



## COMMISSION INSERTION DES JEUNES

→ Rapport validé le 23 janvier 2019  
par le Bureau du COJ

# MOBILITES DES JEUNES

*La vie, c'est comme une bicyclette,  
il faut avancer pour ne pas perdre l'équilibre.*



**Albert Einstein**  
Mathématicien, Physicien,  
Scientifique (1879 - 1955)



# PRÉAMBULE

Le ministre de l'Education nationale et de la Jeunesse a souhaité, dans une lettre de mission adressée au président du COJ, le 9 août 2018, que cette instance approfondisse la question des mobilités des jeunes sous ses diverses acceptions (mobilités résidentielle, professionnelle, numérique, géographique ...) soit l'ensemble des champs que recouvre cette thématique dans l'idée du parcours des jeunes vers l'accès à l'autonomie.

Le président de la commission insertion des jeunes a proposé lors de la plénière du COJ du 11 septembre 2018, d'organiser les prochains travaux de la commission sur la thématique des mobilités.

Le groupe de travail s'est donc interrogé sur la définition de la mobilité. Ainsi, le dictionnaire Petit Larousse (édition 2001) définit la mobilité comme « - »[la] facilité à se mouvoir, à changer, à se déplacer »», soit une aptitude qui renvoie à un potentiel (ce qu'il est possible de faire, que cette possibilité se concrétise ou non). La mobilité fait sûrement partie des notions les plus partagées au sein des sciences sociales, à commencer par les disciplines que sont la géographie, la sociologie, l'aménagement et l'urbanisme, au point de devenir une question de société et interpeller tout naturellement le monde de l'Education par rapport à la construction de compétences dans ce domaine.

La mobilité est-elle une des clefs de l'émancipation des jeunes ?

C'est sur cette question que le groupe de travail sur les mobilités des jeunes chargé de préparer la réponse du COJ pour le comité interministériel sur les mobilités des jeunes a choisi de construire son intervention. Les mobilités sont ainsi étudiées comme leviers vers l'autonomie, l'émancipation des jeunes.

En préalable il nous paraît primordial d'affirmer la mobilité comme un droit pour les jeunes : un droit à la mobilité géographique, professionnelle, résidentielle... Mais ce droit ne doit pas se lire comme le revers d'un devoir sauf pour celui qui l'édicte et qui de fait se donne comme devoir d'accompagner les jeunes dans la construction de leurs compétences mobilité. Dans un contexte d'injonction à la mobilité se cache souvent une absence de solution locale, une société qui zappe, une société du mouvement.

La mobilité constitue un des principaux freins pour l'accès à l'emploi des publics en situation de précarité, notamment les jeunes. C'est un constat partagé par de nombreux rapports et études (Expérimentations du Fonds d'expérimentation pour la jeunesse (FEJ), Baromètre 2017 de la jeunesse de la DJEPVA, Stratégie/DARES janvier 2017, du Laboratoire de La mobilité inclusive...).

Derrière ce thème, se dissimule différents aspects de la vie des jeunes sachant que la question de la mobilité revêt un sens particulier dans notre société où elle paraît être la solution pour dépasser ses problèmes et pour se dépasser.

La mobilité est un terme positif qui est souvent associé à la liberté, à la possibilité de s'épanouir en accédant à des loisirs, de la culture. C'est aussi, plus généralement, la perspective d'un emploi, d'un salaire et de l'indépendance. Pour autant, l'exigence ou même l'injonction à la mobilité s'éloigne des aspirations des jeunes porteurs d'une autre vision de la société, d'un projet de vie économe en énergie et protecteur des ressources.

Les membres du groupe de travail se sont appuyés sur les rapports, études, analyses portant sur le sujet des mobilités des jeunes conduits par différents experts, pour définir sur quelles mobilités ils souhaitaient proposer des préconisations ( Le centre d'études et de recherche sur les qualifications (CEREQ), le conseil économique, social et environnemental (CESE), le Centre de Ressources pour l'Enseignement des Sciences et de la Technologie (CREST), la direction de l'animation, de la recherche, des études et de la statistique (DARES), la direction de la jeunesse, de l'éducation populaire et de la vie associative ( DJEPVA), le Fonds d'expérimentation de la jeunesse (FEJ), France Stratégie, le Forum des vies mobiles, Inspection générale des affaires sociales (IGAS), Inspection générale des finances (IGF), L'Institut national de la jeunesse et de l'éducation populaire (INJEP), l'Institut national de la statistique et des études économiques (Insee), le Laboratoire de la mobilité inclusive (LMI)).

L'actualité est riche en sujets concernant les mobilités. Le projet de loi d'orientation des mobilités actuellement au Parlement a pour objectif « d'améliorer concrètement la mobilité au quotidien, de tous les citoyens et dans tous les territoires, grâce à des solutions de transports plus efficaces, plus propres et accessibles ». Il s'agit de poser le cadre des nouvelles mobilités pour les prochaines années. Le chapitre III du projet de loi - Mobilité solidaire, article 6 : Services de mobilité solidaire et aides individuelles à la mobilité indique que le législateur souhaite donner la possibilité aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) de mener toute action pour améliorer l'accès à la mobilité des publics. Par ailleurs, la stratégie européenne 2019 – 2027 invite les Etats membres et la Commission à assurer à tous les jeunes, ainsi qu'aux animateurs socio-éducatifs, l'accès à des possibilités de mobilité transfrontière, y compris au bénévolat dans le secteur de la société civile, en éliminant les obstacles et en mettant en œuvre des mesures de soutien, une attention particulière étant accordée aux jeunes les moins favorisés.

Nous nous attachons dans ce rapport à démontrer les freins et les leviers de ces mobilités pour les jeunes qu'elles soient géographiques, professionnelles, résidentielles... Notre rapport n'a pas vocation à être exhaustif et les préconisations que nous portons s'articulent autour du jeune et sur ce qui lui permettra demain d'être acteur de sa mobilité et citoyen responsable.

Nos préconisations englobent un champ large et traitent autant de l'accompagnement, de dispositifs innovants, d'apprentissage et d'éducation ou encore de solutions financières. Si l'expérience de la mobilité est reconnu par tous comme un enrichissement pour le jeune, il faut envisager à ce que la construction de cette expérience soit voulue, préparée et accompagnée.

**Sandrine CHARNOZ et Léa PIERRET**

Co-pilotes du groupe de travail

# SOMMAIRE

## SYNTHÈSE DES PRÉCONISATIONS 11

### Les préconisations du groupe de travail sont organisées autour de 5 grandes thématiques

1. Agir pour et avec les jeunes 13
2. Les mobilités sociales 15
3. Les mobilités géographiques 20
4. Les mobilités résidentielles 27
5. Les mobilités internationales 31

## PRÉCONISATION PAR FICHE 33

### AGIR POUR ET AVEC LES JEUNES 35

#### Favoriser la prise en compte de la parole des jeunes

- Préconisation 1 35  
Organiser une consultation nationale de la jeunesse sur les mobilités.

### MOBILITÉS SOCIALES 37

#### Assurer la sécurisation des parcours des jeunes

- Préconisation 2 39  
Proposer une intégration du Parcours d'accompagnement des jeunes vers l'insertion dans le cadre du chantier sur le revenu universel d'activité.

- Préconisation 3 41  
Développer les initiatives "d'aller vers" les jeunes les plus éloignés de l'insertion sociale

#### Favoriser l'accès à la formation pour les primo demandeurs

- Préconisation 4 43  
Développer l'accessibilité financière des formations aux jeunes, qu'ils soient primo demandeurs d'emploi ou non avec la création d'une bourse d'aide à la mobilité pour les jeunes entrant en stage ou en apprentissage, pour prendre en compte les surcoûts liés à leur mobilité et à leur logement.
- Préconisation 5 45  
Sécuriser l'accès à la formation des jeunes ne maîtrisant pas les compétences de base.

## **Favoriser une meilleure information pour une meilleure orientation des jeunes**

- Préconisation 6 47  
Développer le déploiement de la boussole des jeunes.
- Préconisation 7 50  
Favoriser l'accès gratuit aux outils numériques proposant une approche globale du jeune (informations métiers et formations, alternance, logement, mobilité à l'international, accès aux droits). Favoriser le déplacement des Conseillers information jeunesse vers les jeunes et les parents (petits déjeuners info/orientation- atelier découverte des métiers).
- Préconisation 8 54  
Favoriser l'orientation choisie et non subie via des ateliers mobilités.
- Préconisation 9 56  
Accompagner les jeunes handicapés dans la construction de leur projet d'orientation scolaire ou professionnelle en s'appuyant sur des dispositifs existants tels que le dispositif Handijeunes porté par le CIDJ.

## **Désenclaver et faciliter les transitions sociales**

- Préconisation 10 59  
Développer un pack mobilités.
- Préconisation 11 62  
Développer la mise en œuvre d'ateliers mobilité sur les territoires.

## **MOBILITÉS GÉOGRAPHIQUES / DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS 64**

### **Favoriser l'apprentissage de la mobilité de l'école élémentaire au lycée**

- Préconisation 12 67  
Intégrer dans les cursus et programmes scolaires, en tenant compte des différents âges, des modules favorisant la construction d'une réflexion critique sur la mobilité et les déplacements, en lien avec les problématiques environnementales.
- Préconisation 13 69  
Intégration par l'apprentissage, en tenant compte des différents âges, des éléments de compétence permettant l'usage des modes de déplacements disponibles et contemporains.
- Préconisation 14 71  
Inscription du continuum éducatif de sécurité routière dans le champ plus large d'éducation à la mobilité, avec formation et passage du code de la route dans les établissements, hors temps scolaire et sur la base du volontariat.

### **Favoriser l'accès au permis de conduire**

- Préconisation 15 73  
Aides financières et accompagnement personnalisé au permis de conduire pour les jeunes de 18 à 25 ans sous condition de ressources.

|  |    |
|--|----|
| Préconisation 16   | 78 |
| Soutenir l'accès des jeunes au Permis à un euro par jour.  |    |
| Préconisation 17   | 81 |
| Intégrer la préparation du code de la route dans le cadre du future Service National Universel (SNU).  |    |
| Préconisation 18   | 83 |
| Intégrer la préparation des jeunes au permis de conduire dans les formations qualifiantes (en formation initiale et en stage) pour lesquelles le permis de conduite est obligatoire pour accéder à l'emploi. |    |
| Préconisation 19   | 84 |
| Rendre effective la mobilisation des crédits du compte personnel de formation (CPF) pour le passage du code et du permis de conduire.  |    |
| Préconisation 20   | 86 |
| Expérimenter et généraliser des simulateurs de conduite dans les lieux où les jeunes sont accueillis.  |    |
| Préconisation 21   | 88 |
| Favoriser l'accès au permis de conduire aux jeunes en situation d'illettrisme.   |    |
| Préconisation 22   | 90 |
| Soutenir l'accès des jeunes au Microcrédit.  |    |

### **Favoriser l'accès aux transports collectifs**

|   |    |
|---|----|
| Préconisation 23  | 93 |
| Créer un tarif jeunes jusqu'au 1ER emploi quelque-soit le statut (Lycéen/ étudiants / Apprentis, Demandeurs d'emploi...). |    |

### **Assurer la mise en œuvre d'une mobilité plus efficiente sur les territoires, coordonner les acteurs de la mobilité et leur donner les moyens d'agir**

|   |     |
|---|-----|
| Préconisation 24  | 95  |
| Contribuer activement au développement territorial des plateformes de mobilité, pour assurer un accès plus généralisé des jeunes aux solutions proposées. |     |
| Préconisation 25  | 98  |
| Sensibiliser les acteurs territoriaux à la thématique de la mobilité inclusive par l'intermédiaire d'ambassadeurs de la mobilité.                         |     |
| Préconisation 26  | 101 |
| Interroger la responsabilité de l'employeur dans les déplacements pendulaires des jeunes actifs.  |     |

## **Compléter les données disponibles sur les modes de déplacements des jeunes par des données qualitatives**

Préconisation 27 104

Construire, en relation avec les connaissances issues de la recherche, des dispositifs expérimentaux destinés à favoriser la mobilité des jeunes.

Préconisation 28 106

Développer la recherche pour favoriser la construction de connaissances, d'outils et modalités d'accompagnement des jeunes vers la mobilité.

Préconisation 29 109

Inscrire l'évaluation comme moyen privilégié d'évolution et de pérennisation des dispositifs expérimentaux favorisant la mobilité pour les jeunes.

## **MOBILITÉS RÉSIDENTIELLES 111**

### **Favoriser la construction de logements pour les jeunes**

Préconisation 30 112

Favoriser l'accès au logement pour les jeunes et dans les zones tendues et à proximité des transports publics notamment gares.

### **Donner aux jeunes les moyens d'accéder au logement**

Préconisation 31 114

Sanctuariser les aides au logement pour les moins de 25 ans.

### **Faciliter l'accès des jeunes au parc social existant**

Préconisation 32 116

Renforcer l'accompagnement social des jeunes dans le parc social et privé.

### **Mobiliser le bâti existant et inciter à la mixité des usages pour répondre aux besoins temporaires de jeunes en situation de mobilité**

Préconisation 33 118

Favoriser l'accès des jeunes à la co location.

### **Favoriser l'adaptation du programme « Mobilité accompagnée pour l'insertion » aux jeunes**

Préconisation 34 121

Mettre en place le programme EMILE « Engagés pour la mobilité et l'insertion par le logement et l'emploi » en l'adaptant aux jeunes.

## **MOBILITÉS INTERNATIONALES 124**

Préconisation 35 125

Instaurer un droit à la mobilité internationale pour tous les jeunes.

Préconisation 36 127

Faire mieux reconnaître les acquis de la mobilité européenne et internationale des jeunes.



|  |            |
|--|------------|
| Préconisation 37   | 129        |
| Favoriser la réussite de l'expérience de mobilité des jeunes.                |            |
| <b>CONTRIBUTIONS AU GROUPE DE TRAVAIL<br/>« MOBILITÉS DES JEUNES »</b>       | <b>131</b> |
| - CFDT   | 133        |
| - CIDJ   | 136        |
| - DGEFP  | 145        |
| - DJEPVA   | 151        |
| - DJEPVA/INJEP - FEJ   | 156        |
| - Forum des vies mobiles   | 172        |
| - Pôle emploi  | 176        |
| - UNCLLAJ  | 181        |
| - UNML   | 185        |
| <b>CONCLUSION</b>  | <b>189</b> |
| <b>ANNEXES</b>   | <b>193</b> |
| - ANNEXE 1 - Organisation du GT  | 194        |
| - ANNEXE 2 - Liste des participants  | 196        |
| - ANNEXE 3 - Liste des préconisations  | 198        |
| - ANNEXE 4 - Fiche modèle  | 201        |
| - ANNEXE 5 - Ressources documentaires  | 202        |
| - ANNEXE 6 - Présentation du COJ et de la Commission Insertion<br>des jeunes | 204        |
| <b>GLOSSAIRE</b>   | <b>207</b> |
| <b>ABRÉVIATIONS</b>  | <b>211</b> |



---

# SYNTHÈSE

---

# DES PRÉCONISATIONS

# SYNTHÈSE DES PRÉCONISATIONS

Les préconisations du groupe de travail sont organisées autour de 5 grandes thématiques :

**AGIR POUR ET AVEC LES JEUNES**

**LES MOBILITÉS SOCIALES**

**LES MOBILITÉS GÉOGRAPHIQUES**

**LES MOBILITÉS RÉSIDENTIELLES**

**LES MOBILITÉS INTERNATIONALES**

Rien ne se fera sans les jeunes.  
C'est pourquoi cette politique ne  
peut être entreprise et menée à bien  
qu'avec ceux à qui elle s'adresse.  
Bertrand Schwartz

« L'insertion sociale et professionnelle des jeunes » septembre 1981

## AGIR POUR ET AVEC LES JEUNES

Le groupe de travail issu du COJ rassemble différents acteurs porteurs de questions relatives à la jeunesse, que ce soit dans le domaine de l'éducation populaire ou de l'insertion. Les travaux se sont déroulés durant plusieurs semaines, sous la co-présidence de la vice-présidente de la commission insertion et du Forum Français de la Jeunesse (FFJ) qui rassemble des organisations de jeunesse.

Malgré la richesse des réseaux, des études et des évaluations disponibles, il est apparu pour les membres du groupe de travail, que la mobilisation actuelle de la jeunesse appelle à mieux prendre en compte la parole des jeunes, à mieux les écouter et à les associer à la construction des propositions.

Quelles sont les attentes, les envies des jeunes en termes de mobilités ? Quels sont les freins à la mobilité ? De quels leviers souhaitent-ils disposer ? Quelles réponses peuvent-ils apporter ?

En donnant la parole à la jeunesse, c'est reconnaître que chaque jeune est acteur de sa propre vie, c'est le respecter comme individu et in fine comme un citoyen responsable.

En favorisant les échanges entre pairs, cette grande consultation aidera à construire et à affiner la capacité à écouter, à animer et faire vivre des débats. C'est indéniablement une source d'apprentissages tant individuels que collectifs pour la jeunesse du pays.

La construction de préconisations ou de recommandations à partir de situations vécues permettra d'illustrer de manière didactique la proposition à mettre en œuvre.

La consultation des jeunes devra être lancée par département afin de mieux cerner les attentes selon les territoires et organiser ainsi une véritable concertation avec la jeunesse de notre pays.

Cette action pourra s'appuyer sur les membres volontaires du COJ en région pour réussir à mobiliser la jeunesse dans sa diversité.

## **Favoriser la prise en compte de la parole des jeunes**

### Préconisation 1

**Organiser une consultation nationale de la jeunesse sur les mobilités.**

Rien ne se fera sans moi !

## MOBILITÉS SOCIALES

La mobilité sociale désigne le changement de position sociale d'une personne par rapport à celle de ses parents (mobilité sociale intergénérationnelle) ou au cours de sa vie (intra-générationnelle).

Les mobilités sociales peuvent dépendre de la situation professionnelle initiale (niveau de qualification, spécialité professionnelle exercée, taille d'entreprise...) et des attributs sociodémographiques des personnes (genre, âge, niveau de diplôme, situation familiale...).

Quel que soit le type de mobilité considéré, elle est toujours beaucoup plus importante chez les jeunes alors que les femmes apparaissent pénalisées par un moindre accès aux promotions et des risques accrus de mobilité descendante. Le fait d'utiliser les technologies de l'information et de la communication favorise les changements de postes au sein de l'entreprise ainsi que les changements de métiers ; il va également de pair avec des mobilités ascendantes plus fréquentes.

Internet est un vecteur privilégié pour l'information sur les droits des jeunes (cf. Baromètre DJEPVA sur la jeunesse 2016) : Près des trois-quarts des jeunes (73 %) se sont renseignés sur leurs droits au cours des 12 derniers mois. Pour se faire, la première source mobilisée est internet, pour 61 % des jeunes interrogés, loin devant l'entourage (28 %), puis les professionnels (13 %), les affiches ou plaquettes (11 %) ainsi que les médias traditionnels (11 %).

L'étude souligne que les canaux d'information varient en fonction des profils :

- Les chômeurs et les femmes ont davantage recours à internet (68 % et 67 %, contre 61 % en moyenne) ;
- Les bas revenus (36 %), les étudiants (34 %) et les hommes (32 %) mobilisent plus souvent leur entourage (contre 28 % des jeunes en moyenne) ;
- Enfin, les chômeurs (20 %), les inactifs non-étudiants (17 %), les jeunes ni en emploi ni en formation et peu qualifiés (18 %) ont davantage recours aux professionnels que la moyenne (13 %) : ils sont certainement plus souvent accompagnés par ces derniers, qu'il s'agisse d'assistants sociaux, éducateurs, conseillers à l'emploi...

Quand l'École est finie - enquête génération 2010 du Céreq souligne que plus les jeunes sont diplômés, moins ils changent d'employeurs au cours de leurs trois premières années de vie active. Sur la même période, 41 % des jeunes n'ont connu qu'un seul emploi. Le nombre de séquences d'emploi diminue quand le niveau de diplôme augmente. En revanche, la nature tertiaire ou industrielle des spécialités de formation influe peu (à l'exception des bacheliers professionnels).

Les études révèlent également que le chômage touche plus les jeunes issus de milieux modestes et pour ceux qui sont en emploi, leur situation dans la hiérarchie socioprofessionnelle est liée à la place qu'occupent leurs parents au sein de cette même hiérarchie. La qualité de l'insertion professionnelle est moins bonne pour ceux issus de familles ouvrières ou de famille peu diplômées. Les jeunes issus de ces familles obtiennent en moyenne des diplômes moins élevés ce qui affecte en partie la qualité de leur insertion. (*Les trajectoires d'insertion professionnelle des jeunes portent-elles la marque de leurs origines socio-économique et culturelle ?* – 20 ans d'insertion professionnelle des jeunes : entre permanences et évolutions. Céreq /Essentiels 2018).

## Assurer la sécurisation des parcours des jeunes

« Le système social français est historiquement fondé sur un système de droits familiarisés et non individuels, ce qui fait sa spécificité. Les exemples sont nombreux : bourses d'études sous condition de ressources des familles, seuils d'âge de versement des prestations familiales ou encore prise en compte de l'enfant dans le calcul de l'impôt des ménages.

La restriction de l'accès des jeunes de moins de 25 ans à un revenu minimum fait ainsi débat depuis de nombreuses années » (cf. Prévenir la vulnérabilité des jeunes et favoriser leur insertion-GT2 Stratégie de prévention et lutte contre la pauvreté des enfants et des jeunes – mars 2018).

Ce rapport préconise ainsi de développer **un parcours d'accompagnement des jeunes vers l'insertion** garantissant un accès à des ressources qui prendrait la forme d'un droit contractualisé, sans durée limitée, à l'accompagnement pour tous les jeunes ni en emploi, ni en formation, ni en études assorti d'une garantie de ressources au regard des conditions de vie.

Les membres du groupe de travail proposent d'inclure la question de la sécurisation financière des parcours des jeunes dans le chantier sur le revenu universel d'activité prévue dans la stratégie nationale de prévention et de lutte contre la pauvreté lancée par le président de la République en septembre 2018.

## Préconisation 2

### **Proposer une intégration du Parcours d'accompagnement des jeunes de 18 à 25 ans vers l'insertion dans le cadre du chantier sur le revenu universel d'activité**

De nombreux travaux et études montrent que l'apprentissage est une filière de formation initiale qui améliore l'insertion des jeunes sortant de l'enseignement secondaire. Pourtant le constat d'une baisse des effectifs d'apprentis dans le second cycle de l'enseignement secondaire est bien réel. Par ailleurs se rajoute à ce constat la question des ruptures de contrat avant leur fin prévue. Le rapport de France stratégie de janvier 2017 *sur l'insertion professionnelle des jeunes*, indique qu'un peu plus d'un quart des contrats d'apprentissage sont rompues dont 30 % ont lieu pendant la période d'essai et 17 % dans le cours normal du contrat. L'étude souligne que l'origine des ruptures dans la moitié des cas est située par



les apprentis dans l'emploi lui-même. Par ailleurs, de multiples motifs sont évoqués par les apprentis : une mauvaise ambiance, des conflits avec les collègues ou la hiérarchie, le manque d'accompagnement.

## Préconisation 3

### **Développer les initiatives 'd'aller vers' les jeunes les plus éloignés de l'insertion sociale**

#### **Favoriser l'accès à la formation pour les primo demandeurs**

Pour donner à chaque jeune les moyens de ne pas subir son orientation et son parcours professionnel, le groupe de travail recommande d'investir massivement dans la formation en attachant une priorité aux jeunes décrocheurs et à ceux qui ont une maîtrise insuffisante des compétences de base (lire, écrire, compter, se repérer dans le temps, l'espace, utiliser le numérique de base...). Le développement de ces compétences clés offre une plus grande autonomie, accélère l'évolution professionnelle et l'ouverture culturelle, réduit la peur du déclassement, permet à chaque jeune d'entretenir et de développer les nouvelles compétences qui seront utiles pour les métiers de demain.

La pleine maîtrise des compétences de base est aussi une condition essentielle pour l'accès aux autres mobilités (faire des démarches en ligne pour chercher un logement, passer son permis de conduire pour ne citer que deux exemples). De nombreux partenaires financent la formation des jeunes (Etat, Région, Entreprises...) et des moyens nouveaux sont mis en place en vue de renforcer les formations pour la maîtrise d'un socle de compétences de base. Nonobstant, la question centrale est bien celle de l'accès effectif à la formation des jeunes qui ne réclament rien et qui doivent faire face à d'autres priorités. Ainsi, il sera utile de veiller à la mise en œuvre de l'obligation de formation<sup>1</sup> pour les jeunes de 16 à 18 ans, inscrite dans la stratégie nationale de prévention et de lutte contre la pauvreté lancée le 13 septembre 2018 par le Président de la République.

Le groupe de travail appelle à la mise en œuvre de nouvelles coopérations sur les territoires pour mieux identifier les jeunes concernés, mieux écouter leurs besoins, leurs craintes de se former, les accompagner de manière renforcée et suivie vers la formation.

Le groupe appelle aussi au développement de modalités pédagogiques innovantes qui ancrent les apprentissages dans le contexte professionnel.

## Préconisation 4

**Développer l'accessibilité financière des formations aux jeunes**, qu'ils soient primo demandeurs d'emploi ou non avec la création d'une bourse d'aide à la mobilité pour les jeunes entrant en stage ou en apprentissage, pour prendre en compte les surcoûts liés à leur mobilité et à leur logement...

1. Mesure 9 de la stratégie nationale : Une obligation de formation jusqu'à 18ans pour assurer à tous les jeunes des compétences et mieux maîtriser leur destin.

## Préconisation 5

**Sécuriser l'accès à la formation des jeunes ne maîtrisant pas les compétences de base** en s'inspirant de la démarche de coopération locale mise en place dans le plan d'insertion pour la jeunesse en Ile de France pour faciliter l'accès à la formation (groupes territoriaux, référents de parcours) ; En développant la formation en contexte professionnel et en renforçant la maîtrise des compétences de base des apprentis en prenant appui sur la démarche « Apprendre autrement par le travail » proposée par l'ANLCl en lien avec les branches professionnelles ; En Inscrivant la formation e-learning gratuite « comment détecter et aborder l'illettrisme pour proposer une solution efficace ? » développée par l'ANLCl, dans les programmes de formation des acteurs chargés du premier accueil.

### **Favoriser une meilleure information pour une meilleure orientation des jeunes**

En favorisant l'accès à l'information, les outils numériques permettent d'ouvrir les champs des possibles, d'explorer des pistes auxquels les jeunes n'auraient pas pensé. La Boussole des jeunes<sup>2</sup> propose une solution de web service pour améliorer l'accès des jeunes âgés de 16 à 30 ans à l'information, aux services et aux droits dont ils disposent sur leur territoire.

Cependant, le conseil en présentiel reste indispensable pour garantir une bonne compréhension et appropriation de l'information captée sur internet, notamment auprès de jeunes plus fragiles.

## Préconisation 6

### **Développer le déploiement de la boussole des jeunes**

## Préconisation 7

**Favoriser l'accès gratuit aux outils numériques proposant une approche globale du jeune (informations métiers et formations, alternance, logement, mobilité à l'international, accès aux droits). Développer le déplacement des Conseillers information jeunesse vers les jeunes et les parents (petits déjeuners info/orientation-atelier découverte des métiers)**

## Préconisation 8

### **Favoriser l'orientation choisie et non subie via des ateliers mobilités**

## Préconisation 9

**Accompagner les jeunes handicapés dans la construction de leur projet d'orientation scolaire ou professionnelle en s'appuyant sur des dispositifs existants tels que le dispositif Handijeunes porté par le CIDJ**

2. La Boussole des jeunes est opérationnelle à fin 2018 en Essonne, Grand Reims et Lyon

## Désenclaver et faciliter les transitions sociales

### Préconisation 10

**Développer un pack mobilités** : qui doit permettre de lever les freins matériels à la mobilité de tous les jeunes de 16 à 30 ans qui acceptent une formation ou un emploi situé à plus de 30 minutes de leur domicile. Combinaison de droits, d'informations et de conseils, il serait construit sur mesure, en fonction du projet de mobilité du jeune. Le pack contiendrait une solution logement, une solution transport, une solution assurances, des informations et conseils territorialisés.

### Préconisation 11

**Développer la mise en œuvre d'ateliers mobilité sur les territoires**

il m'a fait, bouge de là.  
 Alors j'ai bougé, j'ai dû m'en  
 aller, partir, bifurquer  
 J'ai dû m'évader, j'ai dû  
 m'enfuir, j'ai dû partir  
 J'ai dû m'éclipser, j'ai dû me  
 camoufler  
 J'ai dû disparaître, pour  
 réapparaître.

Mc Solaar, 1991

## MOBILITÉS GÉOGRAPHIQUES / DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS

Mesurer les mobilités géographiques consiste à repérer les personnes qui franchissent une frontière. Il peut s'agir d'une frontière administrative (commune, département, région ou pays) ou d'un découpage défini à l'aide de méthodes statistiques (zone d'emploi, aire urbaine, bassin de vie...).

Ces mobilités s'apparentent parfois à un changement de résidence. De ce point de vue, les jeunes âgés de 15 à 30 ans et les retraités constituent les deux classes d'âges les plus mobiles en France. C'est ce que montrent l'INSEE et l'INED (Institut National des Etudes Démographiques), qui consacrent une partie de leurs travaux à l'étude de ces phénomènes. Les migrations résidentielles ne sont pas les seuls mouvements migratoires observables : les navettes pendulaires (domicile - travail, domicile - études) ou encore les mobilités en cours d'études constituent d'autres exemples.

« La mobilité géographique professionnelle ne fait pas l'objet d'une politique publique en tant que telle mais elle met en jeu plusieurs types d'acteurs (État, collectivités territoriales, entreprises, associations, etc.) et est affectée par diverses Politiques publiques (emploi, logement, transport, éducation, action sociale, etc. » cf. IGAS-IGF 2016 : Mission d'évaluation de politique publique -La mobilité géographique des travailleurs.

Le rapport souligne que la mobilité peut constituer l'un des leviers de la lutte contre le chômage et favoriser la situation de certains individus sur le marché du travail, qu'ils soient ou non en emploi.

« La mobilité géographique, résidentielle ou pendulaire, peut-être la condition nécessaire de la réalisation d'une mobilité professionnelle, que cette dernière inclue ou non un changement de métier ou d'employeur. La prise en compte de ses enjeux participe donc à l'anticipation et à la gestion des transitions professionnelles dans un contexte où les parcours sont de plus en plus marqués par une alternance des situations dans l'emploi. » cf. p2 - IGAS-IGF 2016 : Mission d'évaluation de politique publique -La mobilité géographique des travailleurs.

Les jeunes bacheliers d'origine défavorisée sont moins mobiles : c'est le constat de l'étude de l'INSEE publié en janvier 2019 « sur les mobilités géographiques des nouveaux bacheliers pour la poursuite de leurs études ». Il est précisé que « Quand les jeunes d'origine défavorisée résident loin des grands pôles universitaires, des contraintes financières plus fortes sont susceptibles de peser sur les choix, soit en matière de cursus accessibles à proximité, soit à l'extrême en conduisant l'étudiant à renoncer à poursuivre ses études supérieures » (cf. INSEE Première n°1727 de janvier 2019).

Les notions de frontière et l'idée de franchissement de frontière, au-delà de la seule géographie, peuvent aussi être mobilisée dans le cadre des déplacements quotidiens. Ces frontières, invisibles au plus grand nombre, qu'il s'agit alors de franchir, n'en sont pas moins réelles, sources d'angoisse et d'appréhension, vectrices d'inégalités. Franchir ces frontières dépend alors d'un droit que les jeunes devront s'octroyer mais aussi de compétences qu'il leur faut acquérir au terme d'un parcours formatif et éducatif qui commencera dès le plus jeune âge. Ce franchissement aura donc toujours un coût, même lorsque des bénéfices sont attendus à terme. Pour limiter ces coûts et agir avec pertinence en faveur des jeunes, la prise en compte de la problématique d'accompagnement par l'ensemble des forces participant à l'éducation des citoyens sera nécessaire, avec sans doute l'Education Nationale comme coordinatrice du premier élan donné et de la dynamique mobilité.

L'accès aux transports collectifs, le coût de ceux-ci, et l'accompagnement à la mobilité sont des enjeux d'importance pour favoriser l'insertion des jeunes (cf. Baromètre 2017 sur la jeunesse de la DJEPVA, une enquête nationale sur la mobilité des jeunes) a été menée auprès de 4 500 jeunes majeurs de 18 à 30 ans a été réalisée par le CRÉDOC et l'INJEP. Après la voiture, les transports en commun sont le second moyen de transport privilégié par les jeunes. Pour améliorer leurs trajets quotidiens, les jeunes attendent avant tout des aides pour limiter leurs dépenses.

Pour les jeunes de 18-30 ans, les dépenses liées au transport représentent 17,8 % de leur budget total. Il n'est donc pas étonnant de voir le critère financier ressortir en premier parmi les priorités d'amélioration en matière de transport pour les jeunes.

Six jeunes sur dix ont dû renoncer à une activité sociale, de loisir, à un emploi ou une formation en raison de difficultés liées aux déplacements. Par ailleurs, le rôle des parents est important car certains peuvent apporter une aide financière à leurs enfants et d'autres n'en n'ont pas les moyens. Les études et rapports sur le sujet souligne que les aides parentales sur l'obtention du permis induisent des inégalités liées aux revenus des familles.

L'apprentissage du code de la route et de la conduite développent chez le jeune des compétences essentielles notamment en termes cognitifs ce qui favorise le repérage dans le temps et l'espace.

Il faut également prendre en compte que pour les jeunes ne maîtrisant pas les compétences de base, l'épreuve du code de la route est un réel frein à l'obtention du permis de conduire. Les intervenants rappellent que les compétences à développer sont d'ordres multiples. L'une des difficultés soulevées par les formateurs réside dans l'articulation entre les savoirs référentiels liés au code de la route et les compétences de base requises : linguistiques, mathématiques, maîtrise de l'orientation dans le temps et l'espace, raisonnement logique. Des solutions reposant sur une coopération étroite entre écoles de conduite sociales et organismes de lutte contre l'illettrisme ont fait la preuve de leur efficacité. Une attention particulière doit aussi être accordée aux modalités-même de passation du code pour que les personnes ne maîtrisant pas les savoirs de base puissent bénéficier d'adaptations nécessaires.

Au-delà des questionnements autour de l'accès au numérique pour tous les jeunes sur l'ensemble du territoire, la question de l'usage du numérique par les jeunes doit être priorisée dans une approche centrée sur l'apprentissage. La notion d'atelier, avec la possibilité de partager des savoirs et savoir-faire entre pairs, serait à privilégier.

## **Favoriser l'apprentissage de la mobilité de l'école élémentaire au lycée**

La mobilité, en tant que compétence, conjugue les éléments de savoir, de savoir-faire et de savoir-être. Dans la perspective d'une inscription de la question de la mobilité dans un cursus s'adressant aux plus jeunes, cette compétence gagnera à s'étoffer d'un savoir-devenir aujourd'hui reconnu comme élément de compétence. Ce faisant, le système éducatif prendra dans cette perspective d'avenir une responsabilité première et essentielle, une responsabilité conforme aux valeurs et missions de l'école d'aujourd'hui.

En capitalisant sur les actifs territoriaux compétents (conseillers et ambassadeurs de mobilité des plateformes, action sociale, associations, entreprises...) en lien avec les organisations et compétences de l'Education Nationale, il s'agira d'inscrire les problématiques d'une mobilité à visée citoyenne dans un continuum éducatif coordonnant les actions d'apprentissage, de sensibilisation, de formation et d'information.

L'autonomie des jeunes par rapport à la mobilité ne peut, par ailleurs, être le fruit que d'un processus d'Education. L'éducation à la mobilité envisagée dans ces premières mesures est alors le socle de l'ensemble des propositions de ce chapitre.

## Préconisation 12

**Intégrer dans les cursus et programmes scolaires, en tenant compte des différents âges, des modules favorisant la construction d'une réflexion critique sur la mobilité et les déplacements, en lien avec les problématiques environnementales**

## Préconisation 13

**Intégrer par l'apprentissage, en tenant compte des différents âges, des éléments de compétence permettant l'usage des modes de déplacements disponibles et contemporains**

## Préconisation 14

**Inscrire dans le continuum éducatif de sécurité routière, dans le champ plus large d'éducation à la mobilité, la formation et le passage du code de la route dans les établissements, hors temps scolaire et sur la base du volontariat**

### **Faciliter l'accès au permis de conduire**

Les liens entre le permis de conduire et l'emploi sont souvent mis en exergue. Même si la relation entre permis et emploi est plus complexe qu'elle n'apparaît a priori, même si elle est amenée à évoluer fortement dans les années à venir, il n'en demeure pas moins qu'il paraît encore indispensable de faciliter l'accès au permis de conduire aux publics jeunes les plus fragiles, sans pour autant faire de concession à l'impératif de sécurité des déplacements et aux problématiques de conduite écologique.

Le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR<sup>3</sup>), du 9 janvier 2018, sous le libellé « Sauvons plus de vies sur nos routes », contient des mesures intéressant directement le sujet des mobilités des jeunes. En particulier, la mesure visant à favoriser un engagement fort et global des citoyens en faveur de la sécurité routière, qui auprès des jeunes se matérialise par le projet de constitution d'une communauté numérique de volontaires du service civique, bénévoles et formés, par l'installation de simulateurs de conduite dans des missions locales, par une promotion active de la conduite supervisée ou encore par un renforcement des actions de prévention sur les conduites dangereuses voire addictives (alcool et cannabis).

## Préconisation 15

**Proposer des aides financières et un accompagnement personnalisé au permis de conduire pour les jeunes de 18 à 25 ans sous condition de ressources**

## Préconisation 16

**Soutenir l'accès des jeunes au Permis à un euro par jour**

---

3. Le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) présidé par le Premier ministre, est chargé de définir la politique du Gouvernement dans le domaine de la sécurité routière, d'assurer sa mise en œuvre et de veiller à son application. Il est à mettre en lien avec le Conseil national de la sécurité routière (CNSR), qui rassemble les principaux acteurs de la sécurité routière, afin de débattre, échanger et réfléchir pour formuler des propositions concrètes à l'attention du Gouvernement pour lutter contre l'insécurité routière sous toutes ses formes. Une de ses commissions consacre ses travaux aux questions relatives à l'éducation routière et au risque routier professionnel, en ciblant notamment des recommandations en faveur des jeunes.

## Préconisation 17

**Intégrer la préparation du code de la route dans le cadre du future Service National Universel (SNU)**

## Préconisation 18

**Intégrer la préparation des jeunes au permis de conduire dans les formations qualifiantes (en formation initiale et en stage) pour lesquelles le permis de conduire est obligatoire pour accéder à l'emploi**

## Préconisation 19

**Rendre effective la mobilisation des crédits du compte personnel de formation (CPF) pour le passage du code et du permis de conduire**

## Préconisation 20

**Expérimenter et généraliser des simulateurs de conduite dans les lieux où les jeunes sont accueillis**

## Préconisation 21

**Favoriser l'accès au permis de conduire aux jeunes en situation d'illettrisme**

- En adaptant, à la demande, les modalités de l'examen du code en organisant la diffusion de consignes orales, en plus des consignes écrites et en adaptant le temps de réponse en fonction des difficultés avec les savoirs de base ;
- En généralisant l'utilisation de l'outil de positionnement des compétences clés de la mobilité élaboré par les centres ressources illettrisme de la région Centre-Val de Loire permettant d'identifier les compétences déjà maîtrisées par les jeunes et celles qu'il faudrait développer pour réussir l'examen du code (Référentiel diffusé par l'ANLCl) ;
- En créant un dispositif de soutien à la mobilité des personnes en situation d'illettrisme et en identifiant les personnes ayant besoin d'une formation dans le milieu rural en les mettant en relation avec les réseaux de bénévoles et accompagner ces bénévoles (Kit pratique « Comment consolider les compétences de base pour faciliter l'obtention du permis de conduire ? » diffusé par l'ANLCl). Il s'agira de s'inspirer des coopérations nouées entre auto-écoles, écoles de conduite sociales/associatives, centres ressources illettrisme, organismes de formation et réseaux de bénévoles développées en région Centre Val de Loire.



## Préconisation 22

### **Soutenir l'accès des jeunes au Microcrédit**

- Multiplier les partenariats bancaires ;
- Inciter à développer des liens, des passerelles entre les chargés de clientèles des banques, afin qu'il y ait un meilleur suivi bancaire, en cas de non domiciliation du compte courant de l'emprunteur chez le prêteur ;
- Améliorer l'accompagnement à la domiciliation bancaire lorsque celle-ci est obligatoire.

### **Favoriser l'accès aux transports collectifs**

## Préconisation 23

**Créer un tarif jeunes** jusqu'au 1<sup>er</sup> emploi quelque-soit le statut (Lycéen/étudiants / Apprentis, Demandeurs d'emploi...)

### **Assurer la mise en œuvre d'une mobilité plus efficiente sur les territoires, coordonner les acteurs de la mobilité et leur donner les moyens d'agir**

## Préconisation 24

**Contribuer activement au développement territorial des plateformes de mobilité,** pour assurer un accès plus généralisé des jeunes aux solutions proposées

## Préconisation 25

**Sensibiliser les acteurs territoriaux à la thématique de la mobilité inclusive par l'intermédiaire d'ambassadeurs de la mobilité**

## Préconisation 26

**Interroger la responsabilité de l'employeur dans les déplacements pendulaires des jeunes actifs**

## **Compléter les données disponibles sur les modes de déplacements des jeunes par des données qualitatives**

L'adoption de solutions mobilité pérennes, acceptables et acceptées par ceux qu'elles visent, doit passer par une adéquation totale entre une offre et les besoins, demandes et désirs des jeunes. Cette adéquation ne peut résulter que d'une connaissance précise des attentes des jeunes dans ce domaine et une reconnaissance de leur parole. Cette connaissance sera idéalement construite à partir de recherches en Sciences Humaines et passera par le développement d'approches qualitatives. Plus largement, les approches qualitatives devront également concerner l'expérimentation, l'usage des solutions mobilité nouvelles et l'évaluation afin de favoriser une mobilité qui se construit avec et pour les jeunes.

### Préconisation 27

**Construire, en relation avec les connaissances issues de la recherche, des dispositifs expérimentaux destinés à favoriser la mobilité des jeunes**

### Préconisation 28

**Développer la recherche pour favoriser la construction de connaissances, d'outils et modalités d'accompagnement des jeunes vers la mobilité**

### Préconisation 29

**Inscrire l'évaluation comme moyen privilégié d'évolution et de pérennisation des dispositifs expérimentaux favorisant la mobilité pour les jeunes**

Mon toit d'abord !

## MOBILITÉS RÉSIDENTIELLES

Les mobilités résidentielles désignent de manière large le changement de lieu de résidence d'un ménage à l'intérieur d'un bassin de vie. Pour le forum des vies mobiles, « la mobilité résidentielle constitue l'une des quatre formes principales de mobilité spatiale aux côtés de la mobilité quotidienne, de la migration et du voyage. Chacune de ces formes renvoie à une combinaison particulière en termes de temporalité et d'espace. La mobilité résidentielle s'inscrit dans la longue durée (en comparaison aux formes réversibles que sont la mobilité quotidienne et le voyage) et se déroule sur de courtes distances. Ainsi, elle ne remet le plus souvent pas en question l'organisation de la vie quotidienne (en termes d'emploi, de lieux fréquentés pour les achats et les loisirs, de lien social, etc.) ».

L'INJEP souligne que l'accès à un logement autonome est pour les jeunes un enjeu majeur dans la transition vers l'âge adulte. Il en constitue même, pour les sociologues, avec l'accès à l'emploi et la mise en couple stable l'un des trois critères de passage. L'âge moyen de la décohabitation se situe aujourd'hui en France à 23 ans alors que l'accès à un emploi stable se situe vers 27 ans et la mise en couple à peu près au même âge (cf. Fiches repères de l'INJEP : La question du logement janvier 2015). Se pose également la question des jeunes sortant de l'aide sociale à l'enfance (ASE) où 30 % d'entre eux se retrouvent à la rue sans solution de logement.

Les jeunes aspirent à quitter le logement parental pour avoir un logement autonome et cela « malgré la détérioration de l'accès à l'indépendance financière et la hausse générale du prix de la pierre ou de l'immobilier locatif (cf. Le Baromètre DJEPVA sur la jeunesse 2018).

Une offre de logement insuffisante et inadaptée aux jeunes dont les plus vulnérables cumulent des statuts fluctuant (petits boulots-intérim), et des revenus faibles, pose la question d'une véritable politique de logement pour les jeunes.

La Délégation interministérielle à l'hébergement et l'accès au logement (DIHAL) s'est intéressée à ce sujet et porte un groupe de travail « Améliorer l'accès au logement des jeunes- Un défi pour les politiques publiques ». Dans ce cadre, un projet de Vadémécum est en cours de réalisation pour améliorer la connaissance des acteurs intervenant dans les différents champs (insertion, santé, protection de l'enfance...), mieux orienter les jeunes vers les dispositifs et outiller les professionnels pour renforcer l'accompagnement des jeunes.

Par ailleurs, la DiHAL coordonne l'élaboration et le suivi de la mise en œuvre du « Plan quinquennal pour le Logement d'abord et la lutte contre le sans-abrisme (2018-2022) » et des Territoires de mise en œuvre accélérée du Logement d'abord. Ce plan constitue une véritable réforme structurelle de la politique d'hébergement et de l'accès au logement en direction des publics les plus fragiles. Il s'agit pour les pouvoirs publics de répondre aux enjeux d'accès au logement des jeunes (production de logements, développement de

l'Intermédiation Locative (IML) et des résidences sociales, orientation et SIAO, prévention des expulsions, gouvernance, connaissance des publics et accompagnement). Ce plan s'inscrit dans l'expérimentation et la pérennisation du programme « Un chez-soi d'abord. »<sup>4</sup>

## **Favoriser la construction de logements pour les jeunes**

### Préconisation 30

**Favoriser l'accès au logement pour les jeunes et dans les zones tendues et à proximité des transports publics notamment gares**

## **Donner aux jeunes les moyens financiers d'accéder au logement**

### Préconisation 31

**Sanctuariser les aides au logement pour les moins de 25 ans :** les aides au logement jouent un rôle essentiel dans l'accès des jeunes à leur premier logement c'est pourquoi le groupe de travail propose de sanctuariser les aides au logement pour les jeunes en les maintenant à un niveau suffisant, basées sur le coût du logement quel que soit la situation (étudiants, apprentis, en insertion ou salariés précaires)

## **Faciliter l'accès des jeunes au parc social existant**

### Préconisation 32

**Renforcer l'accompagnement social des jeunes dans le parc social et privé**

## **Mobiliser le bâti existant et inciter à la mixité des usages pour répondre aux besoins temporaires de jeunes en situation de mobilité**

Si la construction de nouvelles unités constitue effectivement un moyen de développer l'offre de logement disponible et – donc – de faciliter la mobilité résidentielle des jeunes, le bâti existant peut également être mis à contribution pour répondre à cet objectif, et apporter des solutions plus temporaires – mais aussi plus rapides – aux besoins de ces publics.

---

4. « Un chez-soi d'abord », propose un accès direct dans un logement ordinaire depuis la rue moyennant un accompagnement soutenu et pluridisciplinaire au domicile, pour des personnes souffrant de pathologies mentales sévères et échappant aux dispositifs classiques. Il a été généralisé par le décret du 28 décembre 2016.

## Préconisation 33

**Développer l'accès à la colocation** qui peut être une solution d'accès au logement pérenne ou un dispositif tremplin vers le logement autonome. Dans le premier cas, les jeunes peuvent être titulaires d'un bail direct dès lors que leurs conditions de ressources et leur situation le permettent. Toutefois, la colocation est la plupart du temps conçue comme étant une phase transitoire avant l'accès au logement autonome. Dans ce cadre, une location/sous-location peut être mise en place avec la possibilité d'un bail glissant

### **Favoriser l'adaptation du programme EMILE « Engagés pour la mobilité et l'insertion par le logement et l'emploi » aux jeunes**

Le programme « Engagés pour la mobilité et l'insertion par le logement et l'emploi » (EMILE) porté par la DIHAL s'adresse à des personnes volontaires qui sont actuellement à la rue, hébergées à l'hôtel ou en centre d'hébergement dans des zones tendues, et notamment en Ile-de-France. Il peut s'agir de personnes réfugiées ou non.

Ce programme vise à leur proposer de commencer un nouveau projet de vie dans un territoire d'accueil partenaire et engagé, qui présente à la fois des besoins de main d'œuvre et des opportunités de logement. Leur parcours d'insertion dans l'emploi est accéléré grâce à la mise en place d'un accompagnement global, renforcé et « sur mesure », et grâce à la mise en adéquation des profils des personnes avec les besoins de main d'œuvre locaux.

Source de gains tant pour les personnes accompagnées que pour les territoires d'accueil, cette innovation sociale a déjà fait l'objet d'expérimentations réussies. En particulier, en partenariat avec le bailleur social Polygone, l'association Aurore a accompagné avec succès 30 ménages depuis 2015, dont 70 % de familles, dans leur installation à Aurillac, dans le Cantal (action financée dans le cadre de l'appel à projets « 10 000 logements HLM accompagnés »). Grâce à la mobilisation des partenaires locaux (services locaux de l'Etat, employeurs, collectivités locales, CCAS), le taux de sortie dans l'emploi durable s'élève à 75 % des bénéficiaires, pour un coût d'accompagnement de 3 000 € par personne.

Parce qu'il s'appuie sur une mise en adéquation des projets professionnels des bénéficiaires et des besoins de main d'œuvre locaux, ce programme permet aux entreprises d'attirer les compétences nécessaires à leur développement local. Dès la préparation de leur projet en Ile-de-France, les bénéficiaires seront formés pour acquérir les savoir-être et les compétences recherchées par les employeurs sur leurs métiers en tension (bois, construction, restauration, artisanat, transport, aide à la personne, etc.).

De surcroît, les collectivités territoriales peuvent trouver dans l'accueil de ces nouveaux habitants une réponse à leurs problématiques d'attractivité, de maintien de services publics locaux et de revitalisation du centre-ville. L'arrivée de ménages solvables, donc d'une clientèle nouvelle pour les commerces, contribue à redynamiser l'économie locale.

Au cœur des priorités gouvernementales, ce projet répond aux objectifs du plan quinquennal pour le logement d'abord et la lutte contre le sans-abrisme ainsi qu'à ceux du Plan d'action Cœur de Ville, qui vise à favoriser le maintien ou l'implantation d'activités

dans les villes moyennes et le rééquilibrage des territoires. Il s'inscrit également dans le cadre de la Stratégie de prévention et de lutte contre la pauvreté, et notamment son volet insertion.

Le projet vise à expérimenter ces innovations sociales dans 20 nouveaux territoires partenaires à l'horizon 2021, afin d'en faire bénéficier davantage de personnes mal-logées. Pour 2019, 6 territoires pilotes ont été identifiés en raison de leurs opportunités d'emploi et de logement et de l'intérêt des services locaux de l'Etat pour EMILE. En sus du Cantal où le projet sera poursuivi et enrichi, il sera essaimé dans le Lot, la Lozère, la Seine-Maritime, le Maine-et-Loire et le Doubs. D'autres territoires sont à l'étude pour 2020 et 2021.

## Préconisation 34

### **Mettre en place le programme EMILE « Engagés pour la mobilité et l'insertion par le logement et l'emploi » en l'adaptant aux jeunes de 18 à 25 ans**

Ouvert à tous les publics mal-logés et en difficulté d'insertion professionnelle, sur les seuls critères d'une situation régulière et d'une forte motivation pour un projet de mobilité et de retour à l'emploi, le projet EMILE pourrait bénéficier à des jeunes franciliens de 18 à 25 ans.

