

# CITÉ LIB

**SCIC**  
**CRÉATION EN 2010**  
**8 SALARIÉS**  
**RÉGION RHÔNE-ALPES**



## DES INITIATIVES INNOVANTES pour favoriser une mobilité durable

Comment concilier la mise en place de déplacements plus écologiques, plus économiques et accessibles à tous ? Comment mettre en place une offre de mobilité au service de l'emploi et de la cohésion sociale ?

Pour atteindre ces objectifs et répondre aux besoins sociaux qui en découlent, de nombreuses actions socialement innovantes ont émergé partout en France, susceptibles d'essaimer sur différents territoires.

L'Association des Régions de France, en partenariat avec la Caisse des Dépôts, et avec l'appui technique de l'Avise, vous propose 5 études de cas d'innovations sociales, recouvrant les différents enjeux du sujet (environnementaux, sociaux et économiques) : mises en place de manière complémentaire, ces initiatives peuvent faire système sur un territoire au service d'une mobilité durable.

## ACTIVITÉ

Cité lib propose un service d'autopartage : mise en commun d'une flotte de véhicules au profit d'utilisateurs abonnés. Un même véhicule en libre-service permet à plusieurs utilisateurs de se déplacer pour effectuer des trajets distincts, adaptés aux besoins de chacun.

## OBJECTIFS

- Favoriser l'accès à la mobilité par un système de location simplifié, souple et à coût réduit.
- Développer la part des transports en commun et limiter l'usage de la voiture individuelle.

## RÉPONSE SOCIALEMENT INNOVANTE

Associant de nombreux acteurs du territoire, Cité lib facilite l'accès à la voiture pour les particuliers et les professionnels tout en développant l'intermodalité avec les transports en commun existants.

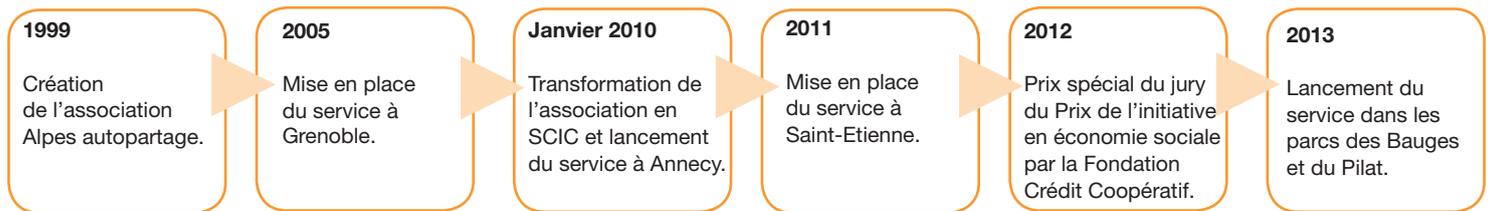
## PLUS-VALUES

- Un réseau très important d'acteurs diversifiés et pluridisciplinaires engagés dans la SCIC.
- Réponse à des besoins urbains et péri-urbains peu ou pas couverts par la location traditionnelle (courses, conduites d'enfants, sortie culturelle etc.).
- Réduction du nombre de véhicules en circulation et optimisation de leur utilisation avec moins de voitures dormantes (les véhicules individuels ne sont pas utilisés 95% du temps).

## CHIFFRES CLÉS DU MODÈLE ÉCONOMIQUE EN 2012

- Chiffre d'affaires en 2012 : 722 500 €.
- 30% d'augmentation du chiffre d'affaires entre 2011 et 2012.
- Capital social en 2012 : 337 500 €.

## GENÈSE DU PROJET



### ÉLÉMENT DÉCLENCHEUR : INITIATIVES OBSERVÉES À L'ÉTRANGER RÉPONDANT À UN BESOIN DU TERRITOIRE

Dans les années 1980, l'autopartage se développe en Suisse, en Allemagne, aux Pays-Bas et en Norvège sous la forme de coopératives ou d'associations. Dans les années 1990, le développement de l'autopartage s'accélère en Europe et en Amérique du Nord (Mobility en Suisse, CommunAuto au Québec) et le concept commence à séduire des groupes de citoyens en France.

