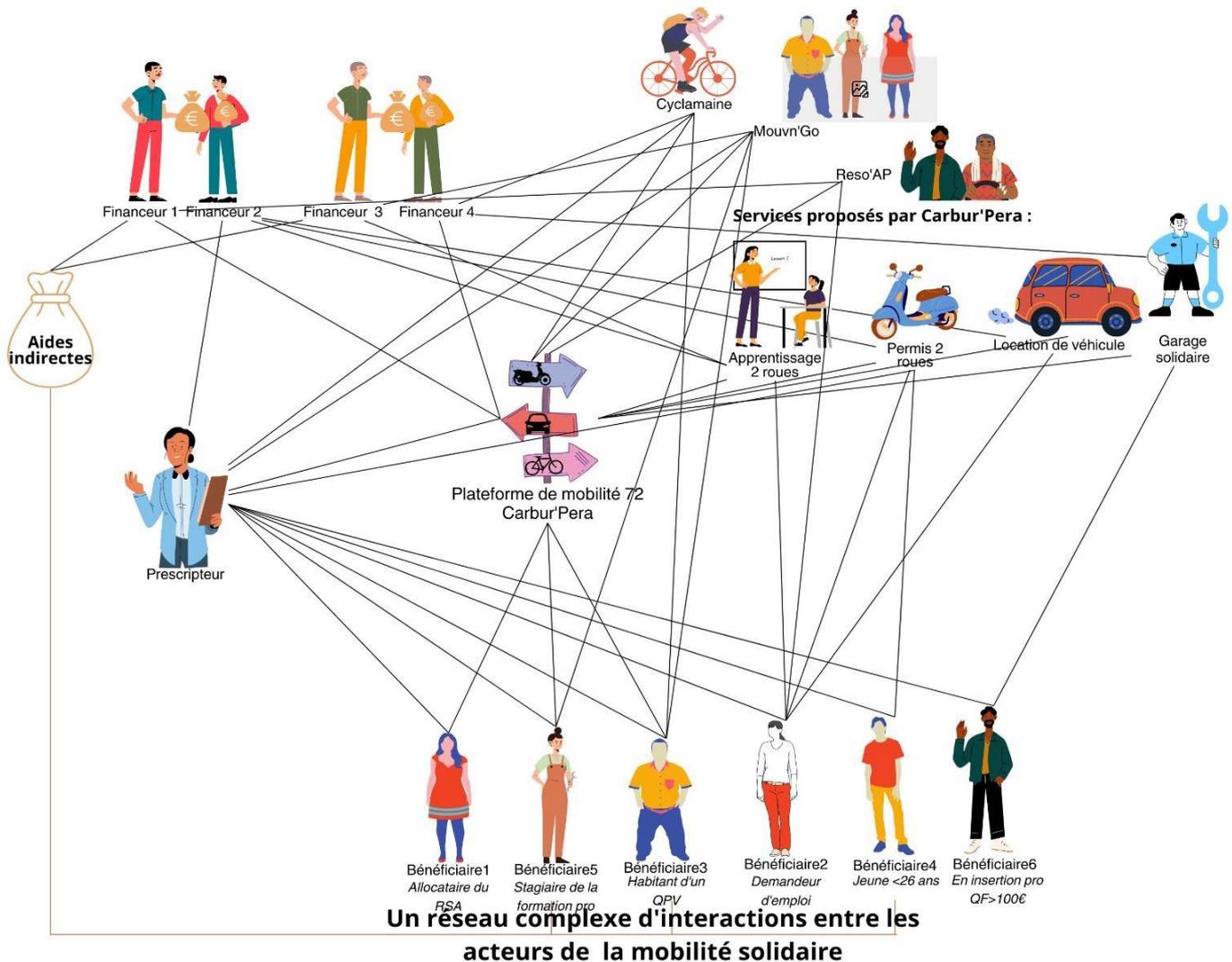
Le schéma ci-dessous représente au travers du « parcours idéal » d'un bénéficiaire, les différentes catégories d'acteurs qui interviennent pour lever les freins à la mobilité dans un parcours d'insertion professionnelle. Cette représentation se veut simplificatrice, les acteurs assumant souvent plusieurs rôles.

Ainsi, à titre d'exemples, les plateformes de mobilité assurent souvent des missions d'opérateurs, les prescripteurs (conseillers pôle emploi, assistants sociaux, missions locales...) peuvent quant à eux déjà orienter à partir d'un premier diagnostic, les centres de formation peuvent également être des prescripteurs...





Dans la région des Pays de la Loire, nombreux sont les acteurs mobilisés sur le champ de la mobilité solidaire, qui créent un écosystème riche d'interactions au service des bénéficiaires mais parfois complexe quant à sa lisibilité. Le schéma ci-après illustre ces interactions en s'appuyant sur l'exemple du département de la Sarthe.

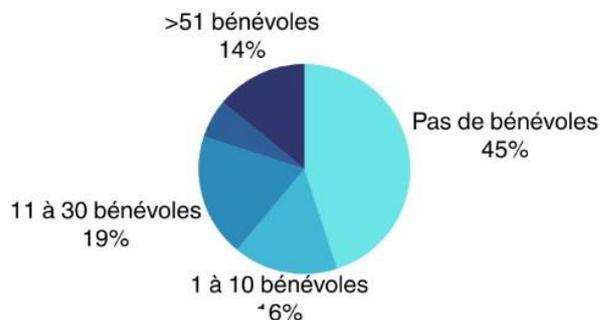


Les nombreux opérateurs recensés en région Pays de la Loire (119) sont très majoritairement de toute petites structures associatives associant salariés et bénévoles.