Dans le cadre de sa montée en charge, le projet EMILE devra développer des solutions particulières pour répondre aux besoins spécifiques des jeunes, et notamment :

- Sécuriser financièrement les premiers mois d'accès au logement (accessibilité du RSA ou prise en charge des premiers loyers par le bailleur partenaire) ;
- Renforcer les partenariats locaux avec les acteurs de l'emploi et de la formation des jeunes (missions locales, points information jeunesse...);
- Mobiliser des solutions de logement adapté aux jeunes dans les territoires d'accueil (foyers de jeunes travailleurs...);
- Sensibiliser les collectivités territoriales partenaires à l'arrivée de jeunes sur le territoire (mobilisation des services publics locaux, politiques de jeunesse locales...);
- Privilégier un déplacement des jeunes par 2 ou 3 par exemple dans des colocations.

Ouvre le monde !

## MOBILITÉS INTERNATIONALES

Développer la mobilité internationale des jeunes est essentiel du fait des impacts positifs et durables des séjours à l'international sur les jeunes, tant sur l'insertion professionnelle que la construction de soi. Différents rapports élaborés par l'INJEP démontrent effectivement que grâce à ces expériences, les jeunes renforcent et développent diverses compétences (interculturalité, autonomie, capacité d'adaptation, ...) qu'ils peuvent mobiliser ultérieurement dans d'autres contextes.

Aujourd'hui, la mobilité internationale touche une part croissante mais insuffisante de jeunes et particulièrement les jeunes les plus vulnérables. Le volet Jeunesse du programme européen « Erasmus + » évalué en France par l'Inspection générale de la jeunesse et des sports en 2017 souligne que la participation des « jeunes avec moins d'opportunités » (JAMO) aux projets de mobilité internationale reste encore faible. L'étude montre en revanche que ces jeunes en difficulté tirent particulièrement avantage, en termes d'apprentissage, des projets de mobilité proposés au niveau européen.

Plusieurs freins sociaux, psychologiques, économiques expliquent le non recours à la mobilité chez ces jeunes. A ces causes s'ajoute également la méconnaissance des programmes de soutien à la mobilité de la part des jeunes mais également de la part des adultes avec lesquels ils sont en contact (enseignants, animateurs, conseillers en mission locale, parents, etc...).

Par ailleurs, les programmes induisent parfois eux-mêmes des freins en demandant la maîtrise de certaines compétences notamment linguistiques, ou prérequis pour l'accès à leurs actions.

L'offre française de mobilité est l'une des plus importantes au monde. Les programmes de mobilité en Europe sont essentiellement ceux composant Erasmus+ et le Corps européen de solidarité, les programmes jeunesse de l'Union européenne et il existe également des dispositifs nationaux publics, tels que les programmes de l'OFAJ, de l'OFQJ ou de collectivités et privés. Des outils existent tels le portail Découvrir le monde pour rendre ces programmes plus visibles et lisibles mais le recensement de l'offre n'est pas aisé. Des éléments détaillés et chiffrés sont fournis par les promoteurs de programmes (nommés « opérateurs »), sans toutefois être exhaustifs. Il est en effet difficile de connaître notamment l'offre des collectivités locales, celle des acteurs privés (associations, fondations, entreprises, ...) et celle des pays étrangers eux-mêmes.

Pour les membres du groupe de travail, chaque jeune devrait avoir la possibilité de découvrir comment partir à l'étranger. Une série de sessions pourrait leur être proposée dès le collège sur divers types de mobilité et différentes destinations (« Osez l'Allemagne », « Osez le volontariat à l'étranger », par exemple) Une sensibilisation des enfants à la mobilité européenne et internationale pourrait se faire dans le cadre de l'enseignement primaire, le format de cette sensibilisation resterait à définir. Il est également essentiel que les acteurs travaillent de manière conjointe au bénéfice des jeunes et des encadrants qui les accompagnent.

L'expérience de mobilités internationales constitue pour les jeunes étudiants une obligation/stratégie dans le cadre des études et pour les jeunes plus éloignés de l'emploi une dernière chance dans le parcours d'insertion professionnelle et sociale.

## Préconisation 35

### **Instaurer un droit à la mobilité internationale pour tous les jeunes**

## Préconisation 36

### **Faire mieux reconnaître les acquis de la mobilité européenne et internationale des jeunes**

- En menant des réflexions sur la reconnaissance, la validation et la certification des acquis de la mobilité et la formation des accompagnateurs, des professionnels de la mobilité et en favorisant le rapprochement entre les ministères certificateurs (MENESR, MAAF, le MENJ et ministère en charge de l'emploi) et travaillant sur la question de la reconnaissance et de la certification ;
- En développant le champ de l'éducation non formelle et de l'éducation citoyenne qui constituent bien souvent un cadre favorable à la mobilité internationale et européenne des jeunes ;
- En mobilisant les opérateurs de la mobilité et les entreprises, les associations, les collectivités territoriales sur cette question de la reconnaissance des acquis des mobilités.

## Préconisation 37

### **Favoriser la réussite de l'expérience de mobilité des jeunes**

- Garantir un accompagnement spécifique, personnalisé et gratuit aux jeunes, tout en stimulant leur prise d'autonomie ;
- Développer l'information produite et diffusée de pairs à pairs. (« ambassadeurs » de la mobilité.

C'est l'une des clés pour la réussite d'une mobilité, un service qui doit leur être accessible pour la préparation au départ, pendant la période de mobilité et après. Cet accompagnement doit faire l'objet d'un réajustement constant en fonction des besoins et de l'évolution du jeune. L'expérience réussie de l'accompagnement (et du tutorat) dans le cadre du Service volontaire européen / Corps européen de solidarité illustre bien le rôle clé de l'accompagnement personnalisé, notamment pour les jeunes ayant moins d'opportunités.



---

# PRÉCONISATION

---

## PAR FICHE

## PRÉCONISATION PAR FICHE

Chaque préconisation produite et retenue par le groupe de travail « mobilité des jeunes » a fait l'objet d'une fiche sur laquelle est précisée :

- Le constat, la problématique et les enjeux
- Les objectifs
- La recommandation
- Les points de sorties envisagés
- La structure porteuse ou chef de file
- Les leviers et moyens nécessaires estimés
- L'agenda

## AGIR POUR ET AVEC LES JEUNES

### LISTE DES PRÉCONISATIONS

#### Favoriser la prise en compte de la parole des jeunes

##### Préconisation 1

#### Organiser une consultation nationale de la jeunesse sur les mobilités

#### CONSTAT/PROBLÉMATIQUE/ENJEUX

Pendant l'ensemble des travaux, le groupe de travail a eu comme fil rouge le jeune. Nous avons orienté, auditionné, débattu des mobilités pour savoir en quoi elles participaient de l'émancipation des jeunes.

Une injonction de mobilité existe, mais cache souvent l'absence de réponses. Trop souvent des institutions, des adultes parlent à la place du jeune. Il nous est apparu fondamental de leur donner la parole au-delà des organisations de jeunesse qui ont été fortement présentes et impliquées dans nos échanges et porteuses de préconisations. Associer les jeunes français dans le cadre d'une consultation nationale permettrait de les écouter, les laisser débattre mais aussi tester les préconisations que nous proposons et vérifier leur adéquation.

Cette préconisation est renforcée par l'actualité et le besoin d'expression de notre jeunesse fortement mobilisée. Le COJ dispose de réseaux départementaux et locaux, il pourrait ainsi accompagner cette consultation nationale de la jeunesse qui prendra la forme d'un débat.

Nous voyons le débat comme un outil. Les réseaux sociaux ne sont plus des lieux de débat, mais des lieux de radicalité. Or, la parole des jeunes doit être prise en compte.

Quelles sont les attentes, les envies des jeunes en terme de mobilités ? Quels sont les freins à la mobilité ? De quels leviers souhaitent-ils disposer ? Quelles réponses peuvent-ils apporter ?

En donnant la parole à la jeunesse, c'est reconnaître que chaque jeune est acteur de sa propre vie, c'est le respecter comme individu et in fine comme un citoyen responsable.

En favorisant les échanges entre pairs, cette grande consultation aidera à construire et à affiner la capacité à écouter, à animer et faire vivre des débats. C'est indéniablement une source d'apprentissages tant individuels que collectifs pour la jeunesse du pays.

#### OBJECTIFS

- Lancer une consultation nationale pour écouter la parole des jeunes : un débat sur les mobilités pour connaître leur avis et leurs envies et tester les préconisations que nous avons proposées.
- Pour favoriser l'expression du plus grand nombre, il convient de multiplier les formes de participation comme l'organisation de débats entre jeunes animé par les membres du COJ en département ou la possibilité de diffuser un questionnaire à tous les publics jeunes suivis, accompagnés ou membres des organismes du COJ

## RECOMMANDATION

Favoriser l'expression des jeunes par une partie libre et une partie de réaction à nos préconisations

## POINTS DE SORTIE ENVISAGÉS

- Synthétiser les préconisations portées par les jeunes sur les mobilités

## STRUCTURE PORTEUSE/CHEF DE FILE

Le COJ

## LEVIERS/MOYENS NÉCESSAIRES ESTIMÉS

- S'appuyer sur nos réseaux
- Construire un Kit d'animation de réunions et de présentations de préconisations
- Construire un questionnaire en ligne à diffuser par nos membres

## AGENDA

A définir

## MOBILITÉS SOCIALES

### LISTE DES PRÉCONISATIONS

#### **Assurer la sécurisation des parcours des jeunes**

##### Préconisation 2

**Proposer une intégration du Parcours d'accompagnement des jeunes vers l'insertion dans le cadre du chantier sur le revenu universel d'activité**

##### Préconisation 3

**Développer les initiatives 'd'aller vers' les jeunes les plus éloignés de l'insertion sociale**

#### **Favoriser l'accès à la formation pour les primo demandeurs**

##### Préconisation 4

**Développer l'accessibilité financière des formations aux jeunes**, qu'ils soient primo demandeurs d'emploi ou non avec la création d'une bourse d'aide à la mobilité pour les jeunes entrant en stage ou en apprentissage, pour prendre en compte les surcoûts liés à leur mobilité et à leur logement

##### Préconisation 5

**Sécuriser l'accès à la formation des jeunes ne maîtrisant pas les compétences de base**

#### **Favoriser une meilleure information pour une meilleure orientation des jeunes**

##### Préconisation 6

**Développer le déploiement de la boussole des jeunes**

##### Préconisation 7

**Favoriser l'accès gratuit aux outils numériques** proposant une approche globale du jeune (informations métiers et formations, alternance, logement, mobilité à l'international, accès aux droits). Favoriser le déplacement des Conseillers information jeunesse vers les jeunes et les parents (petits déjeuners info/orientation- atelier découverte des métiers)

## Préconisation 8

**Favoriser l'orientation choisie et non subie via des ateliers mobilités**

## Préconisation 9

**Accompagner les jeunes handicapés dans la construction de leur projet d'orientation scolaire ou professionnelle en s'appuyant sur des dispositifs existants tels que le dispositif Handijeunes porté par le CIDJ**

## Désenclaver et faciliter les transitions sociales

### Préconisation 10

**Développer un pack mobilités**

### Préconisation 11

**Développer la mise en œuvre d'ateliers mobilité sur les territoires**

## Assurer la sécurisation financière des parcours des jeunes

### Préconisation 2

#### Proposer une intégration du Parcours d'accompagnement des jeunes vers l'insertion dans le cadre du chantier sur le revenu universel d'activité

##### CONSTAT/PROBLÉMATIQUE/ENJEUX

Le dernier plan Pauvreté avait fait émerger la nécessité de garantir les ressources des jeunes pendant la période d'accompagnement avec la création de la Garantie Jeunes, d'abord expérimentée au 2<sup>ème</sup> semestre 2013 puis généralisée sur l'ensemble du territoire au 1<sup>er</sup> janvier 2017. Le gouvernement s'est fixé un objectif de 100 000 Garantie Jeunes en 2018. Cette avancée saluée par les jeunes concernés et par l'ensemble des acteurs et qui a fait ses preuves en terme d'insertion n'est encore que partielle. En effet, la durée limitée (un an renouvelable une fois pour 6 mois) et son caractère ciblé uniquement vers l'insertion professionnelle tendent encore aujourd'hui à exclure les jeunes les plus éloignés et les plus vulnérables. Par ailleurs, en étant un dispositif et non un droit, elle ne permet pas aux jeunes en bénéficiant de pouvoir accéder aux mêmes droits sociaux que leurs aînés (accès au logement, prêt bancaire...). Pour remédier aux limites de la Garantie jeunes comme du PACEA, le Parcours d'Accompagnement des Jeunes vers l'Insertion prendrait la forme d'un droit contractualisé, sans durée limitée, à l'accompagnement pour tous les jeunes ni en emploi, ni en formation, ni en études assorti d'une garantie de ressources au regard des conditions de vie.

##### OBJECTIFS

Assurer la sécurisation financière des parcours des jeunes majeurs en proposant un Parcours d'accompagnement des jeunes majeurs vers l'insertion (PAJI).

##### RECOMMANDATION

Mettre en place un « parcours d'accompagnement des jeunes vers l'insertion ».

Ce parcours serait conçu comme une évolution du PACEA créé par la loi du 8 août 2016 instaurant un droit à l'accompagnement des jeunes vers l'emploi et l'autonomie. Il prendrait la forme d'un droit contractualisé, sans durée limitée, à l'accompagnement pour tous les jeunes majeurs ni en emploi, ni en formation, ni en études assorti d'une garantie de ressources au regard des conditions de vie.

Ce parcours serait intégré dans le chantier sur le revenu universel d'activité.

##### POINTS DE SORTIE ENVISAGÉS

- Bâtir ce parcours à partir d'expérimentations qui pourraient être suivies dans le cadre d'une instance rassemblant l'ensemble des acteurs concernés – administrations, acteurs de l'insertion, collectivités territoriales, jeunes ;
- Expérimenter sur cinq territoires l'ouverture du PACEA assortie d'une allocation du montant de la Garantie Jeunes ;

- Expérimenter sur cinq territoires l'accès à la Garantie Jeunes aux jeunes bénéficiaires de l'aide à la recherche d'un premier emploi (ARPE) jusqu'à leur entrée dans l'emploi ;
- Expérimenter sur cinq territoires l'ouverture du PACEA assortie d'une allocation du montant de la Garantie Jeunes à tous les jeunes sortants de l'aide sociale à l'enfance et de la protection judiciaire de la jeunesse à leurs 21 ans dans la continuité du Contrat Jeune Majeur s'ils sont engagés dans une formation ou en recherche d'emploi.

## STRUCTURE PORTEUSE/CHEF DE FILE

- Ministères sociaux (DGEFP- DGCS- DIPLEJ...) DJEPVA- DPJJ- DAP
- Conseils départementaux – CAF

## LEVIERS/MOYENS NÉCESSAIRES ESTIMÉS

A définir

## AGENDA

- 2019 : expérimentations
- 2020 : déploiement



## Préconisation 3

### Développer les initiatives 'd'aller vers' les jeunes les plus éloignés de l'insertion sociale

#### CONSTAT/PROBLÉMATIQUE/ENJEUX

En 2015, on comptait en France 1,7 million de jeunes NEETs (ni en emploi, ni en stage, ni en formation) âgés de 15 à 29 ans. En plus de la difficulté à trouver un emploi, ces jeunes font face à une forte diversité de situations et de contraintes : santé, isolement géographique, logement... qui sont autant de freins à leur insertion sociale et professionnelle. Ils ont, pour la plupart, en commun des difficultés de savoir-être et de comportement, des situations de rupture de parcours (scolaire, professionnel), une perte de confiance et de motivation, des difficultés familiales et un manque de lien social. La précarité de leur situation expose les jeunes NEETs à un risque élevé de pauvreté, voire d'exclusion sociale à court, moyen et long terme. Les jeunes décrocheurs scolaires, les mineurs non accompagnés, les sortants de l'Aide Sociale à l'Enfance, et les jeunes issus des quartiers prioritaires de la politique de la ville sont également surexposés à cette situation de vulnérabilité. Les jeunes immigrés ou nés de parents immigrés, issus d'un territoire rural ou d'un milieu social défavorisé, y sont surreprésentés (DARES, 2015).

Parmi ces jeunes, près de 4 jeunes sur 10 sans diplôme sont au chômage trois ans après leur sortie du système scolaire. 26 % des jeunes détenant un niveau CAP/BEP étaient au chômage en 2016, trois ans après la fin de leurs études (CEREQ, 2016).

#### OBJECTIFS

Développer les initiatives de terrain permettant de aux jeunes de se remobiliser, se projeter dans l'avenir et lever les freins périphériques à leur insertion.

#### RECOMMANDATION

Mettre en place des dispositifs de proximité, avec un accompagnement personnalisé renforcé qui varie selon la situation et le projet du jeune et qui passe par :

- Un tronc commun de remobilisation plus ou moins long et intensif ;
- Des modules spécifiques pour se former, accéder à l'emploi ou devenir entrepreneur....

#### POINTS DE SORTIE ENVISAGÉS

Baisse du nombre de NEETs sur le territoire – particulièrement dans les catégories de jeunes les plus fragiles.

#### STRUCTURE PORTEUSE/CHEF DE FILE

Acteurs institutionnels locaux (communes/CCAS, métropoles, départements et régions), Etat via les appels à projets, acteurs associatifs et entreprises.

## LEVIERS/MOYENS NÉCESSAIRES ESTIMÉS

Le budget annuel moyen d'un dispositif tel qu'expérimenté par Apprentis d'Auteuil est de 170 K€ (soit environ 700 € par jeune par mois), mais il ne constitue pas une référence absolue – chaque situation de jeune exige un investissement spécifique en fonction de ses besoins, non exclusifs d'autres postes de dépense (logement, santé, mobilité par exemple).

## AGENDA

Possibilité de le mettre en place immédiatement.

## Favoriser l'accès à la formation pour les primo demandeurs

### Préconisation 4

**Développer l'accessibilité financière des formations aux jeunes, qu'ils soient primo demandeurs d'emploi ou non avec la création d'une bourse d'aide à la mobilité pour les jeunes entrant en stage ou en apprentissage, pour prendre en compte les surcoûts liés à leur mobilité et à leur logement**

#### CONSTAT/PROBLÉMATIQUE/ENJEUX

La synthèse nationale d'enquêtes réalisées auprès des jeunes accompagnés par les Missions Locales révèle que, même s'ils sont plus nombreux à venir chercher prioritairement un emploi en s'adressant à leur Mission Locale (47 %), plus d'un jeune sur 4 (27 %) indique chercher une formation et 65 % d'entre eux indiquent envisager de se former. La motivation à se former, essentielle à leur réussite, porte sur « un métier qui leur plaît vraiment » pour 80 % d'entre eux (contre 20 % déclarant prioritairement vouloir « se former à un métier qui offre de nombreux débouchés »).

Près de 4 jeunes sur 10 (35.8 %) sont prêts à faire plus de 20 km pour se former, mais parmi les jeunes qui répondent ne pas envisager de se former, l'éloignement des lieux de formation est un frein important : 82 % d'entre eux souhaiteraient que les formations soient situées à moins de 20 km de chez eux.

Parmi les jeunes interrogés, 63 % n'ont pas le permis de conduire et la même proportion ne dispose pas de véhicule. 31 % des jeunes n'ont pas de solution de transport pour aller suivre une formation et 30 % des jeunes n'ont pas de solution de logement.

Parcourir une distance « jusqu'à 20km » semble « réalisable » par ces jeunes, via les transports en commun ou les cyclomoteurs ou les réseaux familiaux ou amicaux, et l'accès à des formations plus éloignées passe par un accompagnement vers d'autres solutions d'aide à la mobilité, mais celles-ci induisent des coûts supplémentaires que les jeunes ne peuvent pas assurer, compte-tenu de leur faible niveau de rémunération.

Si ces difficultés de mobilité des jeunes ne sont pas prises en compte, ceux-ci ne pourront pas accéder aux formations prévues dans le cadre du PIC, notamment ceux qui sont les plus démunis, résidant en milieu rural comme en milieu urbain.

#### OBJECTIFS

Favoriser l'accès des jeunes aux actions de formation quelle que soit leur nature (illettrisme, orientation, préqualification, qualification), notamment organisées à plus de 20 kms de chez eux, avec la création d'une bourse avec une allocation mensuelle d'aide à la mobilité des jeunes stagiaires de la formation professionnelle, non indemnisés par pôle emploi, adaptée à leurs ressources et aux dépenses qu'ils doivent assurer.

Cette aide à la mobilité, qui ne se substitue pas à la rémunération au titre du code du travail pour les stagiaires non indemnisés par Pôle emploi, prendra en compte les dépenses liées à la mobilité des bénéficiaires avec des règles d'attribution et de gestion

simples, pour être lisibles et permettre un traitement rapide. Celle-ci doit avoir une meilleure prise en compte de la situation personnelle et familiale du stagiaire, de son projet de formation et des coûts induits de son projet (transport, hébergement).

## RECOMMANDATION

Développer l'accessibilité financière des formations aux jeunes, qu'ils soient primo demandeurs d'emploi ou non, avec la création d'une bourse d'aide à la mobilité pour les jeunes entrant en stage de formation professionnelle, pour prendre en compte les surcoûts liés à leur mobilité et à leur logement.

## POINTS DE SORTIE ENVISAGÉS

- Solliciter le haut-commissariat aux compétences et à l'inclusion dans l'emploi pour évaluer les conditions de mobilisation des crédits dans le cadre du PIC ;
- Organiser une concertation avec les acteurs concernés : DGEFP, Régions de France, Missions Locales, Pôle emploi, représentants des organismes de formation, ASP, associations de jeunesse ;
- Auditionner les régions la Bretagne, qui ont déjà expérimenté ce type d'aide à la mobilité, qui comprend une aide socle, qui peut être majorée en fonction du quotient familial de la personne ;
- Définir les conditions administratives et financières de mise en œuvre de cette aide à la mobilité avec un forfait variable selon les distances (formations entre 20 kms et 50 kms, formations à plus de 50 kms) prenant en compte les frais liés aux déplacements, à la restauration et à l'hébergement.

## STRUCTURE PORTEUSE/CHEF DE FILE

- La DGEFP pourrait assurer le chef de filât de cette réflexion, en lien avec l'UNML.

## LEVIERS/MOYENS NÉCESSAIRES ESTIMÉS

Les moyens financiers importants mobilisés dans le cadre du plan d'investissement dans les compétences doivent pouvoir contribuer, dans le cadre d'une concertation entre l'Etat et les régions, à mettre en œuvre cette aide qui prend en compte les difficultés des jeunes les plus démunis, qui sont prioritairement concernés par cette aide publique.

## AGENDA

- Organisation de la concertation à partir de février 2019,
- Définition du modèle avant juin 2019,
- Organisation administrative et financière avant octobre 2019,
- Communication auprès des jeunes et des acteurs d'accompagnement et de la formation des jeunes à partir de novembre 2019,
- Mise en œuvre à partir de janvier 2020.

## Préconisation 5

### Sécuriser l'accès à la formation des jeunes ne maîtrisant pas les compétences de base

#### CONSTAT/PROBLÉMATIQUE/ENJEUX

Un jeune sur dix a des difficultés de lecture. 5 % peuvent être considérés comme étant en situation d'illettrisme (chiffres JDC-Depp 2017). La non maîtrise des compétences de base (lecture, écriture, calcul, numérique ...) rend les jeunes concernés dépendants de leur entourage, freine leur accès à une qualification reconnue. Ils s'autocensurent et subissent, plus qu'ils ne choisissent, leur orientation et leur parcours professionnel. C'est aussi une cause du non recours aux droits.

La maîtrise d'un socle de compétences clés offre une plus grande autonomie, accélère l'évolution professionnelle et l'ouverture culturelle, réduit la peur du déclassement, permet à chaque jeune d'entretenir et de développer son potentiel et les nouvelles compétences qui seront utiles pour les métiers de demain. La pleine maîtrise des compétences de base est une condition essentielle pour l'accès aux autres mobilités (faire des démarches en ligne pour chercher un logement, se repérer sur un plan de transport, lire et comprendre les horaires, utiliser une borne numérique pour acheter ses titres de transport, passer son permis de conduire pour ne citer que ces exemples).

#### OBJECTIFS

- Investir massivement dans la formation de base en attachant une priorité aux jeunes décrocheurs et à ceux qui ont une maîtrise insuffisante des compétences de base (lire, écrire, compter, se repérer dans le temps, l'espace, utiliser le numérique de base...);
- Proposer une solution effective de ré acquisition des savoirs de base à chaque jeune repéré.

#### RECOMMANDATION

La question centrale est celle de l'accès effectif à la formation des jeunes qui ne réclament rien et qui doivent faire face à d'autres priorités. De nouvelles coopérations doivent être mises en place sur les territoires pour mieux identifier les jeunes concernés, mieux écouter leurs besoins, leurs craintes de se former, les accompagner de manière renforcée et suivie vers et pendant la formation. Il s'agit de créer un réseau de partenaires tourné vers un même objectif (la sortie de l'illettrisme du jeune) dans le respect du rôle de chaque membre du réseau. Nous appelons aussi au développement de modalités pédagogiques innovantes qui ancrent les apprentissages dans le contexte professionnel. Le groupe propose :

- D'inscrire la formation e-learning gratuite « comment détecter et aborder l'illettrisme pour proposer une solution efficace ? » développée par l'ANLCl, dans les programmes de formation des acteurs chargés du premier accueil,

- De s'inspirer de la démarche de coopération locale mise en place dans le plan d'insertion pour la jeunesse en Ile de France pour faciliter l'accès à la formation (groupes territoriaux, référents de parcours),
- De développer la formation en contexte professionnel et renforcer la maîtrise des compétences de base des apprentis en prenant appui sur la démarche « Apprendre autrement par le travail » proposée par l'ANLCl en lien avec les branches professionnelles.

## POINTS DE SORTIE ENVISAGÉS

- Meilleure capacité à détecter, rassurer et motiver les jeunes pour qu'ils bénéficient d'une solution de formation pour les sortir de l'illettrisme
- Par la mise en place d'un réseau local véritablement animé, meilleur accès à la formation
- Construction d'un parcours de formation de base sans rupture, adapté au projet du bénéficiaire
- Les situations concrètes rencontrées dans la vie quotidienne et l'activité professionnelle deviennent un levier puissant pour la ré acquisition des savoirs de base
- Diminution du nombre de rupture des contrats d'apprentissage
- Maîtrise du numérique de base

## STRUCTURE PORTEUSE/CHEF DE FILE

Agence nationale de lutte contre l'illettrisme

## LEVIERS/MOYENS NÉCESSAIRES ESTIMÉS

De nombreux partenaires financent la formation des jeunes (Etat, Région, Entreprises, Branches professionnelles...) et des moyens importants sont mis en place en vue de renforcer les formations pour la maîtrise d'un socle de compétences de base. Les moyens nouveaux pourraient être orientés vers ce qui manque, c'est-à-dire une capacité à animer, à mettre en relation les partenaires locaux par la mise en place de groupes territoriaux et la désignation de référents de parcours.

Formation en ligne à la détection de l'illettrisme (adaptation de l'outil existant) : 30 000 euros

Constitution des groupes locaux : 70 000 euros

Formation des référents de parcours : 20 000 euros

Déploiement de la démarche « Apprendre autrement par le travail » : 10 000 euros par CFA impliqué

## Favoriser une meilleure information pour une meilleure orientation des jeunes

### Préconisation 6

#### Développer le déploiement de la boussole des jeunes

##### CONSTAT/PROBLÉMATIQUE/ENJEUX

De nombreuses études ont mis en lumière que, malgré une offre d'information abondante à destination des jeunes et un dense réseau d'acteurs, les jeunes se sentent toujours peu ou mal informés et, de ce fait, en difficulté pour saisir toutes les possibilités qui s'offrent à eux et accéder ainsi aux droits et aux services qui les concernent.

Pour lutter contre cet état de fait, « la Boussole des jeunes » propose une solution innovante de web services, plaçant les usagers au centre de la démarche. La Boussole des jeunes est issue des diagnostics territoriaux et des ateliers de design de service conduits dans deux territoires d'expérimentation depuis 2015 : la communauté de communes de Cœur d'Essonne (91) et la communauté urbaine du Grand Reims (51).

La Boussole des jeunes est une plateforme numérique qui améliore l'accès des jeunes âgés de 16-30 ans à l'information, aux services et aux droits dont ils disposent sur leurs territoires. Les trois premières thématiques traitées en phase avec les priorités des jeunes sont l'emploi, le logement et la santé.

Le site web est simple et intuitif : le jeune indique son territoire de vie, répond à un bref questionnaire sur une des thématiques évoquées et la Boussole propose en conséquence au jeune une liste d'offres de services sur mesure, facilement compréhensibles et mobilisables sur son territoire. S'il est intéressé par une offre en particulier, le jeune peut décider de laisser ses coordonnées pour être contacté dans un délai court et annoncé par le professionnel en charge de l'offre.

Les expérimentations ont permis de confirmer l'adhésion des jeunes à ce service tout comme l'intérêt des professionnels pour cette démarche d'animation innovante sur le territoire et ont motivés in fine la décision de lancer officiellement le déploiement national de la Boussole des jeunes le 31 janvier 2018.

A ce jour, trois « Boussoles » sont opérationnelles : Les Boussoles de Cœur d'Essonne (91), Grand Reims(51) et de Lyon (69) proposent les thèmes de l'emploi et du logement et travaillent en ce moment à la construction du thème santé.

##### OBJECTIFS

- Faciliter l'accès des jeunes aux droits et services qui les concernent, en rompant avec les logiques d'information en silo ;
- Apporter des réponses opérationnelles, directement transformables en action par les jeunes dans un délai de quelques jours ;
- Mieux qualifier l'accompagnement de proximité par les acteurs locaux ;
- Améliorer les coopérations d'acteurs autour des besoins des usagers : partage d'information et coordination optimisée d'acteurs travaillant pour un même public.

## RECOMMANDATION

La Boussole des jeunes est un outil national qui répond à une logique territorialisée. Le choix des territoires de déploiement et des thèmes ainsi que les stratégies de déploiement sont effectuées en fonction des dynamiques existantes et des besoins identifiés à l'échelle des territoires de chaque région.

La construction d'une Boussole sur un territoire implique de constituer au préalable un groupe de travail multi-acteur. Il s'agit d'éviter que l'outil ne devienne celui d'une structure en particulier et permettre surtout au jeune d'accéder effectivement à la pluralité des offres et méthodes d'accompagnement disponibles sur son territoire.

L'alimentation et l'entretien de la Boussole sur un territoire consiste essentiellement à renseigner les offres de service locale, ce qui doit se faire par un animateur territorial bien identifié, issu d'une des structures partenaires.

Le pilotage et le suivi du déploiement de Boussoles aux niveaux régional et départemental doivent être effectués par les structures de l'Etat.

Il est enfin important d'œuvrer à la diffusion locale de la Boussole. Les campagnes de communication locale sont primordiales. Elles doivent réussir à toucher les jeunes dits « hors radars » et donc s'adapter constamment aux nouveaux canaux de communication et d'échange des jeunes.

## STRUCTURE PORTEUSE/CHEF DE FILE

Direction de la Jeunesse, à l'Education Populaire et à la Vie Associative (DJEPVA)

## LEVIERS/MOYENS NÉCESSAIRES ESTIMÉS

Depuis son lancement officiel en janvier 2018, la boussole a attiré l'attention de nombreuses DR(D)JSCS. Toutefois, ces directions n'ont pas toujours pu s'investir pleinement dans son déploiement du fait de la reconfiguration en cours des Centres régionaux Information Jeunesse (CRIJ), acteur clé du dispositif. La finalisation de cette reconfiguration d'ici le début de l'année 2019 devrait favoriser la poursuite du déploiement.

L'Etat reste mobilisé dans l'accompagnement des services déconcentrés pour assurer un déploiement croissant de la Boussole sur les territoires. Au-delà de la rédaction d'une instruction visant à clarifier le rôle des différents partenaires investis dans la Boussole aux côtés des DR(D)JSCS, et notamment du réseau Information Jeunesse, l'Etat a plus particulièrement vocation à appuyer les services déconcentrés dans :

- La formation d'animateurs(trices) de la Boussole des jeunes ;
- La mobilisation des partenaires potentiellement intéressés par la Boussole : la DJEPVA tend à obtenir progressivement des accords de partenariats nationaux permettant de faciliter la mise en place de partenariats locaux. La DJEPVA a notamment à cœur d'approfondir en ce sens sa collaboration avec la Caf, Pôle Emploi, l'E2C, l'EPIDE, les MSAP et les CCAS ;



- La recherche et la construction de schémas de financements durables et diversifiés.

L'Etat, garant de la solution informatique, continue en parallèle à s'investir dans les développements techniques de la Boussole pour améliorer la qualité du produit et, in fine, proposer un outil en parfaite adéquation avec les attentes des professionnels et des jeunes.

## AGENDA

La mise en place de 5 autres Boussoles se profile de manière très concrète pour 2019 (1 nouvelle en Essonne, 1 en Normandie, 2 dans la Marne et 1 en Bourgogne Franche Comté) et près de 45 territoires réfléchissent d'ores et déjà à l'opportunité de déployer la solution en leur sein.

En février 2019, une instruction concernant le déploiement de la Boussole des jeunes et le rôle de chaque acteur majeur a vocation à être diffusée auprès des services de l'Etat. La DJEPVA travaille en parallèle sur un programme national de formation métier JEPVA afin de conforter les DR(D)JSCS dans leur rôle de coordinateur régional de la Boussole.

D'autres outils nécessaires au déploiement d'une Boussole sur un territoire seront réalisés ou mis à jour durant l'année. Des groupes de travail spécifiques pour le pilotage du déploiement et l'animation territoriale seront aussi constitués.

## Préconisation 7

**Favoriser l'accès gratuit aux outils numériques proposant une approche globale du jeune (informations métiers et formations, alternance, logement, mobilité à l'international, accès aux droits). Favoriser le déplacement des Conseillers information jeunesse vers les jeunes et les parents (petits déjeuners info/orientation-atelier découverte des métiers)**

### CONSTAT/PROBLÉMATIQUE/ENJEUX

#### Constats :

L'utilisation des outils numériques au service de l'orientation des jeunes est aujourd'hui un « réflexe » pour les professionnels de l'AIO, les enseignants, les jeunes et les familles. Rechercher une information métiers, des vidéos, des témoignages sur le web fait partie d'un 1er niveau d'information pour tous les publics. En facilitant l'accès à l'information, les outils numériques permettent d'ouvrir les champs des possibles, d'explorer des pistes auxquels les jeunes n'auraient pas pensé, participant en cela à une plus grande mobilité éducative, sociale ou professionnelle.

#### Que trouve-t-on aujourd'hui comme outils numériques d'aide à l'orientation :

Des logiciels dit d'affectation, il s'agit principalement de Parcoursup : de plus en plus efficace mais avec une tendance à déshumaniser l'orientation. Les jeunes ont parfois l'impression d'être « instrumenté » et d'être face à une machine opaque.

Des logiciels d'informations métiers et formations proposant ou non des questionnaires d'intérêt pour faciliter l'accès à l'information. Ces outils sont aujourd'hui indispensables mais ils ne répondent pas complètement aux besoins des jeunes et des familles. La perception d'un métier à travers un article, une vidéo ou un témoignage peut par exemple être très différente d'une personne à une autre. La lecture des informations très nombreuses est parfois complexe et peu organisée, Bref difficile de s'y retrouver !

Des logiciels interactifs, basés sur des jeux de questions/réponses, des tests psychologiques, de plus en plus de l'intelligence artificielle, ils peuvent être utile pour guider et réfléchir à des parcours d'orientation. Comme nous l'avons évoqué, attention aux solutions d'accompagnement très bien packagées mais dont les données sont peu fiables.

#### Problématiques :

Les outils sont utiles mais leur approche très « scolaire » de l'orientation et donc très parcellaire ne correspond plus totalement aux besoins des jeunes qui doivent faire face à de multiples questions (métiers, formations, logement, mobilité à l'international, alternance, les jobs...).

Un marché pléthorique d'outils avec des solutions proposées à priori très séduisantes et bien packagées, mais les choix d'orientation proposés aux jeunes sont souvent très décevants (documentation pas toujours mise à jour ou non vérifiée).

Un besoin croissant des jeunes et des familles de pouvoir bénéficier de conseil personnalisé en présentiel alors que ce conseil gratuit est de moins en moins fréquent sur les territoires, ce qui creuse les écarts entre les familles qui peuvent avoir recours à des coachs privés et les autres.

**Enjeux :**

Permettre aux jeunes et aux familles d'accéder à la fois à un environnement numérique fiable et à du conseil, de l'information personnalisé, gratuit pour la construction d'un parcours d'orientation ou de réorientation en toute sérénité et en toute équité.

Lutter contre le décrochage scolaire à travers une réflexion dès la 4<sup>ème</sup>/3<sup>ème</sup> sur un parcours d'orientation choisie basé sur une meilleure connaissance de soi et une information métiers/formation de qualité.

Lutter contre les inégalités face aux choix d'orientation.

**OBJECTIFS**

- Favoriser l'accès gratuit aux outils numériques proposant une approche globale du jeune (informations métiers et formations, alternance, logement, mobilité à l'international, accès aux droits).
- Favoriser le déplacement des Conseillers information jeunesse vers les jeunes et les parents (petits déjeuners info/orientation- atelier découverte des métiers).

**RECOMMANDATION**

Pour rappel, les préconisations du CESE en matière d'orientation sont les suivantes :

- Garantir les conditions d'un véritable accompagnement en matière d'orientation pour que les jeunes deviennent acteurs de leur orientation ;
- Passer de procédures ponctuelles à un parcours d'orientation choisie ;
- Réussir son orientation pour une bonne insertion professionnelle.

Ces préconisations peuvent en outre être complétées par les recommandations suivantes :

- Installer l'orientation dans le temps : sensibiliser les jeunes aux filières métiers dès la 4<sup>ème</sup> (idéalement dès la primaire) pour décrypter les informations, déconstruire des clichés notamment H/F, devenir acteur de leur orientation ;
- « Désstresser » l'orientation en informant mieux les parents y compris sur les filières métiers ;
- Penser orientation tout au long de la vie en prévoyant l'accès à la découverte des métiers et à l'information aux jeunes en réorientation ou en recherche de projet professionnel.

## POINTS DE SORTIE ENVISAGÉS

Recommander aux établissements scolaires et structures AIO, des outils numériques tels que Actuel-Cidj proposant à la fois une approche globale de l'orientation (métiers, formation, logement, santé, mobilité à l'international...) et des informations fiables, exhaustives et mises à jour.

A travers ce type d'outils, aider le jeune à plus d'autonomie dans la construction de son parcours, « à mieux s'y retrouver » en partant de ces intérêts et en alternant recherche web et présentiel : quizz, assistance virtuelle, T'chat avec conseillers, échanges avec d'autres jeunes via les réseaux sociaux.

Associer les équipes éducatives et acteurs de l'AIO à l'évolution continue de l'outil et développer notamment des réponses à distance : t'chat, téléphone...

Proposer et organiser des animations et des rencontres métiers par territoire dans le cadre des semaines de l'orientation en lien avec le monde économique et les établissements scolaires centrées sur la découverte concrète des métiers en travaillant sur les idées reçues, les préjugés notamment sur des métiers en tension.

Dans le cadre de ces rencontres métiers, travailler sur la mobilité en faisant découvrir les métiers de son quartier, de la ZI de proximité...notamment pour les plus jeunes (cf. modèle educap'city). En parallèle, proposer de nouvelles formes d'échanges sur l'orientation en s'appuyant sur les réseaux sociaux : Facebook live, Snapchat...

Déployer le concept « le café des parents » hors les murs et notamment dans les quartiers populaires, travailler sur les thématiques de l'orientation en privilégiant toujours l'approche globale : secteurs d'avenir, les facteurs de réussite dans l'orientation et les freins...rendre les parents plus « zen ».

Faciliter l'intervention des conseillers et Informateurs IJ au sein des établissements scolaires : ateliers d'aide à l'orientation en co-animation avec les équipes pédagogiques, animation autour des « clichés », informations personnalisées avec les CIO. Travailler le stage 3<sup>ème</sup> comme un projet à part entière et faisant partie intégrante du parcours d'orientation.

Faciliter les interventions « métiers » au sein des structures AIO et d'insertion pour un accès à l'information et la construction d'un parcours pour les jeunes en réorientation. Favoriser à ce niveau les co-animations (Conseillers d'orientation /Cidj/mission locale...).

## STRUCTURE PORTEUSE/CHEF DE FILE

Education Nationale, Universités, CIDJ et le Réseau IJ, acteurs de l'AIO, fédérations professionnelles.

### LEVIERS/MOYENS NÉCESSAIRES ESTIMÉS

- Mieux positionner le Cidj et les structures IJ auprès des régions et des rectorats en tant que garant d'une information gratuite, de qualité pour tous les jeunes que ce soit en individuel ou en collectif

- S'appuyer sur les établissements scolaires, conseiller d'orientation ou PsyEN pour co-construire en toute neutralité un programme évènementiel, une offre de service « orientation et information métiers » pour les jeunes et les familles (se démarquer des salons et forums qui proposent des offres parcellaires ou « orientées »)

En complémentarité avec l'Onisep, rendre possible l'abonnement des établissements scolaires à Actuel-Cidj avec une mise à jour en continu des évolutions des métiers, des emplois, des formations (environ 300 € à 400 €/an par établissement scolaire), ce qui garantira une pérennisation du Cidj

- Soutenir l'orientation, l'information, la découverte des métiers au même titre que l'emploi, l'insertion des jeunes ou le décrochage scolaire à travers des appels à projets ou des fonds dédiés (par ex taxe d'apprentissage)

Une bonne information, un accompagnement pour une orientation choisie reste la meilleure garantie pour une insertion professionnelle réussie.

### AGENDA

Mars/avril 2019 : Constitution de comité de pilotage par territoire pour définir un programme et une offre de service « découverte des métiers » intégrant les stages 3èmes

Mars/avril 2019 : Évolution de l'outil numérique Actuel-Cidj en fonction des attentes spécifiques des collèges et des lycées pour déploiement d'oct2019/janvier 2020

## Préconisation 8

### Favoriser l'orientation choisie et non subie via des ateliers mobilités

#### CONSTAT/PROBLÉMATIQUE/ENJEUX

Dans un contexte où l'étalement urbain a augmenté les distances à parcourir pour accéder à une bonne partie des ressources urbaines, une faible mobilité pose un problème. Elle restreint l'accessibilité à des ressources de plus en plus dispersées. C'est ainsi que l'identification des liens entre la mobilité et l'insertion sociale et professionnelle est apparue dès les années 1990 dans plusieurs études (CNT, CERTU).

Un constat s'impose : au moment du choix de leur orientation scolaire après la classe de 3<sup>ème</sup>, la très grande majorité des jeunes de quartiers prioritaires privilégie les établissements où ils savent se rendre en transport plutôt que ceux qui proposent les filières qui les intéressent le plus.

Des Ateliers mobilité en milieu scolaires ont été réalisés par des agents RATP.

À noter en particulier que la RATP intervient également dans le cadre du dispositif « Garantie jeunes » mis en place dans plusieurs départements franciliens. L'objectif du dispositif est d'amener les jeunes en situation de grande précarité vers l'autonomie grâce à un parcours dynamique d'accompagnement global social et professionnel, vers et dans l'emploi ou la formation. Piloté par un ministère, via les Missions locales, elle s'adresse à des jeunes désocialisés, souvent peu ou pas diplômés, sans ressource et en grande précarité. Ces jeunes sont sélectionnés dans le cadre d'une Commission locale, composée de principaux acteurs du territoire agissant sur ce champ (Services de l'État, Conseil général, PJJ, SPIP, CCAS, etc.).

#### OBJECTIFS

Le dispositif a pour ambition à la fois de donner du sens aux apprentissages fondamentaux délivrés en classe et de favoriser la mobilité dans des territoires autres que ceux du lieu de résidence ou de scolarisation. L'objectif étant de faciliter la recherche de stage et d'ouvrir le champ des possibles en matière d'orientation, « Une orientation choisie et non subie ».

#### RECOMMANDATION

Ces ateliers sont des animations pédagogiques courtes (3 heures) visant à une meilleure appropriation de l'usage des transports en commun par le public n'ayant pas acquis ou développé un savoir-faire.

Les ateliers mobilité se déroulent dans les locaux de structures ou d'établissements scolaires situés en Ile-de-France avec lesquelles le département EDT de la RATP ou un de ses partenaires a signé une convention.

#### POINTS DE SORTIE ENVISAGÉS

A définir

**STRUCTURE PORTEUSE/CHEF DE FILE**

Département EDT de la RATP

**LEVIERS/MOYENS NÉCESSAIRES ESTIMÉS**

L'animation d'un atelier mobilité est réalisée par un agent d'exploitation en tenue. Plus de 300 agents ont été formés à l'animation des ateliers mobilité depuis 2007. Actuellement, on compte 80 agent-animateurs formés en activité.

Chaque atelier mobilité réunit entre 8 et 12 participants souhaitant développer leur mobilité par l'utilisation des transports en commun. Des exercices ludiques et pratiques permettent aux participants de faire l'acquisition des éléments nécessaires à l'usage de notre réseau (calcul d'itinéraires, calcul de la durée d'un déplacement, lecture de plans de réseau, analyse de fiches horaires de bus, comprendre la signalétique, connaître les différents titres de transport, les règles du savoir voyager).

**AGENDA**

A définir

## Préconisation 9

**Accompagner les jeunes handicapés dans la construction de leur projet d'orientation scolaire ou professionnelle en s'appuyant sur des dispositifs existants tels que le dispositif Handijeunes porté par le CIDJ**

### CONSTAT/PROBLÉMATIQUE/ENJEUX

#### Constat :

Les jeunes en situation de handicap cumulent les freins et obstacles à une inclusion positive. A la pathologie s'ajoute comme une double peine le handicap social.

#### Dans le monde de l'éducation

Durant l'année scolaire 2017/18, 390 800 enfants ou adolescents en situation de handicap sont scolarisés, répartis à 80 % en milieu ordinaire et 20 % en milieu hospitalier ou médico-social. La mise en œuvre de protocoles de détection des divers handicaps non visibles ont conduit à une scolarisation en milieu ordinaire de + 7,5 % par an sur les cinq dernières années soit 95 900 élèves supplémentaires. Ce taux atteint 9,2 % dans le second degré.

#### Dans l'univers économique

938 000 personnes handicapées sont en emploi et 2,7 millions de personnes en âge de travailler sont reconnues handicapées (6,6 % des 15/64 ans). A noter que 24 % des personnes en emploi ont un niveau de qualification égal ou supérieur au bac.

Alors que le taux de chômage de l'ensemble de la population est de 10 %, il atteint 19 % pour les personnes handicapées.

L'obligation d'emploi pour les entreprises d'au moins 20 salariés est fixée à 6 % des effectifs. Le taux d'emploi de personnes handicapées dans les entreprises privées atteint 3,8 %.

En 2017, l'Agefiph a soutenu 3 165 créateurs d'entreprises. La création d'activité est devenue aussi une priorité dans la mise en œuvre des politiques d'accès à l'autonomie.

La mise en application des textes organisant « l'emploi accompagné » mérite toute notre attention concernant les jeunes à besoins spécifiques en recherche d'emploi.

#### Problématique :

Les composantes qui participent de la désocialisation des Jeunes handicapés ou de leur immobilisme provoqué par un confinement social sont dues notamment à la déscolarisation totale ou partielle qui génère le décrochage. Le plafond de verre infra-bac s'impose et conduit souvent à une orientation par défaut voire même forcée qui ne prend en compte en priorité l'approche médico-sociale.

L'inclusion tant dans l'univers de la scolarité que dans celui de l'entreprise se trouve mise à mal par des postures de défiance produites par une méconnaissance des opportunités liées au droit à la différence. Le slogan « tous égaux tous différents » pose la question du respect du droit commun (cf. les autres contributions) mais aussi la mise en exergue et la mise en applications d'actions répondant à des besoins dits « spécifiques ».



La détection de plus en plus précoce, dès la maternelle de troubles handicapants (spectre autistique ...) donc des handicaps invisibles qui représente plus de 80 % des jeunes en situation de handicap, impose aux institutions d'inscrire le plus possible les questions d'accessibilité au droit à l'éducation formelle et non formelle. (Scolarisation adaptée, culture, sport...).

**Enjeux :**

Le jeune en situation de handicap doit être placé au centre de la communauté éducative, sans stigmatisation aucune, mais bien perçu comme apportant une « richesse » marquée au sceau de la bienveillance et de la solidarité. Cette prise en compte de la différence s'inscrit dans le pacte de cohésion sociale porté par les institutions le monde associatif et celui de l'entreprise selon sa Responsabilité sociale.

Ces communautés d'intérêts se doivent de développer une synergie dans le cadre de partenariats opérationnels en phase avec la réalité de terrain vécue par les jeunes et leur famille.

**OBJECTIFS**

Dans son parcours d'orientation, permettre aux jeunes en situation de handicap d'accéder à une éducation aux choix et à un accompagnement, une orientation scolaire et professionnelle en phase avec leur projet de vie. Cette démarche participe à l'accès à l'autonomie s'exerçant dans tous les domaines : métiers, formation, accès à la culture et au sport...

**RECOMMANDATION**

**Accompagner les jeunes handicapés dans la construction de leur projet d'orientation scolaire ou professionnelle en s'appuyant sur des dispositifs existants tels que le dispositif Handijeunes porté par le CIDJ.**

Ce dispositif propose de considérer le jeune dans sa globalité en prenant en compte tout domaine qui constitue sa vie en société. (Orientation, citoyenneté et droit, logement, emploi, entrepreneuriat...) et permet de :

- Promouvoir l'accès aux études supérieures, gage d'une meilleure insertion professionnelle ;
- Faciliter l'insertion des jeunes handicapés en les mettant en relation avec les entreprises et les acteurs de la formation et de l'emploi ;
- Favoriser et accompagner la mobilité internationale et européenne sur des périodes courtes adaptées au contrainte médicales lors de ces séjours ;
- Faciliter l'accès aux stages en entreprises en particulier dans les TPE/PME et secteur de l'artisanat.

Et ce, à travers des accueils de groupe (Ex classe Ulis), des programmes d'accompagnement individualisés par les conseillers du CIDJ, des forums annuels alternance/emploi, moments clés de rencontre entre jeunes handicapés et entreprise, des rencontres professionnelles de l'orientation des jeunes handicapés co-organisées avec l'Onisep sur la thématique du handicap.

**Mener des actions de sensibilisation et de formation auprès de professionnels de la communauté éducative et de l'insertion** (exemples de thématiques abordés dans le cadre d'Handijeunes : Aider les jeunes à construire un projet d'orientation quel que soit leur handicap ; Les ruptures de parcours : prévention et solutions ; alternance et insertion des jeunes handicapés ; les adaptations : quelles articulations entre l'école et l'emploi ?).

« **Outils** » les jeunes comme les professionnels en mettant à leur disposition de la ressource documentaire dédiée : « travailler avec un handicap » : « Faire des études supérieures avec un handicap » et « L'alternance : un tremplin vers l'emploi pour les jeunes en situation de handicap » avec des témoignages, informations pratiques....

## POINTS DE SORTIE ENVISAGÉS

- Renforcer les partenariats avec les établissements de formation (Collèges, lycées, CFA) via le réseau information jeunesse
- Développer le partenariat Ministère de l'Education Nationale et de la jeunesse (Canopé, DGESCO, Référents académiques en charge du handicap...)
- Inscrire certaines actions en faveurs de l'emploi des jeunes en situation de handicap dans le cadre du PRITH et de la convention ATOUTS POUR TOUS
- Faire vivre une communauté d'intérêt handijeunes de professionnels, via un réseau social privé. (Thintank)

## STRUCTURE PORTEUSE/CHEF DE FILE

CIDJ/Education Nationale et jeunesse/Armées// ARS/Missions handicap des entreprises partenaires/associations intervenantes dans les secteurs culturels et du sport adapté.