Conscients du potentiel de l'autopartage sur Grenoble et s'inspirant des initiatives déjà en place à l'étranger, deux chercheurs en économie du CNRS créent l'association Alpes autopartage en 1999.

### L'IDÉE DE DÉPART ET LES PERSONNES À L'ORIGINE DU PROJET

L'association Alpes autopartage met en service ses premiers véhicules en 2005 à Grenoble. L'association est subventionnée par l'ADEME, le Conseil général de l'Isère, Grenoble Alpes Métropole (la Métro), la Fondation MACIF et la Région Rhône-Alpes.

En 2010, les membres de l'association Alpes autopartage et Martin Lesage, Directeur de Car Liberté, envisagent un rapprochement des deux structures. Créée en 2008 à Chambéry, avec le soutien de Savoie Technolac, Car Liberté offre un service d'autopartage aux entreprises. Son offre s'inscrit dans les Plans de Déplacements Entreprise (PDE).

Afin d'adopter un statut commercial tout en restant cohérent avec les valeurs fondatrices des deux entités, les associations Alpes autopartage et Car Liberté fusionnent sous statut SCIC en 2010 et Martin Lesage en devient le Directeur général. Ils lancent la marque Cité lib en 2012.

## DESCRIPTION DE L'ACTIVITÉ

### ACTIONS

#### Fonctionnement général du service d'autopartage

Un système d'abonnement permet aux particuliers et aux professionnels d'emprunter l'un des 82 véhicules mis en service par Cité lib sur la région Rhône Alpes.

Cité Lib favorise l'intermodalité entre ses services et les réseaux de transports en commun du territoire. Des stations sont installées à proximité des gares et des principales stations de tramway ou bus. Un abonnement combiné avec l'une des compagnies de transports en commun partenaire permet aux utilisateurs de bénéficier de réductions. Les abonnés annuels à TAG (transports de l'agglomération grenobloise) bénéficient de 40% de réduction sur l'abonnement mensuel à Cité lib, et les abonnés annuels à Cité lib bénéficient de 15% de réduction sur l'abonnement annuel de TAG.

#### Accès au service par l'utilisateur professionnel ou particulier

- Abonnement : suite à son abonnement en agence, ou via internet, l'utilisateur reçoit la carte Cité lib et ses codes d'accès.
- Réservation : réservation du véhicule sur le planning par internet ou téléphone.
- Accès à la voiture partagée grâce à la carte Cité lib.
- Facturation : règlement mensuel de l'utilisateur.

### TROIS DIMENSIONS

#### Développement d'un service d'autopartage en région Rhône-Alpes

- Développement et gestion de la plateforme internet de réservations.
- Installation, entretien et maintenance des stations, gestion du parc de véhicules.
- Développement de partenariats avec les entreprises, collectivités territoriales, bailleurs et promoteurs.

#### Actions d'information et de sensibilisation à l'autopartage et aux autres modes de transport alternatifs

- Sensibilisation des étudiants à l'autopartage avec l'opération « Coloc ton auto » (offre d'abonnement spécifique pour les étudiants en colocation).
- Sensibilisation des particuliers à l'utilisation de véhicules à assistance électrique (VAE) avec l'opération « Troc ton auto pour un vélo » (rachat de véhicules anciens aux particuliers en échange d'une part sociétaire et d'un VAE)
- Promotion de l'autopartage entre particuliers (développement d'une plateforme d'autopartage entre particuliers).
- Partenariat avec les bureaux partagés Coll'In (avec l'offre combinée Colib') et Hotelib' (Pack Hotel+autopartage).

#### Actions d'information et de sensibilisation à l'économie sociale et solidaire

- Organisation d'événements dans des lieux de l'économie sociale et solidaire (épicerie solidaire, Accorderie etc.).
- Ateliers de réflexion.

