

## Transport Solidaire dans le cadre d'un ACI.

Porté par  
PIJE - ADSEA 77

### Constat préalable

Quel problème à résoudre ?  
Quel constat de départ ?

Malgré le développement continu des offres de transports collectifs sur le territoire, des besoins restent non couverts car trop spécifiques ou non adaptés à des publics fragilisés.

Un transport de personnes est expérimenté dès 1996 sous la forme d'un « transport solidaire » (chauffeurs en conduite accompagnée) et dans le cadre d'un chantier d'insertion à caractère professionnalisant (les chauffeurs, en situation de production, sont salariés et ont un projet de formation dans les métiers du transport).

L'offre du transport solidaire est individualisée, à tarification adaptée et vise à faciliter les démarches d'insertion socioprofessionnelle.

En 2008, le service de transport de personnes, toujours sous forme ACI, a recruté des chauffeurs ayant désormais leur permis et a intégré des postes d'opératrices mobilité.

### Finalités

Pourquoi avoir mené  
cette action ?

La démarche solidaire s'inscrit dans une finalité double : permettre à des personnes dans une démarche de professionnalisation dans les métiers du transport de personnes de « rouler utile » tout en véhiculant d'autres personnes en insertion sociale et professionnelle qui sont fragilisées et ne peuvent se déplacer autrement.

En conjuguant (première) expérience du transport de personnes et formation professionnalisante, le contrat sur l'ACI facilite l'insertion dans un emploi durable.

Les objectifs généraux du projet sont donc de deux ordres :

- la mobilité de personnes en insertion sociale ou professionnelle
- l'insertion professionnelle dans les métiers du transport.

### Descriptif de l'action

Le chantier d'insertion est conventionné pour 8 postes en contrats aidés à destination des bénéficiaires du RSA. L'encadrant technique est aussi enseignant de la conduite, d'où une légitimité au regard des compétences de conduite à développer.

L'action de transport s'adresse à des personnes en démarche d'insertion socioprofessionnelle et qui sont issues des territoires du centre de la Seine-et-Marne (Sénart, Melun, Brie centrale). Les demandes de transports sont adressées par les partenaires en charge de l'accueil et du suivi des publics en insertion.

Les déplacements effectués peuvent couvrir toute l'Île de France.



Cible (types et effectif)  
Territoire  
Contenu

## Descriptif de l'action (suite)

### **Objectif général N° 1 : La mobilité de personnes en insertion sociale ou professionnelle**

*Agir sur les difficultés de mobilité des personnes qui ont besoin de se déplacer dans le cadre de leur démarche d'insertion sociale et professionnelle à des heures ou dans des zones pour lesquelles les transports publics sont inexistantes (manque de desserte, horaires décalés, etc.).*

- Véhiculer les personnes qui rencontrent des difficultés de mobilité (autonomie, offres de services publics, etc.) pour effectuer leur démarche d'insertion sociale et/ou professionnelle.
- Réduire le frein à l'insertion professionnelle que peut constituer le manque de mobilité et favoriser le retour ou l'accès à l'emploi.
- Proposer un mode de transport individuel à des personnes fragilisées pour lesquelles le recours aux transports publics en commun reste problématique.

### **Objectif général N° 2 : l'insertion professionnelle dans les métiers du transport**

*Proposer une offre d'insertion par l'activité économique à des personnes en difficulté d'insertion professionnelle et qui ont un projet dans les métiers du transport.*

- Développer une action permettant une pré-qualification aux métiers du transport de personnes pour des individus souhaitant intégrer un cycle de formation qualifiant.
- Permettre à des personnes souhaitant exercer une profession dans le secteur du transport (marchandises ou de personnes) d'acquérir une (première) expérience et des compétences professionnelles.