## LEVIERS/MOYENS NÉCESSAIRES ESTIMÉS

- Faire fructifier et pérenniser l'expertise et le savoir-faire du CIDJ en matière d'inclusion des jeunes en situation de handicap sur l'ensemble du territoire
- Mobiliser le réseau national qui mène déjà des actions en phase avec les valeurs « handijeunes » déclinées en actions de terrain
- Développer une ingénierie de formation adaptée aux différentes formes de handicap tant à destination des professionnels de l'AIO que de des familles et jeunes adultes.
- Créer une synergie avec retour d'expériences et de bonnes pratiques avec les réseaux de l'éducation formelle et du secteur associatif
- Valoriser et accompagner des initiatives de solidarités entre jeunes valides et jeunes handicapés dans un cadre collaboratif et de coréalisation de projet

## AGENDA

Soutien des actions Handi jeunes 2019 et déploiement en national à compter de 2020

## Désenclaver et faciliter les transitions sociales

### Préconisation 10

#### Développer un pack mobilités

##### CONSTAT/PROBLÉMATIQUE/ENJEUX

Sans en faire une injonction, la faculté d'être mobile est désormais considéré par tous comme un atout et les freins à la mobilité comme des obstacles à l'insertion dans l'emploi.

La jeunesse est en théorie l'âge de la vie auquel la disponibilité à la mobilité est la plus forte. La mobilité géographique pour motif professionnel intervient souvent au tout début du parcours d'insertion : 46 % des jeunes mobiles ont quitté leur région dans les 3 mois suivant la fin de leur formation, 75 % au cours de la première année, 60 % des individus mobiles ont leur première expérience professionnelle dans une région non limitrophe.

Il existe cependant de fortes inégalités de mobilité. Selon le niveau de qualification, le marché du travail n'aura pas la même échelle géographique : pour un jeune ingénieur, il se déploie sur la planète entière, pour un jeune sans qualification, les obstacles pour parcourir 30 kms au-delà de ses bases familiales sont parfois insurmontables. Le plus puissant facteur de mobilité est donc le niveau de qualification.

Il existe cependant de fortes inégalités entre les jeunes en termes de mobilité. Des freins plus matériels doivent aussi être levés. C'est pourquoi **la CFDT revendique la création d'un « Pack Mobilité » pour tous les jeunes de 16 à 30 ans qui acceptent une formation ou un emploi situé à plus de 30 kms de leur domicile.**

##### OBJECTIFS

- Inscrire l'accès à la mobilité comme un aspect important de l'accompagnement global des jeunes dans leur parcours et / ou leur accès à l'autonomie
- Mieux coordonner cet accompagnement au niveau d'un territoire en associant les différents acteurs à la création ou l'organisation de ce « Pack Mobilité » Jeunes (création d'un premier étage vers un guichet unique sur ce sujet)
- Développer une offre adapté au niveau de chaque région

##### RECOMMANDATION

Le « Pack Mobilité » serait donc un mixte de droits et d'informations/conseils. Il pourrait être créé sur mesure en fonction du projet de mobilité du jeune.

## POINTS DE SORTIE ENVISAGÉS

Le Pack contiendrait :

### **Une solution logement :**

- Hébergement temporaire dans des résidences hôtelières à vocation sociale ; logement social de petite surface (studio, T1). Cela suppose de relancer un programme de construction, à inscrire dans le futur plan d'action logement d'investissement de 9 millions (construction de logement de petites surfaces plus favorables aux jeunes) ;
- Développement de plateformes de mise à disposition d'hébergement de passage chez l'habitant (Couch surfing) ;
- Information sur la garantie VISALE et les autres dispositifs « logement » accompagnement à sa mise en œuvre ;
- Informations sur les aides au logement.

### **Une solution transport :**

- Un aller-retour gratuit par mois entre le lieu de résidence temporaire et le lieu de résidence permanente ;
- Toutes les informations utiles sur les transports entre la résidence temporaire et le lieu de travail ou de stage ;
- Les informations sur les aides au permis des collectivités de départ et d'accueil.

### **Une solution d'informations assurances sociales :**

- Vérification de la couverture du jeune ;
- Information sur la PUMA ;
- Information conseil sur les obligations en matière d'assurance responsabilité civile, logement...

### **Un ensemble d'informations pratiques sur la ville d'accueil :**

- Les adresses des points d'information susceptibles de renseigner et d'accompagner le jeune ;
- les aides ou facilités offertes par la ville et la région d'accueil pour les jeunes actifs.

## STRUCTURE PORTEUSE/CHEF DE FILE

CFDT – acteurs locaux des politiques jeunesse (Régions, Collectivités locales, acteurs de l'insertion et de l'information des jeunes, structure d'accueil des jeunes pour un logement, ...)

## LEVIERS/MOYENS NÉCESSAIRES ESTIMÉS

Organiser la coordination des acteurs, mutualisation des moyens ou création de plateformes pour la mobilité des jeunes ou désignés une structures locales chef de file pour la mobilité des jeunes

## AGENDA

2 phases :

- 1 phases d'expérimentation sur des territoires volontaires
- 1 phase de déploiement/généralisation

## Préconisation 11

### Développer la mise en œuvre d'ateliers mobilité sur les territoires

| CONSTAT/PROBLÉMATIQUE/ENJEUX   |
|--|
| <p>Pour une partie de la population, le fait de ne pas avoir le permis B et/ou pas de véhicule n'induit pas automatiquement d'avoir développé des aptitudes à l'usage des transports en commun. Dans une société où la mobilité est une condition essentielle de l'accès à la ville, à ses activités et à ses services, chaque individu doit pouvoir gérer sa liberté d'aller et venir et composer son propre programme de mobilité, être capable de changer d'échelle, de vitesse et de mode de transport. Cette autonomie suppose un bon usage des transports urbains, qui requiert un vrai savoir-faire, notamment lorsqu'il s'agit de passer d'un mode de transport à l'autre. Lorsqu'il est dépourvu de ce savoir-faire, le voyageur multiplie les erreurs, ce qui suscite des réactions d'appréhension, de stress et parfois même d'évitement des transports en commun.</p> <p>La mobilité est devenue un critère d'insertion sociale. Elle conditionne l'accès à l'emploi, aux lieux de loisirs et à l'espace social en général. Pour permettre à tout un chacun d'être à l'aise avec les transports, de gérer ses déplacements et de connaître les réseaux existants, la RATP a mis en place, il y a plus de 10 ans, des « Ateliers Mobilité », véritable formation à la mobilité urbaine, visant à expliquer l'utilisation des transports (lecture de plans, connaissance des différents modes...) à des populations socialement fragiles (femmes isolées, jeunes en recherche d'emploi, adultes « primo » arrivants...).</p> |
| OBJECTIFS  |
| <p>Des exercices ludiques et pratiques permettent aux participants de faire l'acquisition des éléments nécessaires à l'usage du réseau de transport en commun (ex : calcul d'itinéraires, calcul de la durée d'un déplacement, lecture de plans de réseau, analyse de fiches horaires de bus, comprendre la signalétique, connaître les différents titres de transport, les règles du savoir voyager, etc.).</p>   |
| RECOMMANDATION   |
| <p>Ces ateliers sont des animations pédagogiques courtes (3 heures) visant à une meilleure appropriation de l'usage des transports en commun par le public n'ayant pas acquis ou développé un savoir-faire.</p> <p>Les ateliers mobilité se déroulent dans les locaux de structures associatives, Mission locale, E2C, etc., situés en Ile-de-France avec lesquelles le département EDT de la RATP ou un de ses partenaires a signé une convention.</p>  |
| POINTS DE SORTIE ENVISAGÉS   |
| <p>A définir</p>   |
| STRUCTURE PORTEUSE/CHEF DE FILE  |
| <p>Département EDT de la RATP</p>  |

### LEVIERS/MOYENS NÉCESSAIRES ESTIMÉS

L'animation d'un atelier mobilité est réalisée par un agent d'exploitation en tenue. Plus de 300 agents ont été formés à l'animation des ateliers mobilité depuis 2007. Actuellement, on compte 80 agent-animateurs formés en activité.

Chaque atelier mobilité réunit entre 8 et 12 participants souhaitant développer leur mobilité par l'utilisation des transports en commun. Des exercices ludiques et pratiques permettent aux participants de faire l'acquisition des éléments nécessaires à l'usage de notre réseau (calcul d'itinéraires, calcul de la durée d'un déplacement, lecture de plans de réseau, analyse de fiches horaires de bus, comprendre la signalétique, connaître les différents titres de transport, les règles du savoir voyager).

### AGENDA

A définir

## MOBILITÉS GÉOGRAPHIQUES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS

### LISTE DES PRÉCONISATIONS

#### **Favoriser l'apprentissage de la mobilité de l'école élémentaire au lycée**

##### Préconisation 12

**Intégrer dans les cursus et programmes scolaires, en tenant compte des différents âges, des modules favorisant la construction d'une réflexion critique sur la mobilité et les déplacements, en lien avec les problématiques environnementales**

##### Préconisation 13

**Intégration par l'apprentissage, en tenant compte des différents âges, des éléments de compétence permettant l'usage des modes de déplacements disponibles et contemporains**

##### Préconisation 14

**Inscription du continuum éducatif de sécurité routière dans le champ plus large d'éducation à la mobilité, avec formation et passage du code de la route dans les établissements, hors temps scolaire et sur la base du volontariat**

#### **Favoriser l'accès au permis de conduire**

##### Préconisation 15

**Aides financières et accompagnement personnalisé au permis de conduire pour les jeunes de 18 à 25 ans sous condition de ressources**

##### Préconisation 16

#### **Soutenir l'accès des jeunes au Permis à un euro par jour**

##### Préconisation 17

**Intégrer la préparation du code de la route dans le cadre du future Service National Universel (SNU)**



## Préconisation 18

**Intégrer la préparation des jeunes au permis de conduire dans les formations qualifiantes (en formation initiale et en stage) pour lesquelles le permis de conduite est obligatoire pour accéder à l'emploi**

## Préconisation 19

**Rendre effective la mobilisation des crédits du compte personnel de formation (CPF) pour le passage du code et du permis de conduire**

## Préconisation 20

**Expérimenter et généraliser des simulateurs de conduite dans les lieux où les jeunes sont accueillis**

## Préconisation 21

**Favoriser l'accès au permis de conduire aux jeunes en situation d'illettrisme**

## Préconisation 22

**Soutenir l'accès des jeunes au Microcrédit**

## **Favoriser l'accès aux transports collectifs**

## Préconisation 23

**Créer un tarif jeunes jusqu'au 1ER emploi quelque-soit le statut (Lycéen/ étudiants / Apprentis, Demandeurs d'emploi...)**

**Assurer la mise en œuvre d'une mobilité plus efficiente sur les territoires, coordonner les acteurs de la mobilité et leur donner les moyens d'agir**

## Préconisation 24

**Contribuer activement au développement territorial des plateformes de mobilité, pour assurer un accès plus généralisé des jeunes aux solutions proposées**

## Préconisation 25

**Sensibiliser les acteurs territoriaux à la thématique de la mobilité inclusive par l'intermédiaire d'ambassadeurs de la mobilité**

## Préconisation 26

**Interroger la responsabilité de l'employeur dans les déplacements pendulaires des jeunes actifs**

## **Compléter les données disponibles sur les modes de déplacements des jeunes par des données qualitatives**

## Préconisation 27

**Construire, en relation avec les connaissances issues de la recherche, des dispositifs expérimentaux destinés à favoriser la mobilité des jeunes**

## Préconisation 28

**Développer la recherche pour favoriser la construction de connaissances, d'outils et modalités d'accompagnement des jeunes vers la mobilité**

## Préconisation 29

**Inscrire l'évaluation comme moyen privilégié d'évolution et de pérennisation des dispositifs expérimentaux favorisant la mobilité pour les jeunes**

## Favoriser l'apprentissage de la mobilité de l'école élémentaire au lycée

### Préconisation 12

**Intégration dans les cursus et programmes scolaires, en tenant compte des différents âges, des modules favorisant la construction d'une réflexion critique sur la mobilité et les déplacements, en lien avec les problématiques environnementales**

#### CONSTAT/PROBLÉMATIQUE/ENJEUX

Parce qu'être mobile ne va pas de soi et relève d'un ensemble de compétences et de savoir-faire, parce que maîtriser sa mobilité et devenir autonome est le gage d'une meilleure insertion sociale et professionnelle, parce que l'apprentissage nécessite un accompagnement, nous estimons que la mobilité doit être considérée comme une compétence clef qui s'entretient tout au long de la vie.

Faire connaître et apprendre la mobilité, sensibiliser au champ des possibles qu'elle ouvre (formation, emploi, culture, lien social) pour faciliter son appropriation.

L'apprentissage est au cœur des processus d'amélioration de la mobilité des habitants. La mobilité n'est pas innée et ne peut pas s'envisager sans impliquer les jeunes. Notre vision de leur mobilité fait encore référence aux pratiques actuelles observées, qui se traduisent encore essentiellement en termes de déplacements et souvent réduits à l'usage de l'automobile. Penser la mobilité doit, dans un processus éducatif, intégrer une réflexion prospective sur les mobilités de demain, sur les nouveaux modes de déplacement et même sur les moyens d'être mobile sans se déplacer, en relation étroite avec les enjeux environnementaux. Cette réflexion, menée de manière continue tout au long du cursus scolaire, adaptée aux âges des élèves, contribuera à rendre les solutions envisagées acceptables et à leur donner du sens, en lien avec les motivations concrètes des jeunes et la construction de représentations adaptées aux enjeux multiples attachés à la mobilité.

Le temps réflexif et prospectif intégré dans le cursus scolaire (fiche 1) s'articulera au temps d'apprentissage concret des différentes solutions mobilité (fiche 2) et à la notion de partage des espaces de déplacement en toute sécurité (fiche 3). L'Education (apprendre et changer) résultera de la qualité de cette articulation.

#### OBJECTIFS

Proposer un dispositif global d'accompagnement à une mobilité autonome (repérage espace-temps, utilisation des transports collectifs, code de la route/rue, pratique du vélo, covoiturage, préparation du trajet...)

Prendre conscience de l'ensemble des dimensions de la mobilité pour lui donner du sens (direction et signification)

Comprendre les enjeux sociétaux et environnementaux attachés à la mobilité

Construire des représentations de la mobilité adaptée au monde de demain pour se préparer à agir avec discernement

Construire une potentialité d'action et des motivations positives pour s'approprier les outils de la mobilité

## RECOMMANDATION

Intégrer dans les cursus et programmes scolaires, en tenant compte des différents âges, des modules favorisant la construction d'une réflexion critique sur la mobilité et les déplacements, en lien avec les problématiques environnementales

## POINTS DE SORTIE ENVISAGÉS

- Construction des modules et du cursus général de formation
- Définition des compétences des intervenants
- Formation des intervenants
- Expérimentation des modules
- Evaluations en cours d'action
- Généralisation des dispositifs

## STRUCTURE PORTEUSE/CHEF DE FILE

Education nationale

## LEVIERS/MOYENS NÉCESSAIRES ESTIMÉS

Implication des conseillers et ambassadeurs de mobilité des plateformes, des dépositaires de l'action sociale, des associations, de la société civile, des entreprises, de personnalités habilitées, des parents. Implication des bénéficiaires en amont de l'action et en cours d'action

Co-construction des modules

Animations impliquant les élèves : Débats, échanges, analyse de documents, conférences-débats, jeux de rôles, mises en situations...

## AGENDA

2019 : Construction et élaboration des modules, articulation des modules réflexifs et des modules d'apprentissage dans un continuum éducatif de mobilité responsable

2020 : Mise en œuvre expérimentale et évaluation

2021 : Généralisation

## Préconisation 13

### **Intégration par l'apprentissage, en tenant compte des différents âges, des éléments de compétence permettant l'usage des modes de déplacements disponibles et contemporains**

#### CONSTAT/PROBLÉMATIQUE/ENJEUX

Au-delà des aspects subjectifs et personnels permettant de faire des choix éclairés, la mobilité est sans conteste dépendante de compétence pratiques permettant la maîtrise des outils et moyens utiles pour agir dans ce domaine. Ces éléments s'inscrivent parfaitement dans le cadre du cursus scolaire, en tenant compte des capacités des élèves à utiliser les différents outils et moyens utiles aux formes de mobilités qu'ils auront choisies. Cet apprentissage, mené de manière continue tout au long du cursus scolaire, adapté aux âges des élèves, contribuera à élargir de manière conséquente le spectre des solutions mobilité des jeunes.

Le temps d'apprentissage concret des différentes solutions mobilité (fiche 2) s'articulera au temps réflexif et prospectif intégré dans le cursus scolaire (fiche 1) et à la notion de partage des espaces de déplacement en toute sécurité (fiche 3). L'Education (apprendre et changer) résultera de la qualité de cette articulation.

#### OBJECTIFS

Construire les éléments de compétence pratiques nécessaires à l'usage des différents modes et outils de la mobilité et tenant compte des situations particulières : offres de mobilité disponibles sur le territoire, capacités des individus...

#### RECOMMANDATION

Intégration par l'apprentissage, en tenant compte des différents âges, des éléments de compétence permettant l'usage des modes de déplacements disponibles et contemporains

#### POINTS DE SORTIE ENVISAGÉS

- Apprentissage de la mobilité quotidienne, potentiellement multimodale et adaptée sur le territoire via des ateliers au sein du collège
- Apprentissage du vélo et des modes de mobilité douce
- Apprentissage des formes de mobilité partagées et usages des outils pour programmer ses déplacements : exercices sur plans, courses d'orientation, compétences digitales, recours à des équipements plus éloignés des quartiers, événements « portes ouvertes » des réseaux de transport-fonctionnement et métiers de la mobilité
- ... et s'assurer à la sortie, que les jeunes ont acquis cette compétence
- Expérience de la mobilité par les sorties scolaires dans les écoles primaires
- Expérience de la mobilité par les voyages scolaires dans les collèges et lycées

## STRUCTURE PORTEUSE/CHEF DE FILE

Education nationale et partenaires/opérateurs compétents dans le domaine des apprentissages visés (vélo, moyens de déplacements alternatifs, plateformes numériques...), acteurs du social et de l'ESS

## LEVIERS/MOYENS NÉCESSAIRES ESTIMÉS

- Implication de formateurs internes et externes à l'Education Nationale, compétent dans les domaines considérés
- Animations et apprentissages impliquant les élèves
- Ateliers pratiques, mises en situation complexes...

## AGENDA

2019 : Construction et élaboration des modules, articulation des modules d'apprentissage avec les modules réflexifs dans un continuum éducatif de mobilité responsable

2020 : Mise en œuvre expérimentale et évaluation

2021 : Généralisation

## Préconisation 14

### Inscription du continuum éducatif de sécurité routière dans le champ plus large d'éducation à la mobilité, avec formation et passage du code de la route dans les établissements, hors temps scolaire et sur la base du volontariat

#### CONSTAT/PROBLÉMATIQUE/ENJEUX

L'éducation à la mobilité délivrée à l'école et construite à partir de la réflexion sur la mobilité et de l'apprentissage concret des compétences nécessaires, devra tout naturellement, parce que l'éducation à la sécurité routière en fait partie, intégrer, élargir et enrichir les étapes actuelles du continuum éducatif de sécurité routière.

Nous rappelons que le « continuum éducatif » de sécurité routière, c'est l'idée que l'éducation à la sécurité routière ne se fait pas seulement lors du passage du permis de conduire, mais tout au long de la vie, dans des lieux et à des moments différents.

La chaîne du continuum éducatif de sécurité routière se réalise en trois grandes étapes :

- Les attestations scolaires de sécurité routière (ou l'attestation de sécurité routière) et le brevet de sécurité routière ;
- Le permis de conduire ;
- Les formations post-permis.

Une partie de ce continuum est déjà intégré au cursus scolaire et concerne spécifiquement les jeunes (permis piéton, ASSR, BSR...). Nous faisons le pari qu'un processus éducatif plus large, centré sur la mobilité, pourrait renforcer les étapes de ce continuum déjà mise en œuvre à l'école et en intégrer de nouvelles, en lien avec le déplacement automobile et le permis de conduire.

L'apprentissage du code de la route, inscrit dans une dimension citoyenne et basé sur l'explication de la règle, serait le socle de cet élargissement du processus éducatif, menant à des conduites sûres et respectueuses de l'environnement et de la solidarité citoyenne. Le passage du code de la route serait l'une des mesures concrètes associée à l'élargissement du continuum éducatif de sécurité routière. Nous pensons cependant que le passage du code de la route, dans un établissement scolaire, devrait rester facultatif et soumis au libre arbitre de chaque élève. Sa mise en œuvre ainsi que sa préparation spécifique devraient donc, tout en bénéficiant des moyens de l'école, se dérouler hors temps scolaire.

La notion de partage des espaces publics, en toute sécurité (fiche 3) s'articulera au temps d'apprentissage concret des différentes solutions mobilité (fiche 2) et au temps réflexif et prospectif intégré dans le cursus scolaire (fiche 1) ainsi, l'Education (apprendre et changer) résultera de la qualité de cette articulation.

## OBJECTIFS

- Intégrer le continuum de sécurité routière dans le parcours d'éducation à la mobilité des jeunes.
- Proposer un socle de formation aux élèves, en amont du permis de conduire, leur permettant de donner du sens aux règles du code de la route et de favoriser le partage de l'espace public.
- Donner la possibilité à chaque élève de passer le code à l'école, hors temps scolaire, de façon voulue et choisie.

## RECOMMANDATION

Inscription du continuum éducatif de sécurité routière dans le champ plus large d'éducation à la mobilité, avec formation et passage du code de la route dans les établissements, hors temps scolaire et sur la base du volontariat

## POINTS DE SORTIE ENVISAGÉS

- Redéfinition des étapes du continuum éducatif de sécurité routière
- Elargissement des compétences visées en insistant sur le sens de la règle et le partage de l'espace public de déplacement
- Apprentissage du code de la route à l'école

## STRUCTURE PORTEUSE/CHEF DE FILE

Education Nationale en partenariat avec la Direction de la Sécurité Routière et les écoles de conduite

## LEVIERS/MOYENS NÉCESSAIRES ESTIMÉS

- Mobilisation de Direction de la Sécurité Routière, des Inspecteurs du permis de Conduire et de la Sécurité Routière, des écoles de conduite, des services organisateurs des épreuves du code de la route.
- Proposer les modalités permettant d'augmenter la durée de validité du code sans préjudice pour la sécurité (aujourd'hui validité de 5 ans et tenant compte du recul de l'âge moyen d'obtention du permis et de l'impact de l'âge sur la sécurité routière).

## AGENDA

2019 : Construction des nouvelles étapes du continuum de sécurité routière  
2021 : Préparation et passage du code à l'école, en mobilisant les moyens de l'école mais hors temps scolaire



## Favoriser l'accès au permis de conduire

### Préconisation 15

#### Aides financières et accompagnement personnalisé au permis de conduire pour les jeunes de 18 à 25 ans sous condition de ressources

##### CONSTAT/PROBLÉMATIQUE/ENJEUX

Le permis de conduire est un passeport important pour les jeunes éloignés de solutions alternatives pour leur mobilité, notamment dans les Quartiers Prioritaires de la Ville (QPV) et en zones rurales.

68,5 % des jeunes habitant en milieu rural pensent qu'ils pourraient répondre à plus d'offres de formation ou d'emploi s'ils n'avaient pas de problème pour se déplacer ; 37 % ont dû refuser un travail ou une formation car ils ne pouvaient pas s'y rendre ; 36 % pensent qu'ils risquent de perdre leur emploi s'ils perdent leur moyen de transport actuel ; 32 % n'ont pas pu assister à un entretien d'embauche ou dans une structure s'aide à la recherche d'emploi, faute de pouvoir s'y rendre et 21 % ont dû abandonner un travail ou une formation parce qu'il était trop compliqué de s'y rendre ; 59 % ne savent pas que des aides aux déplacements existent et 20 % bénéficient d'une aide pour leur déplacement, majoritairement des aides financières pour le permis ou l'achat d'un véhicule...

36 % des jeunes des milieux ruraux déclaraient l'aide financière au permis comme l'aide à la mobilité la plus importante à leurs yeux -source LMI rapport 2013 « mobilité insertion et accès à l'emploi/constats et perspectives ».

Le trajet domicile travail devient d'autre part, lorsqu'il n'est pas réalisable en transports en commun, devient souvent hors de portée de ceux qui n'ont pas l'usage d'un véhicule particulier.

Les barrières à l'obtention de l'examen du permis de conduire sont fortes, notamment pour les jeunes les plus en difficulté (bas revenus et faible qualification, difficultés cognitives, troubles de l'apprentissage...). Ces jeunes ne rencontrent donc pas seulement des obstacles à l'obtention de l'examen du fait de leurs difficultés financières. Le besoin d'accompagnement est ainsi très fort, à des niveaux différents et par rapport à des modalités adaptées aux situations personnelles des demandeurs.

La barrière financière est un enjeu important pour l'obtention du permis de conduire par les jeunes, le coût moyen en France est de 1600 € (selon le rapport de l'IGAS sur la mobilité des travailleurs), mais la difficulté de l'examen, les heures de conduites supplémentaires et la réinscription en cas d'échec peut faire monter cette somme au-delà de 3000 € pour les jeunes les plus vulnérables, avec le paradoxe apparent que ce sont ceux qui ont le moins de moyens pour qui la formation est souvent la plus coûteuse, en argent, en temps, en énergie.

Aujourd'hui, plusieurs aides sont ouvertes aux jeunes : Dispositif permis à 1 € par jour (prêt à taux zéro) ; Bourse au permis de conduire (financement par une collectivité en contrepartie d'une activité d'intérêt général) ; Accès aux écoles de conduite associatives ; Subvention de 500 € pour les apprentis ; Aides aux chômeurs Pôle Emploi (1200 € à 1500 € pour les chômeurs et bénéficiaires du RSA, touchent assez peu les jeunes) ; Fonds d'aide aux jeunes (à travers les missions locales, allant de 500 € à 1000 €).

Le Président de la République a montré son intérêt pour le sujet, en annonçant notamment un plan national du permis de conduire fin 2017 pour aider notamment le passage du permis de conduire dans les QPV, auquel le Gouvernement n'a pour le moment pas donné suite.

## Deux problèmes se posent en revanche :

- Il est très **difficile d'évaluer l'impact des aides au permis**, notamment parce l'efficacité de ces aides est peu évaluée. Seule l'étude d'impact de l'expérimentation du FEJ « 10 000 permis pour réussir » a analysé le sujet en profondeur en 2010 – examinant des aides se rapprochant du modèle Fonds d'Aide aux Jeunes.
- Les aides **restent également difficilement accessibles au publics jeunes les plus vulnérables** face à la mobilité, comme les jeunes à faible conditions de ressources, en milieu rural ou habitants des QPV. D'une part car certaines de ces initiatives demandent, des ressources et des garanties (comme le prêt à taux zéro qui demandera une caution), d'autre part parce **qu'ils n'ont pas toujours accès à l'information** (les jeunes en difficultés qui ne sont pas déjà dans le dispositif garantie jeunes auront du mal à s'informer sur le Fonds d'Aide aux jeunes).

Le plus souvent, les aides ne couvrent qu'une partie du coût du permis, avec un reste à charge important pour les jeunes, surtout si l'on rappelle qu'un jeune en difficultés pourra parfois dépenser plus de 3000 € pour son permis.

L'expérimentation du FEJ « 10 000 » permis pour réussir » a cependant permis de tirer quelques enseignements sur les aides au permis de conduire pour les jeunes :

- **L'accompagnement est un élément essentiel à ajouter à l'aide financière au permis pour les jeunes les plus vulnérables.** Celui-ci se montre le plus efficace lorsqu'il s'agit d'un accompagnement plus large, axé sur un projet professionnel et pas uniquement le permis de conduire.
- Le reste à couvrir des jeunes sur le coût total du passage du permis reste important pour les publics à faibles revenus, en moyenne 650 € sur l'expérimentation.
- Même si l'accompagnement combiné à l'aide financière a permis un plus fort taux de réussite à l'examen, les jeunes touchés par l'expérimentation restaient en dessous de la moyenne nationale. Un effet de « lock-in » éloignant les jeunes de l'emploi durant la préparation de l'examen, dû à la difficulté de celui-ci, est aussi relevé.

Sur le terrain, de nombreux acteurs de l'ESS ont déjà une expérience et une expertise de l'accompagnement des publics jeunes face à la mobilité (plateformes de mobilité, auto-écoles associatives, relations contractuelles avec les écoles de conduite traditionnelles...). Ils soulignent l'importance des dispositifs d'accompagnement existants (telle que la garantie jeune) comme support pour développer la mobilité des jeunes. Ils partagent le constat qu'un accompagnement individualisé est essentiel durant le passage du permis pour les jeunes en difficulté. Ils encouragent l'accès aux écoles de conduite associatives pour les jeunes les plus en difficultés. **Ces acteurs de l'ESS, déjà partenaires actifs des Missions Locales, constituent une ressource précieuse pour l'aide des jeunes dans le cadre du permis de conduire.**

Par ailleurs, l'aide au permis pour les jeunes en difficultés est supportée financièrement par les départements, du fait de leur compétence, néanmoins ceux-ci ont vu leurs budgets réduire au cours des dernières années. Ceci pourrait menacer ces aides existantes et allant vers les plus fragiles.

Il convient enfin de garder en tête que le permis n'est pas une solution miracle, et reste très difficile d'accès comme démontré par l'expérimentation du FEJ. Lors d'un accompagnement, d'autres alternatives doivent être examinées. D'autres types de construction des parcours, en associant les écoles de conduite traditionnelle, peuvent également être envisagés. Cette mobilisation des écoles de conduite traditionnelle sur des projets d'accompagnement des publics vulnérables est aussi rendue nécessaire par le nombre important de personnes susceptibles d'être accompagnées de manière spécifique. Un nombre qui fait que de toute évidence les écoles de conduite sociales et associatives ne pourront pas répondre seule à la demande.

### OBJECTIFS

- Faciliter l'accès des jeunes aux aides existantes et communiquer plus largement auprès des jeunes sur ces aides.
- Cibler les aides vers les jeunes à faibles ressources : publics en difficultés, sans alternatives à la voiture (absence de transports en commun...), public précaires, faibles ressources financières, habitants des QPV.
- Combiner les aides à un accompagnement au permis mais aussi à la construction d'un projet professionnel.
- S'appuyer sur les systèmes et les acteurs existants pour bénéficier de leurs compétences et expertises (Missions Locales, plateformes de mobilité, auto-écoles associatives, auto-écoles traditionnelles...).

### RECOMMANDATION

Les aides financières au permis de conduire pour les 18-25 ans les plus vulnérables doivent être combinées à un accompagnement plus global et centré sur leur projet. Les acteurs de l'ESS sur les territoires (plateformes de mobilité, auto-écoles associatives, auto-écoles traditionnelles...) doivent être pleinement intégrés dans ces dispositifs d'aide.

Les jeunes doivent être mieux informés sur ces opportunités d'aide, pour favoriser leur accès à l'accompagnement.

Nous recommandons la mise en place au niveau national d'un fonds d'aide pour cibler les aides et l'accompagnement des jeunes les plus vulnérables.

Etendre à l'ensemble des populations les plus modestes et en situation d'isolement territorial, le plan national pour le permis de conduire annoncé par le Président de la République, en novembre 2017.

Accompagner les jeunes et notamment les plus fragiles, à une information fiable, accessible et complète sur le modèle d'un guichet unique recensant l'ensemble des aides de mobilités, les solutions et les offres de mobilité disponibles sur le territoire et leurs conditions d'accès.

## POINTS DE SORTIE ENVISAGÉS

- Communication nationale vers les jeunes concernant les aides au permis de conduire
- Prise en compte des conclusions du rapport de l'expérimentation « 10 000 permis pour réussir »
- Encourager la mise en place d'aides sous conditions de ressources, associées à un accompagnement articulé autour d'un projet professionnel
- Impliquer pleinement les acteurs ESS de la mobilité sur les territoires pour un accompagnement efficace des jeunes
- Mettre en place des critères d'éligibilité normés et lisibles qui focalisent sur les publics jeunes les plus fragiles

## STRUCTURE PORTEUSE/CHEF DE FILE

**Les Missions Locales**, par leur maillage territorial et leur connaissance du public jeunes, peuvent être chef de file sur un tel projet. **Les acteurs ESS de la mobilité sur les territoires**, partenaires des Missions Locales, ont la capacité d'accompagner au mieux les jeunes sur les problématiques de mobilité, d'insertion, et de passage du permis de conduire.

## LEVIERS/MOYENS NÉCESSAIRES ESTIMÉS

Accompagner les jeunes en difficultés dans l'accès à une information fiable, accessible et complète :

- Centraliser en guichet unique et au niveau de l'AOMR (Autorité organisatrice de mobilité régionale) l'ensemble des aides à la mobilité disponible sur le territoire (financières et d'accompagnement individuel) y compris les aides spécifiques; l'ensemble des solutions de mobilité publiques et privées, facilitant l'usage par les publics, des différents services, à la fois pour préparer un déplacement mais aussi pour le réserver ou le payer.
- Par le biais de systèmes d'informations multimodaux développées sur les territoires, l'ensemble des solutions de mobilité et en particulier pour les publics spécifiques.
- Via un portail d'information, l'ensemble des aides financières, selon le profil, le parcours ou le territoire des bénéficiaires, permettant de faciliter l'accès aux ayants-droit et de mieux coordonner les aides.
- Mettant en œuvre des moyens d'accès non numériques (par ex. centrales d'appels) afin de tenir compte de la fracture numérique.
- Bénéficiant des services d'accompagnement individuel par les conseillers mobilité des plateformes lorsqu'elles existent sur le territoire ou à mettre en œuvre, le cas échéant. Les plateformes permettent de réaliser des diagnostics mobilité, constituer un lieu d'échanges entre les différents financeurs d'aides à la mobilité et constituer un support à l'élaboration de stratégies territoriales communes et ainsi améliorer la lisibilité du paysage des aides tant auprès des usagers que des institutions.

- Déployer des services à la mobilité, venant en complément ou en substitution des transports publics en développant le principe des plateformes de mobilité ou en intégrant ces dispositifs dans les consultations transport, par des prestations opérées directement par l'opérateur soit en sous-traitance à des opérateurs.

Former les référents mobilité dans les structures de l'accompagnement social : Missions Locales, Pôle Emploi, les entreprises...

## AGENDA

2019-2020

## Préconisation 16

### Soutenir l'accès des jeunes au Permis à un euro par jour

#### CONSTAT/PROBLÉMATIQUE/ENJEUX

Depuis octobre 2005, l'Etat a mis en place un dispositif **Permis à un euro par jour** concernant 100 000 jeunes par an. Il vise à faciliter le financement de la formation au permis de conduire, améliorer la qualité générale de la formation, favoriser l'accès à l'emploi des jeunes de 16 à 25 ans révolus.

Le dispositif du **Permis à un euro par jour** repose sur des conventions entre, d'une part, l'Etat et les écoles de conduite et, d'autre part, l'Etat et des établissements de crédit. Les écoles de conduite adhérentes souscrivent à une charte de qualité de la formation et à une garantie financière.

Certains jeunes ne peuvent pas bénéficier des Prêts **Permis à un euro par jour** car ils ne sont pas en mesure de fournir une caution, demandée par les établissements de crédit ; ils sont ainsi exclus du bénéfice de la mesure. Aussi, en janvier 2009, le comité interministériel à la sécurité routière a-t-il décidé d'étendre le dispositif général à 20 000 jeunes demandeurs auxquels l'état, adossé au Fonds de Cohésion Sociale géré par la Caisse des Dépôts et Consignations, assure 50 % de la garantie du prêt et la banque 50 %.

#### Le dispositif général

Le permis à un euro par jour s'adresse aux jeunes de **16/25 ans**.

Les candidats qui n'ont jamais bénéficié du dispositif peuvent prétendre à un prêt de 600, 800, 1000 ou 1200 €. Les candidats qui ont déjà bénéficié du dispositif peuvent, à l'occasion d'un échec à l'épreuve pratique du permis de conduire, prétendre à un prêt de 300 € pour financer une formation complémentaire en vue de l'obtention de la même catégorie de permis de conduire portant le montant maximal d'emprunt à 1500 €.

Sur la base d'un **devis** fourni par une **auto-école agréée**, le demandeur s'adresse à un partenaire bancaire agréé pour obtenir un prêt à **taux zéro (0 %)** et doit pouvoir présenter **une caution**.

#### Le dispositif avec caution de l'Etat

Le permis à un euro par jour avec caution de l'Etat s'adresse aux jeunes en **situation d'exclusion du permis** classique ou du dispositif général du permis à 1 € par jour, **solvables** à court terme, disposant d'un minimum de ressources pour rembourser leur prêt à raison de 30 € par mois pendant « x » mois, selon le montant de l'emprunt

Les jeunes bénéficiaires de la Garantie jeunes sont devenus éligibles de droit au dispositif de la caution publique par la Loi Egalité citoyenneté du 22 décembre 2016, sous réserve de ne pas bénéficier de caution parentale ou d'un tiers.

### Les acteurs

- Les **auto-écoles agréées** pour mettre en œuvre le dispositif : 4700 auto-écoles sur 9000 au total sont agréées.
- Les 4 **réseaux bancaires agréés** : Caisse d'Épargne (réseau Parcours Confiance), Crédit Mutuel, BNP Paribas et la Banque de la Réunion.
- Les 2 **réseaux accompagnants agréés** :
  - Le réseau des **Missions Locales**, dont le public est la cible du dispositif
  - Le réseau des **Chambres Régionales du Surendettement Social** (CRESUS)

Depuis janvier 2016, la Journée Défense Citoyenneté inclut 30 minutes sur la sécurité routière et une information sur la modalité de financement du permis à un euro par jour avec et sans caution de l'Etat (plus remise d'un dépliant).

### OBJECTIFS

Il est nécessaire de soutenir l'accès des jeunes au Permis de conduire, outil d'insertion majeur et facteur d'inclusion. Le permis de conduire est notamment fréquemment réclamé aux candidats par les entreprises lors des processus de recrutement.

### RECOMMANDATION

- Réformer le label des auto-écoles agréées pour étendre la couverture territoriale du dispositif (4700 Auto-Ecoles sur 9000 sont conventionnées),
- Assurer la promotion du dispositif auprès des réseaux auto-école, des réseaux bancaires et du public cible par une relance officielle,
- Renouveler la convention de partenariat entre les banques agréées et la Caisse des Dépôts et Consignations pour relancer le Permis à un euro par jour avec caution,
- Elargir le nombre des 4 partenaires bancaires agréés pour le Permis à un euro par jour avec caution afin d'assurer une offre plus étendue,
- Rendre effective l'éligibilité de droit au dispositif avec caution pour les jeunes inscrits dans la Garantie jeunes (sous réserve qu'ils ne puissent bénéficier de garants) comme stipulé dans la Loi Egalité citoyenneté du 22 décembre 2016 afin d'accroître leur mobilité, et développer leur employabilité,
- Maintenir l'accompagnement des jeunes emprunteurs confié au réseau des Missions Locales, premier réseau en contact avec les jeunes mais l'ouvrir aussi à d'autres réseaux,
- Offrir la possibilité d'un remboursement plus rapide à 2 € par jour pour les jeunes dont la capacité de remboursement le permet.

## POINTS DE SORTIE ENVISAGÉS

La promotion et le développement du dispositif avec et sans caution de l'Etat permettra l'accès d'un plus grand nombre de jeunes au permis de conduire, vecteur d'insertion sociale et sésame vers l'emploi dans de nombreuses situations.

On ignore le nombre de refus de prêt bancaire en raison d'une absence de caution mais il est certain que les jeunes ne peuvent pas tous avoir accès au permis à un euro classique (100 000 bénéficiaires/an).

## STRUCTURE PORTEUSE/CHEF DE FILE

UNML, déjà signataire d'une convention cadre sur le permis à un euro avec la Caisse des Dépôts et Consignations.

## LEVIERS/MOYENS NÉCESSAIRES ESTIMÉS

- Renouveler le financement des réseaux accompagnants
- Développer le nombre de banques agréées
- Développer le nombre d'auto écoles agréées

## AGENDA

2019



## Préconisation 17

### Intégrer la préparation du code de la route dans le cadre du future Service National Universel (SNU)

#### CONSTAT/PROBLÉMATIQUE/ENJEUX

L'enquête sur le thème : « Mobilité et accès à l'emploi » menée par le Laboratoire de la Mobilité inclusive en décembre 2016 fait apparaître que :

- Près d'un quart des français déclare avoir déjà renoncé à un travail ou à une formation faute de moyen pour se déplacer. Le taux progresse fortement parmi les populations les plus jeunes (près d'un jeune sur 2) et socialement les plus fragiles (54 % des personnes vivant dans un foyer avec moins de 1000 euros par mois). Par ailleurs, près d'un français sur cinq déclare avoir déjà renoncé à se rendre à un entretien d'embauche ou dans une structure d'aide à la recherche d'emploi faute de moyen pour se déplacer. Cette perception explose parmi les populations les plus jeunes (43 %) et socialement les plus fragiles (51 % des personnes vivant dans un foyer avec moins de 1000 euros par mois).
- 9 Français sur 10 estiment que les difficultés d'accès à la mobilité constituent un frein à l'emploi.

Ces difficultés du quotidien, qu'il s'agisse de déplacements pour accéder au lieu de travail, d'études, ou à toutes autres activités, touchent d'autant plus les jeunes (62 % auprès des 18-24 ans).

En complément, sur les 420 000 jeunes nouvellement accueillis par an par le réseau des Missions Locales, 64 % d'entre eux n'ont aucun moyen de transport, et 63 % ne possèdent pas le permis B.

La création du SNU offre une opportunité de pouvoir mieux informer et soutenir les jeunes dans leur projet d'accès au permis.

#### OBJECTIFS

- Faciliter l'accès des jeunes aux aides existantes et communiquer plus largement auprès des jeunes sur ces aides.
- Cibler les aides vers les jeunes à faibles ressources : publics en difficultés, sans alternatives à la voiture (absence de transports en commun...), public précaires, faibles ressources financières, habitants des QPV.
- Combiner les aides à un accompagnement au permis mais aussi à la construction d'un projet professionnel.
- S'appuyer sur les systèmes et les acteurs existants pour bénéficier de leurs compétences et expertises (Missions Locales, plateformes de mobilité, auto-écoles associatives, auto-écoles traditionnelles...).

## RECOMMANDATION

Intégrer la préparation du code de la route dans le cadre du futur Service National Universel (SNU)

## POINTS DE SORTIE ENVISAGÉS

- Préparer des supports d'information présentant les ressources et les aides concernant l'accès au permis B.
- Mobiliser territorialement les acteurs présentant une offre de service liée à l'accès à la mobilité des jeunes, pour sécuriser et garantir la réussite des parcours d'accès au permis.

## STRUCTURE PORTEUSE/CHEF DE FILE

SNU et ensemble des acteurs locaux.

## LEVIERS/MOYENS NÉCESSAIRES ESTIMÉS

- Planifier des ateliers spécifiques sur ce sujet dans le cadre du séjour d'intégration, faisant appel aux acteurs locaux.
- Prévoir une aide pour le financement du permis au bénéfice des jeunes en période d'engagement de 3 mois minimum, sous format d'un forfait de 500 €, assortie d'un accompagnement sécurisant la réussite à l'examen.

## AGENDA

Dès expérimentation du SNU.

## Préconisation 18

**Intégrer la préparation des jeunes au permis de conduire dans les formations qualifiantes (en formation initiale et en stage) pour lesquelles le permis de conduire est obligatoire pour accéder à l'emploi**

### CONSTAT/PROBLÉMATIQUE/ENJEUX

Plusieurs domaines d'activité supposent d'être titulaire du permis pour accéder à leurs emplois. Ainsi, par exemple, pour les services aux particuliers et aux entreprises, ou les activités du secteur du bâtiment, le permis de conduire est indispensable à l'accès à l'emploi, avec notamment la mise à disposition de véhicules d'entreprise.

Force est de constater que nombre de jeunes sortant de ces formations ne peuvent accéder à aux emplois proposés au regard de l'absence du permis B.

L'enjeu est donc de considérer la préparation au permis comme un objectif pédagogique intégré aux contenus des formations, et organisée dans les parcours de formation.

### OBJECTIFS

Permettre aux jeunes d'arriver sur le marché du travail à l'issue d'une formation professionnelle en remplissant l'ensemble des critères de recrutement liés à la filière.

### RECOMMANDATION

Intégrer la préparation du permis de conduire dans les formations qualifiantes (en formation initiale et en stage) menant à des métiers pour lesquels le permis de conduire est obligatoire pour accéder à l'emploi.

### POINTS DE SORTIE ENVISAGÉS

- Identifier avec les branches professionnelles les filières devant intégrer la préparation du permis pour optimiser l'accès à l'emploi des jeunes sur ces métiers.
- Organiser pédagogiquement la préparation au permis comme un contenu à part entière des formations.

### STRUCTURE PORTEUSE/CHEF DE FILE

Education nationale, financeurs de formation continue, organismes de formation et auto-écoles.

### LEVIERS/MOYENS NÉCESSAIRES ESTIMÉS

Evolution des programmes de formation pour prendre en compte les modalités de préparation au permis, planifiée comme un contenu à part entière.

### AGENDA

Travaux à mener avec les parties prenantes en 2019 pour mise en œuvre en 2020.

## Préconisation 19

### Rendre effective la mobilisation des crédits du compte personnel de formation (CPF) pour le passage du code et du permis de conduire

#### CONSTAT/PROBLÉMATIQUE/ENJEUX

L'opportunité d'utilisation des droits acquis au titre du Compte personnel de formation (CPF) pour financer le permis B est permise grâce à la loi Egalité et Citoyenneté de janvier 2017. Pour les jeunes en insertion, ce droit n'est que rarement activable, pour plusieurs raisons :

- Obligation pour les auto-écoles d'être inscrite en tant qu'organisme de formation auprès de la Direccte : beaucoup d'auto-écoles n'ont pas fait la démarche, au regard notamment de la lourdeur du dossier à présenter. Le milieu rural est tout particulièrement touché par cette absence d'auto-école reconnue organisme de formation.
- Obligation qu'un financeur de formation conventionne avec l'auto-école, pour permettre l'avance du financement selon le droit acquis CPF sur présentation d'une facture, puis procède à une demande de reversement auprès du fonds paritaire de sécurisation des parcours professionnels (FPSPP). Les régions n'ont pas souhaité s'engager dans ce processus, et Pôle emploi n'intervient que pour les personnes inscrites sur la liste des demandeur d'emploi.

#### OBJECTIFS

Diminuer pour les jeunes le coût direct à leur charge de la préparation au permis (code ou conduite) en leur permettant de mobiliser leurs droits CPF, quel que soit leur situation ou leur territoire d'habitation.

#### RECOMMANDATION

Rendre effective la mobilisation des crédits du compte personnel de formation (CPF) pour le passage du code et du permis de conduire.

#### POINTS DE SORTIE ENVISAGÉS

Garantir l'accès à ce droit pour tous les jeunes qui le souhaitent.

#### STRUCTURE PORTEUSE/CHEF DE FILE

Caisse de dépôts, Ministère du travail, Ministère de la Transition écologique et solidaire, chargé des Transports

#### LEVIERS/MOYENS NÉCESSAIRES ESTIMÉS

Lever l'obligation d'inscription des auto-écoles en tant qu'organisme de formation  
Prévoir un système direct entre la Caisse des dépôts et les auto-écoles pour fluidifier les circuits de financement

## AGENDA

A intégrer dans les travaux en cours liés à l'application de la Loi du 5 septembre 2018 pour la liberté de choisir son avenir professionnel

## Préconisation 20

### Expérimenter et généraliser des simulateurs de conduite dans les lieux où les jeunes sont accueilli

#### CONSTAT/PROBLÉMATIQUE/ENJEUX

Les Missions Locales sont fortement engagées auprès des jeunes et des acteurs de leur territoire d'intervention pour favoriser la mobilité des jeunes. Qu'elle soit à finalité personnelle ou professionnelle, la mobilité favorise l'accès des jeunes à leurs droits et aux offres territoriales du champ de l'emploi et de la formation professionnelle. Cette orientation s'inscrit dans l'accompagnement global que les Missions Locales proposent aux jeunes qui les sollicitent.

En 2017, le taux de réussite aux examens du permis de conduire est de 57,2 % pour l'ensemble des inscrits (source : bilan des examens du permis de conduire du Ministère de l'intérieur).

Dans le cadre de la mise en œuvre du Comité interministériel à la sécurité routière qui s'est tenu le 9 janvier 2018, la mesure 1 appelle à une expérimentation sur la mise en place de simulateurs numériques, encore nommés « Serious games » au sein des Missions Locales dans l'optique de faciliter l'accès des jeunes au permis de conduire.

#### OBJECTIFS

Afin d'augmenter le taux de réussite à l'examen du permis des jeunes et limiter les abandons de parcours, l'usage d'un simulateur numérique de soutien à l'apprentissage de la conduite pour des jeunes inscrits en auto-école et préparant l'épreuve du permis B. Cet outil vient en complément des heures de conduite programmées et en partenariat avec les auto-écoles pour consolider les apprentissages.

Il répond à plusieurs objectifs :

- **Pour les jeunes** : un entraînement à la conduite plus soutenue et l'acquisition de compétences psychosociales transférables dans sa vie de tous les jours (analyser une situation, prendre une décision, expliquer ses choix, ...) renforçant l'obtention du permis.
- **Pour les auto-écoles** : une présence accrue des jeunes aux différents temps qu'elles proposent, et une augmentation du taux de réussite aux permis.
- **Pour les financeurs publics** : une optimisation des aides mises à disposition affectées au soutien des jeunes dans leur accès à la mobilité.

#### RECOMMANDATION

Expérimenter et généraliser la mise à disposition de simulateurs numériques de soutien à l'apprentissage de la conduite.

### POINTS DE SORTIE ENVISAGÉS

- Expérimenter l'usage de ce type d'outil auprès de jeunes rencontrant des difficultés dans l'obtention du permis (abandon, échec à l'examen, ...).
- Mesurer la plus-value d'un tel outil dans l'accès des jeunes au permis.
- Essaimer la méthodologie d'organisation et de partenariat, les modalités pédagogiques.

### STRUCTURE PORTEUSE/CHEF DE FILE

Missions Locales, auto-écoles, collectivités, délégation à la sécurité routière.

### LEVIERS/MOYENS NÉCESSAIRES ESTIMÉS

Produire un kit d'animation, des outils de communication à destination notamment des auto-écoles, des jeunes.

Investissement moyen la première année de 4 800 € TTC par structure porteuse puis 1 200 € par année supplémentaire.

### AGENDA

Expérimentation en cours jusqu'en mai 2019, généralisation possible à l'issue.

## Préconisation 21

### Favoriser l'accès au permis de conduire aux jeunes en situation d'illettrisme

#### CONSTAT/PROBLÉMATIQUE/ENJEUX

Pour beaucoup de jeunes ne maîtrisant pas les compétences de base (lecture, écriture, calcul, numérique ...), l'épreuve du code de la route est un réel frein à l'obtention du permis de conduire. Les intervenants rappellent que les compétences à développer sont d'ordres multiples. L'une des difficultés soulevées par les formateurs réside dans l'articulation entre les savoirs référentiels liés au code de la route et les compétences de base requises : linguistiques, mathématiques, maîtrise de l'orientation dans le temps et l'espace, raisonnement logique.

Des solutions reposant sur une coopération étroite entre écoles de conduite sociales et organismes de lutte contre l'illettrisme ont fait la preuve de leur efficacité. Une attention particulière doit aussi être accordée aux modalités-même de passation du code pour que les personnes ne maîtrisant pas les savoirs de base puissent bénéficier d'adaptations nécessaires.

#### OBJECTIFS

Faciliter l'obtention du permis de conduire des jeunes en situation d'illettrisme par la mise en place d'une solution qui combine :

- Adaptation des modalités de passation de l'examen du code ;
- Accompagnement renforcé des jeunes concernés ;
- Valorisation du potentiel et ré acquisition des savoirs de base utiles à la préparation et à l'obtention du permis de conduire.