Taille des opérateurs



Nombre de bénévoles par opérateur



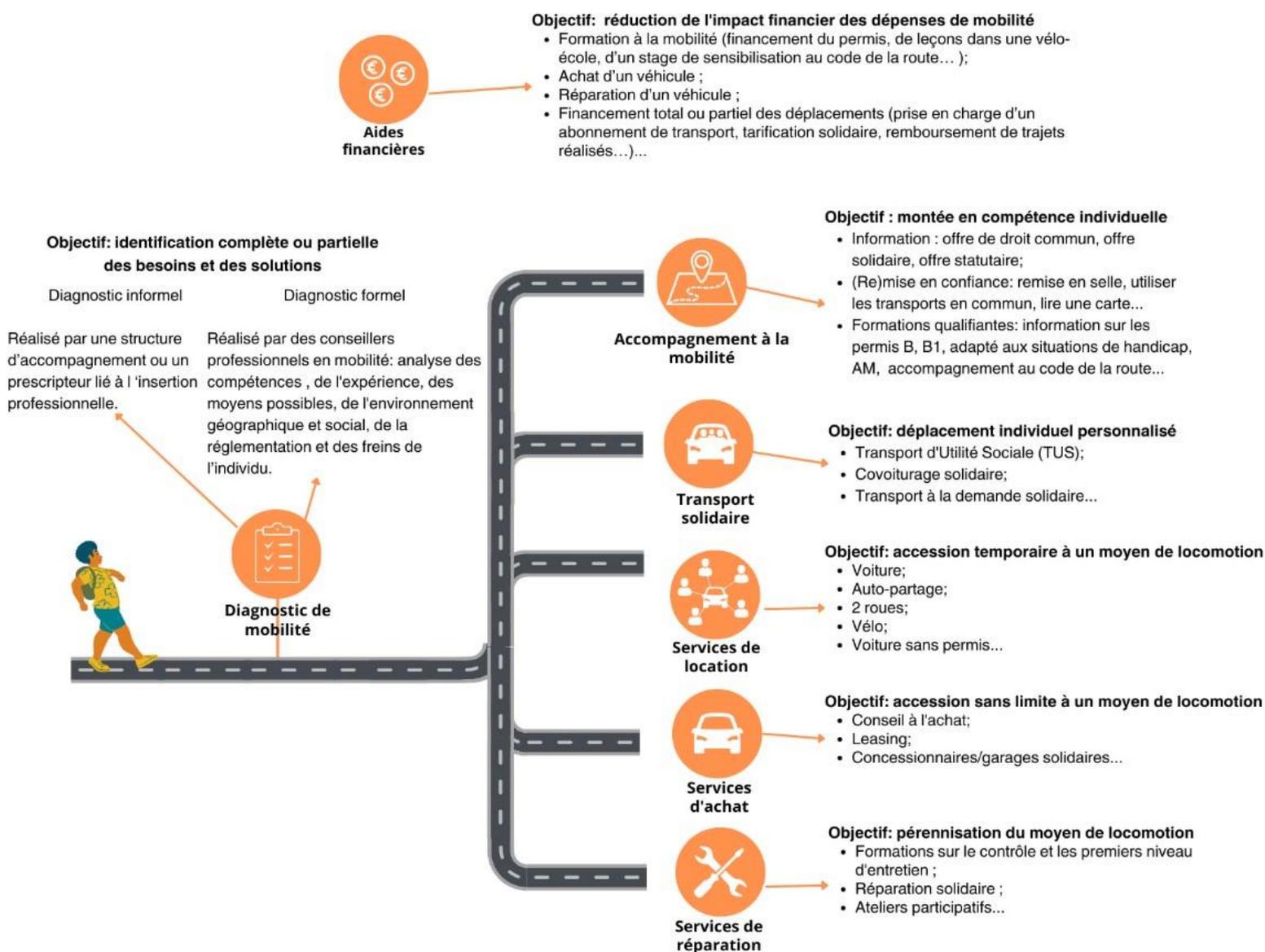
Au-delà de l'écosystème décrit ci-avant, d'autres acteurs interviennent à des échelles non administratives telles que les associations caritatives (Secours catholique, Emmaüs, Saint-Vincent de Paul...) mais aussi des grands groupes privés (Crédit agricole, Renault...) qui proposent des solutions sans pour autant avoir de liens fonctionnels forts avec les autres acteurs du sujet. A titre d'exemple le schéma ci-dessous illustre les différents financeurs que l'on peut rencontrer sur les aides financières directes



LES SERVICES : UNE OFFRE RICHE ET VARIEE...

L'analyse de l'offre de services proposée par les plateformes de mobilité ou les opérateurs sur l'ensemble de la région des Pays de la Loire a permis de les répartir en 7 grandes familles décrites dans le schéma ci-dessous.