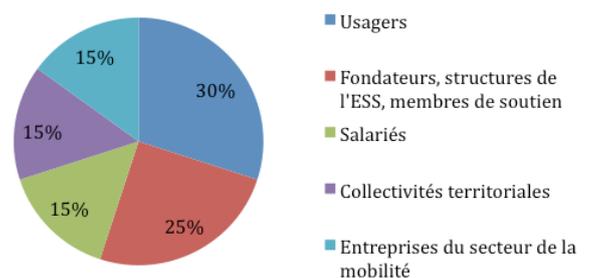
### STATUTS ET GOUVERNANCE

#### Les fondateurs ont choisi de transformer l'association en SCIC pour six raisons principales :

- Permettre une gestion multi partenariale de la structure.
- Encadrer l'adhésion de la structure à des valeurs éthiques fondamentales telles que la gouvernance démocratique et renforcer son ancrage dans l'économie sociale et solidaire.
- Valoriser le travail et les compétences des salariés en les associant à la gestion de la société coopérative.
- Permettre aux collectivités territoriales et aux autorités organisatrices de transports (AOT) de participer au capital et à la gestion et donc de veiller à une bonne intégration du service dans leurs politiques de déplacements.
- Favoriser une relation de confiance avec les usagers et potentiels souscripteurs avec la possibilité de devenir sociétaires et de s'impliquer dans la gouvernance de la SCIC.
- Accéder à des possibilités de gestion favorisant le développement économique et la solidité financière de la structure (ex : supporter un déficit d'exploitation tout en engageant un emprunt).

Dans la pratique, la gouvernance démocratique se traduit par la création de cinq collèges :

#### Parts des droits de vote par collège (2013)



Ces collèges, réunis en assemblée générale, élisent leurs représentants qui siègent au conseil d'administration. Ils déterminent les orientations de l'activité de la coopérative et veillent à leur mise en œuvre.

Le directeur, Martin LESAGE, siège au conseil d'administration. Il assure la direction de l'ensemble des services et le fonctionnement régulier de la société.

## DESCRIPTION DE L'ACTIVITÉ

### ORGANISATION INTERNE

En 2013, la société coopérative compte 8 E.T.P, contre 4 en 2010 :

- 1 Directeur Général.
- 1 chargé de développement commercial et marketing.
- 2 gestionnaires de flotte (entretien, réparations).
- 1 développeur informatique.
- 1 responsable administratif (temps partiel).
- 1 secrétaire (temps partiel).
- 1 chargée de clientèle et d'accueil.

Pour étendre le service en Savoie et à Saint Etienne, Cité lib s'appuie sur deux auto entrepreneurs.

### COMPÉTENCES MOBILISÉES

Le bon fonctionnement au quotidien de Cité lib repose beaucoup sur la confiance, l'humain et sur un engagement fort de la part des salariés. Chaque poste, du plus au moins qualifié, nécessite de la polyvalence et une grande part d'autonomie. Les compétences classiques à la gestion d'une entreprise sont mobilisées.

### PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT

#### Projet «Zéro émission»

La Métro, la Ville de Grenoble, Cité lib, EDF et Toyota ont signé un accord pour mettre en place en septembre 2014 un dispositif d'autopartage de 70 véhicules 100% électrique. Cette expérimentation de trois ans est soutenue par le Fonds Ville de demain dans le cadre de «l'éco-cité Grenobloise».

En qualité d'opérateur du système, Cité lib sera en charge de la relation clientèle, de la maîtrise des flux de véhicules, des réservations, de l'entretien des véhicules et des bornes etc.

#### Développement régional

En 2013, des stations Cité lib fonctionnent dans une dizaine de villes de la région Rhône-Alpes dont Grenoble, Chambéry, Annecy et Saint Etienne. Cité lib a prévu d'accélérer son développement avec un parc attendu de 180 véhicules d'ici fin 2014. Pour le développement de Cité lib en Loire et en Savoie, la SCIC s'associe avec des auto entrepreneurs présents sur place.



## MODÈLE ÉCONOMIQUE

### UN NOUVEAU MONTAGE FINANCIER POUR L'INSTALLATION DES STATIONS CITÉ LIB

L'installation de chaque nouvelle station fait l'objet d'un partenariat avec des communes, intercommunalités ou des bailleurs. Cité lib finance, avec ses fonds propres, l'installation matérielle des stations (totem, arceau, marquage, droits de voirie). En contrepartie, le partenaire subventionne la SCIC, à hauteur d'un forfait de 7 200€ HT équivalent à la première année de pertes d'exploitation du service. Avec un seuil de rentabilité de 600€ HT par mois (abonnements et réservations), une station met un an à atteindre son niveau d'équilibre d'exploitation.