Une priorité pourrait être donnée à la mise en place de ces solutions dans les zones rurales.

#### RECOMMANDATION

- Prévoir, à la demande, une adaptation des modalités de l'examen du code en organisant la diffusion de consignes orales, en plus des consignes écrites et en adaptant le temps de réponse en fonction des difficultés avec les savoirs de base.
- Généraliser les bilans de compétences clés mobilité grâce à l'utilisation de l'outil de positionnement des compétences clés de la mobilité élaboré par les centres ressources illettrisme de la région Centre-Val de Loire permettant d'identifier les compétences déjà maîtrisées par les jeunes et celles qu'il faudrait développer pour réussir l'examen du code (Référentiel diffusé par l'ANLCI).
- Créer un dispositif de soutien à la mobilité des personnes en situation d'illettrisme il s'agit d'installer des coopérations opérationnelles entre auto-écoles, écoles de conduite sociales/associatives, centres ressources illettrisme, organismes de formation et réseaux de bénévoles.



### POINTS DE SORTIE ENVISAGÉS

Obtention du permis de conduire, maîtrise des compétences clés de la mobilité

### STRUCTURE PORTEUSE/CHEF DE FILE

Adaptation des modalités de passation du code : Ministère de l'Intérieur en lien avec l'Agence nationale de lutte contre l'illettrisme (ANLCI)

Généralisation de l'outil de positionnement des compétences clés de la mobilité : Plateformes mobilités, ANLCI et centres ressources illettrisme de la région Centre Val de Loire

Dispositif de soutien à la mobilité des personnes confrontées à l'illettrisme : ANLCI

### LEVIERS/MOYENS NÉCESSAIRES ESTIMÉS

- Adaptation des modalités de passation du code : 10 000 euros
- Généralisation de l'outil de positionnement, formations des experts relais (10 000 euros) et formation des utilisateurs finaux (50 000 euros) : 60 000 euros
- Amorçage des coopérations locales entre auto-écoles, écoles de conduite sociales/associatives, centres ressources illettrisme, organismes de formation et réseaux de bénévoles : aide à la maîtrise d'ouvrage en prenant appui sur le kit pratique « Comment consolider les compétences de base pour faciliter l'obtention du permis de conduire ? » diffusé par l'ANLCI, formation des intervenants, échange de pratiques : 6 000 euros par action amorcée (6 jours)

### AGENDA

Adaptation des modalités de passation du code : 2019

Outil de positionnement et dispositif de soutien : montée en charge progressive entre 2019 et 2021

## Préconisation 22

### Soutenir l'accès des jeunes au Microcrédit

#### CONSTAT/PROBLÉMATIQUE/ENJEUX

Outil de prévention du surendettement et d'inclusion financière, le microcrédit personnel est destiné aux personnes qui sont exclues du crédit classique mais dont les capacités de remboursement sont jugées suffisantes par le prêteur et qui bénéficient d'un accompagnement social. Construit autour d'un projet dont la réalisation entraîne une possibilité accrue d'insertion de la personne bénéficiaire, tant sur le plan social que professionnel, le microcrédit personnel est un dispositif utile dans la palette des outils mobilisables pour l'insertion professionnelle et sociale des jeunes.

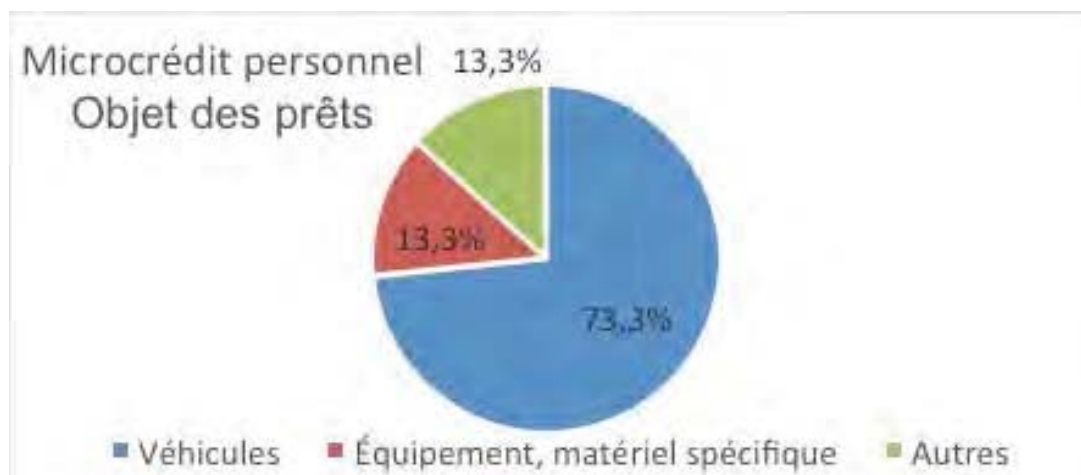
Le Microcrédit personnel (MCP) est un crédit de faible montant (le plus souvent entre 300 et 3000 € - le montant maximal peut atteindre 5000 €), remboursable par faibles mensualités (< à 100 €), sur une durée de 6 à 36 mois (48 mois maximum), avec un taux d'intérêt modéré. Ces prêts garantis à 50 % par le Fonds de Cohésion Sociale sont ainsi destinés à participer au financement de projets d'insertion professionnelle ou sociale.

Le réseau des Missions Locales s'est engagé dès 2008 dans le développement du microcrédit personnel en faveur des jeunes en parcours d'insertion pour lutter contre l'exclusion bancaire. Il compte aujourd'hui plus de 110 Missions Locales opérationnelles soit environ une sur quatre.

Les banques apprécient le rôle du référent microcrédit personnel car elles peuvent le joindre facilement et donc discuter efficacement avec lui du dossier ou des soucis éventuels du jeune.

Les banques s'appuient très souvent sur les conseillers référents pour pallier les difficultés ponctuelles (en cas d'impayé par exemple, elles appellent pour voir ce qu'il en est de la situation du jeune). Ces échanges s'ancrent sur la perception du conseiller et s'inscrivent autour du projet du jeune. Cette vision d'une temporalité assez longue, celle du projet du jeune, est souvent un changement de perspective intéressant pour les banques. Moins d'échecs sont observés que dans le cas du crédit à la consommation classique (peu d'impayés) en raison du filtre important réalisé par les référents.

#### Les jeunes et le microcrédit personnel :



Le microcrédit personnel sert massivement à l'achat d'un véhicule afin de garantir un maintien (notamment pour les apprentis) ou un accès à l'emploi. Les jeunes qui ont bénéficié du microcrédit personnel sont relativement, voir totalement, autonomes. Une fois le microcrédit personnel obtenu, ils continuent leur projet.

L'outil du microcrédit personnel est un outil adapté aux jeunes même s'il concerne un nombre restreint d'entre eux. Le piège du crédit ne se referme pas sur eux, au contraire, le microcrédit personnel permet une relation plus saine à la gestion du budget et aux banques et contribue fortement à la réalisation du parcours d'insertion.

### OBJECTIFS

Le microcrédit personnel est destiné aux personnes exclues du système bancaire classique, du fait de leurs revenus trop faibles ou de la fragilité de leur situation professionnelle. Il a généralement pour objet l'acquisition de biens ou services permettant d'améliorer la situation de l'emprunteur à travers un projet personnel. Il est différent du microcrédit professionnel qui est accordé pour créer ou développer une activité professionnelle.

### RECOMMANDATION

#### **Avec la banque :**

- Multiplier les partenariats bancaires,
- Inciter à développer des liens, des passerelles entre les chargés de clientèle des banques, afin qu'il y ait un meilleur suivi bancaire, en cas de non domiciliation du compte courant de l'emprunteur chez le prêteur,
- Améliorer l'accompagnement à la domiciliation bancaire lorsque celle-ci est obligatoire,
- Développer la formation/l'information sur le dispositif dans les agences bancaires (encore trop de méconnaissance sur le dispositif),
- Améliorer les retours de la part des banques vers les réseaux accompagnants sur les dossiers qu'ils ont orientés,
- Réduire les délais de réponses des banques dès lors que le dossier lui est présenté complet car cela cause de nombreux abandons et génère de l'inquiétude chez les demandeurs,
- Privilégier les échanges de proximité avec la banque car besoin de lien.

#### **Avec le jeune :**

- Accentuer/ appuyer l'accompagnement des emprunteurs au début de la vie du prêt,
- Faire signer une charte d'engagement aux emprunteurs,
- aider le jeune à qualifier son projet et l'accompagner dans son achat, jusqu'à l'obtention (voiture, équipement...),
- Prévenir une éventuelle démotivation par rapport au prêt, notamment dans le recueil des documents administratifs.

## POINTS DE SORTIE ENVISAGÉS

Développement du nombre de jeunes bénéficiaires d'un accès au crédit accompagné

## STRUCTURE PORTEUSE/CHEF DE FILE

UNML

## LEVIERS/MOYENS NÉCESSAIRES ESTIMÉS

Le demandeur d'un microcrédit ne doit pas s'adresser à une banque mais à un réseau d'accompagnement social, qui servira d'intermédiaire. Celui-ci est chargé d'accueillir la personne demandant le crédit, d'étudier son projet et de l'aider à monter son dossier avant de le présenter à une banque agréée. Le réseau d'accompagnement social assure le suivi du projet, pendant toute la durée du remboursement du prêt par le demandeur.

## AGENDA

2019

## Favoriser l'accès aux transports collectifs

### Préconisation 23

#### Créer un tarif jeunes jusqu'au 1ER emploi quelque-soit le statut

(Lycéen/ étudiants /Apprentis, Demandeurs d'emploi...)

#### CONSTAT/PROBLÉMATIQUE/ENJEUX

Aujourd'hui l'accès à la mobilité est un vecteur fort d'inégalités entre les jeunes, et notamment d'inégalités territoriales. Les jeunes peuvent être amenés à changer de régions de résidence pendant leurs formations, ou à la fin de leurs études pour trouver leur premier emploi. Un soutien aux transports collectifs renforce autant l'adoption de comportements responsables pour l'environnement, qu'il contribue au vivre-ensemble.

Actuellement, il existe une multiplicité des dispositifs concernant les jeunes et les enfants : gratuité partielle ou totale pour les lycéens, aide pour certains chômeurs et pas d'autres... Cette hétérogénéité place les jeunes dans les cases et empêchent certains d'avoir accès aux ressources nécessaires pour se déplacer. Les jeunes qui sortent d'étude et qui cherchent du travail n'ont pas forcément accès à des tarifs adaptés pour les transports en commun (exemple : en Île de France, la gratuité totale n'est possible que si les jeunes perçoivent l'allocation de solidarité spécifique et bénéficient de la couverture maladie universelle complémentaire).

#### OBJECTIFS

Cette contractualisation État-région doit réduire les inégalités territoriales, en prenant en compte les territoires isolés. Le maillage de transport en commun de qualité est une mission de service public, il est donc important de permettre des réseaux de bus sur l'ensemble des territoires et de conserver les trains et gares des communes, y compris rurales. La mise en place d'un réseau adapté sur l'ensemble du territoire ne peut être faite sans un soutien de l'État et une planification.

La reconnaissance d'un droit à la mobilité pour les jeunes avant leur premier emploi aura de nombreuses conséquences positives sur le dynamisme de chaque région, son développement économique et culturel, sa démographie, etc. Cela aura surtout un impact sur l'accompagnement des jeunes vers l'autonomie et l'emploi stable. Cette préconisation va également dans le sens d'une éducation des jeunes à la mobilité douce et décarbonée.

#### RECOMMANDATION

- Créer un tarif « jeunes » dans les transports en commun jusqu'au premier emploi quel que soit le statut (lycéen/ étudiant / apprenti, demandeurs d'emploi...).
- Développer les expérimentations de transports gratuit comme à Dunkerque ou Niort.

## POINTS DE SORTIE ENVISAGÉS

- Réformer les différents volets des CPER pour que ceux-ci reflètent clairement les engagements de la France en matière environnementale et de mobilité douce
- Cartographier tous les dispositifs qui existent dans les collectivités françaises pour faciliter la mobilité des jeunes (gratuité, tarifs et/ou horaires adaptés)
- Consulter les jeunes et les organisations de jeunes pour définir clairement ce que l'on entend par "premier emploi"

## STRUCTURE PORTEUSE/CHEF DE FILE

L'État et les régions. Avec l'adoption de la Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, le législateur a fait de la région le chef de file de l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports. En tant que tel, l'échelon régional est chargé de coordonner son action avec celle des autorités organisatrices de la mobilité et de définir des règles générales relatives à l'intermodalité entre les services publics de transport et de mobilité dans le cadre du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.

C'est donc l'interlocuteur adapté pour la mise en place d'un tarif "jeunes" au niveau régional et infra régional.

## LEVIERS/MOYENS NÉCESSAIRES ESTIMÉS

Les contrats plan Etat-Région (CPER). Ceux-ci organisent la convergence de financements en faveur des projets structurants dans les territoires et assurent la cohérence des politiques publiques partout en France.

Dans le cadre des CPER 2015-2020, le volet "mobilité multimodale" fait partie intégrante des actions financées, à hauteur de plus de 15 milliards d'euros. Les CPER intègrent aussi un volet "transition écologique et énergétique" qui pourrait être mobilisé pour financer ces tarifs "jeunes" dans les transports en commun.

## AGENDA

Cette préconisation doit être contractualisée dans le cadre du renouvellement des CPER : 2021 - 2026.

## Assurer la mise en œuvre d'une mobilité plus efficiente sur les territoires, coordonner les acteurs de la mobilité et leur donner les moyens d'agir

### Préconisation 24

**Contribuer activement au développement territorial des plateformes de mobilité pour assurer un accès plus généralisé des jeunes, aux solutions proposées**

#### CONSTAT/PROBLÉMATIQUE/ENJEUX

Dispositif pensé pour favoriser une mobilité inclusive et accessible à l'échelle de leurs territoires d'implantation, les plateformes de mobilité recensent les services et initiatives disponibles à proximité, et contribue à les renforcer. Au travers d'une approche basée sur l'accompagnement personnalisé, les plateformes facilitent l'accès des plus fragiles à une mobilité autonome, garante de leur inclusion sociale et de leur insertion professionnelle. Si la coordination, l'information et l'accompagnement constituent les trois principales fonctions de ces structures, l'apport de solutions concrètes est également envisageable.

Accessibles aux bénéficiaires sur prescription des acteurs du service public de l'emploi ou l'insertion, et ces services à la mobilité sont le plus souvent de trois ordres :

- Pédagogiques : information et accès aux droits en matière de mobilité, accompagnement pour l'acquisition de compétences favorisant l'autonomie et levant les freins à la mobilité (lecture d'un plan de transports collectifs, accompagnement dans les transports, etc.), aide adaptée au passage du permis de conduire ou formation à la conduite de deux-roues, etc. ;
- Financiers : accès à la tarification sociale, accompagnement pour l'obtention d'aides financières ou dans la constitution d'une demande de micro-crédit social, etc. ;
- Matériels : offres de transport individuel ou micro-collectif (location de vélos, scooters, voitures à tarif social, transport à la demande), réparation mécanique et acquisition de véhicule à tarif social (garage social), promotion de dispositifs de covoiturage solidaire, etc.

Ces structures se sont rapidement révélées être un levier efficace en faveur de l'insertion professionnelle et sociale des publics accompagnés, et des jeunes notamment.

Reconnues pour leur capacité à « mettre en mouvement » leurs bénéficiaires, les plateformes de mobilité ont réussi à tisser des partenariats avec les acteurs de l'insertion professionnelle et sociale.

Toutefois, le champ de la mobilité est encore largement composé de « zones blanches » : si certains jeunes peuvent effectivement disposer des solutions proposées par les plateformes, nombre d'entre eux en sont privés.

## OBJECTIFS

Cette mesure viserait justement à sensibiliser les collectivités territoriales compétentes (conseils départementaux et régionaux en premier lieu) pour encourager le déploiement de nouvelles plateformes, parfaire le maillage territorial de ces opérateurs de la mobilité inclusive et – ainsi – limiter les inégalités d'accès des jeunes publics à ces services. (La cartographie recensant les plateformes de mobilité sur le territoire national est mise en ligne sur le site du LMI et le guide des plateformes de mobilité coréalisé avec le CGET sera diffusé en février 2019).

Le développement de ces dispositifs territoriaux ne devra pas nécessairement être supporté par la seule collectivité territoriale, mais pourrait faire l'objet d'un partenariat consolidé avec le service public de l'emploi et autres structures de l'insertion sociale.

Reposant sur une synergie des expertises et des moyens, cette coopération pourrait déboucher sur le lancement d'appels à projets ou d'appels d'offres conjoints, qui sécuriserait les modèles économiques des plateformes en même temps qu'il pourrait inciter à l'ouverture de nouveaux sites.

## RECOMMANDATION

La loi d'orientation des mobilités – dont le projet a été présenté en conseil des ministres le 26 novembre 2018 – va constituer un tournant : souhaitant responsabiliser les autorités organisatrices en matière de mobilité inclusive et sécuriser leurs actions dans ce champ, cette loi entend leur fournir les outils leur permettant de développer des solutions adaptées aux spécificités de leurs territoires et de leurs publics. L'action de sensibilisation que nous comptons mener pourrait s'appuyer sur cette incitation législative : en cela, la promulgation de la loi constituera un « moment » fort.

Par ailleurs, les fonds d'expérimentation existants pourraient être mobilisés pour tester le déploiement de nouveaux services à la mobilité des jeunes, et contribuer à la diffusion de nouvelles plateformes territoriales. Cet investissement de l'Etat et les appels à projets lancés pourrait permettre de doper les coopérations des acteurs territoriaux, et d'inciter les écosystèmes locaux à penser des solutions alternatives à l'automobile et adaptées aux jeunes (covoiturage, mobilité partagée...).

Enfin, de manière à enclencher le dialogue entre pairs et à capitaliser sur les bonnes pratiques, nous recommandons de structurer un club des « territoires à mobilité inclusive », qui regrouperait l'ensemble des acteurs impliqués dans cette démarche.

## POINTS DE SORTIE ENVISAGÉS

Parallèlement aux informations qui pourront être adressées aux collectivités territoriales sur la pertinence de s'impliquer dans cette démarche en lien avec le service public de l'emploi, le lancement d'un appel à projet « mobilité inclusive des jeunes » par le fonds d'expérimentation pour la jeunesse (FEJ) pourrait constituer le principal point de sortie que nous envisageons.



### STRUCTURE PORTEUSE/CHEF DE FILE

FEJ, avec l'appui du Ministère de la Jeunesse.

Chaque partenaire impliqué dans l'insertion sociale et professionnelle des jeunes – actif au niveau national comme local – pourrait s'impliquer dans la valorisation des actions portées par les plateformes, et l'incitation au développement.

Le Laboratoire de la Mobilité Inclusive pourrait quant à lui être l'animateur du club évoqué.

### LEVIERS/MOYENS NÉCESSAIRES ESTIMÉS

Des données chiffrées et des estimations budgétaires sont disponibles dans l'étude d'impact du projet de loi d'orientation des mobilités.

En moyenne, il est à noter que le coût d'un accompagnement individuel délivré par une plateforme de mobilité est de 400 € (LMI).

### AGENDA

L'agenda pourrait être aligné sur le temps législatif, avec un lancement de l'appel à projet à partir du second semestre 2019 et des actions de communication à conduire en continu.

## Préconisation 25

### Sensibiliser les acteurs territoriaux à la thématique de la mobilité inclusive par l'intermédiaire d'ambassadeurs de la mobilité

#### CONSTAT/PROBLÉMATIQUE/ENJEUX

Les freins à la mobilité qui contraignent les parcours d'intégration sociale et professionnelle des publics vulnérables ne sont pas suffisamment connus par les acteurs qui – au plus près des territoires – sont pourtant moteurs de leur insertion (employeurs, organismes de formation, service public de l'emploi...). Le constat est le même concernant les solutions mobilisables pour apporter des réponses concrètes aux besoins et – in fine – lever les freins rencontrés.

Si les actions de communication des acteurs de la mobilité inclusive et des plateformes tendent à se multiplier sur la période récente, l'investissement n'est pas à la hauteur de l'enjeu : il convient alors de sensibiliser ces acteurs territoriaux à la question de la mobilité inclusive, en mobilisant les ressources existantes et en capitalisant sur les initiatives ayant fait leur preuve.

Dans ce cadre, l'expérimentation pilotée par le Laboratoire de la mobilité inclusive autour de l'introduction de jeunes « ambassadeurs de la mobilité » pourrait être essaimée, et ouverte à d'autres structures, sur d'autres territoires.

Pour rappel : courant 2016, 19 ambassadeurs avaient été déployés au sein de différentes structures afin d'accompagner des publics en difficulté dans leur mobilité, promouvoir les modes alternatifs ou encore sensibiliser à la sécurité routière. Ayant fait l'objet d'une évaluation confiée à Unis-Cité, ce dispositif expérimental affiche un bilan particulièrement positif : alors que structures d'accueil et bénéficiaires sont satisfaits à plus de 80 % de l'action engagée par les volontaires, le service civique a permis à la majorité d'entre eux de définir de nouveaux projets, et de s'engager dans des parcours positifs (reprise d'étude, formation qualifiante, recherche active d'emploi...).

#### OBJECTIFS

Constituer de nouvelles équipes d'ambassadeurs qui – rattachés aux structures de la mobilité inclusive présentes sur les territoires – auraient pour mission :

1. D'accompagner les jeunes publics fragiles vers la pratique d'une mobilité plus autonome, adaptée et garante de leur intégration socio-professionnelle.
2. Contribuer à la diffusion d'une mobilité plus durable, et à l'ancrage de la transition écologique.
3. D'animer des ateliers de sensibilisation auprès des structures interagissant avec les jeunes (établissements scolaires, organismes de formation, SPE) afin de partager avec eux les enjeux qui entourent la mobilité, mais aussi de communiquer sur les solutions à disposition et assurer un juste relai d'information.

Indépendamment de la plus-value attendue en termes de valorisation du thème de la mobilité inclusive, cette mesure permettrait d'accroître les opportunités accessibles pour les jeunes, dans un contexte où le nombre limité d'offres constituait en 2015 la principale limite du service civique. En effet, alors que 150 000 jeunes avaient procédé à une inscription auprès de l'Agence du Service Civique, seules 53 000 offres de mission étaient proposées.

### RECOMMANDATION

La réussite de ce projet sera conditionnée à l'écho qu'il pourra avoir auprès des structures de la mobilité inclusive, et de leur volonté de parrainer, former et tutorer ces équipes de jeunes ambassadeurs.

L'expérience ayant montré que le développement de « grands programmes thématiques » contribue à l'ouverture massive de nouvelles opportunités, le portage de cette initiative par un ministère concerné (Education, Transports ou encore Solidarités) pourrait envoyer un signal fort auprès des acteurs territoriaux, et ainsi garantir une plus grande diffusion du projet.

Un partenariat national contracté avec l'Agence du Service Civique pourrait également s'avérer facilitant, afin de faciliter la démarche d'admission des structures candidates d'une part, et de fournir aux porteurs de projet un accompagnement personnalisé pour leur permettre d'encadrer – au mieux – le volontaire tout au long de son expérience.

### POINTS DE SORTIE ENVISAGÉS

Il s'agirait d'impulser un grand programme entre le LMI et un ministère partenaire, sur le modèle de celui qui a été initié par le ministère de la culture en lien avec le CNC en faveur du déploiement de 1000 volontaires « cinéma et citoyenneté ». Partenarial, ce levier ne devra pas nécessairement faire l'objet d'une traduction législative ou réglementaire, mais devra être largement relayée et faire l'objet d'une campagne de communication ciblée et considérée comme une action d'Etat.

### STRUCTURE PORTEUSE/CHEF DE FILE

Le Laboratoire pourrait assurer le relai de l'information auprès des structures de la mobilité inclusive, définir la fiche mission et jouer un rôle de sensibilisation auprès des membres de son réseau et les inciter à prendre part à ce dispositif en faveur des jeunes.

Le suivi des structures au quotidien, l'appui des tuteurs dans l'accompagnement des volontaires et dans la gestion quotidienne de ces expériences devra – en revanche – être confiée à l'Agence du service civique, qui détient la compétence et les moyens nécessaires. En effet, à la suite de l'expérimentation, les structures accueillantes, nous ont remonté la nécessité, dans leurs organisations déjà en tension, de devoir dédier un demi équivalent temps plein (ETP) à l'encadrement et au management des services civiques. Accueillir des services civiques dans les collectivités et à la médiation des structures d'accompagnement pourrait être une solution pour les associations. Une autre alternative est possible : créer des binômes entre volontaires de la réserve citoyenne et services civiques. Etant donné le profil expérimenté des candidats à la réserve citoyenne, ils seraient en capacité d'animer un réseau de jeunes en service civique sur un territoire.

## LEVIERS/MOYENS NÉCESSAIRES ESTIMÉS

La rémunération des volontaires – de l'ordre de 573 €/mois – repose sur une participation symbolique de la structure d'accueil ; la prise en charge de l'Etat étant de l'ordre de 467 €. Aussi, en formulant l'hypothèse d'un programme ambitieux et de l'ouverture de 100 opportunités nouvelles de services civiques, le coût de cette rémunération serait – pour l'Etat – équivalente à 560 400 € (en année pleine).

Au coût de la rémunération devront s'ajouter les dépenses liées à la réalisation et à la diffusion des campagnes de communication et à l'encadrement des services civiques.

Également, afin d'accompagner au mieux les structures d'accueil dans la gestion des parcours des volontaires, un appui devra être apporté aux acteurs qui – comme Unis-Cité – seront leurs interlocuteurs de proximité.

## AGENDA

Cette mesure pourrait, en fonction du portage, être mise en œuvre rapidement, dès la rentrée scolaire.

## Préconisation 26

### Interroger la responsabilité de l'employeur dans les déplacements pendulaires des jeunes actifs

#### CONSTAT/PROBLÉMATIQUE/ENJEUX

La mobilité est l'un des tous premiers déterminants dans un parcours d'insertion socioprofessionnelle, et donc un enjeu pour la cohésion sociale.

- 1 français sur 4 déclare avoir déjà refusé une offre d'emploi faute de solution de mobilités .

41 % des employeurs déclarent rencontrer des difficultés à embaucher faute de solution de mobilité.

Le déplacement pour motif « emploi » est celui qui structure les autres. Il est la colonne d'un parcours qui conduit, de la dépose de ses enfants à l'école le matin à l'arrêt pour faire des courses le soir, celui qui structure le trajet journalier de nombreux de nos concitoyens en France.

Ce constat emporte des responsabilités diverses :

- Des employeurs qui génèrent les besoins de déplacements nécessaires à leur activité ;
- Des autorités publiques qui doivent chercher les solutions de mobilités partagées dans un souci de transition écologique de nos mobilités, en lien avec les employeurs ;
- Des actifs eux-mêmes, pour lesquels, identifier la solution au meilleur coût, qui est aussi souvent la plus durable, demande une implication forte car induit des comportements précis.

**Les employeurs sont acteurs des mobilités des actifs en particulier dans les zones très denses.**

Pour cela ils agissent à deux titres : au titre du financement et au titre de l'organisation des déplacements.

Avec près de 8 milliards d'euros par an, le versement transport, impôt assis sur la masse salariale des employeurs d'au moins 11 salariés, constitue la principale source de financement des transports en commun pour les AOM et en Ile de France. Les employeurs publics assument 35 % du versement total. Cette somme est collectée pour moitié en Ile de France et pour moitié dans environ 250 ressorts territoriaux, bénéficiant ainsi de 68 % de la population française sur 20 % du territoire.

Par ailleurs, les employeurs peuvent ou doivent apporter un soutien direct au salarié au travers de plusieurs dispositifs de prise en charge des frais de mobilité (soutien de l'employeur est désocialisé et défiscalisé) :

- Financement de la moitié de l'abonnement de transport en commun ou vélo (libre-service) – obligatoire ;
- Prise en charge d'une partie des frais de carburant ou de recharge en dehors du travail (facultatif – très peu d'employeurs le mettent en œuvre) ;

- Prise en charge d'une partie des distances parcourues à vélo (facultatif – très peu d'employeurs sont encouragés à le mettre en œuvre) ;
- Possibilité de recharge électrique au travail (facultatif – à encourager) ;
- Il est possible pour les employeurs (depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2019) d'apporter un soutien au passager venant en covoiturage, dans la limite de 200 € par an (aide défiscalisée et désocialisée pour l'employeur).

Par ailleurs, depuis 2015 la loi de transition énergétique pour la croissance verte précise le contenu des plans de mobilités et dispose que, dans un périmètre d'un PDU, toutes les entreprises regroupant plus de 100 salariés sur un même site doivent élaborer un plan de mobilité au 1<sup>er</sup> janvier 2018 pour améliorer la mobilité de son personnel et encourager l'utilisation des transports en commun et le recours au covoiturage.

Le constat actuel, c'est que malgré tous ces dispositifs et même quand c'est obligatoire, les entreprises ne font pas suffisamment de la mobilité un sujet positif du dialogue social avec les représentants des salariés ou encore dans un dialogue avec les collectivités locales.

## OBJECTIFS

- Inciter plus fortement les entreprises à être acteurs des questions de mobilités et en particulier celles des jeunes dans la phase de formation et d'insertion
- En faire un élément positif du dialogue social au sein de l'entreprise et sur un territoire
- Faire évoluer les débouchés du versement transport

## RECOMMANDATION

Interroger la responsabilité de l'employeur dans les déplacements pendulaires des jeunes actifs.

## POINTS DE SORTIE ENVISAGÉS

Des dispositifs soutenus par les entreprises pour accompagner les besoins et choix de mobilité des jeunes :

- Aménagement du territoire et de dispositif de transport alternatif à la voiture (transport à la demande, augmentation des transports en commun, prise en charge des frais de mobilité [covoiturage, frais kilométriques vélo ou acquisition d'un vélo, ...
- Prise en charge d'une partie des frais de mobilité par l'entreprise (cf. les différentes solutions possibles)
- Inciter les entreprises à négocier des Plans de mobilité ou des PDET à articuler au PDU

### STRUCTURE PORTEUSE/CHEF DE FILE

- Les branches professionnelles
- Les Instances de dialogue social dans l'entreprise (IRP)
- Les organisations syndicales
- Les structures paritaires (OPCO)

### LEVIERS/MOYENS NÉCESSAIRES ESTIMÉS

- Etablir des agendas sociaux qui incluent la mobilité comme sujet de négociation (au niveau des branches et dans les entreprises)
- Faire connaître les différents aides à destination des entreprises pour mettre en place une prise en charge des frais de mobilités en particulier pour les petites entreprises et les très petites
- Associer les partenaires sociaux (Organisations patronales et organisations syndicales) à la construction des Plans de Déplacement Urbain

### AGENDA

- Dès 2019 :
- Lancement : 1<sup>er</sup> semestre
  - Suivi et évaluation mise en œuvre : fin 2019

## Compléter les données disponibles sur les modes de déplacements des jeunes par des données qualitatives

### Préconisation 27

**Construire, en relation avec les connaissances issues de la recherche, des dispositifs expérimentaux destinés à favoriser la mobilité des jeunes**

#### CONSTAT/PROBLÉMATIQUE/ENJEUX

Dans le prolongement des recherches sur la mobilité des jeunes, à partir de l'élargissement du champ des connaissances et de la compréhension spécifique du phénomène mobilité, l'expérimentation permettra, au plus près des particularités territoriales et humaines, de mesurer la pertinence de solutions pratiques innovantes. Ces expérimentations ne cibleront pas seulement l'usage de dispositifs techniques ou d'outils pour la mobilité. Elles porteront également sur les modalités d'accompagnement des jeunes et sur de nouvelles propositions dans le domaine de l'éducation et de l'apprentissage de la mobilité.

L'expérimentation est à différencier de la seule expérience par sa volonté d'inscrire le champ de l'expérience dans une intentionnalité, dans un protocole structuré et analysé. Les expérimentations attendues devront donc se caractériser par la rigueur et la pertinence du dispositif visant à en assurer la bonne tenue, à le pérenniser ou le transformer et à en diffuser largement les résultats. De fait, l'expérimentation d'un dispositif mobilité devra à la fois être pensée en tant qu'expérimentation générale, répondant à des protocoles expérimentaux établis, et singuliers, par son objet (la mobilité) et ses objectifs (mesurer l'impact d'un dispositif sur les attitudes et comportements des jeunes).

L'expérimentation construite pour être menée au plus près des publics et des territoires, sera articulée à la construction des connaissances utiles à l'action, à la prospective sur les actions à venir ainsi qu'à l'évaluation pour en apprendre de l'action et sur l'action.

#### OBJECTIFS

Mettre l'expérimentation au cœur de la construction des offres mobilité à destination des jeunes

#### RECOMMANDATION

Construire, en relation avec les connaissances issues de la recherche, des dispositifs expérimentaux destinés à favoriser la mobilité des jeunes

#### POINTS DE SORTIE ENVISAGÉS

- Cadrage des conditions minimales visant à différencier expérience et expérimentation
- Accompagnement des projets expérimentaux
- Diffusion et partage des protocoles expérimentaux



### STRUCTURE PORTEUSE/CHEF DE FILE

Universités, LMI, personnes qualifiées, structures habilitées à construire des dispositifs expérimentaux, entreprises, associations, opérateurs de mobilité, élus et acteurs territoriaux

### LEVIERS/MOYENS NÉCESSAIRES ESTIMÉS

- Mobilisation des acteurs pour donner le cadre des projets expérimentaux dans le champ de la mobilité
- Diffusion et partage des résultats
- Accompagnement dans la construction et la mise en œuvre des dispositifs expérimentaux

### AGENDA

2019 : cadrage permettant de proposer des éléments recensant les conditions de mise en œuvre de projets expérimentaux concernant la mobilité  
2020-2021 : accompagnement lors de la construction de projets expérimentaux

## Préconisation 28

### Développer la recherche pour favoriser la construction de connaissances, d'outils et modalités d'accompagnement des jeunes vers la mobilité

#### CONSTAT/PROBLÉMATIQUE/ENJEUX

Faire ses courses, réaliser une démarche administrative, se rendre à un rendez-vous médical ou accéder à un loisir ou une activité culturelle... Environ un tiers des jeunes de 18 à 24 ans y renonce régulièrement, faute de trouver un moyen de transport pour s'y rendre.

C'est une des conclusions de la dernière enquête réalisée par l'institut de sondage Elabe pour le Laboratoire de la mobilité inclusive.

Le constat global de l'étude est sévère, indiquant que plus d'un tiers des français (3 à 4 français sur 10) estiment être "contraints" dans leurs déplacements. Et ce, pour des tâches aussi essentielles que les tâches administratives, les loisirs ou activités culturelles, les rendez-vous médicaux, les courses alimentaires ou encore les activités physiques et sportives. "La proportion est quasi-systématiquement supérieure en ce qui concerne l'échantillon 18-24 ans". Cette contrainte de mobilité a aussi un impact sur le lien social. 37 % des 18-24 ans ont déjà renoncé plusieurs fois à passer du temps avec leurs amis (contre 20 % en moyenne nationale) et 32 % à rendre visite à leur famille. En 2016, un quart des jeunes a renoncé à un emploi et 21 % à une formation en raison de difficultés de déplacement et plus de la moitié a dû restreindre sa vie sociale et ses activités de loisirs, faute de moyens de transport adaptés.

Dans un même temps, pouvoir se déplacer dans nos sociétés contemporaines est devenu indispensable. Les droits au travail, au logement, à l'éducation, aux loisirs, à l'alimentation, à la santé... passent ainsi par un droit générique qui commande tous les autres, le droit à la mobilité. En à peine 20 ans, Le paysage de la mobilité s'est ainsi transformé en profondeur. L'urbanisation croissante, la diversification des localisations et des rythmes d'activités, l'éloignement des lieux ressources, l'augmentation du coût d'utilisation du véhicule personnel, l'allongement des temps de trajets, la pollution atmosphérique, la révolution digitale... ont progressivement transformé les comportements des populations et bouleversé les politiques publiques en matière de mobilité.

Ces transformations rendent complexe et coûteuse l'organisation des services publics de transport sur tous les territoires. Mais dans le même temps, elles sont source d'inventivité et de créativité : les modes de déplacements ont eux aussi, changé pour s'adapter au plus près des lieux d'habitation et des modes de vie, tenant compte de la nature des déplacements.

De nombreux territoires expérimentent et déploient des solutions innovantes et pas seulement les grandes métropoles. Les offres traditionnelles de mobilité s'enrichissent des données de mobilité, de services additionnels et libèrent désormais de nouvelles solutions de mobilité au service des habitants. Néanmoins, dans un contexte social qui se durcit, l'installation d'une précarité de plus en plus généralisée, prive une partie, peu visible, de la population, de l'accès aux moyens individuels de déplacement. Elle les installe dans des situations d'exclusion et d'isolement du fait de leur trop faible capacité de mobilité, challengeant dimension humaine et innovation.

Les jeunes d'aujourd'hui évoluent dans une société de plus en plus complexe où les grandes problématiques d'avenir s'imbriquent et se répondent (pauvreté et développement durable, révolution de la communication et libération de la parole sur les réseaux sociaux et montée en puissance des extrémismes). Face à ces défis, les nouvelles générations disposent d'outils numériques pour faire porter leur voix et accéder à un stock illimité de connaissances. Elles voient également dans la création d'entreprise, dans le développement économique, les conditions de leur propre émancipation mais aussi celle des autres.

- Avoir une compréhension fine du phénomène de la mobilité des jeunes ?
- Avoir une connaissance précise de notre capacité à créer des services innovants de mobilité tenant compte des particularités des territoires et des publics ?
- Savoir sous quelles conditions, ces services sont acceptables ?
- Faire en sorte qu'ils soient utiles, appropriés et choisis ?

Autant de défis pour les mobilités de demain qu'il importe à nos yeux de relever à partir de la mobilisation de la recherche.

La recherche se caractérise par le fait qu'elle utilise une méthode d'investigation scientifique pour passer aux conclusions. Elle permet alors de résoudre des problèmes, tester des hypothèses ou inventer de nouveaux objets ou produits. Dans ce cadre, elle apporte également des connaissances validées par la méthode d'investigation là où les enquêtes ou sondages recueillent essentiellement des opinions.

La recherche est généralement séparée en une recherche fondamentale, n'ayant pas d'application immédiate mais apportant des connaissances nouvelles, et une recherche appliquée, orientée vers la résolution pratique d'un problème et souvent l'amélioration de la vie quotidienne des individus.

La recherche doit donc avoir une place privilégiée dans la construction de connaissances utiles à l'orientation des politiques mobilité à destination des jeunes. Cette recherche, parce qu'elle porte sur des pratiques humaines et sociales, devra néanmoins privilégier les méthodes qualitatives et à visées compréhensives sans pour autant rejeter le traitement quantitatif des données. Elle sera aussi construite pour avoir des applications pratiques visant à favoriser la mobilité des jeunes et à se prolonger à travers l'expérimentation de solutions innovantes.

Parmi ces recherches, celles consacrées aux jeunes devront chercher à saisir leurs attentes et pas seulement leurs besoins, à comprendre leur vision de l'urgence sociétale et environnementale, à mettre en exergue les conditions nécessaires à leur émancipation.

Dans cette perspective, la recherche qualitative et compréhensive, indispensable à la construction de connaissances utiles à l'action et à la prospective sur les actions à venir, s'articulera idéalement à l'expérimentation de terrain, au plus près des publics et des territoires, et à l'évaluation pour en apprendre de l'action et sur l'action.

## OBJECTIFS

Favoriser la construction de connaissances, d'outils et modalités d'accompagnement des jeunes vers la mobilité

## RECOMMANDATION

Développer la recherche pour favoriser la construction de connaissances, d'outils et modalités d'accompagnement des jeunes vers la mobilité

## POINTS DE SORTIE ENVISAGÉS

- Reconnaissance du rôle de la recherche dans la construction des offres mobilité
- Mise en œuvre spécifiques de recherche concernant les publics jeunes et leur rapport à la mobilité
- Articulation entre recherche fondamentale et appliquée

## STRUCTURE PORTEUSE/CHEF DE FILE

Universités, laboratoires, entreprises, fondations...

## LEVIERS/MOYENS NÉCESSAIRES ESTIMÉS

Mobilisation des forces vives de la recherche sur le thème de la mobilité

## AGENDA

2019 : affirmation de la place de la recherche dans la construction de connaissances et d'outils pour la mobilité

2020 : mise en œuvre de recherche spécifiques sur les jeunes et la mobilité

## Préconisation 29

### Inscrire l'évaluation comme moyen privilégié d'évolution et de pérennisation des dispositifs expérimentaux favorisant la mobilité pour les jeunes

#### CONSTAT/PROBLÉMATIQUE/ENJEUX

L'évaluation est une activité de jugement qui permet, lorsqu'elle se déploie à la suite de l'expérimentation, de passer à une offre plus pérenne. Pour cela, elle doit s'appuyer sur une méthodologie précise et, dans le cadre de l'évaluation de dispositifs mobilité, ne pas se limiter à l'aspect technique des offres, à la seule satisfaction des stagiaires, aux coûts induits ou à rendre compte de l'action. La mesure de l'impact durable des actions sur les personnes, de l'évolution de leurs représentations et de leur potentialité à agir doit sans conteste être au cœur des préoccupations des évaluateurs. Dans cette perspective, l'évaluation gagnera à combiner les approches quantitatives et qualitatives, à impliquer l'ensemble des acteurs du dispositif visé par l'évaluation (dont les bénéficiaires) et à avoir comme objectif d'en apprendre sur l'action et à partir de l'action. Elle sera enfin idéalement mise en œuvre en cours d'action afin d'accompagner en temps réel les évolutions indispensables à l'accomplissement de l'action dans des conditions d'efficacité maximales pour les bénéficiaires.

L'évaluation sera associée à chaque expérimentation et prendra en compte les connaissances utiles à l'action issues de la recherche pour former le système de construction des mobilités de demain, attentives aux attentes et besoins des jeunes.

#### OBJECTIFS

- Apprendre sur l'action et des actions dans la perspective de les pérenniser
- Faire évoluer les dispositifs en cours d'action
- Rendre compte des actions à l'ensemble des instances concernées

#### RECOMMANDATION

Inscrire l'évaluation comme moyen privilégié d'évolution et de pérennisation des dispositifs expérimentaux favorisant la mobilité pour les jeunes

#### POINTS DE SORTIE ENVISAGÉS

- Cadrage des conditions minimales assurant la pertinence de l'évaluation
- Accompagnement des projets d'évaluation
- Diffusion et partage des résultats des évaluations

#### STRUCTURE PORTEUSE/CHEF DE FILE

Universités, LMI et autres instances compétentes sur le sujet, laboratoires, consultants et structures habilitées à construire des dispositifs d'évaluation, entreprises, associations

## LEVIERS/MOYENS NÉCESSAIRES ESTIMÉS

- Mobiliser les acteurs de l'évaluation afin de proposer des conditions minimales de mise en œuvre d'évaluation dans le champ de la mobilité
- Diffuser les pratiques adaptées en termes d'évaluation
- Se donner les moyens d'accompagner la construction des dispositifs d'évaluation
- Construire une culture de l'évaluation

## AGENDA

2019 : Cadrage permettant de proposer des éléments fixant les conditions pouvant assurer la pertinence de l'évaluation dans le champ de la mobilité

2020-2021 : Accompagnement des projets, partage et diffusion des premiers résultats

## MOBILITÉS RÉSIDENTIELLES

### LISTE DES PRÉCONISATIONS

#### **Favoriser la construction de logement pour les jeunes**

##### Préconisation 30

**Favoriser l'accès au logement pour les jeunes et dans les zones tendues et à proximité des transports publics notamment gares**

#### **Donner aux jeunes les moyens d'accéder au logement**

##### Préconisation 31

**Sanctuariser les aides au logement pour les moins de 25 ans**

#### **Faciliter l'accès des jeunes au parc social existant**

##### Préconisation 32

**Renforcer l'accompagnement social des jeunes dans le parc social et privé**

#### **Mobiliser le bâti existant et inciter à la mixité des usages pour répondre aux besoins temporaires de jeunes en situation de mobilité**

##### Préconisation 33

**Favoriser l'accès à la colocation qui peut être une solution d'accès au logement pérenne ou un dispositif tremplin vers le logement autonome**

#### **Favoriser l'adaptation du programme « Mobilité accompagnée pour l'insertion » aux jeunes**

##### Préconisation 34

**Mettre en place le programme EMILE « Engagés pour la mobilité et l'insertion par le logement et l'emploi » en l'adaptant aux jeunes**

## Favoriser la construction de logement pour les jeunes

### Préconisation 30

#### Favoriser l'accès au logement pour les jeunes et dans les zones tendues et à proximité des transports publics notamment gares

#### CONSTAT/PROBLÉMATIQUE/ENJEUX

L'accès à un logement chez les jeunes est un enjeu extrêmement important pour la mobilité. Pour autant, l'accès à un logement autonome reste très difficile pour la majorité des jeunes. Encore aujourd'hui 32 % des jeunes vivent au domicile familial souvent pas obligation et non par choix. Pour celles et ceux qui vivent chez leurs parents, souvent très éloignés de leur lieu d'études ou de travail ce qui constitue une barrière supplémentaire à l'autonomie.

En ce qui concerne les logements étudiants, aujourd'hui seulement 7 % ont accès à une chambre en cité universitaire géré par le CROUS. Dans certaines villes sous tension, le constat est encore pire avec seulement 3 % de jeunes qui ont accès à un logement CROUS sur Paris.

De plus, beaucoup de jeunes sont confrontés à du mal logement. Un bon nombre de cité universitaire ou de foyers de jeunes travailleurs ne sont plus aux normes en termes d'hygiène et de sécurité. Entre les problèmes de chauffage, de nuisible ou autre, les conditions de vies sont un enjeu majeur.

Le troisième enjeu de l'accès au logement pour les jeunes est la question de la caution locative. Encore aujourd'hui, très peu de bailleurs privés acceptent le dispositif de caution solidaire VISALE. En 2018, seulement 39 000 jeunes ont pu avoir accès à ce dispositif.

#### OBJECTIFS

L'objectif de cette préconisation est de pouvoir faciliter l'accès au logement pour les jeunes en particulier dans les zones tendues, notamment dans les grandes villes.

#### RECOMMANDATION

- Garantir que la réalisation du plan 60 000 de logement étudiants doit mis en gestion par le CROUS.
- Construction de nouveaux logements CROUS dans les zones tendues notamment en région parisienne et à proximités de gares.
- Rénovation les cité universitaire et les foyers de jeunes travailleurs vétustes.
- Elargir le dispositif VISALE notamment dans le parc locatif privés.



| <b>POINTS DE SORTIE ENVISAGÉS</b>  |
|--|
| A définir  |
| <b>STRUCTURE PORTEUSE/CHEF DE FILE</b>   |
| CNOUS : Centre National des Œuvre Universitaire et Scolaire  |
| <b>LEVIERS/MOYENS NÉCESSAIRES ESTIMÉS</b>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Construction d'au moins 50 000 logements en plus du plan 60 000</li> <li>- Gestion par le CNOUS du plan 60 000 de logement étudiants</li> </ul> |
| <b>AGENDA</b>  |
| Nouveau plan de construction dès 2019  |

## Donner aux jeunes les moyens financiers d'accéder au logement

### Préconisation 31

**Sanctuariser les aides au logement pour les moins de 25 ans : les aides au logement jouent un rôle essentiel dans l'accès des jeunes à leur premier logement c'est pourquoi le groupe de travail propose de sanctuariser les aides au logement pour les jeunes en les maintenant à un niveau suffisant, basées sur le coût du logement quel que soit la situation (étudiants, apprentis, en insertion ou salariés précaires**

#### CONSTAT/PROBLÉMATIQUE/ENJEUX

Alors que le logement constitue une part importante des dépenses des français et du coût de la vie, cette part tend à s'accroître largement avec la hausse continue des loyers et de l'immobilier depuis 40 ans. Ce poids du logement dans le budget, le « taux d'effort », apparaît particulièrement forte chez les jeunes en raison de la faiblesse des revenus, et du prix plus élevé au mètre carré des petits logements.

Les aides au logement de la branche famille de la sécurité sociale constituent face à cela le principal dispositif d'accès au logement avec le parc social. En permettant de « solvabiliser » les ménages en fonction de leurs revenus, les aides au logement diminuent sensiblement le taux d'effort particulièrement chez les jeunes. En effet, l'inconditionnalité des aides au logement chez les étudiants et le décalage d'un an dans la prise en compte des revenus faisait des aides personnelles au logement un outil précieux pour l'accès au logement autonome des jeunes.

Depuis 2016, les aides au logement distribuées par les Caisses des Allocations Familiales ont connu de nombreuses restrictions et baisses qui ont durablement impacté les jeunes : plafonds de loyers revus à la baisse, baisse forfaitaire de 5 €, réduction des loyers de solidarité, désindexation du montant par rapport à l'inflation, contemporanéité du calcul. Les aides au logement, perçues comme couteuses et inflationnistes, sont progressivement déconstruites sans contreparties de contrôle ou de pression à la baisse des coûts d'accès au logement.

Il est ainsi urgent de s'assurer que les aides au logement restent à un niveau adapté en les réindexant sur le coût réel du logement, qui augmente plus vite encore que l'inflation, et ainsi maintenir le taux d'effort des jeunes à un niveau acceptable qui leur permette de vivre dignement et de construire leur autonomie.

#### OBJECTIFS

Permettre aux jeunes de bénéficier d'accéder à un logement adapté grâce à des aides suffisantes pour construire leur autonomie. Le logement doit correspondre à leurs besoins professionnels et sociaux, en mobilité notamment

Assurer la solvabilisation des jeunes, qu'ils soient en formation, en insertion ou jeune travailleurs, et ainsi leur assurer une stabilité et la confiance des bailleurs

Permettre le maintien du taux d'effort des jeunes à niveau décent (<40 %, la moyenne française étant ~15 %)

### RECOMMANDATION

Réindexer les aides au logement sur l'inflation et le prix des loyers, et améliorer l'indexation sur les loyers des aides au logement en prenant en compte l'évolution réelle des loyers en se basant sur les chiffres des observatoires locaux des loyers mis en place par la loi ALUR

Revenir sur les baisses des aides au logement intervenues en 2017 et 2018

### POINTS DE SORTIE ENVISAGÉS

- Engagement formel du Gouvernement dans ce sens
- Lancement d'une étude sur l'amélioration du calcul des aides au logement et sur le taux d'effort des jeunes (par la Caisse Nationale des Allocations Familiales)
- Action sur l'accès aux aides au logement des jeunes et la lutte contre le non-recours

### STRUCTURE PORTEUSE/CHEF DE FILE

- Ministères de la Cohésion des Territoires et des Solidarités et de la Santé
- Caisse Nationale des Allocations Familiales

### LEVIERS/MOYENS NÉCESSAIRES ESTIMÉS

- Engagement budgétaire
- Etude sur l'impact des aides au logement, ainsi que sur leurs recours

### AGENDA

Ré indexation des aides au logement dès 2019

Nouvelles modalités de calcul avant 2021

## Faciliter l'accès des jeunes au parc social existant

### Préconisation 32

#### Renforcer l'accompagnement social des jeunes dans le parc social et privé

##### CONSTAT/PROBLÉMATIQUE/ENJEUX

Parc social, parc privé à vocation sociale, droit au logement opposable, baux accompagnés : de nombreux dispositifs publics ou privés ont pour objectif d'accompagner ou de soutenir les plus fragiles vers et dans le logement. Les jeunes en revanche constituent bien souvent l'angle mort des politiques en matière de logement.

Deux constats s'imposent alors : non seulement les jeunes connaissent des difficultés croissante d'accès et de mobilisation de leurs droits en matière de logement (aides au logement, accès au parc social, droit au logement opposable), mais ils sont régulièrement exclus des dispositifs d'accompagnement social qui s'adressent en priorité aux familles.

De fait, les jeunes apparaissent souvent comme un angle mort des politiques de logement, tout autant que le logement apparaît au second plan des actions d'information, d'orientation et d'accompagnement des jeunes, largement centrés sur l'emploi.