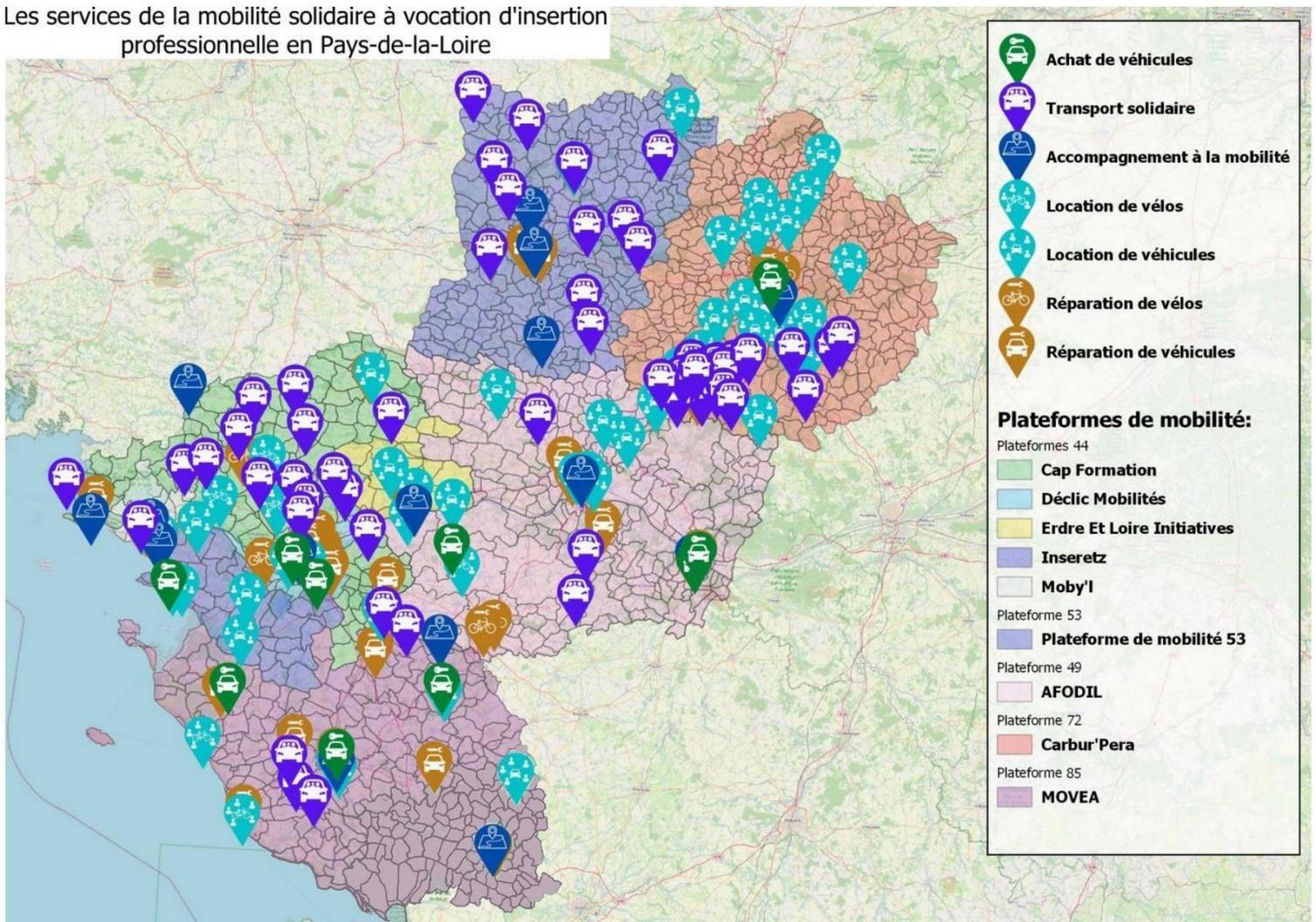
Les 7 familles de services de la mobilité solidaire à vocation d'insertion professionnelle



... AVEC UNE REPARTITION TERRITORIALE INÉGALE...

Grâce à l'engagement de la puissance publique ces dernières années, le territoire ligérien est globalement couvert par les plateformes de mobilité et divers services. Cependant la répartition territoriale de cette offre, du fait de multiples facteurs (choix des décideurs publics, la préexistence d'un tissu associatif dense, hétérogénéité des besoins...) est très inégale sur les territoires (cf. la carte ci-dessous).

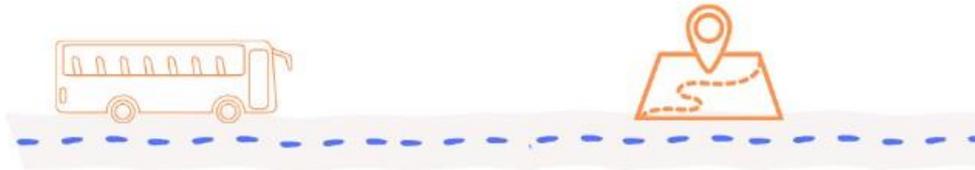
Les services de la mobilité solidaire à vocation d'insertion professionnelle en Pays-de-la-Loire



...ENCORE INCOMPLETE...

L'analyse des différentes données collectées en 2022 a mis en évidence des manques et des limites dans la réponse aux besoins des bénéficiaires dont les plus marqués sont décrits ci-dessous.

Il est cependant important de noter que les services relatifs à la mobilité solidaire à vocation d'insertion interviennent en substitution de l'action privée et que les besoins sont quasi « infinis ». C'est donc plutôt le concept d'une « offre socle » qu'il est apparu utile de travailler : proposer un « socle de services » minimum à assurer sur chaque territoire et relevant de l'intervention publique.