Ce modèle économique original évite à Cité lib une perte financière pendant la période de montée en puissance de la station et assure au partenaire la mise en place rapide du service dans sa commune ou dans son quartier.

### REPÈRES SUR LE MODÈLE ÉCONOMIQUE

#### Un chiffre d'affaires 2012 en augmentation

- 28% d'augmentation du CA entre 2011 et 2012
- CA en 2012 : 722 500 €

L'accélération de la croissance du chiffre d'affaires est liée pour partie au nouveau modèle économique de facturation des communes et des copropriétés au prix de revient des stations et véhicules.

#### Un capital social en pleine croissance

- Capital social de 337 500 € en 2012 contre 64 500€ en 2010
- En janvier 2013, 142 souscripteurs possèdent près de 450 parts
- 115 usagers sociétaires de la SCIC sur 2200 adhérents

#### Une hausse limitée des charges de fonctionnement

- En raison d'une optimisation de la flotte, le chiffre d'affaires augmente plus rapidement que les charges de fonctionnement.
- Les charges de fonctionnement sont également limitées par la mise en service de véhicules plus anciens, qui coûtent moins cher en frais financiers, amortissements, et assurances.

#### Des subventions ponctuelles participant au développement de la SCIC

- Prix de l'initiative en économie sociale de la Fondation Crédit Coopératif en 2012.
- Trophée de l'innovation de la Caisse d'Épargne Rhône-Alpes (CERA) en 2012.
- En 2011, l'ADEME accorde une subvention de 107K€ à la SCIC pour son projet de développement dans les éco-quartiers.
- En 2010, le Conseil régional Rhône Alpes a accordé une subvention de 60K € à Cité lib, dans le cadre du dispositif Idéclic Solidaire, pour financer les dépenses en investissement et en fonctionnement.

#### Des collectivités territoriales au capital de la SCIC à hauteur de 20%

- Conseil régional Rhône-Alpes (10,5% de parts).
- Conseil général d'Isère (avec la société d'économie mixte Voies ferrées du Dauphiné).
- Intercommunalités : la Métro, Chambéry métropole, Communauté de communes d'Annecy.

## FACILITER LA MOBILITÉ PARTAGÉE DANS LES ÉCOQUARTIERS : UN SYSTÈME GAGNANT-GAGNANT

En amont de la construction d'écoquartiers, l'équipe de Cité lib travaille avec les bailleurs et promoteurs afin d'installer des stations d'autopartage au plus près des futurs habitations.

L'accès à un service d'autopartage constitue un argument de vente pour les bailleurs et promoteurs en cohérence avec la démarche développement durable des écoquartiers. Le partage de véhicules permet également de réduire le nombre de places de parking au profit d'espaces verts et d'aires de jeux ou de stationnements vélos, atouts valorisables auprès des locataires et acheteurs potentiels.

En participant à la dynamique des écoquartiers, Cité lib est gagnante à double titre. Financièrement, la société coopérative est protégée de toute perte d'exploitation. Les bailleurs s'acquittent d'un forfait de 7200 €HT, correspondant la première année de fonctionnement de la station. Les promoteurs associent Cité lib à la valorisation du service auprès des futurs résidents, et lui offrent ainsi de la visibilité.

## TÉMOIGNAGES DE PARTENAIRES

### CYRIL KRETZSCHMAR

3ÈME CONSEILLER DÉLÉGUÉ DU CONSEIL RÉGIONAL RHÔNE-ALPES À LA NOUVELLE ÉCONOMIE, NOUVEAUX EMPLOIS, ARTISANAT, ÉCONOMIE SOCIALE ET SOLIDAIRE

« L'histoire est ancienne entre l'autopartage et la Région Rhône-Alpes. Depuis 2005, la collectivité territoriale soutient le développement de ce nouveau mode de transport. Alors lorsqu'au mois de mars 2010 l'association s'est transformée en société coopérative d'intérêt collectif, la Région a rapidement suivi.

L'objectif pour la Région est ainsi de donner accès à l'autopartage à ses agents présents à Grenoble et Aix-les-Bains. Le souhait est aussi d'encourager cette nouvelle forme de mobilité partagée qui permet de réduire le nombre d'automobiles en circulation, les nuisances sonores, les émissions polluantes et les besoins en espaces de stationnement. Au titre de sa politique ESS, la région Rhône-Alpes a soutenu Cité lib par une prise de participation au capital à hauteur de 15 000 € soit 20 parts.