L'effet est alors très concret sur les jeunes : le parc social est méconnu et difficile d'accès, les jeunes ne représentant que 12 % des locataires du parc social, et le parc privé apparaît inaccessible, notamment en raison du déficit de confiance entre les bailleurs et les jeunes.

La réponse doit ainsi à la fois prendre la forme d'une meilleure prise en compte des questions de logement dans l'accompagnement global, mais aussi de la multiplication des accompagnements vers (accès) et dans (maintien) le logement pour les jeunes, et ainsi leur permettre l'accès au droit commun et rétablir la confiance avec les bailleurs.

##### OBJECTIFS

Renforcer la prise en compte des problématiques logement dans l'accompagnement global des jeunes, que ce soit dans les services orienté emploi (Missions Locales, Pôle Emploi) ou dans les dispositifs spécifiques (ASE, GJ, SNU, etc.)

Mobiliser le droit commun pour faire valoir le droit au logement des jeunes, au sein du parc social notamment

Rétablir la confiance entre les jeunes et les bailleurs privés, véritable frein à l'accès au logement, notamment par l'émergence de tiers de confiance et d'intermédiaires

### RECOMMANDATION

- Renforcer la prise en compte des problématiques logement dans l'accompagnement global des jeunes, que ce soit dans les services orienté emploi (Missions Locales, Pôle Emploi) ou dans les dispositifs spécifiques (ASE, GJ, SNU, etc.). Ce travail prend la forme d'ateliers collectifs logement, et de repérage des jeunes en difficulté de logement afin de les orienter très en amont vers des dispositifs d'accompagnement adapté.
- Assurer la présence de services d'accueil-information-orientation et d'accompagnement des jeunes en matière de logement dans tous les territoires, afin d'éviter des « zones blanches » qui bloquent les mobilités résidentielles dans un secteur donné.
- Développer et mobiliser les modalités d'accès au logement accompagné à destination des jeunes (gestion locative sociale, sous-colocation, bail glissant, bail accompagné).

### POINTS DE SORTIE ENVISAGÉS

- Appel à projet DGCS/DHUP en matière de dispositifs d'information et d'accompagnement
- Contractualisations tripartites à l'échelle des territoires (Etat/collectivités/associations)
- Mobilisation des outils de droit commun en matière d'accompagnement et de droit au logement (ASLL/AVDL/DALO)
- Mobilisation des acteurs autour des dispositifs existants (ASE/SNU/GJ)
- Essaimage des dispositifs d'accès au logement accompagné à destination des jeunes

### STRUCTURE PORTEUSE/CHEF DE FILE

- Ministères de la Cohésion des Territoires et des Solidarités et de la Santé
- Réseaux associatifs de jeunesse (ML, PIJ) et de logement (AIVS, CLLAJ)
- Collectivités territoriales

### LEVIERS/MOYENS NÉCESSAIRES ESTIMÉS

- Mobilisation des réseaux associatifs existants (ML, IJ, CLLAJ, AIVS, Résidences Sociales, etc.)
- Financements de solutions à l'échelle des territoires

### AGENDA

A définir

## Mobiliser le bâti existant et inciter à la mixité des usages pour répondre aux besoins temporaires de jeunes en situation de mobilité

### Préconisation 33

#### Favoriser l'accès à la colocation qui peut être une solution d'accès au logement pérenne ou un dispositif tremplin vers le logement autonome

Dans le premier cas, les jeunes peuvent être titulaires d'un bail direct dès lors que leurs conditions de ressources et leur situation le permettent. Toutefois, la colocation est la plupart du temps conçue comme étant une phase transitoire avant l'accès au logement autonome. Dans ce cadre, une location/sous-location peut être mise en place avec la possibilité d'un bail glissant.

#### CONSTAT/PROBLÉMATIQUE/ENJEUX

Du fait de la croissance continue des loyers dans les principales métropoles françaises et en particulier en Île-de-France, la colocation connaît ces dernières années un essor important. Privilégiée jusqu'alors par des étudiants ou des jeunes actifs, la tendance semble se modifier et la colocation est aujourd'hui recherchée par des jeunes actifs de plus de 30 ans, personnes divorcés ou en rupture familiale, familles monoparentales, réfugiés, salariés en mobilité professionnelle ou en reprise d'emploi, certains publics du PDALHPD, dont les jeunes en difficultés, les séniors, les propriétaires occupants...

Au-delà des raisons pragmatiques et financières (évolution des fragilités des personnes et tension du marché de l'immobilier), la colocation se développe également pour des raisons humaines et sociales (évolution des modes d'habitats alternatifs en lien avec le vivre ensemble) proposant ainsi un cadre propice au développement du lien social, de la lutte contre l'isolement et concernant les jeunes, l'autonomisation.

Malgré des clarifications juridiques (loi du 24 mars 2014, loi du 6 août 2015), la colocation reste un mode de location considéré comme complexe et/ou risqué par les propriétaires conduisant à un écart important entre l'offre et la demande. Elle ne fait par ailleurs l'objet d'aucun suivi statistique précis puisque l'INSEE ne distingue pas spécifiquement ce mode d'habitat, les colocataires étant intégrés dans une catégorie appelée « ménages complexes », définie par défaut au regard des autres types de ménages.

C'est dans ce contexte que des travaux en cours dans différentes institutions/organisations (DIHAL, Action Logement et Union Social pour l'habitat) ont conduit à modifier les conditions de la colocation dans le parc social (article 128 de la Loi Elan).

Juridiquement, la colocation est constituée d'aménagements d'articles de loi principalement dédiés aux baux d'habitation ne favorisant pas sa lisibilité et par conséquent son appropriation.

Techniquement, elle n'est pas toujours adaptée aux procédures de location habituelles, décourageant les propriétaires ou contraignant les locataires.

Elle est également contrainte par les caractéristiques du logement qui doivent permettre d’allier intimité et vie en collectivité (configuration des lieux, implantation géographique, logement aménagé ou meublé). Enfin, elle manque de clarté concernant les droits et les devoirs des propriétaires et des colocataires notamment en cas de conflits ou de troubles du voisinage.

Pour le public vulnérable, le dispositif pourrait participer à répondre à des besoins clairement identifiés notamment dans le cadre de l’intermédiation locative avec toutefois une attention particulière aux profils concernés. Les personnes ayant déjà connu des mises à l’abri ou des hébergements en collectif ou bien des parcours institutionnels type ASE, PJJ ou détention sont très souvent réfractaires à ce type de location. Se pose donc la question du parcours résidentiels et de l’accompagnement des personnes dans ce parcours.

### OBJECTIFS

- Garantir l’accès au logement temporaire ou pérenne des jeunes en mobilité professionnelle mais également des jeunes isolés.
- Apporter un éclairage juridique et technique sur les différents aspects de la colocation et définir les contours d’un écosystème favorable à son développement. Pour cela, la colocation doit se structurer autour d’une stratégie résidentielle qu’il convient d’accompagner autrement de par les spécificités de ce mode d’habiter.

### RECOMMANDATION

La colocation peut être une solution d’accès au logement pérenne ou un dispositif tremplin vers le logement autonome. Dans le premier cas, les jeunes peuvent être titulaires d’un bail direct dès lors que leurs conditions de ressources et leur situation le permettent. Toutefois, la colocation est la plupart du temps conçue comme étant une phase transitoire avant l’accès au logement autonome. Dans ce cadre, une location/ sous-location peut être mise en place avec la possibilité d’un bail glissant.

### POINTS DE SORTIE ENVISAGÉS

- Elaboration d’un kit ou d’une boîte à outils
- Développement de projets via les AAP type 100 % Inclusion (DGEFP), 10 000 logements accompagnés (DHUP), AAP portés par des fondations (Fondation de France...)

### STRUCTURE PORTEUSE/CHEF DE FILE

A définir

## LEVIERS/MOYENS NÉCESSAIRES ESTIMÉS

Sur la base des travaux déjà engagés :

- Outiller les acteurs (Elaborer un kit de la colocation)
- Promouvoir la colocation (assurer l'inscription du sujet dans les différents vecteurs existants comme par exemple, les territoires de mise en œuvre accéléré du plan logement d'abord, les différentes instructions destinées aux services administratifs, dans e cadre du développement de l'intermédiation locative...)
- développer les projets existants à l'image du dispositif mis en œuvre en AURA par les CLLAJ notamment au travers des AAP 100 % Inclusion

## AGENDA

2019/2020



## Favoriser l'adaptation du programme « Mobilité accompagnée pour l'insertion » aux jeunes

### Préconisation 34

#### Mettre en place le programme EMILE « Engagés pour la mobilité et l'insertion par le logement et l'emploi » en l'adaptant aux jeunes

##### CONSTAT/PROBLÉMATIQUE/ENJEUX

Constat : des besoins persistants d'accès au logement et d'insertion professionnelle en Ile-de-France, alors que des territoires combinent offres d'emplois et vacance dans le logement.

En 2018, la France compte environ 4 millions de personnes mal-logées, dont environ 150 000 personnes sans domicile. Malgré les ouvertures importantes de places d'hébergement, les dispositifs d'accueil sont saturés et l'Etat doit recourir à 45 000 nuitées hôtelières chaque jour. Pour y remédier, le Plan quinquennal pour le Logement d'abord, annoncé par le président de la République en 2017, vise à accélérer la sortie de la rue et de l'hébergement par l'accès direct au logement, en mettant en place un accompagnement adapté aux besoins des personnes.

En Ile-de-France, faute de possibilité d'accès au logement dans des délais raisonnables, les parcours d'insertion professionnelle et d'émancipation des personnes sans-abri ou mal-logées sont freinés, voire bloqués. Ainsi, en Ile-de-France, on compte 650 000 demandes de logement social par an pour 80 000 logements attribués seulement. Cette inaccessibilité du logement fragilise la capacité des personnes à reprendre et suivre une formation jusqu'à son terme, et à réussir une insertion durable dans l'emploi.

Pourtant, des territoires de notre pays disposent à la fois d'offres de logements vacants, de taux de rotation élevés dans les parcs social et privé de logement, et d'opportunités d'emploi. Certains départements comptent des centaines d'offres d'emplois non pourvues, avec des entreprises en forte croissance, voire des métiers en si forte tension que les employés sont contraints de chercher à recruter à l'échelle de la France, voire à l'étranger.

Dans ces territoires, les élus locaux cherchent des solutions pour répondre à ces besoins de recrutement et renforcer leur attractivité, mais aussi pour soutenir leur économie locale, accroître leur population ou pour maintenir les services publics, les classes dans les écoles et les commerces du centre-ville. C'est le sens notamment du Plan Action Cœur de Ville, lancé par le Ministère de la Cohésion des Territoires et des Relations avec les Collectivités Locales.

Le projet EMILE (**Engagés pour la mobilité et l'insertion par le logement et l'emploi**) piloté par la DIHAL et la préfecture d'Ile-de-France s'adresse à des personnes volontaires qui sont mal-logées en et difficulté d'insertion professionnelle en Ile-de-France.

Ce programme vise à leur proposer de commencer un nouveau projet de vie dans un territoire d'accueil partenaire et engagé, qui présente à la fois des besoins de main d'œuvre et des opportunités de logement. Leur parcours d'insertion dans l'emploi est accéléré grâce à la mise en place d'un accompagnement global, renforcé et « sur mesure », et grâce à la mise en adéquation des profils des personnes avec les besoins de main d'œuvre locaux. Ce projet capitalise sur les premières expériences menées par Aurore, Nouvelle Ville Vie Nouvelle, France Terre d'Asile et la plateforme de relogement des réfugiés de la DIHAL afin de construire une méthodologie d'accompagnement encore plus intégrée, et davantage axée sur la réponse aux besoins économiques des territoires. **Afin que les jeunes de 18 à 25 ans puissent bénéficier de ce programme, des adaptations devront être mises en place pour sécuriser leurs parcours, notamment en mobilisant de nouveaux partenaires de l'emploi et du logement.**

## OBJECTIFS

Le projet EMILE vise à proposer à des personnes mal-logées et en difficulté d'insertion professionnelle en Ile-de-France de commencer un projet de vie dans un territoire d'accueil qui présente à la fois des besoins de main d'œuvre et des opportunités de logement.

## RECOMMANDATION

Mettre en place et adapter le projet EMILE aux besoins des jeunes de 18 à 25 ans.

## POINTS DE SORTIE ENVISAGÉS

- Sécuriser financièrement les premiers mois d'accès au logement (accessibilité du RSA ou prise en charge des premiers loyers par le bailleur partenaire)
- Renforcer les partenariats locaux avec les acteurs de l'emploi et de la formation des jeunes (missions locales, points information jeunesse...)
- Mobiliser des solutions de logement adapté aux jeunes dans les territoires d'accueil (foyers de jeunes travailleurs...)
- Sensibiliser les collectivités territoriales partenaires à l'arrivée de jeunes sur le territoire (mobilisation des services publics locaux, politiques de jeunesse locales...)
- Privilégier un déplacement des jeunes par 2 ou 3 par exemple dans des colocations

## STRUCTURE PORTEUSE/CHEF DE FILE

DIHAL – ministères – services déconcentrés...

### LEVIERS/MOYENS NÉCESSAIRES ESTIMÉS

Un suivi des bénéficiaires sera assuré par les opérateurs via un système d'information dédié (SI Mobilité, cf. infra) afin de collecter des données sur le déroulement des parcours en temps réel. Un chargé d'évaluation au sein du GIP HIS récupèrera les remontées du terrain (services de l'Etat, opérateurs, entreprises, partenaires de l'emploi et la DARES a donné son accord pour soumettre cette proposition d'évaluation au comité scientifique d'évaluation du PIC du logement) afin de les analyser.

Ce projet répond aux objectifs du plan quinquennal pour le logement d'abord et la lutte contre le sans-abrisme ainsi qu'à ceux du Plan d'action Cœur de Ville, qui vise à favoriser le maintien ou l'implantation d'activités dans les villes moyennes et le rééquilibrage des territoires. Il s'inscrit également dans le cadre de la Stratégie de prévention et de lutte contre la pauvreté, et notamment son volet insertion.

### AGENDA

**Pour 2019**, 6 territoires pilotes ont été identifiés en raison de leurs opportunités d'emploi et de logement et de l'intérêt des services locaux de l'Etat pour EMILE. En sus du Cantal où le projet sera poursuivi et enrichi, il sera essaimé dans le Lot, la Lozère, la Seine-Maritime, le Maine-et-Loire et le Doubs. Les projets d'accueil seront co-construits en concertation avec les élus locaux, comme c'est déjà le cas dans le Cantal, la Lozère et le Lot à ce stade. D'autres territoires sont à l'étude pour 2020 et 2021.

Expérimenter ces innovations sociales sur **13 nouveaux territoires à l'horizon 2021**, en plus du Cantal.

## MOBILITÉS INTERNATIONALES

### LISTE DES PRÉCONISATIONS

#### Préconisation 35

**Instaurer un droit à la mobilité internationale pour tous les jeunes**

#### Préconisation 36

**Faire mieux reconnaître les acquis de la mobilité européenne et internationale des jeunes**

#### Préconisation 37

**Favoriser la réussite de l'expérience de mobilité des jeunes**

## Préconisation 35

### Instaurer un droit à la mobilité internationale pour tous les jeunes

#### CONSTAT/PROBLÉMATIQUE/ENJEUX

La mobilité peut être un extraordinaire levier dans le parcours des jeunes, notamment de ceux qui, à priori, en sont le plus éloignés. Elle les aide à gagner en autonomie, en estime de soi et en employabilité.

Tous les jeunes ne souhaitent pas partir dans un autre pays : la mobilité internationale est une question d'envie et de choix. Mais chaque jeune devrait avoir la possibilité d'être informé et de faire valoir son droit à découvrir à la mobilité internationale.

#### OBJECTIFS

Rendre la mobilité internationale accessible à tous les jeunes, notamment les jeunes qui en sont les plus éloignés.

#### RECOMMANDATION

- **Débloquer des aides financières** pour la mobilité des jeunes, y compris ceux qui n'ont pas la possibilité de participer aux dispositifs existants. Ces aides pourront couvrir une préparation linguistique, mais aussi permettre de partir à des jeunes n'ayant pas les ressources financières suffisantes. Le financement de la mobilité reste l'un des principaux freins : il est crucial d'aider les jeunes et leurs familles à surmonter ce problème.
- **Renforcer la promotion des dispositifs inclusifs.** Ouverts à tous les jeunes, ils servent de tremplin, notamment à ceux qui sont les plus éloignés de la mobilité. Ils peuvent aider à débloquer des parcours. L'accès aux dispositifs passe par la sensibilisation, l'information et l'accompagnement des jeunes par des professionnels. Le contact humain avec des professionnels et des pairs peut susciter une envie, servir de levier, aider à comprendre et sélectionner les informations, trouver un dispositif adapté, construire un projet, conforter un choix, rassurer les jeunes et leurs familles.
- **Intensifier le déblocage linguistique.** La nécessité de parler une langue étrangère fait partie des freins identifiés et persistants à la mobilité. Par le biais de cafés linguistiques, d'aide à la rédaction de CV en langues étrangères, de clubs de conversation, de chéquiers langues, divers acteurs proposent une offre de services adéquate.

#### POINTS DE SORTIE ENVISAGÉS

**En termes d'impact :** Nombre accru de jeunes en mobilité internationale et diversification des publics, notamment les jeunes les plus éloignés de la mobilité internationale.

**En termes d'actions :** Diversification des supports et modalités d'information et d'accompagnement. Les modes d'accès et clés de compréhension doivent être multiples et adaptés à tous les jeunes : contenus en ligne, guides, vidéos, témoignages de pairs, jeux, sessions collectives, entretiens individuels, en ligne et en face à face.

## STRUCTURE PORTEUSE/CHEF DE FILE

DJEPVA avec le soutien du CIDJ Eurodesk

## LEVIERS/MOYENS NÉCESSAIRES ESTIMÉS

Soutien financier. Expertise de professionnels. Ressources humaines. Participation des jeunes. Aide à la promotion / diffusion des services et actions des acteurs de la mobilité internationale. Valorisation des résultats.

## AGENDA

2019 : Développement de la préconisation

2020 : Mise en œuvre

## Préconisation 36

### Faire mieux reconnaître les acquis de la mobilité européenne et internationale des jeunes

En menant des réflexions sur la reconnaissance, la validation et la certification des acquis de la mobilité et la formation des accompagnateurs, des professionnels de la mobilité et en favorisant le rapprochement entre les ministères certificateurs (MENESR, MAAF, le MVJS et ministère en charge de l'emploi) et travaillant sur la question de la reconnaissance et de la certification.

En mobilisant les opérateurs de la mobilité et les entreprises sur cette question de la reconnaissance des acquis des mobilités.

#### CONSTAT/PROBLÉMATIQUE/ENJEUX

Les acquis de la mobilité européenne et internationale des jeunes ne sont pas suffisamment reconnus.

#### OBJECTIFS

Faire mieux reconnaître les acquis de la mobilité européenne et internationale des jeunes.

#### RECOMMANDATION

- Favoriser l'utilisation des outils de reconnaissance existants, notamment AKI et le Youth Pass.
- Développer la reconnaissance des acquis et compétences via les badges numériques (« open badges »), à l'instar de l'expérimentation en Normandie.
- Accompagner le jeune pour cibler les acquis et les faire valoir ensuite dans son parcours.
- Créer et renforcer les liens entre l'apprentissage non formel et l'éducation formelle pour valoriser la reconnaissance des parcours des jeunes dans le cadre de la mobilité européenne et internationale.

#### POINTS DE SORTIE ENVISAGÉS

Les participants aux programmes font systématiquement reconnaître leurs acquis à l'issue de leur expérience de mobilité et sont accompagnés pour les faire valoir ensuite dans un parcours personnel et professionnel.

#### STRUCTURE PORTEUSE/CHEF DE FILE

DJEPVA

## LEVIERS/MOYENS NÉCESSAIRES ESTIMÉS

Opérateurs

Communication massive sur l'outil AKI

Prise en charge de l'abonnement à open badges

## AGENDA

2020



## Préconisation 37

### Favoriser la réussite de l'expérience de mobilité des jeunes

#### CONSTAT/PROBLÉMATIQUE/ENJEUX

La mobilité internationale est pour les jeunes un accélérateur d'insertion sociale, professionnelle et citoyenne. Elle fait partie des solutions pour les aider à gagner en autonomie et joue un rôle important dans le contexte actuel : augmentation du décrochage scolaire, longues transitions entre éducation et emploi, difficultés d'insertion, précarité de l'accès à l'emploi, taux de chômage élevé chez les jeunes.

Les principaux obstacles auxquels se heurtent les jeunes persistent : difficultés financières, manque d'information, difficulté à sortir de leurs territoires, besoin d'accompagnement.

Parmi les jeunes on distingue :

- Ceux pour lesquels la mobilité à l'étranger est une étape dans une stratégie globale, construite et définie à l'avance. Ils ont en général une primo information et ont besoin de confirmation, de conseils et de contacts.
- Ceux qui sont plus éloignés de la mobilité et font face à des difficultés scolaires, sociales, géographiques, et pour lesquels la mobilité permettrait de débloquer leur parcours. Pour construire leur projet, ils ont souvent besoin d'aide pour faire le lien entre les dispositifs existants et leur propre situation, d'une méthodologie pour aller de l'idée au projet, d'un accompagnement spécifique.

Une expérience mobilité réussie est une expérience bien préparée. L'information et l'accompagnement sont donc des enjeux forts. Il est crucial de répondre aux besoins des jeunes par des services personnalisés, des outils adaptés et une démarche facilitant leur prise d'autonomie. La Charte européenne de l'Information Jeunesse est le cadre de référence : **Information indépendante, accessible** (adaptée jeunes dans leur diversité), **inclusive** (pour tous les jeunes, gratuite, maillage territorial), **basée sur les besoins** (tous les sujets qui concernent les jeunes, dans un même lieu, information personnalisée), **renforçant les capacités d'action** (encourager l'autonomie, la citoyenneté active et la participation), **participative** (production, diffusion et évaluation, retours de jeunes), **éthique** (anonymat, informations vérifiées), professionnelle (personnels formés, coopération au niveau local, régional, national, européen, international, partage de bonnes pratiques et connaissances), **proactive**.

#### OBJECTIFS

Aider les jeunes à préparer leur mobilité et les encourager à promouvoir leurs expériences personnelles et professionnelles à l'international.

## RECOMMANDATION

- **Garantir un accompagnement spécifique, personnalisé et gratuit aux jeunes, tout en stimulant leur prise d'autonomie.** C'est l'une des clés pour la réussite d'une mobilité. Cet accompagnement doit être accessible pour la préparation au départ, pendant la période de mobilité et au retour. Il est personnalisé et tient compte des besoins des jeunes.
- **Développer l'information produite et diffusée de pairs à pairs.** Des sessions organisées en tandem par un professionnel expert de la mobilité et un jeune ambassadeur de la mobilité internationale, ou bien animées entièrement par des jeunes sont déjà organisées par différents acteurs de la mobilité. Il en est de même pour les contenus, que ce soit des témoignages écrits ou vidéo. Ces expériences ont un impact certain, un effet « boule de neige » sur les jeunes, qu'ils soient déjà dans une démarche construite, ou qu'ils ne se projettent pas (encore) sur un projet de la mobilité.

## POINTS DE SORTIE ENVISAGÉS

En termes d'impact : Les jeunes partis en mobilité ont développé des compétences personnelles (autonomie, capacité d'adaptation, ouverture d'esprit) et professionnelles qui favorisent leur employabilité et leur insertion.

En termes d'actions : Soutien aux jeunes à chaque étape :

- Préparation au départ : méthodologie favorisant la construction d'un projet, sessions d'information collectives, entretiens personnalisés, débloccage linguistique, candidature, témoignages de pairs.
- Pendant la période de mobilité : réponse aux demandes d'information.
- Au retour : aide à la valorisation des compétences formelles et non formelles acquises, orientation.

## STRUCTURE PORTEUSE/CHEF DE FILE

CIDJ Eurodesk

## LEVIERS/MOYENS NÉCESSAIRES ESTIMÉS

Soutien financier. Expertise de professionnels. Ressources humaines. Participation des jeunes. Aide à la promotion / diffusion des services et actions des acteurs de la mobilité internationale. Valorisation des résultats. Soutien au travail en réseau des acteurs de la mobilité internationale.

## AGENDA

A définir

---

**CONTRIBUTIONS**

---

**AU GROUPE DE TRAVAIL  
« MOBILITÉS DES JEUNES »**

## **CFDT**

Un « Pack Mobilité » et un droit pour tous à une expérience immersive européenne

## **CIDJ**

1. COJ – Groupe de Mobilité – Contribution du CIDJ – Mobilité à l'international Département Europe International Novembre 2018
2. Contribution du Cidj au rapport du groupe mobilités des jeunes du Conseil d'orientation des politiques de jeunesse-Développement des outils numériques et orientation des jeunes

## **DGEFP**

Le test de mobilité développé par l'association Wimoov et faciliter l'accès au permis de conduire

## **DJEPVA**

Actions menées en faveur de la mobilité des jeunes dans le cadre des projets innovants en faveur de la jeunesse » du Programme d'Investissement d'Avenir

## **DJEPVA/INJEP - FEJ**

Les expérimentations du FEJ en matière de mobilités des jeunes

## **Forum des vies mobiles**

Bouge de là !

## **Pôle emploi**

Contribution de Pôle emploi au groupe de travail « Mobilités des jeunes »

## **UNCLLAJ**

L'accès des jeunes à l'autonomie par le logement

## **UNML**

Le réseau national des missions locales : service public de proximité pour l'accès des jeunes à l'emploi, à la formation et à l'autonomie

## CONTRIBUTION DE LA CFDT

### Avis du COJ sur la mobilité des jeunes

Il n'est plus nécessaire d'argumenter sur la mobilité comme facteur de sécurisation du parcours professionnel. Sans en faire une injonction, la faculté d'être mobile est désormais considérée par tous comme un atout et les freins à la mobilité comme des obstacles à l'insertion dans l'emploi.

La jeunesse est en théorie l'âge de la vie auquel la disponibilité à la mobilité est la plus forte. La mobilité géographique pour motif professionnel intervient souvent au tout début du parcours d'insertion : 46 % des jeunes mobiles ont quitté leur région dans les 3 mois suivant la fin de leur formation, 75 % au cours de la première année, 60 % des individus mobiles ont leur première expérience professionnelle dans une région non limitrophe.

Il existe cependant de fortes inégalités de mobilité. Selon le niveau de qualification, le marché du travail n'aura pas la même échelle géographique : pour un jeune ingénieur, il se déploie sur la planète entière, pour un jeune sans qualification, les obstacles pour parcourir 30 kms au-delà de ses bases familiales sont parfois insurmontables. **Le plus puissant facteur de mobilité est donc le niveau de qualification.**

### 1. Un « Pack Mobilité »

Des freins plus matériels doivent aussi être levés. C'est pourquoi **la CFDT revendique la création d'un « Pack Mobilité » pour tous les jeunes de 16 à 30 ans qui acceptent une formation ou un emploi situé à plus de 30 kms de leur domicile.** Le Pack contiendrait :

- Une solution logement :
  - Hébergement temporaire dans des résidences hôtelières à vocation sociale ; logement social de petite surface (studio, T1). Cela suppose de relancer un programme de construction, dans la continuité du 2<sup>ème</sup> ANI jeunes de 2011 (45 000 logements de ce type étaient prévus, 39 000 ont été construits) ;
  - Développement de plateformes de mise à disposition d'hébergement de passage chez l'habitant (CouchSurfing<sup>5</sup>) ;
  - Information sur la garantie VISALE et les autres dispositifs « logement » accompagnement à sa mise en œuvre ;
  - Informations sur les aides au logement.

---

5. CouchSurfing est une entreprise dont l'objet social est d'assurer un service d'hébergement temporaire et gratuit, de personne à personne. Les personnes proposant simplement un lit ou un canapé pour dormir en étant eux-mêmes présents dans leur logement et les personnes cherchant un hébergement sont mises en relation via un service en ligne. Ce projet, initialement établi aux États-Unis en 2004 sous forme d'association à but non lucratif, est depuis 2011 une société commerciale.

- Une solution transport :
  - Un aller-retour gratuit par mois entre le lieu de résidence temporaire et le lieu de résidence permanente ;
  - Toutes les informations utiles sur les transports entre la résidence temporaire et le lieu de travail ou de stage ;
  - Les informations sur les aides au permis des collectivités de départ et d'accueil.
- Une solution d'informations assurances :
  - Vérification de la couverture du jeune ;
  - Information sur la PUMA ;
  - Information conseil sur les obligations en matière d'assurance responsabilité civile, logement...
- Un ensemble d'informations pratiques sur la ville d'accueil :
  - Les adresses des points d'information susceptibles de renseigner et d'accompagner le jeune ;
  - Les aides ou facilités offertes par la ville et la région d'accueil pour les jeunes actifs.

**Le « Pack Mobilité » serait donc un mixte de droits et d'informations/conseils. Il pourrait être créé sur mesure en fonction du projet de mobilité du jeune.**

La loi Egalité et Citoyenneté du 27 janvier 2017 attribue à la Région le chef de file des politiques jeunesse. Elle complète le code du travail sur la question de l'orientation professionnelle tout au long de la vie (L. 6111-3) en indiquant que « *L'Etat et les régions (...) garantissent à tous les jeunes l'accès à une information généraliste, objective, fiable et de qualité ayant trait à tous les aspects de leur vie quotidienne* ». Elle stipule de plus que « *les politiques publiques en faveur de la jeunesse menée par l'Etat, les régions, les départements, les communes et les collectivités territoriales à statut particulier font l'objet d'un processus annuel de dialogue structuré entre les jeunes, les représentants de la société civile et les pouvoirs publics. Ce débat porte notamment sur l'établissement d'orientations stratégiques et sur l'articulation et la coordination de ces stratégies entre les différents niveaux de collectivités territoriales et l'Etat.* ». Enfin, la loi rattache les réseaux d'information jeunesse (CIDJ, PIJ, BIJ...) au SPRO.

## 2. Un droit pour tous à une expérience immersive européenne

Au-delà de la mobilité intra- et interrégionale, il faut aussi évoquer l'importance de favoriser la mobilité internationale, en particulier au sein de l'Europe. A la sécurisation du parcours professionnel qu'une expérience à l'étranger enrichit très fortement, s'ajoutent des enjeux de développement du sentiment d'appartenance à un espace géographique et culturel plus vaste.

- Pour un public étudiant :
  - **Imposer aux universités de créer les conditions de la prise d'une année de césure par les étudiants** (sans qu'elle devienne obligatoire). La circulaire de juillet 2015<sup>6</sup> censée encadrer sa mise en place est l'objet de beaucoup de critiques et les universités restent libres de la mettre en œuvre ou pas.

---

**La CFDT revendique pour tous les jeunes un droit à une expérience immersive européenne<sup>7</sup> d'au moins 3 mois au cours de leur parcours de formation** : stage, échange, expérience professionnelle pendant les vacances ou dans le cadre d'une formation en alternance, césure possible (de 3 mois à 1 an) à partir de la sortie du collège, obligation pour les universités de mettre en place les conditions d'une année de césure pour les étudiants (Cf. page 13 de la note).

Toutes les possibilités doivent être explorées et les conditions réunies pour rendre ce droit effectif. Le frein économique est indiscutable. Des régions ont mis en place des bourses dont le montant est parfois conséquent, mais dont la répartition mériterait d'être regardée de près<sup>8</sup>. Mais, **associé à un plan national ambitieux de montée en compétences linguistiques de la jeunesse française, il y a là un choix politique qu'il faut encourager.**

---

6. [http://www.education.gouv.fr/pid25535/bulletin\\_officiel.html?cid\\_bo=91567](http://www.education.gouv.fr/pid25535/bulletin_officiel.html?cid_bo=91567)

7. Ou au-delà dans la mesure où des universités investissent dans des programmes d'échanges avec des établissements partout dans le monde.

8. Parmi les étudiants qui ont effectué un séjour en mobilité, 31 % des étudiants boursiers d'État sur critères sociaux n'ont pas (ou peu) bénéficié de bourse supplémentaire pour le financer ; 47 % des étudiants issus de familles en situation financière « très compliquée » déclarent ne pas avoir eu de bourses dédiées au financement de leur séjour, contrairement à 28 % des étudiants issus de familles au niveau de vie qu'ils qualifient eux-mêmes de « très confortable ».

## CONTRIBUTION DU CIDJ

### Mobilité à l'international Département Europe International Novembre 2018

#### 1. Constat

Dans nos contacts au quotidien avec les jeunes, nous constatons que la mobilité en Europe et à l'international est pour eux un accélérateur d'insertion sociale, professionnelle, citoyenne. La mobilité fait partie des solutions pour aider les jeunes à gagner en autonomie. Elle joue un rôle important dans le contexte actuel : décrochage scolaire, longues périodes de transition entre éducation et emploi, difficultés d'insertion, précarité de l'accès à l'emploi, taux de chômage élevé chez les jeunes en France (en juillet 2018, le taux de chômage des jeunes de moins de 25 ans en France était égal à 20,4 %, selon Eurostat).

Le Baromètre DJEPVA Jeunesse 2017 montre que :

- « L'expérience internationale est plus difficile d'accès pour les moins diplômés et les plus précaires ».
- « 1/5 jeune appartenant à une catégorie sociale supérieure a fait un séjour à l'étranger contre seulement 1/10 jeune dans les professions et catégories socio-professionnelles moins favorisées ».
- « Le départ à l'étranger est deux fois plus fréquent chez les plus diplômés ».

Les freins à la mobilité sont de plusieurs ordres. Toutefois, l'enquête Euro desk 2017 fait ressortir que les difficultés financières restent l'obstacle le plus important et que le manque d'informations sur les opportunités est une des principales raisons (46 %) pour lesquelles les jeunes ne se déplacent pas. Ajoutons à cela les difficultés pour les jeunes de sortir de leurs territoires, leur besoin d'accompagnement.

Nous pouvons distinguer sur le terrain deux types de jeunes :

- Ceux pour lesquels la mobilité à l'étranger est une étape dans une stratégie globale, construite et définie à l'avance. Ils ont en général une primo information et ont besoin de confirmation, de conseils et de contacts.
- Ceux qui sont plus éloignés de la mobilité et font face à des difficultés scolaires, sociales, géographiques, et pour lesquels la mobilité permettrait de débloquer leur parcours. Pour construire leur mobilité, ils ont souvent besoin d'aide pour faire le lien entre les dispositifs existants et leur propre situation, d'une méthodologie pour aller de l'idée au projet, d'un accompagnement spécifique.

L'information (en ligne et en face à face) et l'accompagnement sont donc des enjeux forts. Il est crucial de répondre aux besoins des jeunes par des services personnalisés, des outils adaptés et une démarche facilitant leur prise d'autonomie.



Il existe de nombreux dispositifs de mobilité aux niveaux européen, national, régional et local. Tous les jeunes n'ont cependant pas la possibilité d'en bénéficier. Le CIDJ, le réseau Information Jeunesse et Euro desk jouent un rôle clé : accès à la mobilité pour tous les jeunes, encouragement à devenir des citoyens actifs, éducation aux médias, éveil de l'esprit critique, variété de modalités, services personnalisés, maillage territorial, lien entre décideurs européens/nationaux et le public final. Ces actions menées dans le respect de la Charte européenne de l'Information Jeunesse :

**Information indépendante, accessible** (adaptée aux différents jeunes), **inclusive (pour tous les jeunes, gratuite, maillage territorial), basée sur les besoins** (tous les sujets qui concernent les jeunes, dans un même lieu, information personnalisée), **renforçant les capacités d'action** (encourager l'autonomie, la citoyenneté active et la participation), **participative** (production, diffusion et évaluation, retours de jeunes), **éthique** (anonymat, informations vérifiées), **professionnelle** (personnels formés, coopération au niveau local, régional, national, européen, international, partage de bonnes pratiques et connaissances), **proactive**.

**Sources** : [Priorité Jeunesse](#) (chantier 10 : sensibiliser, informer les jeunes, former et coordonner les professionnels de la mobilité internationale, accompagner les jeunes notamment les jeunes les plus éloignés de la mobilité internationale ), Plan de travail Eurodesk 2019, [Rapport enquête Eurodesk 2017](#), [Charte européenne de l'IJ](#), [Baromètre DJEPVA sur la Jeunesse 2017 INJEP](#) (p81-94), Etude de l'Agence Phare, Argumentaire EI du CIDJ, [Cahiers de l'action de l'INJEP n°44 « Développer la mobilité européenne et internationale des jeunes »](#), [Données Eurostat](#).

## 2. Bonnes pratiques

La connaissance des besoins des publics cibles, l'adaptation constante des services et la densification du maillage territorial sont essentiels pour toucher tous les jeunes, notamment les plus éloignés de la mobilité.

- Sensibilisation, information, conseil

Les modes d'accès à l'information diversifiés permettent de toucher le plus grand nombre possible de jeunes. Les acteurs de la mobilité sont proactifs et présents « là où se trouvent les jeunes », que ce soit en ligne ou hors ligne, sur les territoires.

- Informations sur Internet (cidj.com, En route pour le monde du CRIJ Bretagne, Portail européen de la jeunesse, Découvrir Le Monde, plateforme MappED<sup>9</sup> pour la mobilité académique inclusive d'ESN, réseaux sociaux Euro desk, tutoriels et Serious games).
- Informations collectives (ateliers collectifs dans les centres Information Jeunesse, les établissements scolaires).

9. Plateforme MappED : Plateforme dédiée à la promotion de la mobilité académique inclusive- La plateforme est un lieu unique dédié aux étudiants en situation de handicap afin de les aider à trouver les informations utiles pour les soutenir dans leur démarche de mobilité. La carte interactive permet de classer les universités selon différents critères allant de l'accessibilité de leur emplacement ou encore la disponibilité des services offerts aux étudiants en situation de handicap.

- Entretiens individuels, réponses à distance, webinaires (Commission Full Bright), forums (#Erasmusdays, Fête de l'Europe, Journée franco-allemande, Time to Move).
- Actuel-CIDJ, Brochures « Trouver un job à l'étranger », « Faire un stage à l'étranger », « Rédiger son CV en anglais », carte Euro desk, flyers.

## ● Accompagnement

Notre expérience en tant que structure d'accompagnement pour le volontariat européen met en exergue le fait qu'une bonne préparation est la clé d'une mobilité réussie. Les services proposés doivent ainsi couvrir la mobilité dans sa globalité, sur toute la durée du projet :

- Préparation au départ : réunion, entretiens collectifs et individuels, club d'anglais, témoignages d'anciens volontaires.
- Pendant la période de mobilité : soutien personnalisé, point à mi-parcours, aide en cas de difficulté, relation de confiance.
- Au retour : entretien, valorisation des acquis, perspectives.

Nos ateliers collectifs ont pour objectif d'aider les jeunes dans leur prise d'autonomie. Ils les aident à la formalisation d'un projet et d'une méthodologie pour préparer un départ à l'étranger et le retour (ateliers du CIDJ « Partir à l'étranger » et « Rédiger son CV en anglais »).

## ● Pair à pair

Les acteurs de la mobilité développent depuis plusieurs années l'information par les pairs sous différentes formes : jeunes ambassadeurs de l'OFAJ, clubs linguistiques animés par de jeunes volontaires européens et en service civique, articles et vidéos de témoignage rédigés par des jeunes déjà partis en mobilité.

## ● Coordination et coopération

- Le réseau européen Euro desk spécialisé dans la mobilité des jeunes est présent dans toute l'Europe, avec un maillage territorial dense. En France, le CIDJ coordonne dans ce cadre la professionnalisation des référents actifs aux niveaux régional et local, crée et diffuse des contenus et des services aux jeunes. La coopération avec les acteurs européens (autres Euro desk nationaux, unité de coordination européenne, Commission européenne), nationaux et locaux (Agences Erasmus+, Euro guidance, Europe Direct, par exemple) est essentielle.
- Le réseau Information Jeunesse, membre fondateur de l'Agence européenne pour l'information et le conseil des jeunes, coopère avec le secrétariat et les autres membres ERYICA, le Conseil de l'Europe, la Carte Jeunes européenne.
- Le projet francilien d'accueil de jeunes volontaires européens au sein de structures Information Jeunesse a pour objectif de favoriser l'information sur la mobilité par les pairs et la citoyenneté européenne.
- Les Coremobs et Plateformes mobilité mis en place en régions stimulent la connaissance réciproque et les projets conjoints entre acteurs de la mobilité, dans une vraie dynamique de transversalité, de l'éducation formelle à l'éducation non formelle.

### 3. Préconisations

La mobilité peut être un extraordinaire levier dans le parcours des jeunes, notamment de ceux qui, à priori, en sont le plus éloignés. Elle les aide à gagner en autonomie, en estime de soi et en employabilité.

- **Inscrire la mobilité dans le parcours de chaque jeune.** Tous les jeunes ne souhaitent pas partir : la mobilité est aussi une question d'envie et de choix. Mais chaque jeune devrait avoir la possibilité de découvrir comment partir à l'étranger. Une série de sessions pourrait leur être proposée dès le collège sur divers types de mobilité et différentes destinations (« Osez l'Allemagne », « Osez le volontariat à l'étranger », par exemple).
- **Développer l'information produite et diffusée de pairs à pairs.** (« ambassadeurs » de la mobilité). Des sessions organisées en tandem par un professionnel expert de la mobilité et un jeune ambassadeur, ou bien animées entièrement par des jeunes sont déjà organisées par différents acteurs de la mobilité. Il en est de même pour les contenus (témoignages écrits ou vidéos, par exemple). Ces expériences ont un impact certain (effet « boule de neige ») sur les jeunes, qu'ils soient déjà dans une démarche construite, ou qu'ils ne se projettent pas (encore) sur un projet de la mobilité.
- **Garantir un accompagnement spécifique, personnalisé et gratuit aux jeunes, tout en stimulant leur prise d'autonomie.** C'est l'une des clés pour la réussite d'une mobilité, un service qui doit leur être accessible pour la préparation au départ, pendant la période de mobilité et après. Cet accompagnement doit faire l'objet d'un réajustement constant en fonction des besoins et de l'évolution du jeune. L'expérience réussie de l'accompagnement (et du tutorat) dans le cadre du Service volontaire européen / Corps européen de solidarité illustre bien le rôle clé de l'accompagnement personnalisé, notamment pour les jeunes ayant moins d'opportunités.
- **Diversifier les supports et services destinés aux jeunes.** Les modes d'accès et clés de compréhension doivent être multiples et adaptées aux besoins de jeunes d'horizons très variés : du collectif à l'individuel, en ligne et en face à face, du contenu rédactionnel aux vidéos, en passant les Serious games comme PasseWorld du CRIJ Rhône-Alpes.
- **Débloquer des aides financières** pour la mobilité des jeunes, y compris ceux qui n'ont pas la possibilité de participer aux dispositifs existants. Ces aides pourront couvrir une préparation linguistique, mais aussi permettre de partir à des jeunes n'ayant pas les ressources financières suffisantes. Le financement de la mobilité reste l'un des principaux freins : il est crucial d'aider les jeunes à surmonter ce problème.
- **Renforcer le soutien aux acteurs de la mobilité des jeunes.** Ce soutien, y compris financier, facilitera la pérennisation de leurs actions, le développement de leur expertise et de leur capacité à assurer un accompagnement pour les jeunes et un travail en synergie au sein de réseaux formels ou non (Euro desk, Coremob, par exemple).

- **Renforcer la promotion de dispositifs inclusifs.** Ouverts à tous les jeunes, ils servent de tremplin, notamment à ceux qui sont les plus éloignés de la mobilité. Ils peuvent aider à débloquent des parcours (Corps européen de solidarité, DiscoverEU<sup>10</sup>, Service civique international, par exemple).
- **Inciter les jeunes à prendre part à la vie de la société.** La mobilité agit également comme révélateur d'un sentiment citoyen : par exemple pour les jeunes qui s'engagent pour un projet de volontariat ou participent à des débats sur l'avenir de l'Europe (dialogue structuré). Le sentiment d'appartenance peut en être renforcé : un jeune parti en mobilité dans le cadre d'un programme européen, « ambassadeur » français à l'étranger, peut voir de façon plus claire les enjeux liés au vote lors des scrutins européens.
- **Intensifier le déblocage linguistique.** La nécessité de parler une langue étrangère fait partie des freins identifiés et persistants à la mobilité. Par le biais de cafés linguistiques, d'ateliers sur la rédaction de CV en anglais, de clubs de conversations, de chéquiers langues, divers acteurs proposent une offre de services intéressante.
- **Inclure les adultes intervenant auprès des jeunes.** Parents, enseignants, éducateurs, animateurs : tous interviennent auprès des jeunes à des niveaux différents. S'adresser également à eux et leur fournir des conseils de façon plus inclusive fait partie des clés pour la préparation de périodes de mobilité (par exemple dans le cadre de « Cafés des parents »).
- **Valoriser l'insertion professionnelle des jeunes partis en mobilité,** que ce soit sur leur lieu de vie d'origine, ailleurs en France, ou bien dans un autre pays. La palette de compétences acquises par les jeunes pendant leur mobilité, qu'elles couvrent des savoir-faire ou des savoir-être, doit faire l'objet d'une reconnaissance élargie à l'ensemble du monde de l'entreprise et de la société. Les outils existants comme l'Europass et le Youthpass sont très utiles, mais encore relativement méconnus. Il est nécessaire de développer également la reconnaissance des expériences de mobilité effectuées hors dispositifs.

---

10. DiscoverEU : initiative de l'Union européenne qui permet aux jeunes de voyager dans toute l'Europe.

## CONTRIBUTION DU CIDJ

### Développement des outils numériques et orientation des jeunes

#### 1. Constat

L'utilisation des outils numériques au service de l'orientation des jeunes est aujourd'hui un « réflexe » pour les professionnels de l'AIO, les enseignants, les jeunes et les familles.

Rechercher une information métiers, des vidéos, des témoignages sur le web fait partie d'un 1<sup>er</sup> niveau d'information pour tous les publics.

En facilitant l'accès à l'information, les outils numériques permettent d'ouvrir les champs des possibles, d'explorer des pistes auxquels les jeunes n'auraient pas pensé participant en cela à une plus grande mobilité éducative, sociale ou professionnelle.

Cependant, surfant sur l'angoisse des parents et alimentant l'illusion y compris auprès d'institutionnels de trouver des parcours d'orientation « miracle », on assiste aujourd'hui à un marché pléthorique d'outils. Si les solutions proposées sont à priori très séduisantes et bien packagées, les choix d'orientation aux élèves sont très décevants et s'appuient sur de la documentation pas toujours mise à jour ou non vérifiée.

On peut citer notamment certaines startups qui proposent aux élèves des solutions « clé en main » mais les orientant vers des écoles ou des formations payantes. C'est ce qu'on appelle l'affiliation ; le logiciel vous propose une formation ou une école qui a payé et qui apparaît dans les 1<sup>ers</sup> choix pour des jeunes répondant à certains critères. C'est leur modèle économique mais qui manque de transparence.

Enfin, on note un besoin grandissant des familles pour du conseil en **présentiel**, du conseil personnalisé complétant l'information web. A ce niveau, les conseillers en mesure d'informer **gratuitement** et d'aider à l'orientation sont de moins en moins nombreux sur les territoires, ce qui creuse les écarts entre les familles qui peuvent avoir recours à des coachs privés et les autres.

Cela ne facilite pas les choix et la construction d'un parcours d'orientation en toute sérénité et en toute équité.

Les outils numériques ont cependant toute leur place, ils permettent essentiellement une découverte de l'information, d'entamer une réflexion, de construire des « axes » de travail. Cependant, face au stress d'une orientation de plus en plus précoce et donc soumise à des résultats scolaires et des informations de plus en plus nombreuses, il est indispensable de proposer aux jeunes et aux familles d'alterner environnement numérique et environnement relationnel.

---

**Que trouve-t-on aujourd'hui comme outils numériques d'aide à l'orientation :**

- **Des logiciels dit d'affectation**, il s'agit principalement de Parcoursup<sup>11</sup> : de plus en plus efficace mais avec une tendance à déshumaniser l'orientation. Les jeunes ont parfois l'impression d'être « instrumenté » et d'être face à une machine opaque.
  - **Des logiciels d'informations métiers et formations** proposant ou non des questionnaires d'intérêt pour faciliter l'accès à l'information. Ces outils sont aujourd'hui indispensables mais ils ne répondent pas complètement aux besoins des jeunes et des familles. La perception d'un métier à travers un article, une vidéo ou un témoignage peut par exemple être très différente d'une personne à une autre. La lecture des informations très nombreuses est parfois complexe et peu organisée, Bref difficile de s'y retrouver !
  - **Des logiciels interactifs**, basés sur des jeux de questions/réponses, des tests psychologiques, de plus en plus de l'intelligence artificielle, ils peuvent être utile pour guider et réfléchir à des parcours d'orientation. Comme nous l'avons évoqué, attention aux solutions d'accompagnement très bien packagées mais dont les données sont peu fiables. Certains utilisent également des tests qu'on pourrait tout autant retrouver dans des magazines grand public.
- 

D'une façon générale, les outils que nous avons pu tester, pour les plus sérieux, sont tout à fait utiles mais il propose au jeune une approche très « scolaire » de l'orientation et donc très parcellaire. Cette approche ne correspond plus totalement aux jeunes qui pour construire leur projet doit faire face à de multiples et complexes questions concernant les métiers, les formations tout autant que le logement, la mobilité à l'international, l'alternance, les jobs...

## 2. Bonnes pratiques

### **Un outil numérique d'aide à l'orientation et d'information métiers proposant une approche « globale » : Actuel - Cidj**

Le Cidj développe depuis des années un outil web d'aide à l'orientation et d'informations sur les métiers (Actuel-Cidj) qui propose cette approche globale du jeune. Cette ressource web destinée aux professionnels et aux enseignants pour les jeunes garantit de pouvoir répondre à l'ensemble de ces questions sans passer d'1 site à un autre.

Il s'agit d'un outil « transverse », prenant en compte les besoins du jeune dans sa globalité et sa complexité.

Les vidéos, témoignages, quizz sont également très présents notamment pour faciliter un premier niveau d'information.

---

11. Parcoursup : Application web destinée à recueillir et gérer les vœux d'affectation des futurs étudiants de l'enseignement supérieur public français, mis en place par le ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation en 2018 dans le cadre de la loi orientation et réussite des étudiants.

Outre l'approche globale du jeune, notre priorité est de proposer à la fois un environnement numérique fiable et un environnement « humain ».

### **Environnement numérique fiable :**

La fiabilité des données transmises aux jeunes et aux professionnels est un enjeu majeur et il est essentiel que cette fiabilité s'inscrive dans la durée. Nous recevons au quotidien de trop nombreux jeunes qui nous parlent de formations vues sur internet mais complètement obsolètes ou qui s'avèrent en final très onéreuses.

Cette fiabilité des informations est tout aussi importante pour le conseiller ou l'enseignant ; Elle permet d'une part leur professionnalisation en comptant sur une veille régulière et d'autre part, il doit être sur des informations transmises aux jeunes et aux familles.

Au sein du Cidj, Une équipe constituée de documentalistes et de journalistes veillent à la qualité de ces informations.

### **Environnement « humain » :**

Les différentes études de l'INJEP confirment la nécessité pour les jeunes et les familles d'échanger et de bénéficier à différentes étapes du parcours d'orientation, de conseils personnalisés.

Le Cidj, en complément de l'outil numérique développe des « réponses à distance » sous forme de tchat, téléphone. Ces demandes de réponses sont en constante progression.

Pour aller plus loin, les conseillers peuvent également proposer aux jeunes de venir aux Cidj ou dans les 1300 structures de proximité en France.

Cependant, comme nous l'avons décrit, la fiabilité et la qualité des contenus ne suffisent plus. Le « packaging » est tout aussi important et un outil numérique doit constamment évoluer pour s'adapter aux usages et aux besoins des jeunes. Dès cette année, nous entamons un important chantier de rénovation qui permettra d'intégrer plus d'interactivité, des réponses ultra rapides (moteur de recherche renforcé, assistant virtuel...) et plus de conseils à distance tout en garantissant gratuité, neutralité et objectivité pour le jeune.