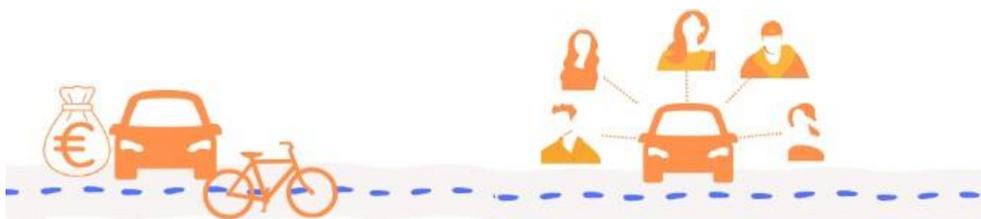


Les limites du transport collectif

- Réseau peu dense entre les bassins de vie et bassins d'emploi;
- Transport à la demande trop restrictif;
- Dernier kilomètre difficile notamment pour l'accès aux zones d'activités (manque de voies cyclables et piétonnes sécurisées aux abords de bassins d'emplois).

Les services partagés une solution encore embryonnaire

- Le covoiturage, à l'échelle d'un site ou d'un bassin d'emploi, n'est pas assez développé;
- L'auto-partage peut être couplé au transport solidaire: un numéro de téléphone permet de contacter un potentiel chauffeur bénévole pour conduire la voiture louée;
- Le transport d'utilité sociale (TUS) est une solution pertinente pour les déplacements ponctuels (entretiens, diagnostics avec les plateformes...) mais ces réseaux peinent à recruter des bénévoles.



Le manque de solutions d'accompagnement à la mobilité

Manque

- D'auto-écoles certifiées QUALIOPi;
- D'auto-écoles sociales à pédagogies adaptées;
- De préparation au code de la route;
- De formations à la culture de la mobilité pour les allophones et les personnes les plus éloignées de l'emploi;
- De formations pour les véhicules électriques/ hybrides/ les boîtes automatiques;
- De formations pour les trottinettes électriques;
- De cours de Français Langue Étrangère (FLE) appliqués au code de la route;
- De formations en mobilité de vélo et trottinettes;
- D'accompagnements / conseils à l'achat de véhicule....

Le manque de solutions individuelles

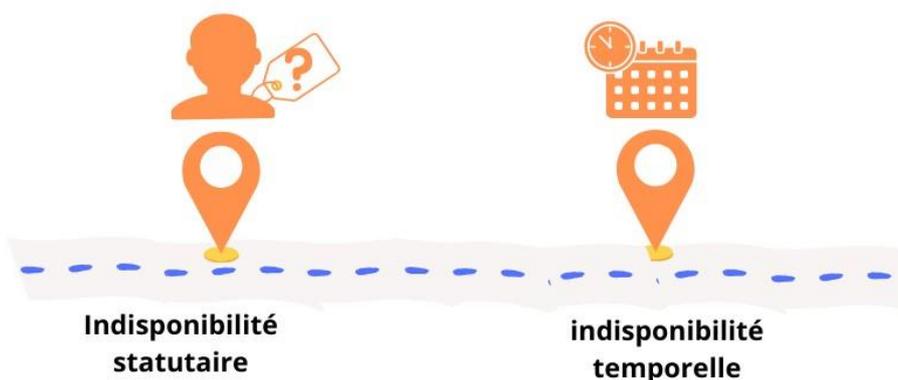
Manque

- D'aides financières au permis, à l'achat et à la réparation de véhicules;
- De garantie pour les prêts/locations de véhicules (caution bancaire, condition de plus d'ancienneté de permis...);
- De véhicules de location;
- De vélos école;
- De bénévoles pour les réseaux de TUS;
- De lieux sécurisés pour garer les deux roues;
- De capacité d'emport dans les transports en commun pour réaliser les premiers et derniers kilomètres (vélo, trottinette...)....

...ET PAS TOUJOURS FACILE D'ACCES.

L'existence du service ne suffit pas en soi pour qu'il réponde aux besoins des bénéficiaires. En effet, comme le montre le schéma ci-dessous, cinq formes d'indisponibilité ont été identifiées

L'analyse de plusieurs « persona » (*situation fictive stéréotypée*) a mis en évidence la nécessité pour les bénéficiaires de mobiliser leur capacité à rechercher de l'information, à se déplacer et à disposer de temps pour accéder à un service. Malheureusement, les délais parfois très longs pour y recourir se heurtent à des délais très courts du côté des entreprises pour le recrutement de postes peu qualifiés.



Indisponibilité du service du fait des critères d'éligibilité (allocataire du RSA, jeune <26 ans, quartier prioritaire...). Plus de 11 statuts différents conditionnant l'accès au service ont été recensés .

Indisponibilité du service du fait de leur saturation entraînant un délais d'attente en inadéquation avec les objectifs et usages des bénéficiaires et employeurs.



Service non accessible du fait de:

- Fracture numérique;
- Barrière de la langue;
- L'inaccessibilité du service liée à une situation de handicap;
- Freins psychologiques...

Indisponibilité du service du fait de son éloignement géographique du bénéficiaire ou du temps de transport pour y accéder.

Indisponibilité du fait de la non connaissance de l'offre ou des conditions d'accès (variation dans le temps, l'espace et les critères d'éligibilité).

DES PRESCRIPTIONS PAS TOUJOURS ADAPTEES PAR DEFAULT DE CONNAISSANCE

S'agissant de la lisibilité de l'offre et de l'adéquation des réponses, la difficulté d'articulation entre les différents niveaux de diagnostic mobilité et la multiplicité des acteurs est un frein à l'efficacité du système. Ainsi, à titre d'exemple, les conseillers en mobilité peuvent déplorer recevoir des bénéficiaires ayant reçu des prescriptions pour le permis B sans que ce soit la solution la plus adaptée, ceci perturbe la démarche d'insertion. De plus, malgré l'existence d'outils regroupant les aides (plutôt financières), identifier et connaître à l'instant « T » l'offre de services disponible est une réelle difficulté du fait de la volatilité de l'offre.