Les différentes collectivités impliquées sont rassemblées dans un des cinq collèges du conseil d'administration et détiennent 15 % des droits de vote. La Région a par ailleurs soutenu la SCIC via le dispositif Idéclic Solidaire Projet. Cette aide de 60 000 K€ en 2012 a permis le développement de l'autopartage dans l'agglomération de Saint-Etienne et dans le département de la Loire.

J'ai la conviction que la réussite d'un tel projet repose sur trois conditions : le volontarisme dans le développement de l'autopartage à l'échelle régionale; la volonté de la région de progresser en matière d'exemplarité dans ses propres pratiques de mobilité; la conviction que la SCIC représente une des réponses les plus prometteuses pour des projets qui concilient efficacité économique et utilité sociale. »

### CÉCILIA RENAULD-MALHERBE,

CHARGÉE DE MISSION DÉVELOPPEMENT DURABLE, QUALITÉ DE VIE ET BIODIVERSITÉ, RÉFÉRENTE THÉMATIQUE MOBILITÉ DU PLAN CLIMAT AU SEIN DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION SAINT-ETIENNE MÉTROPOLÉ

« Le rapprochement avec Cité lib s'est fait de manière très naturelle pour la communauté d'agglomération de Saint-Etienne. Nous avons identifié des modes de déplacements alternatifs qui étaient peu, voire pas, développés sur notre territoire. Ce constat nous a conduits à Cité lib.

En tant qu'autorité organisatrice de transports, l'agglomération de Saint-Etienne a alors soutenu financièrement la mise en place d'une station Cité lib dans la ville. Pour atteindre son équilibre financier, Cité lib devait avoir une vingtaine d'utilisateurs par jour en moyenne. Nous avons donc acquis des cartes d'utilisateurs pour venir compléter notre parc de voitures en cas de besoin. Ces cartes sont utilisées par les agents de l'agglomération et de la ville. Nous avons ainsi soutenu l'équilibre financier de deux voitures, à raison de 400 € à 600 € par mois et par voiture. La communauté d'agglomération a également facilité l'obtention d'une autorisation de stationnement sur la voie publique et son

aménagement. Nous faisons aussi régulièrement la promotion des services de la SCIC à travers nos revues et des animations comme lors de la semaine du développement durable.

L'intérêt de l'auto-partage n'est pas encore entré dans tous les esprits. Et, notamment, de nos politiques qui disent souvent « Mais ce sont encore des déplacements en voiture ». Certes mais cette voiture est partagée. C'est aussi un gain d'espace dans la ville.

Côté technique, le statut de SCIC est encore assez méconnu et peut, parfois, constituer un frein à la mise en place de ce type de projet. Pour la plupart des élus, les SCIC sont un peu des ovnis qu'il faut décoder pour eux. Ensuite, il faut toujours du temps pour convaincre, mais aussi bien étudier le montage financier administratif de ce type de structure. »

### AGNÈS GAUDE-MÔME

CHARGÉE DE MISSION RSE DÉVELOPPEMENT DURABLE À PÔLE-EMPLOI RHÔNE-ALPES

« Pôle-Emploi Rhône-Alpes a rapidement saisi l'intérêt de recourir au service de Cité lib pour les déplacements professionnels de ses collaborateurs. Il s'agissait pour nous de respecter les trois dimensions du développement durable et économique dans le cadre du plan déplacement-entreprise. Nous partageons une voiture, clé en main, où tout est compris : entretien, parking assurance, carburant.

Nous incitons nos collaborateurs à partager et à diversifier des modes de transport qui, en plus, véhiculent des valeurs de solidarité et de mobilité durable. Cité lib permet de diminuer l'impact environnemental des transports avec des voitures sélectionnées pour leur faible taux d'émission CO2. Au premier semestre 2012, une quarantaine de cartes Cité lib ont été mises à la disposition des employés de Pôle-Emploi. Aujourd'hui, nous en sommes à une centaine de cartes distribuées. Que Cité lib soit une société coopérative

d'intérêt collectif et qu'elle confie l'entretien hebdomadaire de ses véhicules à des entreprises d'insertion locale correspond également à nos attentes. Chez Pôle-Emploi, nous préférons œuvrer dans l'univers de l'ESS dans la mesure du possible.