## 3. Préconisations

Pour rappel, les **préconisations du CESE** en matière d'orientation sont les suivantes :

- Garantir les conditions d'un véritable accompagnement en matière d'orientation pour que les jeunes deviennent acteurs de leur orientation,
- Passer de procédures ponctuelles à un parcours d'orientation choisie
- Réussir son orientation pour une bonne insertion professionnelle.

Pour y parvenir, les outils numériques ont toute leur place notamment pour faciliter l'accès à l'information. Depuis près de 50 ans, le Cidj accueille, informe et conseille des jeunes dans leur parcours d'orientation scolaire et professionnelle que ce soit en présentiel et depuis plusieurs années via le web (cidj.com = 20 millions de visiteurs uniques chaque année) ou encore à distance.

## De cette expérience, nous pouvons proposer les préconisations suivantes :

1. **N'oublions pas les collégiens !** Depuis 2/3 ans, on assiste à une véritable « surenchère » d'outils numériques proposés aux lycéens pour réussir leur orientation dans le supérieur.

Il s'agit du fameux parcours d'orientation Bac +3/Bac -3.

La pression médiatique autour de Parcoursup a renforcé ce phénomène.

L'acquisition d'une « culture » métiers permettant de découvrir, de construire des pistes, d'ouvrir le champ des possibles doit se faire au plus tard dès la 4<sup>ème</sup>. En intégrant dans les découvertes métiers des modules ou zooms sur les métiers « genrés », l'égalité homme/femme ou les idées reçues sur des métiers subissant des préjugés.

Nos voisins en Belgique utilisent les périodes hors temps scolaires (mercredi après-midi) pour sensibiliser dès la primaire les filles et les garçons aux métiers scientifiques à travers par exemple de la programmation de robot en lego.

La découverte des métiers via des Serious game, des vidéos, des questionnaires permettent de bien capter l'attention des jeunes collégiens. Cette découverte doit impérativement être « accompagnée » pour que l'information soit bien comprise et éviter des déceptions.

2. S'assurer de **la fiabilité des données dans le temps**. Il reste aujourd'hui relativement facile de construire un jeu sur l'orientation mais la mise à jour des données est le véritable enjeu. La seule captation de données via l'open data n'est pas suffisante.

A envisager, la possibilité d'un label qualité qui permet aux jeunes et aux familles de privilégier des sites qui en dispose.

3. Proposer aux jeunes et familles des temps de **conseils gratuits** mais aussi d'échanges (ex/café des parents) y compris de pairs à pairs notamment à travers l'utilisation des réseaux sociaux.

L'alternance de numérique et du présentiel, on ne le répètera jamais assez, est indispensable pour réfléchir en « miroir », construire ou déconstruire, pour rebondir, confirmer un choix, se rassurer...

4. Enfin, La plupart des outils restent très « scolaires » offrant des parcours très classiques. Les formations professionnelle ou l'alternance sont très peu valorisées. Les possibilités de réorientation, de passerelles, de voies alternatives sont peu exploitées.

**L'approche globale** du jeune reste à ce titre fondamentale ; l'orientation choisie est avant tout une orientation qui se construit et pas toujours de façon linéaire. Elle doit apporter des réponses sur mesure pour une plus grande mobilité dans les parcours.



## CONTRIBUTION DE LA DGEFP

### Test de mobilité Wimoov et dispositifs pour faciliter l'accès au permis de conduire

Un quart des jeunes de 18 à 30 ans a renoncé à un emploi et plus de la moitié a dû restreindre sa vie sociale et ses activités de loisirs faute de moyens de transport adaptés (INJEP-CREDOC 2017).

Face à ce constat, la DGEFP souhaite mettre en visibilité deux solutions concrètes aux difficultés de mobilité des jeunes :

- **Le test de mobilité développé par l'association Wimoov** pour lutter contre les freins à la mobilité des personnes en difficulté
- **Les dispositifs mis en œuvre pour faciliter l'accès au permis de conduire**, qui est une priorité pour de nombreux jeunes : le permis à un euro

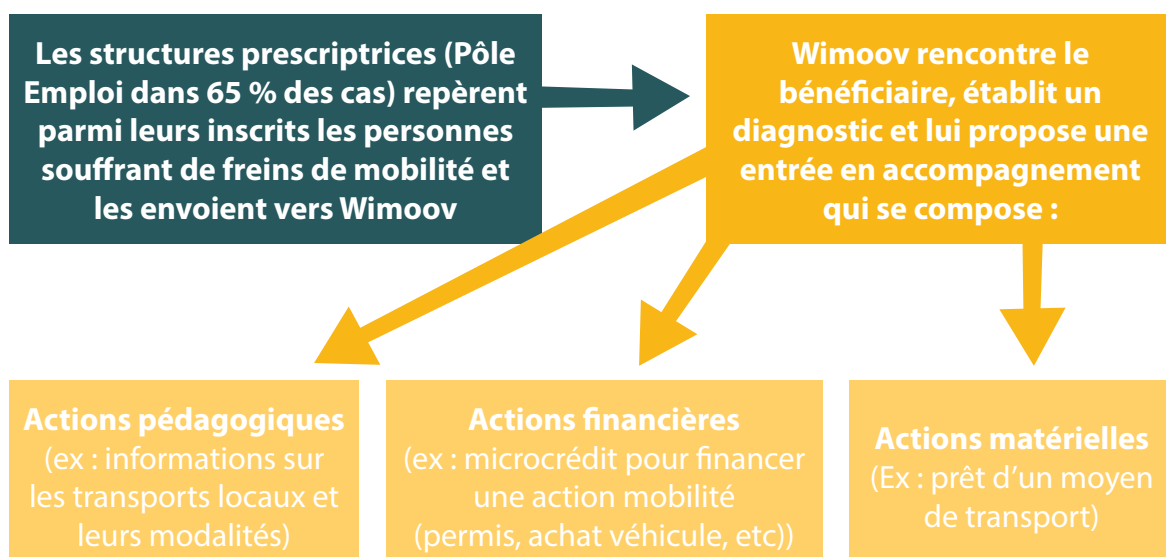
## 1. Présentation de Wimoov et son test de mobilité

### 1.1 Historique

**Wimoov est une association**, créé en 1995, qui a pour objectif de lutter contre les freins à la mobilité. Elle s'est spécialisée depuis plusieurs années dans les publics en insertion mais opère aussi marginalement sur d'autres fronts (handicap, séniors, etc). Les caractéristiques de son public varient mais généralement, **1/3 des personnes accompagnées sont des jeunes**.

### 1.2 Intervention

L'association accompagne des personnes ayant des problèmes de mobilité pendant environ 3h30 répartie sur 3 mois. Elle intervient de la manière suivante :



L'association a également tenté d'approcher des employeurs pour les sensibiliser aux questions de mobilité mais n'a pas rencontré beaucoup de succès dans cette démarche. Elle propose donc plutôt aux personnes accompagnées de développer un « argumentaire mobilité » afin de ne pas être mis en défaut dans un entretien sur cette question (connaître le trajet pour se rendre du domicile à l'entreprise, exposer des itinéraires alternatifs en cas de problèmes, etc.).

## 1.3 Mode de Financement

Wimoov reçoit des financements par différents canaux. **Leurs principales sources sont les fonds sociaux européens (FSE).** Cela leur impose un certain nombre de contraintes en terme de remonté de données qui explique qu'ils aient un système d'informations assez développé. Ils perçoivent également beaucoup de subventions de la part **des départements et des communes**, car c'est eux qui sont en charge des transports et des questions de mobilité. L'association perçoit également des financements aux titres des **Quartiers Prioritaires de la Ville**. Au niveau local, **Wimoov noue souvent des partenariats avec Pôle Emploi.**

L'association a par ailleurs été sélectionnée lors d'un appel à projet interministériel pour un financement par Contrat à Impact Social (CIS) en 2016. Avec ce **financement s'élevant à 750 000 euros**, l'association se propose de développer un test mobilité. **Dans le cadre de Wimoov, le Contrat à Impact Social s'étale sur un an et les résultats de l'évaluation sont attendus courant 2019.**

## 1.4 Implantation territoriale

Wimoov est aujourd'hui **présent sur 25 plateformes locales dans 9 régions**<sup>12</sup>. Elle partage ces territoires avec d'autres acteurs d'aide la mobilité. L'enquête qualitative réalisée en 2015 dans le cadre de l'AP5 du FEJ<sup>13</sup> au titre duquel l'association a eu des financements, a montré que Wimoov peut **dans certaines configurations locales s'intégrer parfaitement aux réseaux d'acteurs** et former des partenariats mais elle peut aussi dans **d'autres cas entrer en concurrence avec les acteurs locaux qui remplissent des missions comparables aux siennes.**

## 1.5 Présentation du test mobilité

Le CIS mis en place avec Wimoov finance le développement **d'une plateforme partagée** qui comporte un test mobilité. Cette plateforme permet aux Structures Prescriptrices de facilement **partager les informations avec Wimoov dans le cadre d'une entrée en accompagnement** et de réaliser elles-mêmes un diagnostic mobilité de la personne. Auparavant les échanges d'informations entre structures prescriptrices et Wimoov se faisaient par mail ou par courrier et le diagnostic mobilité qui comportait également un

12. Hauts de France, Île-de-France, Centre-Val de Loire, Grand-Est, Nouvelle-Aquitaine, Normandie, Occitanie, Pays de Loire, Provence-Alpes-Côte d'Azur.

13. Rapport final ESSAIMAJE-APEX-Juin 2017- AP5 FEJ.

volet social était réalisé par Wimoov lors d'un entretien d'une durée d'1h-1h30, ce qui n'était pas forcément nécessaire pour tous les publics. Désormais, les informations rentrées par les structures prescriptrices sont directement partagées avec Wimoov sur la plateforme et **les structures prescriptrices peuvent réaliser elles-mêmes un diagnostic mobilité grâce à un test d'une dizaine de minutes** afin de déterminer les freins de la personne concernée et lui proposer une entrée en accompagnement avec Wimoov (elles peuvent également déléguer ce diagnostic à l'association comme auparavant).

Ce test mobilité comporte une liste de questions portant sur le lieu d'habitation, la situation vis-à-vis de l'emploi, les trajets quotidiens, les modes de transports utilisés et la fréquence de leur utilisation, la proportion du budget dédiée au transport sur l'ensemble de ses revenus, la possession de licence (permis, etc.) et le rapport subjectif de l'individu au transport et à la mobilité. A partir des réponses données, **un profil générique est délivré qui retrace les forces et les faiblesses de la personne en termes de mobilité. Celle-ci peut alors décider d'entrer ou non en accompagnement.**

A long terme, Wimoov voudrait en plus de ce test mobilité et de cette plateforme partagée avec les structures prescriptrices, dématérialiser une partie de son accompagnement pour que ses bénéficiaires les plus autonomes puissent avoir accès à ses services à distance.

## Points de Vigilance

1. **Wimoov reconnaît que pour l'instant son test mobilité ne permet qu'un pré-diagnostic** numérique. Il dégage les grandes tendances dans le profil de la personne mais reste limité. Un entretien complémentaire avec un conseiller mobilité Wimoov est nécessaire pour affiner le diagnostic et trouver des solutions adaptées.
2. Le test de mobilité Wimoov aboutit à différents profils génériques mais **il n'y a pas de gradation entre les profils en termes de freins à la mobilité**. L'ensemble des personnes rentre donc dans un profil Wimoov et c'est au conseiller de la structure prescriptrice de déterminer si le profil est suffisamment « problématique » pour orienter la personne vers Wimoov.
3. Il convient de noter que d'autres modèles de plateformes que WIMO OV existent, pouvant être également intéressants (exemple : association Face Hérault, qui articule la question de la mobilité et de l'emploi).

## 2. Les freins à l'accès au permis de conduire et la présentation du « permis à un euro »

### 2.1 Présentation des freins à l'accès au permis de conduire

L'expérimentation « 10 000 permis pour réussir » portée par le FEJ était un dispositif d'accompagnement et d'aide financière au passage du permis ciblant des jeunes en difficulté d'insertion, **souvent dépourvus de ressources parentales** et a permis d'augmenter la proportion de jeunes détenteurs du permis. L'expérimentation avait été lancée en 2009 par le FEJ en partenariat avec TOTAL. Elle consistait à permettre à des structures, en lien

avec des jeunes en difficulté d'insertion et d'origine modeste, de concevoir des dispositifs innovants, via une participation financière et un accompagnement adapté pour favoriser l'accès des jeunes au permis de conduire.

58 porteurs de projets avaient été sélectionnés et conventionnés, la plupart des Missions locales, des auto-écoles associatives ou des collectivités territoriales. Le montant de l'aide financière allouée à chaque jeune et le reste à charge différaient selon les organismes conventionnés (de quelques centaines d'euros à un maximum de 1 000 €).

Les évaluations du dispositif réalisé en 2012 par la fédération de recherche CNRS Travail, Emploi et Politiques Publiques, la Mission d'expérimentation du FEJ et une analyse de l'INJEP de mai 2018 ont mis en avant plusieurs freins et constats à l'accès au permis : **en raison du coût de la formation et de l'examen au permis de conduire, ce sont souvent le recours aux aides parentales** qui permettent aux jeunes d'accéder au permis. Or, **les parents ont une capacité inégale** à fournir cette aide : 74 % des jeunes dont les parents font partie des 20 % des ménages les plus aisés détiennent le permis tandis que seulement 51 % des jeunes issus des 20 % des ménages les moins aisés finissent par y accéder.

Toutefois, la situation matérielle du jeune et de sa famille n'est pas le seul frein à l'accès au permis. **En effet, le permis est indispensable selon le lieu de vie et le statut résidentiel : les jeunes résidant en milieu rural** sont plus enclins et contraints à passer le permis : 8 jeunes sur 10 habitants dans une commune de moins de 2000 habitants sont titulaires du permis pour 5 sur 10 en agglomération parisienne.

**Les jeunes femmes faiblement diplômées** sont moins souvent titulaires du permis même si les inégalités de genre sont moins élevées chez les jeunes que dans la population générale. Toutefois, chez les jeunes les moins diplômés on constate une importante différence selon le sexe : la proportion d'hommes diplômés du BEPC et détenteurs du permis dépasse celle des jeunes femmes de même niveau, soit 49 % contre 30 %.

Enfin, si les revenus parentaux constituent un élément déterminant, **on ne peut nier le rôle significatif d'autres variables et faire certains constats** : les jeunes en emploi, lors des enquêtes qui ont été menées pour réaliser les analyses citées plus haut, ont répondu avoir le moins souvent été aidés par les parents par opposition aux étudiants et aux chômeurs.

Les jeunes résidant en agglomération parisienne sont moins souvent aidés car le permis y est moins nécessaire. Ainsi, les jeunes peuvent passer leur permis plus tard et à un âge où ils sont censés être plus autonomes financièrement.

## 2.2 Présentation du dispositif « permis à un euro »

### Objectifs :

Le « permis à un euro par jour » a été mis en place par l'État, en partenariat avec les établissements prêteurs et les écoles de conduite pour aider les jeunes de 15 à 25 ans révolus à financer leurs préparations au permis de conduire. Il permet aux jeunes de bénéficier d'une facilité de paiement : le coût total de la formation au permis ne change pas mais l'établissement financier avance l'argent et l'État paie les intérêts.

Le « permis à un euro par jour » permet de répondre à deux objectifs principaux :

- Faciliter l'accès au permis de conduire, dont le coût peut représenter un frein et un obstacle fort à l'obtention d'un emploi pour un jeune ;
- Continuer à améliorer la qualité générale de la formation, grâce à un partenariat avec les écoles de conduite fondé sur leur engagement dans une démarche de qualité.

### **Description du dispositif :**

L'opération « permis à un euro par jour » facilite l'accès à une inscription à une formation à la conduite de véhicules soit de la catégorie B (véhicules légers) soit, depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2016, de la catégorie A1 (motocyclettes dont la cylindrée n'excède pas 125 cm<sup>3</sup> et dont la puissance n'excède pas 11 kw ou un 3 roues d'une puissance maximale de 15 kw) ou A2 (motocyclettes dont la puissance n'excède pas 35 kw ou un 3 roues d'une puissance maximale de 15 kw).

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2016, l'opération « permis à un euro par jour » prévoit de nouvelles modalités de souscriptions de prêt :

- les candidats qui n'ont jamais bénéficié du dispositif peuvent, à l'occasion d'une inscription à une formation au permis de conduire, prétendre à un prêt de 600, 800, 1 000 ou 1 200 €
- les candidats qui ont déjà bénéficié du dispositif pourront, à l'occasion d'un échec à l'épreuve pratique du permis de conduire, prétendre à un prêt de 300 € pour financer une formation complémentaire en vue de l'obtention de la même catégorie de permis de conduire.

### **Les jeunes bénéficiaires :**

Tous les jeunes qui ont entre 15 et 25 ans révolus à la date de signature d'un contrat de formation dans une école de conduite partenaire, quelle que soit leur situation, sous réserve que l'établissement financier accepte le dossier du candidat.

Les jeunes bénéficiaires d'une aide publique, qu'elle émane d'une collectivité locale ou de l'État, peuvent également demander à bénéficier du prêt.

### **Les démarches :**

Le candidat majeur doit directement contracter le prêt avec l'établissement financier. Pour cela, trois possibilités s'offrent à lui selon ses capacités financières et les discussions engagées avec l'organisme prêteur :

- Soit il fournit un justificatif de revenus avec des revenus suffisants pour rembourser les 30 € par mois ;
- Soit il garantit le remboursement de son prêt par l'apport d'une caution ;
- Soit il s'inscrit dans le cadre d'un co-emprunt (c'est-à-dire que le jeune et une tierce personne empruntent ensemble) afin d'augmenter les chances d'avoir une réponse positive de l'établissement de crédit.

Si le candidat est mineur (dans le cadre de l'apprentissage anticipé de la conduite), ce sont les parents qui empruntent pour le compte du jeune candidat.

Certains jeunes ne peuvent pas bénéficier d'un prêt permis à un euro par jour car ils ne sont pas en mesure de fournir une caution parentale ou celle d'un tiers demandé par les établissements de crédit.

**Aussi, le Comité interministériel de la sécurité routière du 13 janvier 2009 a décidé d'assurer la prise en charge publique du cautionnement du prêt permis à un euro par jour pour les jeunes exclus de ce prêt faute de caution et inscrits dans une formation ou un parcours d'accès à l'emploi.**

Ces derniers devront se présenter à l'établissement de crédit partenaire du dispositif du permis à un euro par jour munis d'une attestation d'éligibilité à la caution publique établie par un des réseaux accompagnant également partenaire.

Toutefois, la décision d'accorder le prêt revient à l'établissement de crédit à l'issue d'une étude des pièces constitutives du dossier de demande de prêt.

A noter que tout jeune qui est en parcours Garantie jeunes, au sein d'une mission locale, peut bénéficier d'une caution publique s'il souhaite faire un prêt pour financer son permis de conduire. En effet, selon **l'article 67 de la loi n° 2017-86 du 27 janvier 2017 relative à l'égalité et à la citoyenneté**, tout bénéficiaire de l'allocation Garantie jeunes « *est éligible de droit, sous réserve de ne pas bénéficier de caution parentale ou d'un tiers, au dispositif de la caution publique mis en place pour les prêts délivrés par les établissements de crédit ou les sociétés de financement dans le cadre de l'aide au financement de la formation à la conduite et à la sécurité routière prévue par le décret n° 2005-1225 du 29 septembre 2005 instituant une aide au financement de la formation à la conduite et à la sécurité routière.* »

**Depuis le 15 mars 2017, le compte professionnel de formation (CPF) permet aux salariés et aux alternants de financer tout ou partie de la formation au permis de conduire.**

## 2.3 L'aide au permis de conduire pour les apprentis

La loi n°2018-771 du 5 septembre 2018 et le décret n°2019-1 du 3 janvier 2019 relatif à l'aide au financement du permis de conduire pour les apprentis prévoit, à partir 1er janvier 2019, que les apprentis majeurs peuvent bénéficier d'une aide d'État pour financer leur permis de conduire.

Le montant de l'aide est fixé à 500 euros, quel que soit le montant des frais engagés par l'apprenti et elle est attribuée une seule fois pour un même apprenti. Elle est cumulable avec toutes les autres aides perçues par l'apprenti, y compris les prestations sociales, et il n'est pas tenu compte de cette aide pour la détermination des plafonds de ressources du foyer fiscal de rattachement de l'apprenti pour le bénéfice de prestations sociales.

L'apprenti fait sa demande auprès du Centre de formation d'apprentis qui vérifie le respect des conditions d'éligibilité. Lorsque les conditions sont réunies, le CFA verse l'aide à l'apprenti, ou le cas échéant, à l'école de conduite.

## CONTRIBUTION DJEPVA

### Actions menées en faveur de la mobilité des jeunes dans le cadre des « Projets innovants en faveur de la jeunesse » du Programme d'Investissement d'Avenir

Dans le cadre du deuxième programme d'investissements d'avenir (PIA) créé par la loi de finances pour 2014, la DJEPVA suit l'action intitulée « Projets innovants en faveur de la jeunesse » aux côtés du Secrétariat Général Pour l'Investissement (SGPI) et de l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU).

Cette action est actuellement déployée dans seize territoires d'échelles diverses, dans lesquels des projets multithématiques sont mis en œuvre sur une période de cinq ans.

| TERRITOIRES                |   | INTITULÉS DE PROJETS LAURÉATS DU PIA   | PORTEURS DE PROJETS                                |
|----------------------------|---|--|--|
| Auvergne-Rhône-Alpes       | Ardèche                                     | AJIR : Ardèche, Jeunesse, Innovation, Ruralité                                 | Conseil départemental                              |
|                            | Grenoble                                    | Y-NOVE   | Association Y-NOVE                                 |
| Bretagne                   | Lorient, Morlaix, Moyenne-Vilaine Et Semnon | Jeunes en TTTrans  | EHESP  |
|                            | Saint-Brieuc agglomération Baie d'Armor     | Vers un nouveau projet Jeunesse en Baie de St-Brieuc                           | Saint-Brieuc Agglomération Baie d'Armor            |
| Grand-Est                  | Verdun agglomération                        | Ambition territoriale, un projet partagé pour la jeunesse                      | Communauté d'Agglomération du Grand Verdun (CAGVD) |
| Hauts-de-France            | Métropole européenne de Lille               | Investir dans les Jeunesses de la MEL  | Métropole européenne de Lille                      |
|                            | Picardie Maritime                           | Like l'Avenir - De nouvelles opportunités pour les jeunes de Picardie Maritime | Syndicat Mixte Baie de Somme – Trois Vallées       |
|                            | Valenciennes agglomération                  | Accroche active !  | Communauté d'agglomération Valenciennes Métropole  |
| Ile-de-France              | Sevran, Tremblay-En France Et Villepinte    | Terres d'envol pour la jeunesse  | EPTP Terres d'Envol                                |
| Nouvelle-Aquitaine         | Bocage – Gâtine (Bressuire – Parthenay)     | Les jeunes s'en mêlent   | Association Bocage Gâtine Jeunesse (BoGaJe)        |
|                            | Bordeaux – Lormont - Mérignac               | Pôles Territoriaux de Coopération Jeunesse (PTCJ)                              | Convergence Habitat Jeunes                         |
|                            | Val-de-Garonne                              | TERRADOR, la Jeunesse pour avenir  | Val de Garonne Agglomération                       |
| Pays-de-la-Loire           | Nantes, Orvault, Rezé et St Herblain        | Agir ensemble pour l'émancipation des jeunes                                   | Ville de Nantes                                    |
| Provence-Alpes-Côte d'Azur | Marseille Tarascon                          | Impact Jeunes  | La Fondation d'Auteuil, « Apprentis d'Auteuil »    |
| Outre-mer                  | Guyane – Kourou (agglomération des Savanes) | Projet innovant en faveur de la jeunesse des Savanes                           | GIP Jeunesse KOUROU                                |
|                            | La Réunion                                  | PRODIJ   | Association PRODIJ                                 |

Parmi les 16 projets lauréats du PIA 2, certains mettent en œuvre des actions visant l'incitation à la mobilité des jeunes, qu'elle soit incluse et/ou internationale.

## Mobilité inclusive

| TERRITOIRES          |   | NOM DE L'ACTION  | PILOTE DE L'ACTION                         |
|----------------------|---|--|--|
| Auvergne-Rhône-Alpes | Ardèche                                     | <b>Attractivité du territoire</b><br>Expérimentation avec le développement d'une appli Smartphone pour organiser l'autostop des jeunes   | Simplon                                    |
|                      | Grenoble                                    | <b>Education à la mobilité citoyenne et à la transition énergétique</b><br>Programme visant à utiliser l'apprentissage accompagné de la conduite en intégrant le principe du « continuum éducatif » du citoyen usager de la route. Ce programme développe une approche systémique de la mobilité citoyenne et de la transition énergétique. Des « clubs services aux jeunes » vont être créés permettant aux jeunes d'apprendre à conduire tout en rendant des services aux personnes les plus isolées | Mov'easy                                   |
| Bretagne             | Lorient, Morlaix, Moyenne-Vilaine Et Semnon | <b>Vivre la mobilité</b><br>Développer la mobilité par l'apprentissage du code de la route et diverses actions mettant en exergue cette thématique (transport en commun, avion, coopération...)<br>Faire découvrir le territoire et d'autres territoires.<br>Impliquer les jeunes dans l'organisation de séjours individuels et collectifs   | Université sociale                         |
|                      | Saint-Brieuc agglomération Baie d'Armor     | <b>Noc'TUB, une offre de transports en soirée renforcée et renouvelée</b><br>Offrir de l'autonomie aux jeunes, réduire les déplacements en voiture des jeunes en soirée, renforcer la sécurité, proposer une offre adaptée à la fréquentation des lieux de soirée, et modulable en fonction des événements ponctuels   | Saint-Brieuc Armor Agglomération           |
|                      |   | <b>Etude pour le développement de la mobilité des jeunes en milieu rural</b>   | Saint-Brieuc Armor Agglomération           |
|                      |   | <b>Favoriser les cheminements doux vers le collège de Ploufragan</b><br>Favoriser l'autonomie des jeunes dans leur déplacement en réalisant des aménagements urbains pour favoriser la mobilité des jeunes du quartier de l'Iroise (QP) vers le centre-ville et vers le collège et le secteur d'équipements publics  | Commune de Ploufragan Pilote               |
|                      |   | <b>Aménagement de cheminements cyclables sécurisés vers le futur collège</b>   | Multiples                                  |
| Grand-Est            | Verdun agglomération                        | <b>Coup de jeunesse à la mobilité</b>  | Communauté d'agglomération du Grand Verdun |



| TERRITOIRES     |                               | NOM DE L'ACTION   | PILOTE DE L'ACTION  |
|-----------------|-------------------------------|---|---|
| Hauts-de-France | Métropole européenne de Lille | <b>Plateforme Mobilité</b>  | Métropole Européenne de Lille   |
|                 |                               | <b>Permis de réciprocité</b><br>Apporter une aide à l'obtention du permis de conduire en échange d'un engagement du jeune à aider une personne ne disposant pas de moyen de locomotion autonome   | Ville de Lille (communes associées de Lille Hellemmes-Lomme)  |
|                 |                               | <b>Parcours Emploi Mobilité Sport</b><br>Favoriser l'accès à l'emploi à travers l'acquisition du permis de conduire, les tremplins de la mobilité, le développement de la citoyenneté   | Association FACE  |
|                 | Picardie Maritime             | <b>Favoriser l'autonomie et la mobilité des jeunes</b><br>Expérimenter des dispositifs d'aide facilitant la mobilité et les déplacements des jeunes   | Syndicat mixte « Baies de Somme - Trois vallées »   |
|                 |                               | <b>Accélérer l'accès à la préqualification, la qualification et l'insertion grâce à des parcours de mobilité</b><br>Proposer des parcours individualisés de jeunes suivis par des tuteurs, mettre en place des aides à la mobilité (bourse pour passer le code avant le permis par exemple), renforcer l'accompagnement de jeunes volontaires avec l'appui de l'UIMM ou d'autres branches qui ont du mal à pourvoir leurs offres, traiter les ruptures de contrats d'apprentissage, etc |   |
|                 | Valenciennes agglomération    | Apprentissage de la mobilité chez les élèves de 3 <sup>ème</sup>  | CAPEP (Comité d'Action Pour l'Éducation permanente)   |
|                 |                               | <b>Valmobile</b><br>Sensibilisation à l'outil d'aide à la mobilité, le ValMobile, aux jeunes en situation de handicap de l'agglomération de Valenciennes (application informatique pouvant être installée sur smartphone, sur fauteuil roulant, ..., proposant à l'utilisateur handicapé une aide au déplacement, tout en le rendant acteur de son autonomie)   | PRIMOH-UVHC (Pôle de Recherche et d'Innovation en MObilité et Handicap) de l'Université de Valenciennes et du Hainaut-Cambrésis |
|                 |                               | <b>MAISON DU VELO « PHARMA'CYCLO »</b><br>Installation et développement de la maison du vélo : acquisition de vélos, réparation de vélos, voyage en vélo, création de parc vélo dans les établissements scolaires, chantiers éducatifs  | Maison de Quartier Centre-ville de Valenciennes   |

| TERRITOIRES                |   | NOM DE L'ACTION   | PILOTE DE L'ACTION   |
|----------------------------|---|---|--|
| Hauts-de-France            | Valenciennes agglomération                  | <b>KIOSQUE MOBILITÉ</b><br>Développer un simulateur de conduite par les étudiants de l'ISTV dans le cadre du PDASR (Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière)<br>Co organiser un challenge Educ-Eco (challenge pédagogique national) et organisation animation d'un village sécurité routière<br>Accueillir des jeunes du lycée du Pays de Condé dans le cadre de leur cours d'éducation morale et civique : Atelier sur les mobilités durables, sur la R&D, sur l'innovation, présentation de projet de recherche, promotion des modes de transports doux | association technopole du valenciennois  |
|                            |   | <b>Forum mobilité</b>   | Association des centres sociaux et socioculturels de la région de Valenciennes |
|                            |   | <b>Permis de conduire</b>   | Communauté d'agglomération Valenciennes Métropole                              |
| Ile-de-France              | Sevran, Tremblay-En France et Villepinte    | <b>Bourse au permis</b><br>Améliorer la mobilité et l'employabilité des jeunes en les aidant à financer leur permis de conduire   | EPTP Terres d'Envol  |
|                            |   | <b>Conduite vers l'emploi</b><br>Permettre à des jeunes d'accéder à une reprise d'activité en emploi ou formation grâce à un accompagnement à la recherche d'emploi lié à la préparation à l'obtention du permis de conduire  | Boutique Club Emploi   |
| Nouvelle-Aquitaine         | Bocage – Gâtine (Bressuire – Parthenay)     | <b>Plateforme mobilité solidaire : accompagner les jeunes vers une mobilité autonome et durable</b>   | Multiplés  |
|                            | Val-de-Garonne                              | <b>TERRA MOBILE</b><br>Donner l'accès à des offres et/ou initiatives des autres membres du groupement au moyen de transports collectifs, afin d'éviter l'écueil d'une offre de services territoriale. Prévision de création d'une plateforme permettant la gestion des trajets et des réservations  | Solincité  |
|                            |   | <b>Création d'un fonds Permis de bouger</b><br>Financement de 35 permis de conduire par an  | Mission locale Moyenne Garonne   |
| Provence-Alpes-Côte d'Azur | Marseille Tarascon                          | <b>ACTIONS LOCAUX-MOTIVES "Mobilité dans les QPV"</b><br>Mettre en place un accompagnement pour favoriser la mobilité des jeunes  | Fondation d'Auteuil « Apprentis d'Auteuil »                                    |
| Outre-mer                  | Guyane – Kourou (agglomération des Savanes) | Auto-école sociale<br>Créer un espace d'apprentissage rassurant et pédagogique pour faciliter les acquisitions, lever la mobilité comme frein à l'employabilité, prévenir les conduites routières à risque  | AKATIJ   |

## Mobilité internationale

| TERRITOIRES          |                                      | NOM DE L'ACTION  | PILOTE DE L'ACTION            |
|----------------------|--------------------------------------|--|-------------------------------|
| Auvergne-Rhône-Alpes | Ardèche                              | <b>Expérience de mobilité interculturelle</b>  | CRIJ                          |
|                      |                                      | <b>Mobilité européenne des collégiens</b>  | Conseil départemental         |
|                      | Grenoble                             | <b>Séjours sportifs et solidaires</b><br>Permettre à des jeunes de partir rencontrer d'autres jeunes étrangers partageant la même passion du basket et des cultures urbaines et de participer à un projet solidaire  | Big Bang Ballers              |
| Hauts-de-France      | Métropole européenne de Lille        | <b>Lever les freins à l'employabilité transfrontalière</b><br>Permettre à des jeunes d'accéder à l'emploi en région flamande belge en les sensibilisant à la culture néerlandaise, à l'apprentissage de la langue  | Métropole européenne de Lille |
|                      |                                      | <b>Essor des coopérations internationales de jeunes</b><br>S'appuyer sur l'équipement de l'Auberge de jeunesse et sur le suivi et l'offre de services du CRIJ pour réaliser une plateforme de promotion de coopérations européennes et internationales de jeunes avec les villes jumelées  | CRIJ                          |
|                      |                                      | <b>La fabrique citoyenne des mobilités</b><br>Sensibiliser, animer et faire vivre les envies d'ailleurs  | CRIJ                          |
|                      |                                      | <b>Réflexe mobilité internationale</b><br>Faire de la mobilité internationale un levier de l'insertion professionnelle   | ADICE                         |
| Nouvelle-Aquitaine   | Val-de-Garonne                       | <b>Création d'un guichet unique autour des questions et dispositifs de mobilité internationale</b>   | Centre des Bureaux            |
| Pays-de-la-Loire     | Nantes, Orvault, Rezé et St Herblain | <b>Mobilité internationale et dialogue interculturel</b><br>Constitution de « Fiches acteurs » afin d'identifier les structures du territoire travaillant sur les thèmes de la mobilité internationale et du dialogue interculturel et de recenser toutes les actions existantes des différents acteurs<br><br>Mise en place de 3 groupes de travail avec les acteurs du territoire : Parcours multi-acteurs, Accueil de jeunes sur le territoire et réciprocité, Dialogue interculturel | Parcours Le Monde             |

## CONTRIBUTION DJEPVA/INJEP/FEJ

### Les expérimentations du FEJ en matière de mobilités

**Le FEJ s'est intéressé aux questions de mobilités dès sa création en 2009. En effet, il a vocation à mettre en œuvre des expérimentations sur tous les écueils que peut rencontrer un jeune sur son parcours de vie, depuis le plus jeune âge jusqu'à son insertion dans la vie d'adulte. Le sujet des mobilités a été abordé à différents niveaux, tant du point de vue de la mobilité européenne et internationale, que de la mobilité inclusive au plan national.**

#### 1. La mobilité européenne et internationale des jeunes :

##### a. Un premier appel à projets ouvert :

La concertation menée en 2009 et le Livre Vert sur la politique de la jeunesse avait fait le constat que la mobilité internationale « profite très majoritairement aux jeunes étudiants ou diplômés ». Il estimait nécessaire de travailler, en conséquence, sur les réponses apportées aux demandes de mobilité, sur la coordination des partenaires et sur le développement de la mobilité des jeunes en emploi ou en recherche d'emploi. Il recommandait de cibler certaines franges de la jeunesse qui ont moins d'opportunités de mobilité internationale, par exemple les apprentis.

Les expérimentations développent des projets visant à accroître la mobilité de jeunes en difficulté d'insertion, déscolarisés ou faiblement diplômés. Elles mobilisent l'organisation de séjours individuels ou en groupe, à des fins scolaires, économiques (stages en entreprises) ou humanitaires. Pour ce faire, elles développent de nouvelles coordinations entre les acteurs et de nouveaux moyens d'information et d'accompagnement des jeunes.

**Les évaluations devaient permettre d'apporter des réponses aux questions suivantes :**

- Comment accompagner la mobilité internationale des jeunes en insertion ?
- Quels dispositifs sont les mieux à même de promouvoir la mobilité dans le cadre scolaire ?
- Quelles coordinations des acteurs de la mobilité donnent les meilleurs résultats ?

---

**17 expérimentations ont été soutenues par le FEJ qui devaient bénéficier à environ 5 800 jeunes :**

- 14 visant à « Soutenir les initiatives et les projets des jeunes » du premier appel à projets (AP1), publié en avril 2009 ;
- 3 visant des « Actions innovantes pour développer la mobilité internationale des jeunes » (APDOM1) publié en août 2009.

5 de ces projets étaient portés par des collectivités territoriales.

---

**Les expérimentations ont eu pour objet :**

- D'accompagner la mobilité internationale des jeunes en insertion (11 projets)
- D'accompagner la mobilité internationale dans le cadre scolaire (3 projets)
- De créer des partenariats entre les acteurs de la mobilité internationale (3 projets)

**Les enseignements tirés sont les suivants :****● Des enseignements sur l'opportunité d'une gouvernance régionale**

Le niveau régional est apparu comme le niveau le plus pertinent pour permettre une réelle coordination des institutions et des professionnels concernés. Les niveaux infra régionaux, de proximité, devant être associés aux actions mises en œuvre afin de toucher un maximum de jeunes aux profils différenciés. Les expérimentations ont montré que la coopération entre les partenaires des différents champs de la mobilité internationale (éducation non-formelle, formelle, formation professionnelle) permettait aux jeunes de construire de véritables parcours de mobilité.

**● Des enseignements sur le nécessaire accompagnement des jeunes**

Les expérimentations ont confirmé la nécessité de proposer aux jeunes des accompagnements spécifiques (avant, pendant, après) surtout pour ceux disposant de moins d'opportunités au départ. La formation des encadrants de jeunesse (animateurs, enseignants, éducateurs) à la mobilité internationale a conduit à un meilleur accompagnement des jeunes.

**● De nouveaux approfondissements possibles, telle la démarche du « pair à pair »**

Il est apparu que les échanges entre jeunes ayant fait un séjour à l'étranger et ceux désireux de partir apportaient une réelle plus-value dans le rayonnement des expériences de mobilité auprès des jeunes, tout particulièrement pour ceux qui en sont le plus éloignés.

Ainsi, la mise en œuvre des projets et les évaluations réalisées ont permis de tirer nombre d'enseignements constituant une base de travail dans une logique d'essaimage. Les actions décidées dans le cadre du Comité interministériel de la jeunesse tenu le 21 février 2013 se sont inscrites dans cette logique afin de permettre l'accroissement du nombre de jeunes effectuant une mobilité et la diversification de leur profil.

**b. L'essaimage des plateformes régionales de mobilité :**

Le Comité interministériel de la jeunesse du 21 février 2013 a réaffirmé la nécessité d'une meilleure gouvernance à l'échelle régionale sur ces questions. Ceci s'est traduit par la mise en place de Comités régionaux de la mobilité internationale et européenne (Coremob), et à leur service de plateformes régionales de la mobilité.

Les Comités régionaux coordonnent les acteurs sous la co-présidence des Préfets de région et des Présidents de Conseils régionaux. La coordination, sur le champ de l'éducation formelle, non formelle, la formation professionnelle, des acteurs et des « opérateurs »

de la mobilité (acteurs internationaux, européens, nationaux, services déconcentrés de l'Etat, collectivités territoriales, universités, associations...) constitue une responsabilité institutionnelle des Conseils régionaux.

Les plateformes quant à elles, sont un outil au service de cette coordination.

Sur la base de cette démarche de structuration et de renouveau dans les offres de mobilité faites aux jeunes, le FEJ a lancé en 2014 un appel à projets d'essaimage pour faciliter la mise en place des plateformes.

### **Les objectifs étaient les suivants :**

- Soutenir des projets qui facilitent l'accroissement du nombre de jeunes effectuant une mobilité et la diversification de leur profil, en accompagnant les jeunes vers et dans la mobilité et notamment ceux qui en sont les plus éloignés.
- Soutenir des projets qui permettent de mieux informer les jeunes, les encadrants de jeunesse et les responsables ou élus de structures pouvant bénéficier des dispositifs de mobilité européenne et internationale. Mieux former les encadrants de jeunesse.
- Soutenir des projets qui créent au niveau des territoires des outils facilitant les articulations des différents intervenants.

### **20 projets ont été retenus et soutenus au total à hauteur de près de 3 millions d'euros. Le FEJ n'a pas financé d'évaluation externe sur ce programme.**

Ces projets aujourd'hui pour la plupart terminés (au titre de leur soutien par le FEJ) ont concerné plus de 100 000 jeunes, certains sur des accompagnements individualisés tel que la « préparation du départ à l'étranger » par exemple, d'autres par l'utilisation d'outils mis à leur disposition du type sites dédiés, guides, etc...

Sur le déroulement des projets, plusieurs constats se dégagent<sup>14</sup> :

- La mise en place des plateformes sur les territoires a pris du temps pour des raisons liées aux temps politiques, fusion des régions, mise en place des COREMOB, mais également au temps nécessaire à la construction technique des coopérations / coordinations.
- Malgré les objectifs recherchés initialement il a été difficile de mobiliser dans ces actions les jeunes ayant moins d'opportunités (entre 3 % et 25 % du groupe total), pour plusieurs raisons :
  - La famille
  - Le fait d'être en situation de grande précarité
  - La désocialisation
  - La difficulté de s'inscrire dans une démarche de projet.

14. Les données relatives à l'avancement des projets sont issues des rapports établis au FEJ par les porteurs de projet. Leurs rapports finaux sont consultables sur le site : <http://www.experimentation.jeunes.gouv.fr/>

### **De l'analyse des rapports finaux des projets, on peut identifier les préconisations et éléments de perspective suivants :**

- **Il importe de mieux toucher les jeunes ayant moins d'opportunités**

Il importe de prendre en compte les attentes, les besoins et les obstacles rencontrés par les jeunes, surtout ceux qui ont moins d'opportunités. De même, il y a lieu de réfléchir sur la signification qu'ils accordent à leur expérience de mobilité internationale aux différentes étapes : motivation au départ, sens de l'accompagnement, de la préparation au départ et du soutien au retour, apports du séjour à l'étranger, etc.

L'environnement institutionnel qui entoure les jeunes vulnérables constitue un élément clé dans la concrétisation ou non d'une expérience de mobilité internationale. En particulier, les structures d'insertion professionnelle (missions locales, centres sociaux, structures de prévention spécialisée) avec lesquelles les jeunes ayant moins d'opportunités sont en relation s'apparentent à un maillon essentiel pour la mise en relation avec la mobilité internationale. L'information, l'accompagnement ou l'orientation vers des associations spécialisées s'effectuent par l'intermédiation de ces structures. De ce point de vue, la coordination des acteurs au niveau local constitue un levier central pour favoriser l'accès du jeune à un séjour à l'étranger. Et permet de rapprocher ces jeunes et les professionnels de la mobilité.

- **Il y a lieu de mettre l'accent sur la préparation renforcée des jeunes avants, pendant et après leur mobilité**

Les jeunes accordent une grande importance au soutien relationnel basé sur les interactions sociales avec les encadrants de la mobilité. Pouvoir compter sur un accompagnateur avec lequel le jeune aura établi une relation de confiance, disposer d'informations suffisantes pour remédier aux incertitudes pratiques liées à une expérience à l'étranger, sont des aspects essentiels pour la concrétisation ou non d'un projet de mobilité internationale.

La mobilité internationale n'est pas vécue comme une expérience permettant de faciliter son insertion professionnelle. En revanche, la préparation et l'exécution d'une mobilité internationale restaure la confiance en soi et permet de découvrir des ressources nouvelles pour avancer sur la route de l'insertion.

- **La nécessité d'informer, de sensibiliser et de former les professionnels sur la mobilité internationale**

Renforcer le travail partenarial au niveau local entre les structures de l'insertion sociale et professionnelle et de l'animation socio-éducative, et les opérateurs de la mobilité internationale pour favoriser la mutualisation des compétences, des ressources et structurer l'offre au niveau territorial, s'impose. Dans cette perspective, le rôle des politiques publiques régionales est crucial.

- **La reconnaissance institutionnelle de la mobilité internationale non formelle – comme source d'apprentissages – dans le cadre législatif et réglementaire**

C'est également un levier essentiel pour favoriser l'accès des jeunes vulnérables à ce type d'expérience. L'instauration d'un droit à la mobilité internationale a déjà été avancée, sans succès. On pourrait à défaut s'inspirer de la reconnaissance des acquis accordée dans le cadre de la loi égalité-citoyenneté.

## 2. Le permis de conduire et la mobilité inclusive en faveur de l'insertion sociale et professionnelle des jeunes

### a. Un accompagnement des jeunes pour l'obtention du permis de conduire

Entre 2009 et 2012, la MAFEJ, a expérimenté dans le domaine de la mobilité des jeunes en lien avec la recherche d'emploi. Elle avait animé le programme « 10 000 permis de conduire pour réussir ». Le but était de faciliter l'obtention du permis de conduire du jeune et sa première mise en emploi. Le jeune éligible se voyait offrir un soutien financier et un accompagnement spécifique.

60 projets expérimentaux avaient été sélectionnés, pour un coût de 10 millions d'euros<sup>15</sup>.

#### **Les dispositifs mis en place devaient :**

- S'appuyer sur des dispositifs et mesures actifs et préexistants ;
- Développer et renforcer le maillage partenarial et s'assurer de la coordination entre les différents acteurs concernés (entreprises, associations, missions locales, centres de formations d'apprentis, structures d'insertion par l'activité économique, collectivités locales, établissements scolaires de l'enseignement secondaire, etc.) ;
- Prévoir un mécanisme de ciblage de cette aide vers les jeunes issus des familles les plus modestes ;
- Intégrer un volet important de sensibilisation à la sécurité routière.

Les jeunes éligibles se voyaient offrir un soutien financier et un accompagnement spécifique.

#### **Principaux résultats :**

##### **L'évaluation nationale du dispositif comprenait deux volets :**

1. Un volet quantitatif (étude d'impact) porté par la fédération de recherche du CNRS « Travail, Emploi et Politiques Publiques » (TEPP).
2. Un volet qualitatif de l'évaluation assuré par le cabinet ASDO Etudes. Le rapport sera rendu le 30 septembre 2012.

---

15. Les résultats de ce programme d'expérimentation sont en ligne sur le site <http://www.experimentation.jeunes.gouv.fr/>.



- **Mesure de l'impact des dispositifs (volet quantitatif)**

---

**Méthode d'évaluation :**

Le principe de l'évaluation d'impact est de comparer un « groupe test » composé de jeunes qui vont bénéficier de l'action (subvention et accompagnement), avec un « groupe témoin » formé de jeunes qui ne vont bénéficier des dispositifs « de droit commun » existant d'ores et déjà dans les territoires.

Ces deux groupes sont formés par tirage au sort parmi un ensemble de jeunes volontaires pour l'expérimentation. Cette méthode permet d'éviter tout biais dans la composition de ces deux groupes, non seulement sur les variables observables (âge, niveau de diplôme, catégorie socioprofessionnelle des parents, etc.), mais aussi sur celles qui ne sont pas observables statistiquement.

Après une phase de préparation de l'expérimentation, les jeunes ont commencé à rentrer dans le dispositif à partir de fin janvier 2010. La première enquête statistique auprès des jeunes a eu lieu entre avril et mai 2011. La deuxième enquête a eu lieu sur la même période 12 mois plus tard.

---

- L'aide financière doublée d'un dispositif d'accompagnement au permis de conduire ciblé sur des jeunes en difficultés d'insertion augmente l'accès aux auto-écoles, la réussite au code, la réussite au permis et le fait de disposer d'un véhicule. Le taux d'obtention du permis de conduire est ainsi de 25,2 % dans le groupe test à 12 mois et de 44,8 % à 24 mois, contre 13,6 % et 29,8 % dans le groupe témoin. Le dispositif augmente donc de près de 50 % les chances d'obtention du permis à un horizon de 24 mois.
- 2 ans après l'aide attribuée à 10 000 jeunes, on peut dire que 1500 n'auraient pas eu le permis sans elle. Cet effet positif n'est pas lié à l'augmentation des taux de réussite aux examens mais à la capacité donnée aux jeunes de pouvoir tenter davantage de fois les épreuves.
- On ne constate en revanche pas d'effet notable de l'aide sur les chances d'accéder à un emploi et sur la qualité des emplois occupés (salaire, type de contrat de travail, durée du travail et statut d'emploi), à court terme comme à long terme.
- Les seules différences notables portent sur la nature de l'emploi, pour ceux qui sont employés, les jeunes aidés occupant plus fréquemment des emplois nécessitant l'usage d'une voiture, comme outil de travail ou parce que la localisation du travail peut changer.
- L'aide au permis exerce des effets favorables sur la sociabilité des jeunes et sur leur intégration sociale. Par exemple, elle favorise la participation électorale et la participation à des associations sportives ou locales et elle augmente l'intensité des échanges avec ses amis.

- Lorsqu'ils préparent leur permis de conduire, les jeunes sont moins mobiles géographiquement, recherchent moins activement un emploi, une formation ou un emploi de meilleure qualité que celui qu'ils occupent. Une fois le permis de conduire acquis, ces caractéristiques s'inversent. Les jeunes gagnent en mobilité résidentielle et l'emploi devient plus accessible.
- Les effets de l'aide sont différents entre les filles et les garçons. Les filles ont recours à davantage de tentatives pour réussir l'épreuve pratique du permis, ce qui induit un nombre d'heures de conduite et un coût plus élevé. Elles tirent des bénéfices plus importants de l'aide qui leur permet de financer ce surcoût et de réussir le permis aussi fréquemment que les garçons.
- L'effet du permis sur l'emploi passe également par des canaux très différents pour les filles et les garçons :
  - \* Pour les garçons, l'aide ouvre l'accès à des emplois qui requièrent le permis de conduire, notamment dans la construction.
  - \* Pour les filles, le permis permet d'élargir l'horizon de la recherche d'emploi et ouvre l'accès à des emplois éloigné du domicile ce qui facilite la sortie du chômage.

## ● Mise en œuvre des dispositifs (volet qualitatif)

---

### Méthode d'évaluation :

Le volet qualitatif de l'évaluation a été assuré par le cabinet ASDO Etudes. Il vise tout d'abord à définir les différents modèles qui émergent dans le cadre de l'expérimentation (types de publics visés, objectifs recherchés, modalités de mise en œuvre), et à établir une typologie des bénéficiaires et des effets du dispositif sur leurs parcours (motivation, vécu de l'aide et de l'accompagnement, effets sur le projet professionnel). Six sites ont ainsi fait l'objet d'une étude approfondie, qui ont été choisis afin de représenter des situations différentes : porteurs de projets de statuts différents, territoires urbains, rurbains et ruraux, projets mettant en avant des « philosophies » différentes, en termes de ciblage des publics, de modalités d'accompagnement mises en œuvre, de contrepartie demandée aux jeunes.

---

- L'évaluation qualitative met en évidence trois types de conceptions des projets d'aide au permis :
  - \* **Le permis pédagogique** : L'accent est mis sur l'accompagnement pédagogique au passage du permis de conduire.
  - \* **Le permis professionnalisant**. D'autres sites ont conçu l'aide au permis comme un coup de pouce déclencheur d'une embauche, dernière marche vers l'emploi. Le dispositif est pensé pour des jeunes « prêts à l'emploi ».