UN DISPOSITIF DE SUIVI-EVALUATION A CONSTRUIRE COLLECTIVEMENT

Il n'existe pas à ce jour de dispositif d'évaluation des services à la mobilité solidaire à vocation d'insertion ni critères communs aux opérateurs (les informations disponibles sont très disparates d'un opérateur à l'autre et essentiellement quantitative).

La mesure de l'impact des services à ce stade ne peut se faire quantitativement car il n'existe quasiment aucun dispositif et critère commun d'évaluation. Même si l'insertion professionnelle ne relève pas seulement d'obstacles liés à la mobilité, il semble pertinent d'engager une réflexion sur le suivi et l'évaluation des services à la mobilité pour en apprécier l'utilité sociale.

UNE PRISE EN COMPTE DIFFICILE DES CRITERES RELATIFS A LA TRANSITION ECOLOGIQUE

La prise en compte des critères relatifs à la transition écologique est très peu abordée, l'urgence sociale primant, alors que la question de la précarité énergétique et le risque d'exclusion d'accès à certaines zones d'emplois (notamment avec la mise en place progressive des zones à faible émission) constituent des enjeux majeurs. Il ressort des entretiens conduits dans le cadre du diagnostic une difficulté à intégrer cette dimension écologique du fait de la faiblesse des moyens au regard des besoins et des contraintes des publics. En effet, des tentatives de mise à disposition de véhicules dits plus écologiques se sont par exemple heurtées à des problématiques d'usage (qui peut nécessiter des éléments de formation supplémentaires) ainsi qu'à des surcoûts difficiles à intégrer.

LES FREINS DES OPERATEURS

Les services de mobilité solidaire s'appuient principalement sur des structures de taille modeste dont le modèle économique intègre par ordre d'importance :

- Des subventions directes ;
- Des subventions octroyées dans le cadre d'appels à projets (AAP) répondant à des objectifs ou visant des publics distincts et non pérennes ;
- De l'autofinancement.



Cette forte dépendance à un nombre important de financeurs et de dispositifs fragilise les acteurs et la lisibilité de l'offre. La variation de l'offre, tant dans la nature des services que dans le temps, et des conditions d'accès complexifient le travail des prescripteurs. Ces situations génèrent des difficultés de financement récurrentes et impactent les moyens humains au sein même des plateformes ou opérateurs de mobilité, les contrats étant souvent précaires et la charge de travail difficilement lissée.

Freins financiers:

- **Frein n°1** : L'incertitude des financements
- L'orientation des financements sur les dépenses et peu sur l'aide à l'investissement
- Les délais de perception des financements

Freins RH:

- La mobilisation des bénévoles
- Le recrutement et maintien dans l'emploi du personnel
- Le manque de formations pour les conseillers mobilité

Manque de visibilité:

- Le déficit de visibilité auprès des prescripteurs
- Le déficit de visibilité auprès des financeurs

Freins matériels:

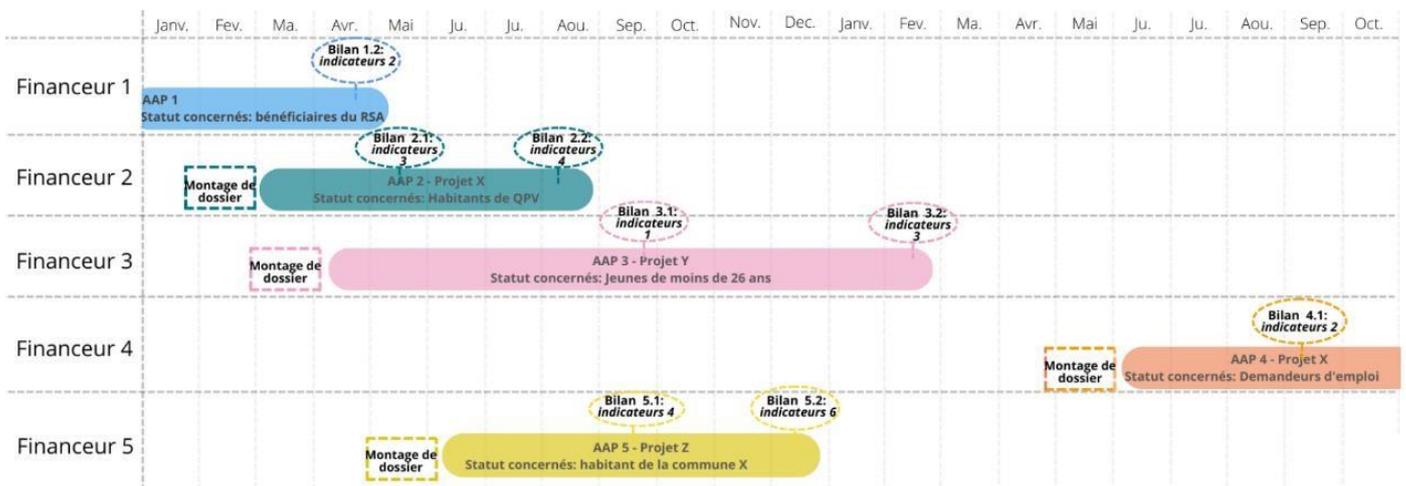
- La disponibilité de lieux d'accueil de proximité des bénéficiaires et/ou accessible aux PMR
- Le marché du véhicule d'occasion en berne



Les freins principaux des opérateurs

Diversité des indicateurs de suivi:

- Le suivi d'indicateurs variés pour rendre compte aux divers financeurs



Exemple de calendrier de financements avec des indicateurs

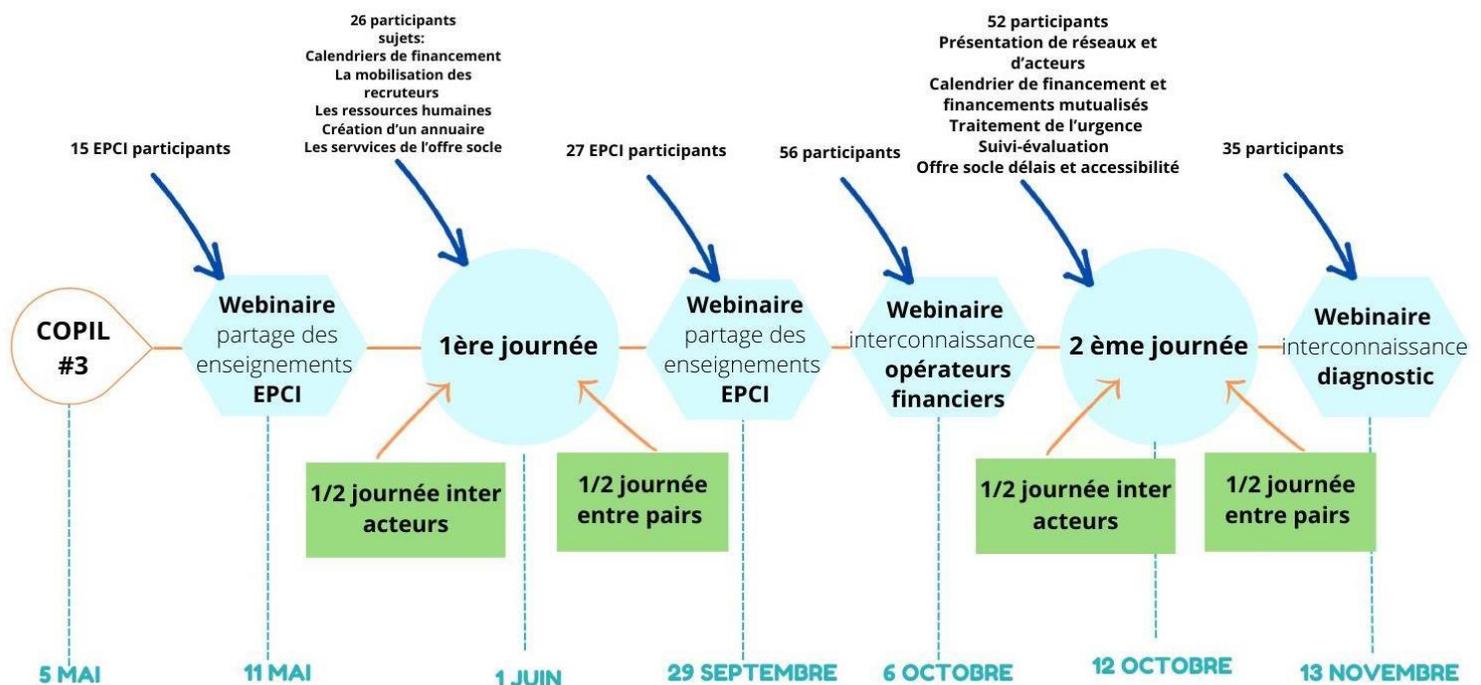
LES PISTES D'ACTION DÉGAGÉES COLLECTIVEMENT ET LES PREMIERS TRAVAUX

Neuf pistes d'actions constituent la base d'une feuille de route partenariale engagée en 2023 :

- Poursuivre la structuration de l'offre initiée par le développement des plateformes de mobilité dans les territoires ;
- Faire connaître l'offre de la mobilité solidaire à vocation d'insertion ;
- Améliorer l'interface entre prescripteurs et opérateurs ;
- Rendre l'offre de transport de droit commun plus favorable aux dispositifs d'insertion solidaire ;
- Interroger les limites des statuts pour aller vers une approche plus inclusive ;
- Sécuriser le modèle économique des plateformes et des opérateurs ;
- Engager une démarche d'évaluation des services à la mobilité solidaire ;
- Mobiliser les employeurs sur le sujet ;
- Mettre en place une gouvernance dédiée à la mobilité solidaire aux différentes échelles.

Ainsi, en 2023, la dynamique partenariale s'est poursuivie et plusieurs actions de cette feuille de route ont été mises en œuvre.

Les temps forts de cette année 2023 figurent dans le schéma ci-dessous.



Les actions qui ont été travaillé collectivement sont les suivantes :

- Calendrier des financements ;
- Les ressources humaines des opérateurs ;
- La communication vers les recruteurs et les centres de formation ;
- Un annuaire commun ;
- Poursuite de la définition de ce que serait un offre socle sur le territoire (sélection des services et critères de délai et de distance maximaux par service) ;
- Le traitement de l'urgence ;
- Le suivi évaluation.

