



Panorama des initiatives « Mobilités pour l'insertion »

Actualisation 2006

Quelques éléments d'introduction

Entre 2002 et 2005, l'Institut pour la ville en mouvement a conduit un programme de recherche-action explorant les liens entre l'exclusion sociale et professionnelle et la mobilité quotidienne.

Entre autres démarches, nous avons élaboré un panorama de fiches présentant les initiatives concrètes engagées par des structures de travail social pour aider les personnes en insertion dans l'accès à l'emploi et à la formation.

Il était indispensable d'actualiser ce panorama. Nous avons recontacté toutes les structures et entrepris avec elles un passage en revue de l'avancement de leurs démarches, des nouvelles perspectives explorées, des difficultés rencontrées, des résultats obtenus.

Merci à tous les responsables contactés de s'être à nouveau prêtés au jeu des questions-réponses et de « s'offrir en partage », selon la belle expression chantée par Jacques Brel.

L'objectif du Panorama

Notre ambition n'est aucunement d'être exhaustif ni dans l'identification des projets, ni dans la présentation de ceux exposés ici. L'objectif de ce Panorama est le même que précédemment : modestement, contribuer à l'identification des enjeux de la mobilité pour l'insertion et proposer un support au partage des connaissances en terme de problématique et d'action de terrain.

Chaque fiche présente un rapide état des dispositifs mis en œuvre et les coordonnées complètes de leurs animateurs. Que chacun s'en saisisse pour nouer les relations, les échanges qui permettront l'émergence de nouvelles démarches et la consolidation de celles qui existent.

Quels éléments essentiels se dégagent de ce passage en revue ?

1. Le portage politique de tous les projets reste très fragile, à tel point que plusieurs des structures enquêtées en 2003 ont aujourd'hui disparu et que plusieurs autres connaissent des situations critiques.

La problématique de la mobilité pour l'insertion est pourtant bien identifiée et de mieux en mieux comprise par les pouvoirs publics aux différents échelons des collectivités locales (villes, intercommunalités, départements et régions) mais aussi des services de l'Etat et des instances européennes.

Cette fragilité se décline partout de la même manière. Les pouvoirs publics soutiennent les initiatives à leur lancement puis retirent leurs soutiens financiers au cours de la troisième année de fonctionnement des dispositifs. Or, à ce moment, les structures ont développé des systèmes ambitieux et donc coûteux, sans parvenir le plus souvent à assurer d'auto-financement significatif. Bien souvent, 80% et jusqu'à 95% des actions sont tributaires des subventions.

Deux éléments au moins éclairent cette tactique des pouvoirs publics. D'abord, un droit des transports qui est toujours « muet » quand aux aides à la mobilité ne relevant pas strictement du service public de transport. Les dispositifs sociaux sont encore relégués, de manière plus ou moins clandestine, dans les marges inaccessibles aux financements stables. Or, le subventionnement est intrinsèquement fragile. L'autre raison réside dans l'accroissement continu des domaines d'intervention des collectivités locales qui doivent arbitrer entre de nombreuses priorités. Il est compréhensible que les élus portent ailleurs le soutien qu'ils accordent pendant quelque temps à certaines initiatives.

2. Cette situation renvoie directement à un second point partagé par la totalité des structures, à savoir **le modèle de fonctionnement technique et économique**. Une tendance se dégage nettement des cas présentés : la constitution d'opérateurs généralistes de l'aide à la mobilité. De nombreuses structures, en effet, mettent en œuvre simultanément plusieurs démarches : une auto-école sociale *et* la location de divers véhicules *et* une centrale d'informations *et* autre chose encore...

C'est une nouveauté. Il y a quelques temps encore, la majorité des associations se lançaient sur un seul créneau d'action. Ce type de combinaison permet de répondre à davantage de personnes mais aussi d'atteindre une « masse critique » indispensable au

dégagement d'un ou de deux salaires de droit commun et utile pour convaincre les partenaires.

Ces initiatives ambitieuses rencontrent une difficulté marquée : il faut maîtriser davantage de questions à la fois « techniques » et financières : comment faire fonctionner de manière optimale un transport à la demande ? Comment organiser un service de taxi social ? Quels prix pratiquer en matière de location de voiture ? etc. Or, les « business plan », pour parler le langage de l'entreprise, n'existent pas concernant des services innovants. Faute de cadres de référence, les associations « bricolent », au meilleur sens du terme. On le voit par exemple à la grande diversité des tarifs pratiqués. Ces innovations « en aveugle » posent rapidement des problèmes d'optimisation des moyens, de coûts excessifs, et au final des difficultés de trésorerie – on en revient alors aux failles du portage politique et aux modalités de subventionnement.

Ce point est crucial. Il désigne la nécessaire professionnalisation des démarches d'aide à la mobilité et l'identification de quelques grands modèles de viabilité économique et technique du transport à la demande, des systèmes de location, des centrales d'information et des préparations au permis de conduire.

Ces deux difficultés témoignent que le domaine de l'aide à la mobilité doit franchir un seuil. Des centaines de dispositifs existent aujourd'hui ; le premier pas, celui de l'urgence, est donc franchi. Il faut en faire un autre, aussi important, celui de l'identification de pratiques durablement viables.

Cet enjeu se pose au plan local, mais il est probable que c'est au moins à un plan régional et, plutôt, national qu'il pourra être traité. **Qui et comment peut prendre en charge ce travail de rationalisation ?** La question est ouverte.

3. Un autre point apparaît, celui de la multiplication des initiatives sur les mêmes territoires ou sur des territoires proches les uns des autres. De nombreux responsables évoquent l'importance de jouer la complémentarité entre structures, l'importance de ne pas se faire concurrence, de regrouper les efforts à une « bonne » échelle – le département semble-t-il, à minima le bassin d'emploi. Voilà posée **la question de la régulation des relations entre initiatives**, de sorte qu'elles soient bien articulées les unes aux autres, les plus efficaces pour les bénéficiaires, et les plus efficaces sur le plan économique. Ce rôle de régulateur est celui des pouvoirs publics ; à condition qu'ils s'engagent dans la prise en charge de ce nouvel enjeu social.

Si tout est lié, bien sûr, **deux chantiers opérationnels et de court-moyen terme, émergent nettement :**

- la mise au point de « business model » et leur diffusion ;
- un travail de clarification des règles du jeu politique permettant aux dispositifs d'aide à la mobilité de stabiliser leurs activités.

Pour conclure le plus provisoirement possible...

La période est propice pour mener ce travail important. Des colloques, des séminaires, des ateliers, des groupes de travail s'organisent un peu partout autour de la problématique. Quelques exemples : le conseil général de la Charente a consacré une pleine journée au thème en mai ; l'Aljt, importante association gérant 6 000 hébergements pour jeunes en Ile-de-France, a organisé en juin une table-ronde traitant de la mobilité ; le Conseil national des missions locales a organisé un groupe de travail « mobilité » ; à la rentrée, le réseau Chantier écoles, l'Afpa, le réseau Idéal et d'autres encore réservent des moments lors d'événements à examiner la question.

A suivre donc.

Hélène Kück

Eric Le Breton

Chantal de la Bourdonnaye