- \* **Le permis éducatif.** Elle ajoute aux cours de code et aux heures de conduite des ateliers de prévention routière, des ateliers de secourisme, ou encore exige des jeunes aidés de s'impliquer comme bénévoles dans une association le temps d'une semaine. Cette démarche plus englobante d'aide au permis de conduire a souvent rencontré l'approbation des jeunes aidés.
  - Elle souligne, de façon convergente avec l'évaluation quantitative, que, « même accompagné, l'obtention du permis de conduire reste souvent une gageure », pour deux raisons fondamentales :
- \* **Les abandons.** Ils sont relativement nombreux, sur les sites notamment où l'accompagnement était moins renforcé, où les effectifs de jeunes entrés dans le dispositif étaient plus importants, où le dispositif était piloté moins en proximité avec les conseillers.
- \* **Les parcours longs et coûteux.** Malgré les montants d'aide financière octroyés aux jeunes bénéficiaires du dispositif et malgré la sélection qui était faite à l'entrée du dispositif sur de nombreux territoires, de nombreux élèves ont suspendu ou abandonné leur parcours à cause des heures supplémentaires qu'il aurait fallu encore suivre et financer.

Les aides financières accordées aux jeunes pour faciliter leur passage du permis ont des effets de long terme positifs mais au prix d'effets de court terme défavorables du point de vue de l'insertion professionnelle et de l'intégration sociale des jeunes.

Pour ces raisons, l'évaluation quantitative a conclu qu'il convenait de « réexaminer les conditions d'une simplification du passage du permis de conduire pour les jeunes, afin d'en réduire le coût financier mais aussi la durée et la difficulté. (...) Simplifier les épreuves du permis sur le modèle de beaucoup d'autres pays produirait un triple dividende sur l'aptitude à la mobilité des jeunes, sur leur accès à l'emploi et sur leur intégration sociale ».

## b. Le développement de la mobilité inclusive en faveur de l'insertion sociale et professionnelle des jeunes

Le FEJ a lancé en mars 2014 un appel à projets intitulé « mobilité et accompagnement vers l'emploi des jeunes », visant à favoriser la mobilité des jeunes dans la perspective d'un meilleur accès à l'emploi. Initiative soutenue par le groupe TOTAL, partenaire du FEJ.

Cet appel à projet partait du constat selon lequel la majorité des jeunes en difficulté ne détient pas le permis de conduire. La question de la mobilité sur le territoire est particulièrement importante dans un contexte où les zones d'emploi ne sont pas touchées de la même façon par le chômage : ce qui oblige les demandeurs d'emploi à une plus grande mobilité géographique, pour obtenir un emploi. De plus, les jeunes demandeurs d'emploi non qualifiés résident souvent dans des zones rurales ou périurbaines : d'où la difficulté de se déplacer dans ces zones peu équipées en transports collectifs.

Par ailleurs, certaines offres d'emploi nécessitent que les candidats soient mobiles : certains secteurs économiques comme la grande distribution, la restauration, le bâtiment, les services personnels et domestiques, imposent une grande mobilité de leurs employés. Les jeunes travaillant dans ces secteurs sont touchés durement par les situations de mobilité contrainte.

16 projets ont été sélectionnés par un jury indépendant composé d'experts : institutionnels, acteurs de terrain, chercheurs. 7 179 jeunes sont entrés dans le dispositif. 2 366 ont bénéficié d'un diagnostic mobilité. Et 927 ont participé à des ateliers mobilité.

L'évaluation, commune à l'ensemble des actions visait à repérer quelles sont les formes et l'intensité d'accompagnement les plus pertinentes pour développer la mobilité des jeunes en difficultés d'insertion. En effet, les expérimentations ciblant un public aux caractéristiques socio-économiques et culturelles proches, il s'agissait de regarder si certaines expérimentations ont plus ou moins d'impact que d'autres et d'en comprendre les raisons.

Afin de répondre à cette problématique, l'évaluation comprenait deux volets :

- un volet quantitatif, qui avait pour objet d'analyser les effets de l'expérimentation sur le parcours des jeunes, et les différentes dimensions de leur prise d'autonomie.
- un volet qualitatif, basé sur des entretiens individuels et collectifs avec les jeunes, les 16 porteurs de projet et leurs partenaires.

## Enseignements au regard des projets

### Les actions mises en œuvre :

#### L'analyse des projets a permis d'identifier un répertoire d'actions mis en œuvre.

- Actions mixtes visant à mener de front un appui à la mobilité et un accompagnement vers emploi.
- Etablissement de diagnostics « mobilité » individuels, suivis d'une orientation du jeune.
- Ateliers mobilité collectifs, permettant aux jeunes à apprendre à se repérer sur un plan, utiliser les transports.
- Accompagnement de jeunes à l'obtention du permis de conduite B ou du permis AM, location ensuite de scooters à des prix symboliques.
- Mises en relation des jeunes avec les employeurs et immersion en entreprise.
- Accompagnement de certains jeunes dans leur projet autonomie : acquisition d'un véhicule, micro crédit, aide financière pour obtenir le permis de conduire.

**Et également permis de pointer les difficultés rencontrées par les porteurs de projets :**

- Absence de motivation des jeunes, notamment dans les ateliers collectifs mobilité.
- Ruptures ou difficultés constatées avec certains partenaires, qui ont freiné la montée en charge du projet.
- Retards dans la mise en œuvre dus à des raisons administratives : délais de rédaction d'un décret de la Préfecture paralysant quelques mois les actions mobilités initialement envisagées.
- Projets peinant à démarrer, s'éparpillant dans de trop nombreuses directions ou restés flous quant à leurs objectifs.
- Important turn-over, parmi les personnes chargées de la mise en œuvre du projet, de nature à retarder certaines actions, au demeurant novatrices.

**De nombreux outils ont été mis en place** par les porteurs de projets pour répondre aux besoins et attentes des jeunes :

- Proposition de pré-diagnostics online ou de formations pré-codes permettant une montée en connaissance et compétences.
- Proposition de diagnostics mobilité individuels suivis d'une proposition d'orientation.
- Mise en place d'ateliers mobilité collectifs permettant notamment aux jeunes de mieux maîtriser l'information, les alternatives de déplacement, à se repérer sur un plan, à anticiper, etc...
- Proposition d'accompagnement pour certains à l'obtention du permis de conduire ou au permis AM deux roues.
- Formation à l'éco-conduite.
- Appui à la définition de micro-projets mobilité par les jeunes eux-mêmes.
- Location de véhicules deux et quatre roues à un coût privilégié.
- Accompagnement de certains jeunes dans leur projet autonomie : acquisition d'un véhicule, d'un micro crédit, d'une aide financière pour obtenir le permis de conduire.
- Mises en relation jeunes/employeurs et immersion en entreprise, certains porteurs de projet ont pu ainsi mener de front des actions mobilité et des actions emploi.

La proposition de ces actions s'est faite en lien avec les partenaires locaux, et en interne en s'appuyant sur des ressources dédiées (exemple : mise en place de conseillers mobilité). Parmi les difficultés de mise en œuvre rencontrées par certains projets, il peut être noté celle pour quelques-uns à trouver leur dynamique propre en phase de démarrage, pour d'autres la difficulté que représente la réponse aux besoins de court terme souvent exprimés par les jeunes (besoin immédiat d'un moyen de transport) ou leur « absence de motivation » (difficulté à travailler sur l'accroissement de leur capacité d'autonomie).

## Les enseignements qui se dégagent des projets mobilité :

Le colloque du 12 décembre 2016 « Mobilité et insertion : nouveaux regards, nouvelles méthodes » organisé par la mission d'animation du FEJ de l'INJEP et l'ANSA a permis de capitaliser le retour d'expérience des porteurs de projet AP5 et leur mise en perspective. Il a permis de développer une réflexion fondée sur l'analyse théorique et pratique de la question de la mobilité. Ont été analysés les effets produits par les actions menées sur deux ans à la fois sur la capacité de mobilité et d'employabilité des jeunes, sur le maillage territorial et le réseau partenarial, sur l'évolution des pratiques des professionnels de l'accompagnement, le transfert des actions expérimentées et les éléments clefs de réussite des projets.

## Quatre sujets transversaux se sont dégagés :

### ● Le niveau d'adhésion des jeunes peut être variable

L'évaluateur évoque même des « bénéficiaires passifs ». Cette passivité se constate dans les formats collectifs de sensibilisation (notamment dans les ateliers mobilité) et en l'absence de dispositif encourageant la prise de parole des jeunes. Cette situation se constate notamment lorsque le public est « captif » (jeunes accompagnés par exemple dans le cadre de la garantie jeunes). Certains jeunes ne se sentent pas concernés par la problématique mobilité. *Les jeunes sont surtout axés sur le court terme, peu intéressés par des ateliers mobilité en tant que démarche longue d'apprentissage.* Des actions très concrètes sont proposées aux jeunes : accompagnement individuel, formation pédagogique, mise à disposition d'un véhicule, microcrédit, aide à l'obtention du permis de conduire.

*Les ateliers mobilité ont travaillé sur les représentations, les avantages et les coûts.* Ils permettent d'acquérir des compétences sur les usages alternatifs à la voiture, à mieux maîtriser l'offre de transports collectifs peu connue des jeunes et qui pourtant ne mobilise que des coûts faibles. Les ateliers sont basés sur l'expérience, les possibilités de déplacement réel, la capacité à augmenter son autonomie de déplacement (simulation d'entretien d'embauche). Ces ateliers se révèlent être un excellent moyen de diffuser une information relativement complète sur la mobilité à un nombre important de jeunes.

### ● Le rôle charnière du conseiller mobilité

Le conseiller mobilité joue un rôle à part étant capable d'établir des passerelles entre le monde de l'insertion (missions locales, Pôle emploi en plateforme de mobilité, indépendantes ou en réseau Wimoov ou Mob'In) et celui de la mobilité : auto-écoles sociales, réseaux de transport, garages. La professionnalisation du conseiller mobilité ajoute du crédit au projet et à la structure mobilité qui les emploie lors de face à face avec les pouvoirs publics. Mais cette activité n'est pas reconnue comme une profession particulière : d'où la nécessité de sécuriser et de professionnaliser ce nouveau métier. Conscient de ce phénomène, le laboratoire de la mobilité inclusive a fait de cette « cause » un de ses axes de travail dans son dialogue avec les pouvoirs publics.

Depuis la rentrée 2016 un *diplôme interuniversitaire*<sup>16</sup> de conseiller en mobilité pour l'insertion est proposé par l'Ecole d'urbanisme de Paris. L'idée de créer ce diplôme vise à favoriser la reconnaissance, la valorisation de ses compétences. Ce diplôme a trois cibles prioritaires : les professionnels de la mobilité, les opérateurs de la mobilité, et les personnes en mobilité contrainte.

L'accompagnement global prend en compte la question de la mobilité comme l'un des freins à l'insertion sociale et professionnelle de la personne. La problématique de la mobilité est souvent réduite à la question matérielle et financière. Or, la mobilité peut aussi être considérée de manière plus globale, incluant tant le « savoir » que le « pouvoir » bouger, le « vouloir » bouger. *Le conseiller mobilité aide aussi à surmonter les freins psychologiques* : comme cette jeune femme paralysée de peur à l'idée de prendre le train. Ou ces jeunes ayant besoin de réapprendre les savoirs de base, rien que pour comprendre les questions posées à l'examen du code de la route. Désormais, ils peuvent se tourner vers la plateforme mobilité, qui emploie un ou une conseiller(e) mobilité.

*Elle ou il établit un diagnostic mobilité et met en place des ateliers collectifs.* Proposant un accompagnement personnalisé et adapté aux besoins de la personne. Cela implique de faire évoluer les pratiques professionnelles, tant des accompagnateurs globaux que des conseillers mobilité, pour une meilleure appréhension de la mobilité en termes de parcours.

*Son rôle est particulièrement important en zone rurale où on trouve moins de 30 personnes au kilomètre carré, et où l'enjeu de la mobilité est crucial.*

*Les conseillers des missions locales s'appliquent, afin que la question de la mobilité devienne un enjeu partagé par tous les acteurs locaux* et découvrent le rôle du conseiller mobilité.

### ● **Le bilan en demi-teinte des ateliers mobilité**

La plateforme mobilité répond à cette motivation en proposant un premier niveau d'information sur les possibilités de transport. Les jeunes participent aussi à des ateliers mobilité. *Mais on constate parfois un décrochage des jeunes, surtout quand ils ont des difficultés d'apprentissage sur les savoirs de base.* Pour ces jeunes, un atelier mobilité ne suffit pas : *d'où la nécessité d'élaborer un accompagnement plus poussé en organisant un lien/relais entre le conseiller insertion et le conseiller mobilité.* Il importe de changer les représentations, car les jeunes découvrent des offres de moyens de transport qu'ils ne connaissaient pas. L'accompagnement des jeunes a souvent été fonction du niveau de leur adhésion aux actions proposées, notamment sous format collectif : Certains ne se sentaient pas concernés par la problématique mobilité.

Les expérimentateurs ont donc travaillé à développer un accompagnement, permettant aux jeunes de prendre conscience de l'intérêt et des compétences à acquérir pour accroître leur autonomie. *La plus-value de certains projets soutenus par le FEJ a été de pratiquer le pair à pair* dans le cadre des ateliers mobilité : mettre en relation le jeune ayant des difficultés de mobilité avec des « ambassadeurs de la mobilité » également jeunes, des jeunes en service civique. Les ateliers permettent aussi de développer la confiance en soi.

---

16. Le DU est à l'initiative du Laboratoire de la mobilité inclusive

*Les modes d'accompagnement proposés aux jeunes ont été extrêmement variés pour répondre au mieux aux besoins de ces derniers éloignés de la mobilité : manque d'informations sur la mobilité, difficultés d'apprentissage, situation économique et financière, situation administrative, problème de langue... En revanche, et contrairement à d'autres pays européens, l'association des publics à la définition et la construction des actions d'accompagnement semble encore insuffisamment développée, ce qui peut expliquer le faible intérêt de certaine jeune face aux informations « généralistes » qui leur sont données.*

La question de la complémentarité des métiers et des offres des acteurs de la mobilité sur les territoires : les jeunes se sont vus proposer des modes d'accompagnement différenciés. Soit une intervention d'urgence au cas par cas, prêt d'un scooter par exemple. Soit un accompagnement de moyen terme pour le passage du permis de conduire B fondé sur une nouvelle approche pédagogique (outils simplifiant le code de la route, gestion du stress). Soit une approche visant à accroître l'autonomie le jeune, grâce à des ateliers collectifs, etc...

Les plateformes locales de mobilité ont ce rôle à jouer : un rôle de coordination, d'orientation et d'accompagnement, de développement d'offres de service et d'équité territoriale.

- **La nécessité de nouer des partenariats pertinents**

L'analyse des projets montre l'importance de nouer des coopérations efficaces. On constate une répartition des compétences entre les différents acteurs de la mobilité : les régions confortent leurs compétences sur la mobilité interurbaine. Les départements demeurent les territoires clefs de l'action sociale.

Tandis que les communes interviennent souvent à travers leur centre communal d'action sociale. D'où l'importance de nouer des partenariats entre ces trois échelons.

*Les missions locales jouent un rôle important dans ce maillage partenarial. Il reste que certaines d'entre elles ont rencontré des difficultés pour mobiliser les collectivités sur le sujet de la mobilité notamment les départements. Par ailleurs, les nouvelles régions étaient au moment de l'expérimentation en cours d'organisation.*

Le diagnostic montre ainsi l'absence de schéma d'articulation entre les acteurs, un cloisonnement des politiques publiques et une grande disparité entre régions et entre jeunes. *Sur les dispositifs territoriaux, nationaux et internationaux, les aides existent mais elles sont éparpillées.* Un diagnostic de l'offre de mobilité sur un territoire est aidant pour les acteurs non spécialistes de la mobilité. Cela permet de renforcer l'accessibilité et l'accès aux droits et à l'information. Il est nécessaire d'avoir une vision globale de la mobilité.

*L'offre de services de mobilité est parfois déficiente, insuffisante ou inexistante sur certains territoires.* Le manque de transports en commun, de garages sociaux, de services de location de deux roues ou de quatre roues, d'ateliers d'accompagnement ne permet pas toujours de proposer une solution adaptée. Par ailleurs, les cloisonnements des acteurs par services, publics et territoires ne facilite pas toujours la connaissance de l'offre et son articulation. Le travail en partenariat permet de fluidifier les actions et mieux répondre aux besoins, d'identifier les manques et de proposer une action globale et coordonnée.



## Enseignements au regard de l'évaluation

### Evaluer l'accompagnement à la mobilité : problématique et méthodes

Quelles sont les formes et l'intensité d'accompagnement les plus pertinentes pour développer la mobilité des jeunes en difficultés d'insertion ? Telle est la question évaluative centrale posée par l'évaluation des 16 expérimentations proposant des aides matérielles et/ou immatérielles à des jeunes, mené par le TEPP- CNRS (Denis Anne, Julie Le Gallo, Yannick L'Horty) sous l'intitulé « Evaluation Sociologique et Statistique des Actions Innovantes pour la Mobilité et l'Accompagnement des Jeunes vers l'Emploi » (ESSAIMAJE).

Il s'agit d'une part de caractériser les types d'accompagnements proposés par les expérimentations et de repérer leurs effets sur la mobilité des jeunes, ainsi que sur leur insertion professionnelle et sociale puisque cet objectif constituait bien la finalité de la démarche.

Pour répondre à ces questions des méthodes quantitatives et qualitatives ont été déployées entre août 2015 et décembre 2016.

Le volet quantitatif a consisté en une évaluation randomisé ante et post dispositif. Ainsi, 1 305 jeunes ont remplis un questionnaire baptisé « Dossier Unique d'Inscription », ce remplissage permettant la répartition aléatoire des jeunes répartis ainsi : 350 jeunes dans le groupe test et 118 dans le groupe témoins. Six mois plus tard, 275 jeunes ont répondu au questionnaire post programme : 201 jeunes du groupe test et 74 jeunes du groupes témoins.

Malgré une quantité de jeunes bien inférieure aux chiffres annoncés par les porteurs de projet, le test de Welch a permis de valider l'équilibre des différents groupes permettant ainsi d'effectuer les comparaisons nécessaires à l'évaluation. Afin d'évaluer les effets d'un accompagnement à la mobilité, les questionnaires ont porté sur l'insertion professionnelle (recherche d'emploi, formation...), l'insertion sociale (associative, sportive, amicale), l'estime de soi et la mobilité.

Parallèlement, le volet qualitatif s'est concentré sur quatre expérimentations, croisant ainsi les expériences de jeunes bénéficiaires (43 entretiens), de partenaires extérieurs « prescripteur, mécènes et prestataires » (13 entretiens) et des porteurs de projets. Quinze des seize porteurs de projets ont également été interviewés.

### Principaux résultats

- **La question de la temporalité de l'évaluation**

Les récents travaux sur la mobilité (Allemand S., Ascher F., Levy, 2004 ; Bonnet et Desjeux, 2000, Fol S. 2010, Le Breton 2005) qui ont influencé ces expérimentations parlent « d'expérience de motilité » ou de « capital mobilité », notant ainsi le poids d'une intériorisation faite d'expériences et de répétitions dans la durée. A six mois d'écart, peu de différences sont observées entre les différentes populations, mais cela ne signifie pas, au regard des données qualitatives recueillies, que l'accompagnement des jeunes ne produit aucun effet.

- **L'entrée dans le dispositif, un impact sur la reprise d'étude ?**

Malgré le peu de jeunes qui ont pu être observés, quelques effets ont pu cependant être observés tels que l'effet de l'entrée dans le dispositif pour une reprise d'étude. En effet, alors qu'un seul jeune de la population témoin annonce avoir obtenu un nouveau diplôme, c'est le cas de 9 jeunes au sein de la population test.

Il apparaît également que la recherche d'emploi est plus longue de près de 5 mois pour les jeunes qui ont bénéficié de l'accompagnement. En mettant en parallèle ces deux résultats, l'évaluateur fait l'hypothèse d'une recherche plus exigeante liée à l'acquisition d'un nouveau diplôme.

- **Pas de différences entre les populations test et témoin pour ce qui est du logement, de la mobilité et de l'insertion sociale**

Contrairement à l'hypothèse posée, l'évaluateur ne constate aucune différence significative entre les jeunes accompagnés et ceux qui ne l'ont pas été en matière de situation de logement, de mobilité résidentielle ou routière, de loisirs, de sociabilité, de comportements électoraux, de participation associative ou de consommation d'alcool et de cannabis.

- **L'intensité des accompagnements à la mobilité, une variable déterminante**

A partir de l'enquête qualitative, une typologie des expérimentations a été effectuée. A partir du nombre et du type d'actions proposées par les expérimentations (bilan de mobilité seul, bilan de mobilité accompagné d'un prêt de véhicule, formation au permis de conduire...) deux sous-groupes ont été constitués : l'un ayant bénéficié d'un accompagnement de faible intensité et l'autre ayant bénéficié d'un accompagnement de forte intensité.

Les résultats diffèrent d'un groupe à l'autre. L'effet positif de l'accompagnement sur le niveau de diplôme n'est significatif que pour les jeunes bénéficiant d'un accompagnement intensif. Les jeunes ayant bénéficiés d'un accompagnement de faible intensité voient leur durée de trajet hebdomadaire augmenter et ont une plus grande difficulté à se déplacer. Ce même groupe déclare également être « moins fiers d'eux-mêmes ».

## Les enseignements

Selon l'évaluateur, parmi les enseignements de l'évaluation, il est à noter que « le fait de fixer des objectifs chiffrés ambitieux ne favorise pas toujours la réussite des projets ». En effet, l'accompagnement intensif, condition clé de la réussite, ne peut se faire que si les structures se fixent des objectifs atteignables de jeunes à accompagner.

La comparaison de ces sous-groupes rend compte de l'intérêt des accompagnements intensifs et individuels à la mobilité considérant en premier lieu les besoins du public accompagné.

Néanmoins, l'analyse qualitative montre que les aides matérielles à la mobilité donnent une grande satisfaction aux jeunes bénéficiaires, comme la location de scooters. En matière de politique publique elle note le retard pris par la France dans la prise en compte de l'enjeu mobilité dans les dispositifs publics.

Cependant au regard de ces résultats il convient de se poser la question de l'intérêt de ces types de dispositifs et peut-être plus globalement sur la perception de la mobilité comme une aptitude propre à un individu qui ferait l'objet d'une acquisition cognitive.

La mobilité ne serait-elle pas le fait de raisons professionnelles, familiales, économique, sociale qui conditionnerait la mobilité et non l'inverse ?

---

**Quatre principaux éléments se sont dégagés à partir de la pratique des acteurs :**

- La capacité à articuler des actions mobilité et des actions emploi, en initiant de préférence les actions mobilité en amont du parcours professionnel.
  - La nécessité de « prendre appui sur » et de faire reconnaître l'expertise du conseiller mobilité.
  - L'intérêt de faire participer les jeunes aux actions qui leur sont proposées jusqu'à la co-construction de l'animation des ateliers mobilité, pratique encore rarement intégrée.
  - La mise en cohérence des actions des différents acteurs locaux et le décloisonnement des politiques publiques.
- 

**Perspectives**

Le FEJ lancera en 2019 un appel à projets à destination particulièrement des territoires ruraux pour répondre aux difficultés que les jeunes y rencontrent. A ce stade le cahier des charges n'est pas défini mais la question des mobilités est susceptible d'être à nouveau un terrain d'expérimentation.

## CONTRIBUTION DU FORUM VIES MOBILES

**Au rapport du Groupe « Mobilités des Jeunes » du Conseil d'Orientation des politiques de Jeunesse, le 28 novembre 2018 - *Christophe Gay et Sylvie Landrière, directeurs du Forum Vies Mobiles***

---

### **Bouge de là !**

*Il m'a fait, bouge de là Alors j'ai bougé, j'ai dû m'en aller, partir, bifurquer J'ai dû m'évader, j'ai dû m'enfuir, j'ai dû partir J'ai dû m'éclipser, j'ai dû me camoufler J'ai dû disparaître, pour réapparaître*

*Mc Solaar, 1991*

---

Ils en ont fait un mot d'ordre. C'est aussi ce qu'on demande aujourd'hui aux jeunes, ce qu'on attend d'eux. **La mobilité, c'est bien**, non ? Les politiques publiques sont historiquement pensées dans ce cadre au motif que se déplacer, voyager, aller voir ailleurs, cela permettrait aux jeunes de se réaliser, de mettre en œuvre leurs projets de vie, d'élargir leur réseau social et d'accéder plus facilement à l'emploi.

On cherche ainsi à augmenter leurs compétences de mobilité (par exemple, les adolescents passent le brevet de sécurité routière au collège) et à ouvrir leur monde, leur faire découvrir d'autres horizons que celui de la cellule familiale et du quartier dans lequel ils résident (on pense aux camps de vacances pour ados ou au programme Erasmus pour les étudiants).

Cela suppose que la mobilité ait deux vertus : elle agirait positivement au plan individuel (**qualité d'empowerment** ou d'« encapacitation ») comme au niveau social (**qualité d'ouverture aux autres**, à l'altérité).

Cette politique de mobilisation de la jeunesse s'inscrit dans un contexte plus large de **mise en mouvement de la société tout entière** grâce à l'augmentation de la fréquence, de la distance et de la vitesse des déplacements, dont l'étude est au cœur du programme de recherche du Forum Vies Mobiles<sup>17</sup>. Les nouvelles possibilités de transport ont bouleversé les modes de vie contemporains, et sans doute plus encore ceux des jeunes, qui n'ont vraisemblablement jamais été autant confrontés aux déplacements rapides et incessants de leurs parents ni autant bougé eux-mêmes, que ce soit du fait de l'évolution de la famille ou de leurs parcours scolaires et para-scolaires : une chambre dans chaque domicile si leurs parents sont séparés ou s'ils ont une résidence de week-end, plusieurs lieux d'études au cours de leur scolarité, autant de pratiques extra-scolaires, autant d'endroits à rejoindre rapidement. De fait, la fréquentation de tous ces divers lieux et territoires de vie, qu'il faut rejoindre rapidement et quitter aussi vite, rythme très tôt la vie des jeunes.

---

17. [https://fr.wikipedia.org/wiki/Forum\\_Vies\\_mobiles](https://fr.wikipedia.org/wiki/Forum_Vies_mobiles)

Dès l'enfance, les jeunes sont en effet pris dans des modes de vie toujours plus rapides, toujours plus mobiles, dont les effets sont ambivalents, comme le montrent les recherches menées par le Forum qui discutent fortement les bienfaits de la mobilité et les politiques qui consistent à la favoriser par principe.

Tout d'abord, comme pour les adultes, la capacité à se mettre en mouvement, ce que le sociologue Vincent Kaufmann appelle **la motilité, ne va pas de soi**. Son développement passe par l'expérience personnelle du déplacement et par l'apprentissage, la connaissance et la pratique des outils au service de la mobilité. A l'inverse, pour les populations structurellement mobiles, qui sont de passage sur les territoires, ne les habitent pas (nomades, saisonniers,...), la question devient de savoir comment leur donner accès aux aménités du territoire<sup>18</sup>.

**L'expérience du déplacement** et de la découverte d'autres lieux, qui s'accompagne de celle d'autres personnes, permet effectivement d'enrichir les projets des jeunes, expérience qui aura d'autant plus de chances de réussir que les adultes (parents, institutions) l'auront soutenue, accompagnée, valorisée, comme le montre le sociologue Vincent Goulet qui a suivi pendant 3 ans de jeunes lycéens qui devaient aller faire leur stage professionnel en Allemagne ou en Suisse<sup>19</sup>. Il note que les pratiques de l'entourage des jeunes (parents ou famille élargie) peuvent faciliter leur mobilité (cas des familles de migrants, des parents transfrontaliers). Mais après deux voire trois stages à l'étranger, la majorité des lycéens professionnels envisagent d'y travailler un jour et surtout ils se sentent grandis par l'expérience : ils se connaissent mieux, maîtrisent mieux l'allemand, ont plus d'aisance professionnelle, sont plus autonomes et s'estiment mieux reconnus socialement.

Mais cette expérience est aussi une épreuve. **Une épreuve physique et une épreuve sociale**. C'est une évidence mais se déplacer en transport est fatigant, problème d'autant plus prégnant que les jeunes sont aujourd'hui structurellement en manque de sommeil. Par ailleurs, les déplacements prennent du temps et mordent sur le temps dévolu aux activités sociales. S'ils sont longs et fréquents, les jeunes ont tendance à se replier sur leur univers familial (les liens forts) au détriment de leur réseau amical comme de la découverte de l'univers culturel germanophone, qui reste superficielle. La mobilité a un coût physique et relationnel mais aussi psychique important. Face à cette épreuve, certains jeunes, peu habitués à sortir de leur quartier, sont vraiment désarmés, qu'il s'agisse de demander de l'aide pour s'orienter ou d'utiliser internet. S'ils doivent se déplacer loin de leur domicile pour faire un stage ou chercher un emploi, aller dans des endroits peu familiers, voire intimidants, a fortiori à l'étranger, cela ajoute à l'anxiété de réussir son stage professionnel ou de trouver un emploi<sup>20</sup>. A noter que les jeunes qui habitent les espaces périurbains, habitués à se déplacer tant localement qu'à l'échelle de la métropole, et à faire face à l'altérité et à l'imprévu inhérents aux déplacements, peuvent se révéler mieux armés face à la mobilité que les jeunes des autres territoires<sup>21</sup>.

18. <http://artisticlab.forumviesmobiles.org/fr/oeuvre/neo-nomades-un-mode-de-vie-du-futur>

19. <http://fr.forumviesmobiles.org/projet/2018/11/12/stages-frontaliers-atout-mobilite-pour-jeunes-en-lycee-professionnel-12713>

20. <http://fr.forumviesmobiles.org/printfvm/3143>

21. <http://fr.forumviesmobiles.org/mobilithese/2018/01/22/place-be-vivre-et-bouger-dans-entre-deux-jeunesse-et-mobilites-dans-espaces-periurbains-12314>

Cette épreuve peut contribuer à nourrir le désir d'automobile et de liberté qui va avec, en particulier chez les 14-17 ans et les filles qui s'y sentent plus en sécurité, comme le met en évidence Vincent Kaufmann dans son étude européenne pour Toyota. On le comprend d'autant plus que **savoir conduire** reste une compétence **indispensable**. Aujourd'hui, le permis de conduire n'est plus nécessaire pour entrer dans l'âge adulte (en 15 ans, les titulaires du permis âgés de 18 à 30 ans ont baissé de 9 % en France). Il n'entraîne plus automatiquement l'achat et l'utilisation quotidienne d'un véhicule. Mais il doit être à disposition pour être mobilisé au moins de façon intermittente (en vacances, pour covoiter, avec l'arrivée des enfants en bas-âge) quand ce n'est pas quotidiennement dans les territoires inaccessibles sans voiture. Cela ressort clairement de la recherche précitée comme du projet Evolmob<sup>22</sup>. Or, en France, le permis est cher et difficile à obtenir, plus qu'ailleurs. Coût d'autant plus élevé que la jeunesse française est relativement précarisée (Yoann Demoli, Université de Versailles St Quentin). Malheureusement, le système d'aide à la passation du permis, délégué le plus souvent par les départements aux associations, répond très imparfaitement à cette question avec beaucoup d'abandons en cours de route liés à l'inadaptation des horaires des cours par exemple<sup>23</sup>.

A noter que les systèmes d'aide à passer le permis de conduire et d'encouragement à faire des stages ou des études à l'étranger cherchent à améliorer l'insertion professionnelle des jeunes mais que, même si les jeunes et leurs familles ont intériorisé cette injonction à « bouger pour s'en sortir », comme le dit Eric Le Breton pour les adultes, leur efficacité sur ce plan reste à montrer.

**Se déplacer, cela s'apprend.** On ne peut attendre des applications numériques de mobilité qui aident à se diriger dans l'espace (GPS, transports publics) qu'elles constituent la solution magique aux questions précédentes. Elles restent coûteuses. Tous les jeunes n'y ont pas accès et même ceux qui en ont sur leur smartphone ne savent pas forcément les utiliser. Ou n'en ont tout simplement pas l'habitude<sup>24</sup>. Les « digital natives » n'existent pas (Anne Cordier, Université de Rouen). Dans le même ordre d'idées, on observe aussi que les jeunes qui savent faire du vélo, apprennent plus vite à conduire.

**Mais que pensent les jeunes de leur rythme de vie ?** Comme les adultes, ils sont fatigués d'avoir à se déplacer, ils aimeraient ralentir, prendre leur temps, vivre pas trop loin de la nature, dans des quartiers urbains apaisés, à proximité de leur réseau de sociabilité<sup>25</sup>. Une vingtaine de jeunes marseillais interrogés spécifiquement par le Forum sur leur idéal de mobilité, se projettent dans un monde radicalement différent de celui d'aujourd'hui et surtout de celui qu'ils pressentent, celui de la vie en ville à toute allure. Pour eux, il s'agirait plutôt de pouvoir se déplacer facilement entre leurs différents lieux de vie et d'avoir une vie sociale de proximité.

**En résumé, d'après toutes ces recherches, il s'avère nécessaire de revoir le cadre de pensée des politiques actuelles en faveur de la mobilité et de prendre en compte les effets négatifs d'un système où des déplacements motorisés croissants, qui plus est effectués en station assise, structurent les modes de vie et leur rythme.**

22. <http://fr.forumviesmobiles.org/projet/2016/09/20/evolmob-evolution-rapport-des-jeunes-voiture-2424>

23. <http://fr.forumviesmobiles.org/annuaire/personne/2016/06/10/mouvances-association-association-3264>

24. <http://fr.forumviesmobiles.org/printfvm/3143>

25. <http://fr.forumviesmobiles.org/projet/2016/05/23/aspirations-liees-mobilite-et-aux-modes-vie-enquete-internationale-3240>

**Cela devient d'autant plus urgent que ce système de mobilité contribue à la sédentarité grandissante des jeunes au détriment de leur santé (poids, maladies cardiovasculaires, dépression...) sans pour autant correspondre pleinement à leurs aspirations, et que si son impact réel sur leur insertion professionnelle reste à montrer, celui sur l'environnement est notoire.**

Nos recherches permettent de mettre sur la table **10 propositions qui font système au regard de la transition écologique et sociale**

- **Changer de tempo (objectif santé)**

- 1) Prendre en considération l'épreuve que la mobilité représente et sa contribution à la fatigue des jeunes avec **l'instauration de temps de repos dans les établissements scolaires**
- 2) Lutter contre la sédentarité et l'hégémonie de la voiture et **réserver des voies de circulation entières aux pratiques non motorisées (marche, vélo, planche, rollers)**, en particulier pour accéder aux lieux d'activité et d'étude des jeunes

- **Pratiquer une mobilité positive (objectif émancipation)**

- 3) **Apprendre aux jeunes à l'école à se déplacer**, à pratiquer les modes actifs, tout particulièrement le vélo dont l'usage se raréfie et reste « genré », à lire les cartes et à utiliser les applications numériques
- 4) Concevoir et distribuer aux jeunes un « pack mobilité » (abonnements, applications gratuites,)
- 5) Former les jeunes des familles vivant dans un habitat mobile (nomades de culture, travelers, artistes, travailleurs saisonniers ou sur les gros chantiers,) grâce à un système d'éducation lui-même mobile (enseignants nomades, camions-écoles,)
- 6) Développer les expériences positives de mobilité avec la réinstauration des visites et des voyages en groupe, désormais abandonnés avec le plan Vigipirate, ce qui répondrait à leur goût (Olivier Galland, CNRS)
- 7) Instaurer la gratuité du permis de conduire pour tous, avec le code enseigné et passé à l'école et les cours de conduite dispensés à des horaires qui conviennent aux jeunes qui étudient et/ou travaillent (tôt le matin, tard le soir, le samedi et le dimanche)
- 8) Connaître les conditions d'une mobilité durable (objectif écologie des modes de vie)
- 9) Enseigner les impacts des déplacements sur la santé et l'environnement pour que les jeunes deviennent les 1ers ambassadeurs de la mobilité durable, d'autant plus qu'ils sont nettement plus inquiets que leurs aînés de la situation environnementale
- 10) Favoriser et valoriser les modes alternatifs aux déplacements motorisés comme les mobilités partagées via le covoiturage des parents qui conduisent les jeunes (collégiens) et celui des jeunes eux-mêmes (lycéens et étudiants), voire l'évitement des déplacements motorisés

Et plus généralement,

- 11) Faire évaluer les politiques de mobilité, en termes d'impacts économique, social et environnemental.

## CONTRIBUTION DE PÔLE EMPLOI

### Faire de la mobilité un tremplin pour les parcours d'insertion des jeunes

---

#### Le constat : la mobilité, un frein majeur à l'insertion professionnelle des jeunes demandeurs d'emploi

---

Si l'insertion professionnelle des demandeurs d'emploi est évidemment fonction de leurs niveaux de compétences et de qualification, elle dépend également de leur capacité à se déplacer : que ce soit pour participer à un entretien d'embauche, suivre une formation ou occuper un emploi, c'est bien la question de **l'accessibilité à l'opportunité professionnelle** qui se pose.

Souvent présentée comme un « *passeport vers l'emploi* », la mobilité géographique peut également entraver les parcours d'insertion de ceux qui – pour des raisons matérielles, financières, cognitives, ou encore psycho-sociales – ont des pratiques de déplacement limitées. Pluriels et complexes, les freins à la mobilité géographique jouent un rôle déterminant dans la réalisation de nombreuses trajectoires professionnelles.

Alors que 86 % des Français estiment que les problèmes de mobilité quotidienne sont un frein à l'emploi, **1 individu sur 5 a – au moins à une reprise – dû décliner une opportunité d'emploi ou de formation, faute de pouvoir s'y rendre**<sup>26</sup>. Les jeunes, constituent des publics particulièrement vulnérables à cet égard, puisque ce sont plus de 40 % des moins de 25 ans qui se sont retrouvés dans cette situation d'empêchement. A l'heure où l'insertion professionnelle implique d'être autonome et mobile, ce sont aujourd'hui plus de **637 000 demandeurs d'emploi**<sup>27</sup> qui déclarent ne pas posséder le permis de conduire, et ne pas disposer de solution de mobilité à proximité de leur domicile.

Autant de demandeurs qui pourraient être – à un moment ou un autre – freinés dans la réalisation de leur parcours d'accès à l'emploi.

Dans un contexte où l'Etat, les conseils régionaux et Pôle emploi investissent dans les compétences pour accroître les qualifications des publics les plus fragiles, il nous semble fondamental de veiller à ce que **chaque demandeur d'emploi puisse disposer d'une solution de mobilité adaptée à son projet professionnel** et – ainsi – contribuer à satisfaire les besoins de recrutement des entreprises.

Car la mobilité n'est pas seulement une question d'individus : variable d'ajustement entre « offre » et « demande » d'emploi, elle constitue une variable du développement économique des territoires.

---

#### Les actions : Pôle emploi et son réseau territorial engagés pour lever les freins à la mobilité des demandeurs d'emploi

---

26. Ces données sont issues de l'étude « Mobilité et accès à l'emploi » menée en 2016 par le Laboratoire de la Mobilité Inclusive et le cabinet Elabe.

27. Inscrits en catégorie 1, 2 et 3 – source IOP.



## 1. Les aides à la mobilité, un levier pour répondre aux difficultés financières qui contraignent les pratiques de mobilité des demandeurs

Le versement des aides à la mobilité, dispositifs financiers ayant pour but d'abaisser le coût lié à la mobilité des demandeurs d'emploi, constitue le premier levier d'intervention de Pôle emploi.

Pensées comme un moyen d'abaisser le coût de la mobilité du demandeur d'emploi, ces aides sont accordées sous condition de ressources, et peuvent être mobilisées dans le cadre de la recherche d'emploi, de l'accès à la formation ou de la reprise d'emploi ; à condition que l'action engagée nécessite un déplacement de plus de 60km ou de deux heures (A/R).

**Les frais couverts sont multiples, et peuvent renvoyer aux dépenses engagées dans le cadre :**

- Du déplacement (indemnité kilométrique ou bon SNCF)
- De la restauration (forfait de 6 € par jour)
- De l'hébergement (plafond fixé à 30 € par nuitée)

A noter que, pour 2017, ce sont plus de **167 000 aides – et plus de 90M€** – qui ont été versées aux publics pour lesquels des freins à la mobilité avaient été observés.

C'est dans ce cadre que s'inscrit l'aide au permis B (aide attribuée aux auto-écoles sur la base de trois versements, et à hauteur de 1200 € maximum).

Les jeunes – particulièrement sujet aux difficultés de mobilité – constituent une catégorie de publics qui en bénéficient largement. En effet, **43 % des bénéficiaires de ces aides étaient âgés de moins de 30 %**, alors que cette catégorie de publics représentait 29 % de l'ensemble des demandeurs d'emploi. Cette tendance est d'autant plus marquée pour les aides **accordées au titre de la recherche d'emploi**, puisque **1 bénéficiaire sur 2 avait moins de 30 ans**.

Il est à noter que ces aides sont déterminantes dans les parcours d'accès à l'emploi des personnes en ayant bénéficié : près de 50 % des bénéficiaires auraient a minima hésité à enclencher leur mobilité, s'ils n'avaient pas été accompagnés par Pôle emploi.

## 2. Les partenariats nationaux, une offre de service complémentaire pour apporter des solutions adaptées aux besoins de mobilité des demandeurs d'emploi.

En complément de ces aides spécifiques, l'action de Pôle emploi en faveur de la mobilité quotidienne des demandeurs se traduit par la **structuration de partenariats** visant à **développer et faciliter** de nos publics. Au niveau national, la Direction des partenariats et de la territorialisation s'est d'ores et déjà investie pour identifier des acteurs susceptibles de nous accompagner dans la levée des freins à la mobilité des demandeurs, dans une logique de complémentarité.

Les accords de partenariat signés visent notamment à **remédier aux problématiques financières et matérielles** rencontrées par les demandeurs, comme en attestent les coopérations engagées avec **RATP-Dev** et, plus récemment, avec Renault dans le cadre du programme de mobilité solidaire « **Mobilize** ».

Si la mobilité est éminemment fonction des ressources financières disponibles, sa pratique repose sur des aptitudes et des savoir-faire individuels qui dépassent largement la simple question financière. Perçue comme une réelle « **compétence sociale** », la mobilité et sa pratique autonome reposent sur un apprentissage, auquel les plus vulnérables peuvent se heurter. C'est justement cet accompagnement à la pratique autonome de la mobilité qui est au cœur de l'accord signé avec Wimoov en octobre 2016.

### 3. Les actions locales : développer des dispositifs au plus près des besoins des territoires et des publics en difficulté.

La direction générale n'est pas la seule à avoir investi le champ de la mobilité quotidienne. En effet, le réseau Pôle emploi œuvre également pour fluidifier les pratiques mobiles des demandeurs sur l'ensemble des territoires. Un premier recensement mené au niveau local a d'ailleurs permis d'attester du dynamisme du réseau en matière de mobilité.

Par l'intermédiaire d'initiatives territoriales<sup>28</sup>, le réseau Pôle emploi soutient les acteurs locaux de la mobilité, afin de **compléter l'offre de service proposée** aux demandeurs.

Parmi les partenaires privilégiés du réseau Pôle emploi, les plateformes de mobilité – portées par des associations avec le soutien des collectivités territoriales – constituent un relais de premier ordre pour permettre aux demandeurs d'emploi d'objectiver leur situation au regard de leur mobilité, et leur apporter des solutions adaptées.

**Globalement, les conventions qui unissent Pôle emploi aux acteurs locaux de la mobilité visent trois objectifs majeurs :**

- **Développer le recours aux bilans de mobilité**, pour qualifier les freins qui contraignent les demandeurs dans leurs déplacements, déterminer le réel besoin de mobilité au regard du projet professionnel et construire un plan d'action adapté, en mesure de lever les freins identifiés.

C'est notamment le cas du partenariat qui unit la [plateforme de mobilité du Puy-de-Dôme à la direction territoriale Pôle emploi](#), dont l'objectif est de faciliter l'accès des demandeurs à l'offre de service proposée par l'acteur de la mobilité inclusive.

- **Donner aux demandeurs d'emploi les moyens de leur mobilité**, en soutenant des projets qui visent à apporter une aide financière ou matérielle (prêt de véhicules, réparations à prix réduit...) pour abaisser le coût de la mobilité.

28. Ces initiatives s'inscrivent dans le cadre des dispositifs locaux (5 %) que les directions régionales ont la possibilité de mobiliser pour répondre aux besoins spécifiques de leurs territoires, et accompagner le mouvement de déconcentration engagé par Pôle emploi depuis 2014.

C'est dans cette logique que la direction territoriale de l'Yonne a – de longue date – structuré un partenariat avec l'association [Mobil'Eco](#), qui propose notamment un service de transport à la demande permettant aux publics non-motorisés de se rendre sur leur lieu de travail ou de formation.

- **Former les demandeurs d'emploi à la pratique de la mobilité**, qu'elle soit automobile ou alternative, en les orientant vers les opérateurs adéquats, proposant des modalités d'apprentissage adaptées aux capacités et aux situations de chacun.

A titre d'exemple, la direction territoriale de Gironde s'engage depuis plusieurs années pour accompagner les habitants des quartiers prioritaires « politique de la ville » en difficultés dans le passage du permis de conduire, en lien avec l'opérateur [Alter & Go](#). La clef de l'autonomie : un bilan de compétences qualitatif, un coaching personnalisé et des modalités d'apprentissage accessibles aux demandeurs les plus fragiles.

---

### **Les recommandations de Pôle emploi : faire de la mobilité un tremplin pour les parcours d'insertion des jeunes.**

---

Dans un contexte marqué par une territorialisation de la croissance et par des difficultés de recrutement non négligeables, il convient de renouveler nos modalités d'intervention et d'approfondir collectivement nos efforts, pour apporter de réelles solutions aux personnes qui – pour des raisons de mobilité – sont pénalisées dans la réalisation de leurs trajectoires.

Les propositions à suivre constituent autant de pistes de coopération pour accroître notre rôle d'accompagnateur des projets de mobilité de nos jeunes publics, qu'il s'agisse d'une mobilité quotidienne ou résidentielle, et – in fine – accélérer leur parcours d'insertion sociale et professionnelle.

1. **Encourager le déploiement de nouvelles plateformes de mobilité pour parfaire le maillage territorial de ces opérateurs de la mobilité inclusive** et – ainsi – limiter les inégalités d'accès aux services proposés.

Car si certains jeunes peuvent effectivement bénéficier d'un diagnostic et d'un accompagnement à la mobilité adapté à leurs besoins et leurs situations, les zones blanches de la mobilité persistent.

Ces dispositifs constituant de vrais appuis pour l'insertion professionnelle et le développement territorial, il revient aux autorités organisatrices de la mobilité et aux acteurs de l'accompagnement socio-professionnel de travailler en synergie, de monter des actions visant à soutenir ces plateformes de mobilité et à pérenniser davantage leur modèle économique.

## **2. Mobiliser les fonds d'expérimentation existants pour tester le déploiement de nouveaux services à la mobilité des jeunes, portés par des plateformes territoriales.**

Si l'engagement des collectivités territoriales est nécessaire, l'Etat peut également soutenir les projets visant à apporter des réponses concrètes et innovantes aux besoins des jeunes, par l'intermédiaire des fonds dédiés à la jeunesse (FEJ notamment). En cela, les appels à projet visant à accompagner les jeunes dans le passage du permis de conduire pourraient être complétés par d'autres, qui favoriseraient le déploiement de solutions alternatives à l'automobile et adaptées aux jeunes (mobilité partagée notamment).

## **3. Rendre le permis de conduire plus accessible financièrement.**

Pour l'heure, l'apprentissage de la conduite constitue un fort investissement pour les jeunes, en ressources comme en temps. Les dispositifs existants – à l'instar du permis à 1 € – permettent d'échelonner l'effort financier sur la durée, mais ne réduit pas nécessairement le coût de l'examen et paraît inadapté aux jeunes dans le besoin.

Aussi, il conviendrait de développer les dispositifs visant à soutenir financièrement les candidats fragilisés, par des systèmes d'aides financières, de prêts incitatifs ou de réduction tarifaire, mobilisables sous conditions de ressources.

## **4. Inciter au développement d'auto-écoles proposant des modalités pédagogiques adaptées aux jeunes rencontrant des difficultés d'apprentissage.**

L'accessibilité au permis de conduire ne se pose pas uniquement en termes financiers. Préparation à un véritable examen, l'apprentissage de la conduite suppose des compétences et des aptitudes (assiduité, mémorisation, lecture et compréhension d'un énoncé...) qui peuvent complexifier les parcours des jeunes qui en sont démunis. Les modalités pédagogiques proposées par les établissements classiques ne permettant généralement pas d'engager ces publics dans des parcours positifs, des auto-écoles sociales se sont constituées pour les accompagner au mieux. Fragiles, ces structures mériteraient d'être davantage soutenues.

## **5. Expérimenter la mise en place d'un « forfait mobilité » pour développer la pratique des solutions alternatives de mobilité.**

Moins motorisés que leurs aînés, les jeunes – lorsqu'ils vivent sur des territoires qui en sont dotés – peuvent trouver dans les transports collectifs ou dans l'usage des nouveaux services à la mobilité (partagée notamment), des solutions qui répondent à leurs besoins quotidiens. Entendant proposer un modèle alternatif à la voiture individuelle, ces dispositifs tendent à se développer sur la période récente, mais manquent à la fois de visibilité et de coordination. Le besoin est donc double.

Le développement – par des collectivités volontaires qui joueraient un rôle d'ensemblier à l'échelle des territoires concernés – de dispositifs visant à mettre en œuvre un « forfait mobilité » pourrait y répondre, et mérite donc d'être expérimenté.

## CONTRIBUTION DE L'UNION NATIONALE DES CLLAJ

### Mobilité : l'accès des jeunes à l'autonomie par le logement

Les jeunes constituent la classe d'âge qui subit le plus fortement l'impératif de mobilité : poussés à bouger sur le territoire pour ne pas rester sans formation, emploi ou stage, ils sont invités à être flexibles et réactifs afin de poursuivre leur parcours d'insertion coûte que coûte. Ils ont pour cela besoin d'être mobiles, ce qui implique d'une part une mobilisation accrue des moyens de transports, mais au-delà, une nécessité de pouvoir trouver rapidement une solution logement adaptée à leur mobilité professionnelle ou formative.

La question du logement ne saurait alors être considérée comme un « frein périphérique » à la mobilité, et donc à la formation puis à l'emploi, mais avant tout comme un préalable à toute intégration. C'est bien la logique du logement d'abord : ne plus considérer l'accès au logement des jeunes comme une conséquence de l'insertion sociale et professionnelle, mais comme une condition préalable et sine qua non de celle-ci.

**Assurer l'accès de tous les jeunes à un logement, c'est permettre à tous les jeunes de s'insérer socialement et professionnellement dans un territoire qui correspond à leurs aspirations.**

### Donner aux jeunes les moyens financiers d'accéder au logement

#### Sanctuariser les aides au logements pour les moins de 25 ans

Depuis 2016, les aides au logement distribuées par les Caisses des Allocations Familiales ont connu de nombreuses restrictions et baisses qui ont durablement impacté les jeunes : plafonds de loyers revus à la baisse, baisse forfaitaire de 5 €, réduction des loyers de solidarité, désindexation du montant par rapport à l'inflation, contemporanéité du calcul. Les aides au logement, perçues comme couteuses et inflationnistes, sont progressivement déconstruites sans contreparties de contrôle ou de pression à la baisse des coûts d'accès au logement.

Les aides au logement jouent pourtant un rôle crucial dans l'accès des jeunes à l'autonomie et à leur premier logement : il est urgent de **sanctuariser les aides au logement pour les jeunes en les maintenant à un niveau élevé, basées sur le coût du logement quel que soit la situation des jeunes de moins de 25 ans**, étudiants, apprentis, en insertion ou salariés précaires.

## Permettre aux moins de 25 ans d'accéder au RSA

Le Revenu de Solidarité Active constitue la principale allocation minimale, permettant aux plus pauvres et aux plus précaires de bénéficier d'un revenu pour vivre. Depuis la création du Revenu Minimum d'Insertion en 1988, puis du RSA en 2009, ce minimum social est inaccessible aux moins de 25 ans, sauf conditions drastiques. Cette impossibilité d'accéder à un revenu minimum pour les moins de 25 ans, ceux-ci étant réputés bénéficier de l'aide familiale, est de nature à rendre bien plus difficile l'insertion professionnelle des jeunes, n'ayant aucun « filet de sécurité » en cas de difficultés.