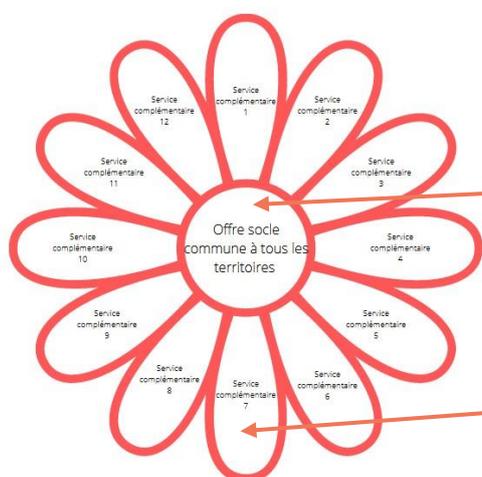
La fin de l'année 2023 a permis la finalisation de la proposition d'offre socle. Au-delà des productions en ateliers et de l'amélioration de l'interconnaissance via les temps d'échanges et les webinaires, des actions de la feuille de route ont par ailleurs été menées par différents acteurs dans d'autres cadres, notamment :

- Des journées d'interconnaissances (CD49, CARIFOREF...);
- La mise en place d'une formation continue pour les conseillers en mobilité (Mob'in);
- L'animation des acteurs pour la mise à jour de la plateforme DORA (Mob'in);
- ...

Ci-dessous, par piste déclinée en sous-actions, le bilan global à l'échéance de 2023. Les actions colorisées en vert ont trouvé une réponse en 2023, les actions en orange sont en cours de traitement et les actions en bleu restent à engager.

Première piste : Poursuivre la structuration de l'offre initiée par le développement des plateformes de la mobilité dans les territoires

- Construire une offre de formation continue pour les conseillers en mobilités – socle de compétences communes et partagées : Formation « Les fondamentaux du conseil en mobilité pour l'insertion » proposée par Mob'in depuis 2023.
- Construction de réseaux d'acteurs ou intégration à des réseaux existants : plusieurs réseaux œuvrent déjà sur le territoire (Mob'in, AGIL'ESS, UDAMS...), dans le cadre de la démarche plusieurs ont été présentés en atelier aux acteurs présents et la présentation se poursuivra en 2024.
- Synchroniser les appels à projets/ financements pour améliorer la lisibilité de l'offre et simplifier l'action des opérateurs : dans le cadre de la démarche un travail de mise en commun des calendriers des financements et réflexion sur la mutualisation a été initié en ateliers avec les financeurs présents.
- Proposer une offre « socle » sur l'ensemble du territoire et des offres « Complémentaires » : Les travaux de 2023 ont permis de finaliser une proposition d'offre socle comprenant 73 services (parmi les 120 initialement recensés) répartis dans les 7 familles de services⁴. Chaque service est accompagné d'une définition, d'un niveau de maillage territorial et d'un délai raisonnable de traitement de la demande. Les travaux se poursuivront en 2024 avec une approche budgétaire et la fréquence de présence par échelle territoriale.



Pour mémoire définition de l'offre socle

Offre socle : offre idéale commune à l'échelle régionale. Doit prendre en compte les besoins prioritaires et les contraintes budgétaires. Il s'agit d'un but à atteindre et pas uniquement de ce qui existe déjà. (Diagnostic de mobilité, conseil à l'achat, service de location de voitures et scooters, vente de vélos électriques...)

Service complémentaire : offre spécifique à un territoire liée au profil particulier des bénéficiaires, à une ambition politique particulière, à la pré-existence de ce service... (atelier d'autoréparation mobile, service de location de vélos cargos, Français langue étrangères permis...)

⁴ Disponible ici : <https://doc.cerema.fr/Default/digital-viewer/c-597509>

- **Deuxième piste : Faire connaître l'offre**
 - **Communication de l'offre mutualisée à l'échelle régionale qui préserverait les spécificités locales (quels supports, quels cadres mutualisés, quels réseaux pour diffuser, etc.)** : un travail a été initié en atelier pour définir les critères d'une communication auprès des entreprises et centres de formation.
 - **Améliorer l'intégration de la fluctuation de l'offre dans le temps**: le travail engagé pour une offre socle vise à limiter à terme la volatilité de l'offre (connaître l'offre socle théorique faciliterait déjà grandement l'appréhension de l'offre réelle existante). Depuis 2023 Mob'in a une mission d'animation des acteurs pour qu'ils tiennent à jour la plateforme DORA. Le pacte des solidarités qui s'engagera à partir de 2024 comporte un volet pluriannuel des financements, ce qui permettra également de réduire la volatilité de l'offre. En 2024 s'engagera un travail sur un vecteur de communication commun à l'échelle régionale.

- **Troisième piste : Améliorer l'interface entre prescripteurs et opérateurs**
 - **Former, informer les prescripteurs et maintenir un lien entre les prescripteurs et les opérateurs permettant de clarifier les rôles de chacun** : le travail engagé pour une offre socle vise également à terme à faciliter la connaissance de l'offre par les prescripteurs. Les ateliers collectifs ont permis d'initier le travail pour les prescripteurs présents, de même que les premiers webinaires organisés pour faciliter la connaissance des acteurs. Enfin des démarches ont été engagées par le CARIFOREF et certains conseils départementaux avec l'organisation de journées d'information et la mise à disposition d'un centre de ressource⁵. Ce processus sera maintenu en 2024.