Afin de pérenniser ce partenariat, Cité lib doit étoffer son offre et sa présence sur le territoire et parfaire encore la gestion de son outil informatique pour une meilleure lisibilité des prestations facturées. Il n'y a pas de stations Cité lib dans les départements de l'Ardèche, de la Drôme ou de l'Ain. Mais le plus important est de parfaire une prestation éco-citoyenne, fiable, sécurisée et à un coût identique d'un département à l'autre. Ensuite, en interne, il faut sans cesse sensibiliser salariés aux vertus de l'autopartage et inciter au covoiturage. »

## ANALYSE ET IMPACTS SOCIO-ÉCONOMIQUES

### FORCES

Un montage financier sécurisé.  
 Importante implication des sociétaires de la SCIC.  
 Démarche d'innovation permanente.  
 Orientation client au cœur du développement de la société coopérative.  
 Ancrage territorial fort.  
 Appui de France Autopartage dont Cité lib est membre.

### OPPORTUNITÉS

Potentiel de l'autopartage estimé à environ 1,7 millions d'utilisateurs soit 2,6% de la population française selon le CERTU, centre d'études sur les réseaux et transports.  
 Développement de services connectés dans les véhicules (accès internet, écran tactile etc.) améliorant la navigation et favorisant un trajet combiné avec les transports en commun.  
 Potentialités de partenariats avec de nombreux acteurs (parcs régionaux, écoquartiers, collectivités territoriales).

### FAIBLESSES

Insuffisance des moyens humains face à l'ampleur du projet et de ses potentialités.  
 Déficit de notoriété en raison d'un manque de moyens financiers et humains dédiés aux actions de communication.

### MENACES

Concurrence avec l'arrivée potentielle d'opérateurs mondiaux sur ce secteur d'activité.

### IMPACTS ÉCONOMIQUES

- 8 salariés.
- Coûts évités pour les collectivités territoriales :  
 1 voiture partagée supprime 15 places de parking. Une place de parking coûte 15 K€ à la collectivité territoriale (construction, installation, utilisation et emprise sur le territoire de la place de parking).
- Coûts réduits pour les particuliers :  
 Le coût de possession d'une voiture individuelle est estimé à 412€ par mois selon l'INSEE contre une facture mensuelle moyenne de 70€ chez Cité lib. Pour compléter l'offre proposée par Cité lib, les particuliers utilisent les transports en commun, intermodalité favorisée par Cité Lib.

### IMPACTS SOCIAUX / ENVIRONNEMENTAUX

- Près de 1500 utilisateurs pour 82 voitures.
- 1 véhicule partagé remplace 10 voitures individuelles et sert à une quarantaine de personnes dans l'année
- Utilisation de voitures récentes et peu polluantes (- de 120g de CO2/km), électriques ou hybrides, voitures lavées sans eau.
- Suite à leur passage à l'autopartage, les usagers utilisent davantage la marche à pied (pour 30%), le vélo (pour 29%), les transports collectifs (25%), le train (24%) et le covoiturage (12%).

## CONSEILS POUR UN ESSAIMAGE

### CONDITIONS DE RÉUSSITES

- Installation dans des zones à forte densité urbaine.
- Mise en place en parallèle de politiques d'éco-mobilité et de mesures de restriction de la circulation des véhicules rendant contraignante la possession d'une voiture individuelle en ville (péages urbains, stationnement payant).
- Volonté globale de la collectivité territoriale de développer toutes les formes de mobilité douce en parallèle, avec des abonnements combinés transports en commun/vélo/autopartage.

### POINTS DE VIGILANCE

- Nécessité de développer un réseau d'acteurs locaux enclins à soutenir le service : CAF, Pôle Emploi, Services de l'Etat, CCI, grandes entreprises.
- Pour chaque territoire où une ou plusieurs stations sont mises en place, présence d'un relais local nécessaire pour donner de l'information en direct et effectuer les adhésions.
- Communication maximum et régulière via les médias publics locaux.
- Mise en place nécessaire d'outils web 2.0 pour attirer de nouveaux publics (développement d'une application mobile, présence sur les réseaux sociaux ...).