### **Au-delà de ces objectifs, l'action de transport s'inscrit également dans les engagements de la Charte des acteurs de Chantier Ecole :**

- **Une logique d'intérêt collectif** : l'activité et la production (ici, de services) doit être utile et d'intérêt collectif. Les objectifs généraux du projet, précédemment mentionnés, répondent à cette nécessité.
- **Une volonté de développement local** : l'action transport solidaire développe une offre de déplacements alternative et complémentaire aux offres de services publics et aux dispositifs d'initiatives publiques ou privées, afin de répondre aux problèmes de desserte locale. Elle concourt au développement des territoires concernés par la création d'activités et d'emplois directs et par le service rendu à une tranche de population dans une démarche de solidarité et d'égalité au regard de l'emploi et de l'insertion.
- **Une démarche globale de développement durable** : le dispositif transport solidaire s'inscrit dans un pôle mobilité porté par PIJE qui développe une mission d'information multimodale et de conseil en mobilité (optimisation de l'existant, sensibilisation à l'éco-mobilité, aux déplacements multimodaux, etc.). Il intègre ces enjeux en favorisant le plus possible le report modal vers les transports en commun (rabattement sur les gares RER ou prise en charge à partir de ces gares) et en formant les chauffeurs à l'éco-conduite.

### **Les compétences développées**

- les chauffeurs développent des compétences dans les fonctions de transport individuel ou collectif de personnes
- le traitement de la demande de transport : planification et préparation de la course (planning, horaires, itinéraires, vérification et prise en main du véhicule)
- l'accueil, la relation clientèle, la prise en charge de la personne, l'encaissement de la course
- la conduite : respect des horaires, lieux de prise en charge et de dépôt, adaptation de la conduite, application des règles de sécurité, suivi d'itinéraires
- la préparation du véhicule : propreté, niveaux, vérification des équipements (éclairages, pression des pneumatiques, etc.), petite maintenance.

Les opératrices mobilité développent des compétences dans les fonctions d'agent d'accueil, d'agent administratif et d'agent touristique.

Elles gèrent non seulement le dispositif transport solidaire mais également les autres dispositifs du pôle mobilité (information multimodale, conseil en mobilité, locations de véhicule, fonctions administratives pour l'auto-école). En particulier, elles acquièrent des compétences dans :

- l'accueil des personnes, la réception téléphonique, l'information des usagers, l'animation (stand mobilité)
- le traitement et l'instruction des demandes de mobilité
- le secrétariat courant et la gestion administrative des dispositifs mobilité
- la création de supports d'information sur les dispositifs mobilité.

### Modalités opérationnelles

#### Comment avez-vous procédé ?

#### Quelles ont été les étapes ?

#### Quels sont les moyens humains, techniques (outils) et financiers ?

En référence aux 5 fonctions à mettre en œuvre dans le cadre d'un ACI :

- PIJE-ADSEA salarie 8 personnes en contrat aidé.
- La production des services de transport est organisée à partir de la centrale d'appels du pôle mobilité « La Roue Libre ».
- La formation est professionnalisante et organisée sous forme de modules (cf. infra).
- L'accompagnement socioprofessionnel est réalisé par un CIP et géré avec l'outil LEA.
- L'action contribue au développement du territoire, d'autant qu'elle est intégrée au dispositif plus large de la plateforme mobilité « La Roue Libre 77 » qui propose : conseil en mobilité, centrale d'appels, information multimodale, préparation au permis de conduire, location de deux et quatre-roues, etc.

Sur le plan financier, l'action bénéficie :

- du conventionnement du CDIAE (DIRECCTE)
- de l'aide à l'accompagnement (DIRECCTE)
- d'une CPE (DIRECCTE) pour le développement de la fonction conseil en mobilité
- de l'aide à l'encadrement du Conseil général
- de la Politique de la Ville (CUCS)
- de l'aide du Conseil régional (développement durable et environnement).

Contenu de la formation à visée professionnalisante :

Les modules de formation sont destinés aux postes d'opératrices mobilité et aux chauffeurs et constituent un volume d'une centaine d'heures :

- Accueil et présentation du contexte employeur - 3h
- Présentation de la plateforme mobilité « La Roue Libre 77 » : genèse du projet, démarche développement durable, actions, partenaires, communication, missions - 4h30
- Concepts et enjeux, acteurs de la mobilité, cadre réglementaire - 6h30
- Le rôle du conseil en mobilité : veille, demandes, informations, offres de déplacement, PDE - 7h30
- Accompagnement à la mobilité - 3h
- Prévention et sécurité routière, auto-école, permis de conduire, éco-conduite - 5h30
- Le transport de personnes : genèse du transport solidaire, objectifs, réglementation, fonctionnement, procédures, incidents et urgences, documents de suivi, aspects financiers, SST, éco-conduite, préparation du véhicule - 5h30
- Location de voitures : agrément « Papa Charlie » et fonctionnement - 2h30
- Location de deux-roues : « en route vers l'emploi », fonctionnement - 4 h
- Conventionnement FASTT - réseau Mouv'Emploi - 2h.