- **Quatrième piste : Rendre l'offre de transport de droit commun plus favorable aux dispositifs d'insertion solidaire**
 - **Améliorer la connaissance de l'offre de droit commun** : La région Pays de la Loire dispose d'un calculateur multimodal intégrant l'ensemble de l'offre de transport public et les offres de covoiturage⁶. En 2024 une communication auprès des opérateurs, plateformes et prescripteurs de mobilité solidaire sera réalisée ;
 - **Clarifier l'usage du transport à la demande** ;
 - **Favoriser la possibilité d'emporter son vélo, sa trottinette...dans les transports en commun pour parcourir les premiers et derniers kilomètres** ;
 - **Sécuriser les déplacements et le stationnement des 2 roues** : le déploiement des parking sécurisés pour les deux roues (principalement vélo) à proximité des transports en communs et des lieux d'emploi est en cours de déploiement important dopé par les programmes comme ALVEOI et ALVEOL+⁷ ;
 - **Travailler à la construction de politiques tarifaires adaptées (tarification solidaire...)**
 -

⁵ <https://pro.choisirmonmetier-paysdelaloire.fr/donnees/recherche-dispositifs>

⁶ <https://aleop.paysdelaloire.fr/>

⁷ <https://www.francemobilites.fr/cee-et-mobilites/alveole>

- **Cinquième piste : Interroger les limites des statuts**
 - Permettre une certaine souplesse dans les critères d'octroi des aides au regard des statuts pour limiter l'exclusion de publics dans le besoin;
 - Définir les limites de l'élargissement des ayant-droits ;
 - Articuler l'action des plateformes de mobilité avec les lieux d'information généraux à la mobilité (maison de la mobilité..) en cours de construction au sein des AOM : Un webinaire sur le sujet a été réalisé en 2023 dans le cadre de l'ORTM (observatoire régionale des transports et de la mobilité)⁸ ;
 - Imaginer une offre présentée comme un système de « tamis », permettant de lire plus facilement l'offre tout public et au fur et à mesure les restrictions supplémentaires qui s'ajoutent sur certaines offres ;
 - Intégrer la question des aides à la mobilité pour permettre à des salariés de se maintenir dans l'emploi

- **Sixième piste : Sécuriser les plateformes et opérateurs**
 - Eviter la dispersion des financements (cible et temporalité) : le travail a été initié en ateliers avec les financeurs de mise en commun d'un calendrier des financements et de réflexion sur la mutualisation. Il se poursuivra en 2024 ;
 - Donner de la visibilité, du rythme aux dispositifs de financement : le travail initié en ateliers avec les financeurs présents de mise en commun d'un calendrier des financements et de réflexion sur la mutualisation vise également à aborder cette question;
 - Préciser le cadre d'emploi des différents outils de la commande publique : Un temps de travail sur ce sujet a été réalisé en atelier.
 - Construire un vivier de ressources humaines : une réflexion a été initiée en atelier avec les opérateurs présents sur leurs problématiques de ressources humaines et les leviers. La construction d'une formation conseiller en mobilité portée par MOB'in permet également de poursuivre cet objectif.
 - Construire les réseaux de partage: plusieurs réseaux ont été présentés en atelier aux acteurs présents (AGIL'ESS, MOB'IN, CARIF-OREF), ceci se poursuivra en 2024 ;
 - Construire des outils mutualisés (communication, indicateurs d'évaluation...) : un travail a été initié en atelier avec les opérateurs sur les critères communs pertinents pour l'évaluation ; de même on peut noter la réflexion initiée sur les critères d'une communication auprès des entreprises et centres de formation ces travaux se poursuivront en 2024.

- **Septième piste : Définir l'évaluation des services**
 - Définir les objectifs , les questions évaluatives et critères d'évaluation communs pour apprécier l'utilité sociale de la mobilité solidaire : Travaux démarrés lors de l'atelier d'octobre avec les opérateurs. Cette action se poursuivra en 2024 en s'articulant avec une action d'évaluation d'impact social en Sarthe (Carbur'Pera) et en lien avec la démarche sur l'impact social en pays de la Loire initié par le commissaire, la DREETS, la FAS, l'URIOPSS et les ECOSSOLIES
 - Définir les rôles que peuvent prendre les plateformes et les prescripteurs dans un dispositif d'observation et de suivi-évaluation;

⁸ <https://www.observatoire-transports.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/informations-outils-et-services-a-la-mobilite-ils-a498.html>

- **Huitième piste : Mobiliser les employeurs sur le sujet**
 - **Profiter de l'opportunité des tensions sur le marché de l'emploi pour les mobiliser et/ou les intégrer dans la gouvernance** : réflexion initiée sur les critères d'une communication auprès des entreprises et centres de formation ;
 - **Travailler avec l'URSSAF** : recenser les questions/craintes remontées par les employeurs pour mobiliser des solutions de mobilité solidaire pour leurs employés, et de prendre contact avec l'URSSAF pour y répondre (se positionner en tiers de confiance entre les acteurs).

- **Neuvième piste : Conforter la gouvernance aux différentes échelles territoriales**
 - **Œuvrer à une bonne articulation des gouvernances aux échelles régionale, départementale et des bassins de mobilité (COM)** : Une première proposition a été faite lors du COPIL n°3. L'objectif reste de s'appuyer sur le double cadre légal fixé par la LOM et les évolutions de France Travail et des CLEFOP. Les réflexions seront affinées dans le cadre des Plans d'Action en faveur de la Mobilité Solidaire (PAMS) qui doivent être mis, à termes, en place dans chaque bassin de mobilité sous pilotage Région et Départements en coordination avec les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) locales ;
 - **Impliquer les AOM dans la gouvernance et le financement des actions (notamment dans le cadre des Plans de Mobilité Simplifiés (PdMS))** : La participation de représentants des EPCI aux travaux, la communication directe auprès des EPCI sur le diagnostic en 2023 (42 EPCI informé lors de webinaires) et la mise à disposition de posters permet d'intégrer le sujet à leurs réflexions. De plus la mobilité solidaire est citée dans les contrats opérationnels de mobilité entre la Région et les AOM de chaque bassin de mobilité. Cette implication sera poursuivie en 2024 ;



**PRÉFET
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