**Permettre à tous les jeunes d'accéder au Revenu de Solidarité Active dès 18 ans** apparaît crucial pour permettre l'accès à des ressources de base, à un logement et à l'autonomie.

## Faciliter l'accès des jeunes à leurs droits en matière de logement

Les différents droits en matière de logement sont peu connus, et de nombreux bénéficiaires potentiels ignorent leurs droits. Ce phénomène de non-recours touche particulièrement les jeunes qui ne mobilisent pas leurs droits : aides au logement, accès au logement social, garanties locatives, droit au logement opposable, chèques énergies, etc. Il s'agit ainsi de s'assurer que chaque jeune puisse bénéficier de ses droits sociaux, et du droit au logement opposable qui doit être rendu réellement accessible aux jeunes.

Pour faciliter l'accès des jeunes à leurs droits, il est urgent **d'assurer un accès à l'information et à l'orientation à la fois en ligne via des portails adaptés, mais surtout dans les territoires via des services pertinents qui sont à renforcer dans une démarche d'aller-vers** (CLLAJ, Points Information Jeunesse, Mission Locales, cf item 25 Plan Logement d'Abord).

## Mettre en place un véritable logement d'abord pour les jeunes

### Faciliter l'accès des jeunes au parc social

Si le parc social est en principe accessible à tous les âges pour une large part de la population (près de 70 %), la part des jeunes dans le parc social est très faible dans de nombreux territoires, représentant 12 % à l'échelle nationale (chiffres USH). Cette faible présence des jeunes dans le parc social s'explique à la fois par une méconnaissance de l'offre, de difficultés dans les démarches administratives, et par un parc souvent inadapté par le volume ou la nature.

Il est dès lors nécessaire d'agir de concert entre les collectivités, les bailleurs et les associations pour favoriser l'accès des jeunes au parc social en adaptant la production de logement social aux besoins des jeunes (T2-T3), en développant des solutions spécifiques telles que la colocation (en zone tendue uniquement) ou le bail accompagné (cf. *item 47 Plan Logement d'Abord*) tout en renforçant l'accès à l'information et l'accompagnement

au projet résidentiel des jeunes dans le parc social. **Il s'agit donc à la fois d'adapter la production de logement au besoin des jeunes, mais aussi de mobiliser le parc existant de manière adaptée aux différentes situations.**

### Renforcer l'accompagnement social des jeunes dans le parc social et privé

L'accès au logement des jeunes les plus défavorisés, qu'ils soient en insertion, sans domicile fixe, réfugiés ou salariés précaires, nécessite un accompagnement social renforcé. Cet accompagnement nécessite la mobilisation de dispositifs spécifiques par les associations et pouvoirs publics, aujourd'hui peu orientés en direction des jeunes.

Pour répondre à ces besoins, les acteurs de terrain doivent pouvoir mobiliser en direction des jeunes des dispositifs d'accompagnement adaptés à chaque situation : Accompagnement Social Lié au Logement, Gestion Locative Sociale, Bail Accompagné... **A chaque situation d'un jeune, les acteurs doivent pouvoir mobiliser un accompagnement pertinent pour construire son projet résidentiel et son autonomie.**

### Renforcer l'accompagnement intégré emploi-logement

La question de la mobilité et de l'accès à l'autonomie est généralement liée aux deux enjeux consubstantiels de l'emploi et du logement. L'accès à l'emploi est rendu plus difficile par l'absence de logement, et l'accès au logement est quasiment impossible en l'absence d'emploi. Une approche intégrée basée sur le logement d'abord permet de fournir un accompagnement et des solutions adaptées en matière de logement en même temps qu'un accompagnement vers l'emploi.

**Dans cette optique, l'approche globale doit être favorisée, en assurant un volet logement dans les accompagnements vers l'emploi, tels que le dispositif Garantie Jeunes** (cf. item 40 du Plan Logement d'Abord).

## Développer une offre de logement et de services adaptés aux situations des jeunes

### Améliorer les garanties locatives et les aides à l'installation pour les jeunes

Les dispositifs d'accès au logement tels que la Garantie VISALE (par privé) et Locapass (parc social), proposés par Action Logement, ou les aides à l'installation proposés par les collectivités sont nombreuses, complexes et difficilement mobilisables. En l'état, les jeunes ne font pas face à une absence de dispositifs, mais à un manque de lisibilité et de mobilisation de ceux-ci.

Une meilleure mobilisation des outils passe par un renforcement du lien avec les bailleurs (sociaux ou privés), et une meilleure information sur ces dispositifs souvent méconnus. En outre, les conditions d'accès à ces services suscitent un important non recours pour des jeunes aux revenus faibles.

**S'il est urgent d'agir pour que les jeunes puissent bénéficier d'un logement, la question de l'accès nécessite la mobilisation de garanties et d'aides à l'installation qui prennent en compte les besoins des jeunes.**

## Généraliser le contrôle des loyers dans les zones tendues

La mise en place de l'encadrement des loyers dans les zones tendues par la loi ALUR en 2014 a permis de mettre un véritable coup d'arrêt à l'augmentation constante des loyers à Paris, et devait alors être étendue dans de nombreuses autres agglomérations. La suspension des dispositions par les Tribunaux Administratif et la modification de la loi ALUR (2014) par la loi ELAN (2018) rebattent les cartes et reposent la question des loyers dans les grandes métropoles, largement repartis à la hausse.

Logements les plus chers du mètre carré et pourtant nécessaires pour les publics les plus fragiles, notamment les jeunes, les logements de petites surfaces connaissent un niveau de loyer sans précédent qui nuisent largement à la capacité des jeunes à se loger. **Enrayer cette hausse des loyers dans les grandes métropoles porteuses d'emploi est particulièrement urgent pour permettre aux jeunes d'accéder au logement, à l'autonomie et à la mobilité.**

## Permettre une double allocation logement en cas de double résidence

La période de formation et d'insertion professionnelle que connaissent les jeunes amène des situations de mobilité partielle souvent complexe. Ainsi, de nombreux jeunes entre lieu d'étude et lieu de stage, par exemple, doivent se loger dans deux lieux distincts, et parfois payer deux loyers. Dans ce type de situation où les hébergements se font rares et où les logements du parc privé ou les résidences jeunes actifs sont chers, il apparaît nécessaire de **permettre aux jeunes connaissant ce type de mobilité partielle amenant une double-résidence de bénéficier d'une double allocation au logement.**



## CONTRIBUTION DE L'UNML

### **Le réseau national des Missions Locales : Service public de proximité pour l'accès des jeunes à l'emploi, à la formation et à l'autonomie**

#### Les missions locales : une intervention globale avec et pour les jeunes

Le réseau des **436 Missions Locales** est engagé depuis plus de 35 ans dans la lutte contre le chômage des jeunes et pour qu'ils trouvent leur place d'acteurs à part entière.

Chaque année, plus d'**1,36 million de jeunes sont accompagnés dans leur accès à l'emploi** et à l'autonomie, dont 462 000 sont accueillis pour la première fois. Tous les jeunes sortis du système de formation initiale, âgés de 16 à 25 ans, qui le souhaitent ou en expriment le besoin, sont accompagnés par les Missions Locales.

Les professionnels des Missions Locales proposent **à chaque jeune, un accompagnement personnalisé de leur parcours vers l'emploi**, avec une prise en compte globale de leurs besoins, de leurs attentes et de leurs projets.

Le conseiller référent unique du parcours du jeune, l'accompagne pour s'informer, s'orienter, définir et mettre en œuvre son projet, **lever les freins à son insertion professionnelle afin de sécuriser son parcours dans des domaines très diversifiés** : emploi, formation, accès aux droits sociaux, santé, logement, ressources, mobilité, participation citoyenne, activités culturelles, sportives et de loisirs.

Leur rôle de mobilisation des acteurs en faveur de la mise en œuvre du droit à l'accompagnement leur permet de repérer les freins mais également les pistes de leviers à expérimenter sur les territoires pour favoriser la levée de ces freins.

Pour cela, elles peuvent être amenées à établir avec les partenaires territoriaux un diagnostic des besoins sur un thème où un manque d'offre territoriale a été repéré, et à développer en interne ou à soutenir le développement par un autre partenaire de ce service répondant au besoin repéré.

Ces développements peuvent prendre la forme d'innovations et sont le plus souvent menées en partenariat avec les autres acteurs du territoire. Au-delà des idées et dynamiques territoriales, l'ampleur et la diversité de ces réponses territoriales sont contraintes par la capacité et la volonté des collectivités locales, des Régions et de l'Etat à soutenir le lancement et la pérennisation de ces initiatives.

## État des lieux (source : rapport d'activité 2016)

Les difficultés relatives à la mobilité constituent un des principaux freins à l'emploi et à la formation, ainsi qu'à l'ensemble de la vie quotidienne (accès aux services de santé, culturels, administratifs, ...) : il s'agit là d'un enjeu dans la transition formation-emploi, souligne le rapport de France Stratégie sur l'insertion sociale et professionnelle des jeunes.

| MOBILITÉ                 | ENSEMBLE | DONT HOMMES | DONT FEMMES |
|--------------------------|----------|-------------|-------------|
| Aucun moyen de transport | 64 %     | 48 %        | 52 %        |
| Automobile personnelle   | 31 %     | 48 %        | 52 %        |
| Moto ou cyclomoteur      | 5 %      | 80 %        | 20 %        |
| Permis B                 | 37 %     | 49 %        | 51 %        |

\* Base : 427 000 jeunes en premier accueil en 2016

Dans ce contexte, les Missions Locales se sont emparées de cette problématique depuis plusieurs années. Plus de 90 % d'entre elles en 2016 ont proposé une offre de service mobilité pour les jeunes qu'elles accompagnent. Plus de la moitié des Missions Locales ont dans leur équipe un référent mobilité.

Les 3 offres principalement gérées en interne sont les aides financières, les ateliers collectifs d'information mobilité, et la préparation du permis de conduire.

Les 3 offres majoritairement externalisées sont la préparation du permis de conduire ainsi que la location ou le prêt de deux roues motorisés, d'automobiles et de vélos.

|  | GESTION INTERNE |      | GESTION EXTERNE |      | GESTION PAR UNE PLATEFORME MOBILITÉ |      |
|--|-----------------|------|-----------------|------|-------------------------------------|------|
|  | Nombre de ML    | %    | Nombre de ML    | %    | Nombre de ML                        | %    |
| Aides financières mobilité                 | 297             | 77 % | 123             | 32 % | 20                                  | 5 %  |
| Actions collectives d'information mobilité | 160             | 41 % | 75              | 19 % | 64                                  | 17 % |
| Préparation du permis de conduire          | 102             | 26 % | 164             | 42 % | 49                                  | 13 % |
| Location ou prêt de deux roues motorisés   | 34              | 9 %  | 162             | 42 % | 65                                  | 17 % |

|                                 | GESTION INTERNE |     | GESTION EXTERNE |      | GESTION PAR UNE PLATEFORME MOBILITÉ |      |
|---------------------------------|-----------------|-----|-----------------|------|-------------------------------------|------|
|                                 | Nombre de ML    | %   | Nombre de ML    | %    | Nombre de ML                        | %    |
| Prêts pour l'achat de véhicules | 30              | 8 % | 106             | 27 % | 21                                  | 5 %  |
| Transport à la demande          | 26              | 7 % | 121             | 31 % | 44                                  | 11 % |
| Location ou prêt de vélos       | 23              | 6 % | 131             | 34 % | 44                                  | 11 % |
| Service co-voiturage            | 13              | 3 % | 84              | 22 % | 36                                  | 9 %  |
| Location d'automobiles          | 7               | 2 % | 136             | 35 % | 60                                  | 16 % |

## Exemple d'actions

Pour répondre aux enjeux du plan issu du Comité interministériel de la sécurité routière du 9 janvier 2018, l'UNML s'est engagée auprès de la Délégation à la sécurité routière pour permettre aux Missions Locales de développer des actions répondant notamment à la mesure 1 du plan :

**« Favoriser un engagement fort et global des citoyens en faveur de la sécurité routière : - Auprès des jeunes par la constitution d'une communauté numérique de volontaires du service civique, bénévoles et formés, par l'installation de simulateurs de conduite dans des Missions Locales, par la promotion active de la conduite supervisée et un renforcement des actions de prévention sur les conduites dangereuse voire addictive (alcool et cannabis) ».**

Les 2 axes de travail retenus en 2018 concernent la mise à disposition de simulateurs numérique à l'apprentissage de la conduite et le développement de la conduite supervisée, en faveur des jeunes accompagnés par les Missions Locales.

### 1. Expérimentation de l'usage d'un simulateur numérique l'apprentissage de la conduite (octobre 2018 / mai 2019)

7 Missions Locales vont expérimenter un simulateur d'apprentissage à la conduite, en complément des heures de conduite que les jeunes réalisent en auto-école. Cet outil s'inscrit donc dans un partenariat entre la Mission Locale et les auto-écoles du territoire. Le comité de suivi de cette expérimentation est composé de la DSR (délégation à la sécurité routière), de Régions de France, du CGET et de l'UNML.

Ce comité a défini les conditions de mise en œuvre des projets ainsi que les indicateurs communs d'évaluation, qui feront l'objet d'échanges avec les Missions Locales.

## 2. Appui au développement de la conduite supervisée en Mission Locale :

Afin de faciliter le développement de la [conduite supervisée](#) en Mission Locale, l'UNML a participé à une rencontre avec le haut-commissariat à l'[engagement civique](#) en présence de la délégation à la sécurité routière.

Le projet consiste à proposer aux Missions Locales qui le souhaitent de pouvoir déposer une offre de mission d'accompagnateur à la conduite supervisée pour développer ce type d'action.

Un kit en cours de finalisation permettra aux Missions Locales de disposer du guide de rédaction des missions sur le site, d'une trame commune de présentation de la mission « accompagnateur en conduite supervisée en Mission Locale », ainsi que l'annuaire des référents territoriaux « réserve civique ».

En parallèle, la fondation Renault va être sollicitée pour étudier la possibilité d'une mise à disposition de véhicules aux Missions Locales engageant une action en conduite supervisée.

## 3. Autres exemples d'actions (cf. descriptifs joints) :

- Mission de Service Civique : [Encourager la mobilité](#) des jeunes Expérimentation LMI en 2016
- Outil de diagnostic de la mobilité, Missions Locales de Nouvelle-Aquitaine
- Action de [conduite supervisée](#) pour l'examen du permis de conduire – Mission Locale du Pays de Cornouaille (Quimper)
- Action collective de [mobilité](#) pour la découverte de métiers saisonniers – Missions Locales de Thiers, d'Ambert, et d'Aubenas
- Action de [mobilité progressive](#) et croisée (locale et internationale) avec les Compagnons Bâisseurs – Mission Locale de Gennevilliers
- [Action de mobilité](#) à travers l'expérience de chantier de rénovation du patrimoine – Mission Locale du Grand Amiénois
- Projet de [volontariat itinérant](#) (France et international) en partenariat avec Solidarités jeunesse – Missions Locales de Bobigny, Drancy, Blanc Mesnil

---

# CONCLUSION

Le COJ s'est attaché à approfondir la problématique des mobilités sous ses diverses acceptions : mobilités sociales, géographiques, résidentielles, internationales sous l'angle de l'autonomie et en y intégrant la question de l'accès aux droits sociaux.

Nonobstant, le calendrier très resserré qui nous a conduit à organiser les travaux sur une période de trois mois, les membres du groupe de travail ont retenu 37 préconisations couvrant l'ensemble de la problématique. Ainsi, les travaux du groupe « Mobilités des jeunes » pourront alimenter et servir de base de réflexion pour construire le prochain Comité interministériel de la jeunesse.

Les préconisations diffèrent dans le montant, l'ampleur ... certaines peuvent même s'enchaîner dans le temps ou s'appliquer pour différentes catégories d'âge : par exemple le code appris à l'école peut se juxtaposer avec un permis à 1 euro pour ceux qui ont quitté l'école.

Les préconisations relevant des mobilités sociales, répondent à plusieurs questions et enjeux :

- La sécurisation des parcours des jeunes, l'accès à la formation notamment pour les primo demandeurs d'emploi, la meilleure information pour une meilleure orientation des jeunes et la mise en place d'action pour désenclaver et faciliter les transitions sociales.
- Les mobilités géographiques représentent la partie la plus dense du rapport avec 18 contributions qui portent sur l'apprentissage de la mobilité en milieu scolaire, l'accès au permis de conduire et au transport collectif, la question de la coordination des acteurs de la mobilité et la mise en œuvre d'une mobilité plus efficiente sur les territoires. Cette partie du rapport pose également la question des données qualitatives disponibles sur les modes de déplacements des jeunes sur un territoire.
- Les mobilités résidentielles constituent également un axe important car il constitue un frein voire une entrave dans le parcours des jeunes. Les membres du groupe de travail considèrent que la construction de logement, la sanctuarisation des aides au logement et l'accès au parc social existant pour les jeunes, sont des enjeux majeurs. L'accès des jeunes à la colocation doit pouvoir être renforcé car elle constitue une solution d'accès au logement pérenne ou un dispositif tremplin vers le logement autonome. Pour finir cette partie, le groupe de travail a souhaité pouvoir adapter le programme EMILE « Engagés pour la mobilité et l'insertion par le logement et l'emploi » aux jeunes.
- Pour le COJ, chaque jeune devrait avoir la possibilité de découvrir comment partir à l'étranger mais aujourd'hui la mobilité européenne et internationale touche encore trop peu de jeunes. L'expérience de mobilités internationales constitue pour les jeunes étudiants une obligation ou une stratégie dans le cadre des études et pour les jeunes plus éloignés de l'emploi une dernière chance dans le parcours d'insertion professionnelle et sociale. Pour répondre à ces enjeux, il est préconisé d'instaurer un droit à la mobilité internationale pour tous les jeunes, de faire mieux reconnaître les acquis de la mobilité européenne et internationale et de favoriser la réussite de l'expérience de cette mobilité.

Pour compléter le rapport, des contributions sur le sujet de la mobilité des jeunes ont été produits par les membres du groupe de travail et par des membres de la commission insertion. Ceci permet de proposer des pistes ou des recommandations qui n'ont pas obligatoirement fait l'objet d'une préconisation.

Au-delà des préconisations proposées, et de la question de la mobilité comme levier dans le parcours d'autonomie du jeune, que ce soit dans le développement des compétences, d'empowerment, d'ouverture au monde et aux autres, il s'agit aussi de prendre en compte tous les autres aspects de la mobilité.

Les jeunes sont confrontés encore plus que les adultes aux nouvelles possibilités de transport, ils sont pris dans des modes de vie toujours plus rapides.

Le COJ souligne la nécessité de revoir le cadre de pensée des politiques actuelles en faveur de la mobilité. Il ne faut pas ignorer que l'expérience de mobilité est également vécue par les jeunes comme une épreuve physique et sociale. Aussi, pourquoi ne pas prévoir d'instaurer des temps de repos dans les établissements scolaires ? Pourquoi ne pas réserver des voies de circulation entières aux pratiques non motorisées (marche, vélo, planche, rollers), en particulier pour accéder aux lieux d'activité et d'étude des jeunes ?<sup>29</sup>

Le COJ ne souhaite pas s'arrêter à la production et à la diffusion du rapport sur les mobilités, ces membres ont exprimé la volonté de poursuivre, de suivre et d'évaluer les préconisations choisies notamment en étant associés au travaux du futur Comité interministériel de la jeunesse.

Au-delà de l'évaluation et du suivi, le COJ pourrait également piloter dans les territoires, le suivi d'une concertation avec les jeunes qui porterait sur les mesures du comité interministériel de la jeunesse.

**Sandrine CHARNOZ et Léa PIERRET**  
Co-pilotes du groupe de travail

---

29. Voir la contribution du Forum des vies mobiles sur le sujet





---

# ANNEXES

1. **Organisation du GT**
2. **Liste des participants**
3. **Liste des préconisations**
4. **Fiche modèle pour la rédaction des préconisations**
5. **Ressources documentaires**
6. **Présentation du COJ et de la Commission Insertion des Jeunes**

## ANNEXE 1

### ORGANISATION DU GT

#### Objectifs

La question de la mobilité constitue un enjeu majeur du parcours des jeunes vers l'accès à l'autonomie. Ce groupe de travail a pour objectif d'approfondir cette question des mobilités sous ses diverses acceptions : mobilité résidentielle, professionnelle, numérique ou géographique. Il convient d'y intégrer également les questions de l'autonomie et des droits sociaux.

Il s'agira également de faire des préconisations sur la thématique des mobilités pour le prochain comité interministériel de la jeunesse prévu pour le premier trimestre 2019.

- 1. Présenter les travaux des membres du COJ sur cette thématique
- 2. Recenser les bonnes pratiques et expérimentations
- 3. Faire des propositions au Comité interministériel jeunes
- 4. Réaliser un livrable de propositions

#### Organisation des travaux

Co-pilotage Vice- présidente de la commission insertion et représentante du FFJ

- Sandrine Charnoz, vice-présidente de la commission insertion des jeunes
- Léa Pierret, représentante du Forum Français pour la jeunesse

Le groupe de travail accueille en plus des membres de la commission insertion des jeunes (ANLCI, CCMSA, CFDT, CNAF, DGCS, DGEFP, DJEPVA, Pôle emploi, Forum Français de la jeunesse (FFJ), INJEP, UNCCAS, UNCLLAJ, UNML), des acteurs de la société civile engagés sur la thématique des mobilités, Forum des vies mobiles, Laboratoire de la Mobilité Inclusive (LMI), Gérard Hernja responsable formation EC, et conseiller technique du LMI, Délégation interministérielle à l'hébergement et à l'accès au logement (DIHAL).

#### Les travaux se sont organisés selon 3 axes

- 1. Réunion tous les 15 jours à l'Hôtel de ville de Paris de 17h30 à 19h
- 2. Compilation des études, rapports et expertises sur le sujet des mobilités pour obtenir une base de diagnostic suffisamment riche pour nourrir les échanges et produire des préconisations. Chaque membre du GT ainsi que les membres du COJ ont été invités à transmettre au secrétariat général du COJ les études, rapports, préconisations sur le sujet des mobilités

- 3. Organisation d'auditions avec des structures : le Laboratoire de la Mobilité Inclusive (LMI) et l'INJEP ou experts autour de 3 grandes questions :
  - Quelles sont les données disponibles à leur connaissance ?
  - Ont-ils connaissance de bonnes pratiques ou d'expériences ?
  - Quelles préconisations souhaiteraient-ils faire ?

## Le livrable

### Organisé en 3 grandes parties

- 1. Synthèse des préconisations
- 2. Préconisation fiche par fiche
- 3. Contributions des réseaux et participants du GT
- 4. Conclusion
  
- 5. Annexes
  - 1 : Organisation du groupe de travail
  - 2 : Liste des participants au groupe de travail mobilités des jeunes
  - 3 : Liste des contributeurs
  - 4 : Liste des préconisations
  - 5 : Fiche modèle pour la rédaction des préconisations
  - 6 : Ressources documentaires
  - 7 : Présentation du COJ et de la commission insertion des jeunes
  
- 6. Glossaire
- 7. Abréviations

## Calendrier 2018/2019

Lundi 24 septembre : Présentation de l'organisation des travaux et 1<sup>er</sup> échanges

Jeudi 4 octobre 18h : Audition : Présentation du Laboratoire de la Mobilité Inclusive (LMI)

Mercredi 24 octobre 17h30 : Audition : Forum des vies mobiles SNCF- Pôle emploi

Mardi 6 novembre 17h30 : Audition mobilité résidentielle -DIHAL -

Lundi 19 novembre 17h30 : Auditions INJEP et FEJ

Lundi 3 décembre 17h00 : Choix et validation des préconisations

Lundi 17 décembre 17h30 : Validation du livrable point d'étapes des travaux du GT- Préparation des fiches de préconisations – validation du plan du livrable final (Avis du COJ)

Vendredi 11 janvier 2019 : Validation du livrable constituant la version finalisée

## ANNEXE 2

## LISTE DES PARTICIPANTS

---

|                         |  |
|-------------------------|--|
| <b>CHARNOZ Sandrine</b> | Vice-présidente de la commission insertion et pilote du GT |
| <b>PIERRET Léa</b>      | Membre du FFJ et co pilote du GT                           |

---

|                              |   |
|------------------------------|---|
| <b>AMAR Naouel</b>           | DJEPVA/SD1A   |
| <b>ANTOINE Quentin</b>       | Chargé de partenariats -<br>Direction Générale de Pôle emploi                                     |
| <b>BOSSET-MONTOUX Sophie</b> | Directrice générale CIDJ  |
| <b>BUCHTER Johanna</b>       | IGAS /DIHAL   |
| <b>BRICARD Laurine</b>       | Cheffe de projet jeunes vulnérables- DGCS   |
| <b>DREYFUSS Valérie</b>      | Déléguée générale du Laboratoire de la Mobilité Inclusive   |
| <b>FERNANDEZ Hervé</b>       | Directeur de l'ANLCI  |
| <b>GOTTI Sylvie</b>          | DJEPVA Bureau SD1A  |
| <b>GERBER Maud</b>           | DJEPVA Bureau SD1A  |
| <b>GUERIN Emilie</b>         | Adjointe à la cheffe de mission de la MAJE - DGEFP  |
| <b>HERNJA Gérard</b>         | Docteur en Sciences de l'Education,<br>responsable formation EC<br>et conseiller technique du LMI |
| <b>HAMADI Ahmed</b>          | CNAF  |
| <b>KACIMI Malika</b>         | Cheffe de la Mission d'animation du FEJ- DJEPVA-INJEP   |
| <b>LANDRIEVE Sylvie</b>      | Co-directrice du Forum vies mobiles   |
| <b>LEPINAY Raymond</b>       | Vice-president de l'UNML  |
| <b>LESTERP Catherine</b>     | DGCS  |
| <b>MANSO Elodie</b>          | Chargée de mission Enfance /Jeunesse - CCMSA  |
| <b>MONTAUDON Pierre</b>      | SG du COJ- chef de Bureau SD1A- DJEPVA  |
| <b>MININ Inés</b>            | Secrétaire nationale de la CFDT   |

|                             |   |
|-----------------------------|---|
| <b>PERETTI Nicolas</b>      | Chef de Bureau SDIC - DJEPVA  |
| <b>REILLY Tristan</b>       | Adjoint au Bureau SD1A- DJEPVA                                      |
| <b>SEKOURI Amaria</b>       | Adjointe au SG du COJ   |
| <b>THIEFFRY Théo</b>        | Coordinateur/Chef de projet du Laboratoire de la Mobilité Inclusive |
| <b>TIMOTEO Joaquim</b>      | Chef de mission -Mission Observation-Evaluation -INJEP              |
| <b>VEYRAT Tommy</b>         | Délégué national UNCLLAJ  |
| <b>VISCONTINI Alexandre</b> | Conseiller emploi /formation auprès du DIHAL                        |

## ANNEXE 3

## LISTE DES PRÉCONISATIONS

- 1- Organiser une consultation nationale de la jeunesse sur les mobilités.
- 2- Proposer une intégration du Parcours d'accompagnement des jeunes vers l'insertion dans le cadre du chantier sur le revenu universel d'activité.
- 3- Développer les initiatives "d'aller vers" les jeunes les plus éloignés de l'insertion sociale
- 4- Développer l'accessibilité financière des formations aux jeunes, qu'ils soient primo demandeurs d'emploi ou non avec la création d'une bourse d'aide à la mobilité pour les jeunes entrant en stage ou en apprentissage, pour prendre en compte les surcoûts liés à leur mobilité et à leur logement.
- 5- Sécuriser l'accès à la formation des jeunes ne maîtrisant pas les compétences de base.
- 6- Développer le déploiement de la boussole des jeunes.
- 7- Favoriser l'accès gratuit aux outils numériques proposant une approche globale du jeune (informations métiers et formations, alternance, logement, mobilité à l'international, accès aux droits). Favoriser le déplacement des Conseillers information jeunesse vers les jeunes et les parents (petits déjeuners info/ orientation- atelier découverte des métiers.
- 8- Favoriser l'orientation choisie et non subie via des ateliers mobilités.
- 9- Accompagner les jeunes handicapés dans la construction de leur projet d'orientation scolaire ou professionnelle en s'appuyant sur des dispositifs existants tels que le dispositif Handijeunes porté par le CIDJ.
- 10- Développer un pack mobilités.
- 11- Développer la mise en œuvre d'ateliers mobilité sur les territoires.
- 12- Intégrer dans les cursus et programmes scolaires, en tenant compte des différents âges, des modules favorisant la construction d'une réflexion critique sur la mobilité et les déplacements, en lien avec les problématiques environnementales.
- 13- Intégration par l'apprentissage, en tenant compte des différents âges, des éléments de compétence permettant l'usage des modes de déplacements disponibles et contemporains.
- 14- Inscription du continuum éducatif de sécurité routière dans le champ plus large d'éducation à la mobilité, avec formation et passage du code de la route dans les établissements, hors temps scolaire et sur la base du volontariat.

- 15- Proposer des aides financières et un accompagnement personnalisé au permis de conduire pour les jeunes de 18 à 25 ans sous condition de ressources.
- 16- Soutenir l'accès des jeunes au Permis à un euro par jour.
- 17- Intégrer la préparation du code de la route dans le cadre du future Service National Universel (SNU).
- 18- Intégrer la préparation des jeunes au permis de conduire dans les formations qualifiantes (en formation initiale et en stage) pour lesquelles le permis de conduire est obligatoire pour accéder à l'emploi.
- 19- Rendre effective la mobilisation des crédits du compte personnel de formation (CPF) pour le passage du code et du permis de conduire.
- 20- Expérimenter et généraliser des simulateurs de conduite dans les lieux où les jeunes sont accueillis.
- 21- Favoriser l'accès au permis de conduire aux jeunes en situation d'illettrisme.
- 22- Soutenir l'accès des jeunes au Microcrédit.
- 23- Créer un tarif jeunes jusqu'au 1ER emploi quelque-soit le statut (Lycéen/ étudiants /Apprentis, Demandeurs d'emploi...).
- 24- Contribuer activement au développement territorial des plateformes de mobilité, pour assurer un accès plus généralisé des jeunes aux solutions proposées.
- 25- Sensibiliser les acteurs territoriaux à la thématique de la mobilité inclusive par l'intermédiaire d'ambassadeurs de la mobilité.
- 26- Interroger la responsabilité de l'employeur dans les déplacements pendulaires des jeunes actifs.
- 27- Construire, en relation avec les connaissances issues de la recherche, des dispositifs expérimentaux destinés à favoriser la mobilité des jeunes.
- 28- Développer la recherche pour favoriser la construction de connaissances, d'outils et modalités d'accompagnement des jeunes vers la mobilité.
- 29- Inscrire l'évaluation comme moyen privilégié d'évolution et de pérennisation des dispositifs expérimentaux favorisant la mobilité pour les jeunes.
- 30- Favoriser l'accès au logement pour les jeunes et dans les zones tendues et à proximité des transports publics notamment gares.
- 31- Sanctuariser les aides au logement pour les moins de 25 ans.
- 32- Renforcer l'accompagnement social des jeunes dans le parc social et privé.

- 33- Favoriser l'accès à la co location qui peut être une solution d'accès au logement pérenne ou un dispositif tremplin vers le logement autonome.
- 34- Mettre en place le programme « Mobilité accompagnée pour l'insertion » en l'adaptant aux jeunes.
- 35- Instaurer un droit à la mobilité internationale pour tous les jeunes.
- 36- Faire mieux reconnaître les acquis de la mobilité européenne et internationale des jeunes.
- 37- Favoriser la réussite de l'expérience de mobilité des jeunes.



## ANNEXE 4

## FICHE MODÈLE

« Mobilités des jeunes »  
Préconisation

|  |
|--|
| <b>Constat/Problématique/Enjeux</b>      |
|  |
| <b>Objectifs</b>                         |
|  |
| <b>Recommandation</b>                    |
|  |
| <b>Points de sortie envisagés</b>        |
|  |
| <b>Structure porteuse/Chef de file</b>   |
|  |
| <b>Leviers/Moyens nécessaires estimé</b> |
|  |
| <b>Agenda</b>                            |
|  |

## ANNEXE 5

### RESSOURCES DOCUMENTAIRES

- Mobilités professionnelles : de quoi parle-t-on ? - Enjeux et complexité d'une question contemporaine-Stéphanie Mailliot- in n°32, Relief. Echanges du Cereq 2009
- Quand l'Ecole est finie - enquête génération 2010
- FEJ : Accès au logement des jeunes » sept 2011 : Mise en place d'un réseau d'hébergement en chambres chez les particuliers pour les jeunes en mobilité- Pilotée par le Conseil régional d'Aquitaine, soutenue par le Fonds d'Expérimentations pour la Jeunesse et évaluée par le Centre associé Régional CEREQ de Caen
- Analyse des activités pédagogiques des enseignants de la conduite des écoles de conduite sociales et associatives – Fondation MAIF (2012) - <https://www.fondation-maif.fr/up/pj/rapport-final-epcc-asso.pdf>
- Faut-il subventionner le permis des jeunes en insertion ? Evaluation de l'expérimentation FEJ Yannick L'Horty (2013) - [http://www.experimentation.jeunes.gouv.fr/IMG/pdf/APPC\\_Rapport\\_Final\\_Evaluation\\_Quanti\\_V2.pdf](http://www.experimentation.jeunes.gouv.fr/IMG/pdf/APPC_Rapport_Final_Evaluation_Quanti_V2.pdf)
- Zoom jeunes ruraux en situation de précarité – Etude mobilité, insertion, accès à l'emploi. Laboratoire de la Mobilité inclusive, 2013 - <https://www.mobiliteinclusive.com/zoom-sur-les-jeunes-ruraux-etude-sur-les-liens-entre-mobilite-insertion-acces-a-lemploi/>
- INSEE 2014 : Les ressources des 18-24 ans en 2014 - De fortes disparités liées à la situation résidentielle et aux parcours d'activité
- Fiches repères de l'INJEP : La question du logement – janvier 2015
- Les cahiers de l'IESF n°21 : LA MOBILITE REFONDEE AVEC LE NUMERIQUE - Penser autrement les transformations des mobilités à partir des modes de vie-2015
- CESE- Avis - Avril 2015 – Révolution numérique et évolutions des mobilités individuelle et collectives - [https://www.lecese.fr/sites/default/files/pdf/Fiches/2015/FI09\\_revolution\\_numerique\\_mobilites.pdf](https://www.lecese.fr/sites/default/files/pdf/Fiches/2015/FI09_revolution_numerique_mobilites.pdf)
- Mobilités géographiques des travailleurs rapport IGF- IGAS – janvier 2016
- La mobilité internationale : un levier d'insertion Source (Baromètre DJEPVA 2016 – CREDOC) appui INJEP
- Baromètre DJEPVA 2016 : Internet, vecteur privilégié pour l'information sur les droits des jeunes
- DJEPVA- INJEP-FEJ- ANSA-TOTAL-Mobilité et insertion : nouveaux regards, nouvelles méthodes- « Mobilité et accès à l'emploi des jeunes » du Fonds d'expérimentation pour la jeunesse (FEJ) » Premiers enseignements et recommandations recueillis lors du colloque – décembre 2016

- EVOLMOB - Évolution du rapport des jeunes à la voiture – Recherche France/Canada 2016 Forum des vies mobiles
- Analyses et synthèses d'octobre 2017 : Les difficultés de transport : un frein à l'emploi pour un quart des jeunes (Baromètre de la jeunesse 2017 de la DJEPVA – enquête nationale auprès de 4500 jeunes réalisée par le CREDOC)
- Insertion professionnelle des jeunes - France Stratégie/DARES – janvier 2017
- Apprendre la Mobilité – TEC (2017) - <https://www.revuefec.com/2017/12/08/apprendre-la-mobilite/>
- Mobilités et emploi : une analyse spatiale CEET mai 2018 (4p du CEET) étude du lien entre mobilité résidentielle et évolution des marchés locaux du travail
- Proposition du groupe de travail n°2 - Prévenir la vulnérabilité des jeunes et favoriser leur insertion- Stratégie de prévention et de lutte contre la pauvreté des enfants et des jeunes – DIPLEJ – mars 2018
- Zoom jeunes ruraux en situation de précarité – Etude mobilité, insertion, accès à l'emploi. Laboratoire de la Mobilité inclusive, 2013 - <https://www.mobiliteinclusive.com/zoom-sur-les-jeunes-ruraux-etude-sur-les-liens-entre-mobilite-insertion-acces-a-lemploi/>
- Livre blanc LMI – 5<sup>e</sup> rencontres de la Mobilité Inclusive (2018) - <https://www.mobiliteinclusive.com/download/48552/>
- Avis du CESE – avant-projet de loi d'orientation des mobilités – 14 nov. 2018
- Projet de loi d'orientation des mobilités – nov. 2018
- INSEE Première n°1727 de janvier 2019 - *Aller étudier ailleurs après le baccalauréat : entre effets de la géographie et de l'offre de formation*

## ANNEXE 6

**PRÉSENTATION DU COJ ET DE LA COMMISSION  
INSERTION DES JEUNES****COJ****Création**

Le Conseil d'orientation des politiques de jeunesse (COJ), placé auprès du Premier ministre, créé par le décret n° 2016-1377 du 12 octobre 2016, remplace trois instances consultatives : le Conseil National de l'Éducation Populaire et de la Jeunesse (CNEPJ), le Conseil National de la Jeunesse (CNJ) ainsi que le Conseil National des Missions Locales (CNML) pour une partie de ses missions.

Le secrétariat de cette instance est assuré par un secrétaire général placé auprès du délégué interministériel à la jeunesse, directeur de la jeunesse, de l'éducation populaire et de la vie associative.

Un bureau de huit membres composé du Président du COJ, des deux président(e)s des commissions thématiques et de leurs vice-président(e)s, du délégué interministériel à la jeunesse, du délégué ministériel aux missions locales et du (de la) Secrétaire général(e) du Conseil se réunit régulièrement pour préparer les travaux du Conseil.

**Missions**

Le rôle du COJ va au-delà de l'évaluation des politiques de jeunesse et de la consultation facultative sur les projets législatifs ou réglementaires à l'initiative du Premier ministre ou du ministre chargé de la jeunesse.

Le conseil dispose également d'un pouvoir d'initiative pour adresser au Gouvernement toutes propositions en vue d'améliorer la situation des jeunes dans notre pays.

**Les missions du COJ sont donc de trois ordres :**

- Expertise
- Initiative
- Evaluation

Le COJ inscrit son action dans une feuille de route fixée par le ministre chargé de la jeunesse, définissant ainsi les thématiques de travail prioritaires. Pour l'année 2018, les thématiques sont les suivantes : « Plan mercredi », ruralité, mobilités, service national universel.

## Fonctionnement

**Pour mener à bien ses missions, le COJ est composé de cinq formations différentes qui ont chacune leur rôle à jouer :**

- La formation plénière fixe les grandes orientations, permet aux membres de partager une culture et des objectifs communs et assure une communication régulière des travaux des commissions et des groupes de travail.
- Deux commissions thématiques travaillent sur des problématiques plus ciblées :
  - Commission Insertion des jeunes
  - Commission Education populaire
- La commission Education populaire compte deux formations spécialisées :
  - Commission spécialisée « agrément des associations de jeunesse et d'éducation populaire »
  - Commission spécialisée « habilitation des organismes de formation préparant aux brevets d'animateur et de directeur en accueils collectifs de mineurs »
- Les commissions, comme la plénière, ont la possibilité de créer des groupes de travail pour expertiser une question spécifique.

## Commission Insertion des Jeunes

Cette commission a été créée par l'article 10 du décret no 2016-1377 du 12 octobre 2016 portant création du Conseil d'orientation des politiques de jeunesse.

### Ses missions

A la demande du Premier ministre, du ministre chargé de la jeunesse ou du ministre chargé de l'emploi ou du ministre chargé de la formation professionnelle, cette commission peut examiner **toute question d'intérêt général en matière d'insertion des jeunes**. Sur délégation de l'assemblée plénière dans les conditions prévues par le règlement intérieur, elle peut **rendre un avis en son nom sur les projets de loi et de textes réglementaires relatifs à l'insertion des jeunes**.

### Sa composition

Elle comprend 40 membres avec une représentation des huit collèges de la formation plénière.



---

# GLOSSAIRE

|                |   |
|----------------|---|
| <b>ADEME</b>   | Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie  |
| <b>AEFE</b>    | Agence pour l'Enseignement Français à l'Étranger  |
| <b>AKI</b>     | Projet européen contribuant à identifier et à valoriser les compétences transversales, développées en mobilité internationale par les jeunes de 18 à 30 ans, hors cursus scolaire et universitaire. |
| <b>ANDML</b>   | Association nationale des directeurs de missions locales  |
| <b>ANRU</b>    | Agence nationale pour la rénovation urbaine   |
| <b>AOM</b>     | Autorités organisatrices de la mobilité   |
| <b>AFOM</b>    | Association Française des Opérateurs Mobiles  |
| <b>ANLCI</b>   | Agence nationale de lutte contre l'illettrisme  |
| <b>ASP</b>     | Agence de service et de paiement  |
| <b>CAF</b>     | Caisse d'allocations familiales   |
| <b>CCAPEX</b>  | Commissions de Coordination des Actions de Prévention des Expulsions locatives  |
| <b>CCNE</b>    | Comité Consultatif National d'Éthique   |
| <b>CCMSA</b>   | Caisse centrale de la mutualité sociale agricole  |
| <b>CD</b>      | Conseils Départementaux   |
| <b>CEDH</b>    | Cour Européenne des Droits de l'Homme   |
| <b>CESE</b>    | Conseil économique, social et environnemental   |
| <b>Céreq</b>   | Centre d'études et de recherche sur les qualifications  |
| <b>CGET</b>    | Commissariat général à l'égalité des territoires  |
| <b>CFDT</b>    | Confédération française démocratique du travail   |
| <b>CIDJ</b>    | Centre d'Information et de Documentation Jeunesse   |
| <b>CIJ</b>     | Comité interministériel de la jeunesse  |
| <b>CIO</b>     | Centre d'information et d'orientation   |
| <b>CISR</b>    | Comité interministériel de la sécurité routière   |
| <b>CNC</b>     | Centre national du cinéma et de l'image animée  |
| <b>COE</b>     | Conseil d'orientation pour l'emploi   |
| <b>COJ</b>     | Conseil d'orientation des Politiques de Jeunesse  |
| <b>COREMOB</b> | Comité régional de la mobilité européenne et internationale des jeunes  |
| <b>CNAF</b>    | Caisse nationale des allocations familiales   |
| <b>CNCDH</b>   | Commission Nationale Consultative des Droits de l'Homme   |
| <b>CNIL</b>    | Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés  |



|                |  |
|----------------|--|
| <b>CNLE</b>    | Conseil National des politiques de Lutte contre la pauvreté et l'Exclusion sociale                       |
| <b>CNPE</b>    | Conseil National de la Protection de l'Enfance   |
| <b>CREDOC</b>  | Centre de recherche pour l'étude et l'observation des conditions de vie                                  |
| <b>CREST</b>   | Centre de Ressources pour l'Enseignement des Sciences et de la Technologie                               |
| <b>CRIJ</b>    | Centre régional information jeunesse   |
| <b>DARES</b>   | Direction de l'animation, de la recherche, des études et de la statistique                               |
| <b>DEPP</b>    | Direction de l'Evaluation, de la Prospective et de la Performance  |
| <b>DGCS</b>    | Direction Générale de la Cohésion Sociale – ministère des Solidarités et de la Santé                     |
| <b>DGEFP</b>   | Délégation générale à l'emploi et à la formation professionnelle   |
| <b>DHUP</b>    | Direction de l'habitat, de l'urbanisme et des paysages   |
| <b>DIHAL</b>   | Délégation interministérielle à l'hébergement et l'accès au logement                                     |
| <b>DIPLEJ</b>  | Délégation interministérielle à la prévention et à la lutte contre la pauvreté des enfants et des jeunes |
| <b>DJEPVA</b>  | Direction de la jeunesse, de l'éducation populaire et de la vie associative                              |
| <b>DRDJSCS</b> | Directions Régionales De la Jeunesse, des Sports et de la Cohésion Sociale                               |
| <b>DREES</b>   | Direction de la Recherche, des Etudes, de l'Evaluation et des Statistiques                               |
| <b>EN</b>      | Education nationale  |
| <b>FEJ</b>     | Fonds d'expérimentation pour la jeunesse   |
| <b>FFJ</b>     | Forum Français de la Jeunesse  |
| <b>GIP HIS</b> | Groupement d'intérêt public Habitat et interventions sociales  |
| <b>IGAS</b>    | Inspection Générale des Affaires Sociales  |
| <b>IGEN</b>    | Inspection Générale de l'Education Nationale   |
| <b>IGF</b>     | Inspection Générale des Finances   |
| <b>INED</b>    | Institut National d'Etudes Démographiques  |
| <b>INJEP</b>   | Institution national de la jeunesse et de l'éducation populaire  |
| <b>INSEE</b>   | Institut national de la statistique et des études économiques  |
| <b>IRP</b>     | Instances représentatives du personnel   |
| <b>LMI</b>     | Laboratoire de la Mobilité Inclusive   |
| <b>MESRI</b>   | Ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation                                |
| <b>MILDECA</b> | Mission Interministérielle de Lutte contre les Drogues Et les Conduites Addictives                       |
| <b>NTIC</b>    | Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication   |

|                |   |
|----------------|---|
| <b>OCDE</b>    | Organisation de Coopération et de Développement Economique  |
| <b>ODPE</b>    | Observatoire Départemental de la Protection de l'Enfance  |
| <b>OIT</b>     | Organisation internationale du travail  |
| <b>ONG</b>     | Organisation Non-Gouvernementale  |
| <b>ONISEP</b>  | Office national d'information sur les enseignements et les professions                                    |
| <b>ONPE</b>    | Observatoire National de la Protection de l'Enfance   |
| <b>ONU</b>     | Organisation des Nations Unies  |
| <b>PDALHPD</b> | Plan départemental d'action pour l'hébergement et le logement des personnes défavorisées                  |
| <b>PJJ</b>     | Protection Judiciaire de la Jeunesse  |
| <b>PRDFP</b>   | Plan régional de développement de la Formation Professionnelle  |
| <b>SDFE</b>    | Service des Droits des Femmes et de l'Égalité entre les femmes et les hommes                              |
| <b>SGPI</b>    | Secrétariat Général Pour l'Investissement   |
| <b>SGCIPDR</b> | Secrétariat Général - Comité Interministériel pour la Prévention de la Délinquance et de la Radicalisatio |
| <b>UE</b>      | Union Européenne  |
| <b>UIMM</b>    | Union des industries et métiers de la métallurgie   |
| <b>UNCLLAJ</b> | Union nationale des conseils locaux pour le logement autonome des jeunes                                  |
| <b>UNML</b>    | Union nationale des missions locales  |

---

# ABRÉVIATIONS

|               |   |
|---------------|---|
| <b>AAP</b>    | Appel à projet  |
| <b>AIO</b>    | Accueil-information – orientation   |
| <b>AIVS</b>   | Agence Immobilière à Vocation Sociale   |
| <b>ALUR</b>   | Loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové   |
| <b>ASE</b>    | Aide Sociale à l'Enfance  |
| <b>ASLL</b>   | Accompagnement social lié au logement   |
| <b>ASSR</b>   | Attestation scolaire de sécurité routière   |
| <b>AVDL</b>   | Accompagnement Vers et Dans le logement   |
| <b>BSR</b>    | Brevet de sécurité routière   |
| <b>CAPPEI</b> | Certificat d'Aptitude Professionnelle aux Pratiques de l'Education Inclusive  |
| <b>CASF</b>   | Code de l'Action Sociale et des Familles  |
| <b>CEF</b>    | Centre Educatif Fermé   |
| <b>CNI</b>    | Carte Nationale d'Identité  |
| <b>CPA</b>    | Compte Personnel d'Activité   |
| <b>CPF</b>    | Compte personnel de formation   |
| <b>CPGE</b>   | Classe préparatoire aux grandes écoles  |
| <b>CPO</b>    | Convention Pluriannuelle d'Objectifs  |
| <b>CPOM</b>   | Contrats Pluriannuels d'Objectifs et de Moyens  |
| <b>CUC</b>    | Contrat urbain de cohésion sociale  |
| <b>DALO</b>   | Droit au logement opposable   |
| <b>DPT</b>    | Document de Politique Transversale  |
| <b>ELAN</b>   | Loi évolution du logement et aménagement numérique  |
| <b>EN</b>     | Education Nationale   |
| <b>FIPD</b>   | Fonds Interministériel de la Prévention de la Délinquance   |
| <b>HLM</b>    | Habitation à loyer modéré   |
| <b>IML</b>    | Intermédiation locative   |
| <b>MDPH</b>   | Maison Départementale des Personnes Handicapées   |
| <b>MNA</b>    | Mineurs Non-Accompagné  |
| <b>NEET</b>   | « Neither in Employment nor in Education or Training » acronyme qui désigne les personnes qui ne sont ni en emploi, ni en études, ni en formation |
| <b>NTIC</b>   | Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication  |
| <b>PACEA</b>  | Parcours contractualisé d'accompagnement vers l'emploi et l'autonomie   |
| <b>PCS</b>    | Profession ou catégorie socio-professionnelle   |

|                     |   |
|---------------------|---|
| <b>PDASR</b>        | Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière   |
| <b>PDE</b>          | Plan de déplacements entreprise   |
| <b>PDU</b>          | Plan de déplacement urbains   |
| <b>PIA</b>          | Programme d'investissements d'avenir  |
| <b>PIC</b>          | Plan d'investissement dans les compétences  |
| <b>PSAD</b>         | Plateforme de Suivi et d'Appui aux Décrocheurs  |
| <b>PUMA</b>         | Protection universel maladie  |
| <b>RASED</b>        | Réseaux d'Aides Spécialisées aux Elèves en Difficulté   |
| <b>RSA</b>          | Revenu de solidarité active   |
| <b>R&amp;D</b>      | Recherche et développement  |
| <b>RUA</b>          | Revenu universel d'activité   |
| <b>SIAO</b>         | Service Intégré d'Accueil et d'Orientation  |
| <b>Serious Game</b> | (en français Jeu Sérieux) est un outil utilisant les nouvelles technologies dans l'intention spécifique de faire passer un message de manière attractive. |
| <b>SNU</b>          | Service national universel  |
| <b>SPRO</b>         | Service public régional de l'orientation  |
| <b>STS</b>          | Sections de techniciens supérieurs  |



## **Commission Insertion des Jeunes**

Groupe "Mobilités des Jeunes"

### **REMERCIEMENTS**

Annie Jeanne (ANDML) - Hervé Fernandez (ANLCI) - Jonathan Tetas (apprentis d'Auteuil) - Inès Minin (CFDT) - Sophie Bosset-Montoux (CIDJ) - Alexandra Noel (DGEFP) - Alexandre Viscontini, Johanna Buchter et Alexandra Menis (DIHAL) - Naouel Amar (DJEPVA)-Nicolas Peretti (DJEPVA) - Malika Kacimi (FEJ- DJEPVA) - Léa Pierret (FFJ) - Sylvie Landrière (Forum des vies mobiles) - Valérie Dreyfuss et Théo Thieffry (Laboratoire de la Mobilité Inclusive LMI) - Gérard Hernja (Docteur en Sciences de l'Education, responsable formation EC et conseiller technique du LMI) - Quentin Antoine (Pôle emploi) - Jean-François Umbria (RATP) - Tommy Veyrat (UNCLLAJ) - Raymond Lepinay et Serge Kroichvili (UNML) - Sandrine Charnoz (Vice-présidente de la commission insertion des jeunes)



95 avenue de France  
75650 Paris Cedex 13

[coj@jeunesse-sports.gouv.fr](mailto:coj@jeunesse-sports.gouv.fr)

<http://www.jeunes.gouv.fr/coj>