Cette action de formation devrait à terme se rattacher à des titres professionnels, à leurs référentiels de certification et ainsi permettre des validations partielles de ces titres.



## Partenaires

**Le partenariat opérationnel** s'inscrit dans le cadre de groupes de réflexion sur la mobilité qui permettent la mise en synergie des actions initiées et menées par différents acteurs. (« Groupe Mobilité à Sénart » pour le territoire de la MDEF de Sénart, Groupe Mobilité et SPE Atelier Mobilité à l'échelle du département).

Avec sa plateforme multiservices dédiée à la mobilité « La Roue Libre 77 », PIJE porte en interne ou en partenariat des actions mobilité à l'échelle du département 77 (Papa Charlie, ESAT ELISA Sénart, FASTT).

### Techniques/financiers

#### Les partenaires financiers :

- L'Etat – DIRECCTE : conventionnement ACI pour 8 postes en 2010 et 2011 ; Convention Promotion de l'Emploi
- Le Fonds Départemental pour l'Insertion
- L'Etat – politique de la Ville – CUCS
- Le Conseil général : financement de l'encadrement
- Les collectivités bénéficiaires : par convention annuelle, basée sur un volume de transport annuel à réaliser.

## Difficultés rencontrées

- **L'équilibre budgétaire est précaire** : pas de commande globale évaluée a priori. Les courses sont facturées au bénéficiaire à l'heure du déplacement. Certaines collectivités envisagent néanmoins de conventionner un nombre d'interventions. Il existe des répercussions sur le niveau d'activité, très variables au jour le jour.
- **Le projet a suscité beaucoup de réserves du Conseil Départemental pour l'Insertion par l'Activité Economique** quant à la complexité de sa mise en œuvre et au caractère peu évident des besoins pressentis.
- **L'intervention des différents partenaires opérationnels** dans la réalisation des actions d'une plateforme mobilité est à la fois une réussite et un frein par la mixité des cultures et des contraintes;
- **Le cadre réglementaire du « transport privé de personnes »** est contraignant et impose un modèle économique « non tenable ». Des flous juridiques persistent, facteurs de risques.
- **Pour les AOT**, l'intervention de PIJE-ADSEA est marginale, et à destination d'un public très minoritaire. Elles conservent une méfiance par rapport aux interventions du milieu associatif, les partenariats opérationnels sont parfois difficiles à engager.

## Facteurs de réussite

- **Une étude du territoire (services publics en matière de transports) et des besoins préalables** : les expérimentations précédentes menées en 1996-98 et 2004-05 ainsi que l'étude des besoins spécifiques menées par la Mission Locale ont permis de construire un projet avec une offre de services adaptée.
- **Un « marché potentiel » à trouver, garantissant une base d'activité régulière** (exemple : des transports pour des manifestations liées à l'emploi type forums, informations collectives, des conventions avec des organismes de formation mal desservis, etc.). Une implication forte des partenaires financiers et/ou opérationnels est nécessaire.
- **Une activité organisée de façon très structurée, avec un volet formatif important**, étant donné la responsabilité imposée par une activité « à risque » tant pour la structure que par les chauffeurs.

## Résultats obtenus

**Pour les salariés** : l'activité est exigeante et structurante, plutôt individuelle dans sa réalisation, mais collective dans la préparation. Ainsi, elle apporte beaucoup aux salariés en parcours et sélectionne rapidement ceux qui ne sont pas adaptés. Les salariés en insertion sortent plutôt avec des CDI (dans le secteur du transport de personnes à mobilité réduite) ou avec des formations qualifiantes (permis D notamment).

**Pour le territoire et les bénéficiaires** : le service rendu était inexistant, il complète l'offre diverse proposée par les services de transports publics ou privés en direction d'un public marginal mais qui présente de réelles difficultés.

**La structuration du pôle mobilité** La Roue Libre 77 a renforcé la légitimité de l'ensemble des dispositifs relatifs aux déplacements, grâce à l'approche globale et au déploiement d'actions complémentaires autour de la mobilité.