### CONSEIL RÉGIONAL : MODALITÉS D'INTERVENTIONS POTENTIELLES

- Participation au capital de la SCIC et apport d'expertise en qualité de sociétaire.
- Co-financement des stations dans les villes où le seuil de rentabilité est difficile à atteindre (articulation possible entre la collectivité locale et le Conseil régional par des appels à projets).
- Promotion par l'usage : exemplarité des collectivités territoriales avec l'utilisation du service pour les déplacements professionnels et réduction progressive des véhicules des services. Possibilité d'utilisation du service pour les trajets personnels des agents. A titre de comparaison, Zipcar, premier service d'autopartage aux Etats-Unis, a pour principal client la ville de Washington et les services de l'Etat de Washington.
- Communication combinée avec les autres services de transports, notamment les transports régionaux, pour améliorer la visibilité de Cité lib.

### DOCUMENTS COMPLÉMENTAIRES

Disponibles sur demande en contactant l'Avisé [essenregion@avise.org](mailto:essenregion@avise.org)

Présentation PPT sur le projet Développement dans les écoquartiers

Bilan financier 2012

#### Pour aller plus loin

Site internet de Cité lib : [www.citelib.com](http://www.citelib.com)

Enquête nationale sur l'autopartage par France Autopartage (janvier 2013)

Avec le soutien de



Cette publication est cofinancée par l'Union européenne

## MOB D'EMPLOI 36

**MOB D'EMPLOI 36**  
**ASSOCIATION LOI 1901**  
**CRÉATION EN 2002**  
**25 SALARIÉS**  
**CENTRE**



### DES INITIATIVES INNOVANTES pour favoriser une mobilité durable

Comment concilier la mise en place de déplacements plus écologiques, plus économiques et accessibles à tous ? Comment mettre en place une offre de mobilité au service de l'emploi et de la cohésion sociale ?

Pour atteindre ces objectifs et répondre aux besoins sociaux qui en découlent, de nombreuses actions socialement innovantes ont émergé partout en France, susceptibles d'essaimer sur différents territoires.

L'Association des Régions de France, en partenariat avec la Caisse des Dépôts, et avec l'appui technique de l'Avise, vous propose 5 études de cas d'innovations sociales, recouvrant les différents enjeux du sujet (environnementaux, sociaux et économiques) : mises en place de manière complémentaire, ces initiatives peuvent faire système sur un territoire au service d'une mobilité durable.

### ACTIVITÉ

L'association Mob d'emploi 36 loue des deux roues et propose des trajets en transport micro-collectif aux demandeurs d'emploi et personnes en formation. Elle propose des services autour de l'entretien et la réparation de deux roues et de matériel de motoculture grâce à son atelier chantier d'insertion (ACI). Elle apporte son soutien dans l'apprentissage du code de la route et de la conduite d'un deux roues.

### OBJECTIFS

- Faciliter l'accès à la mobilité aux publics fragiles.
- Faciliter l'insertion professionnelle.

### RÉPONSE SOCIALEMENT INNOVANTE

Proposition d'une offre adaptée d'aide à la mobilité, en milieu périurbain et rural, notamment pour les personnes en situation d'insertion sociale et professionnelle.

### PLUS-VALUES

- Participation à la consolidation des structures d'insertion par l'activité économique (SIAE) du département (Indre) en favorisant leur rapprochement (création du groupe Entreprendre pour l'Insertion et la Mobilité).
- Participation active au tissu socio-économique local avec le développement de nombreux partenariats (autoécoles, offices de tourisme).
- Développement d'actions pour accompagner les salariés en insertion de l'ACI (formation des salariés à plusieurs métiers, partenariat avec une épicerie sociale pour un approvisionnement en produits alimentaires à prix réduits).

### CHIFFRES CLÉS DU MODÈLE ÉCONOMIQUE

- Absence de déficit budgétaire en 10 ans d'existence.
- 30% des ressources issues de la vente de services proposés par l'association.
- Location de deux roues : de 0,71 € par jour (pour un vélo) à 3,57 € par jour (pour un scooter).
- Transport micro-collectif : 1,5 € le trajet.

## GENÈSE DU PROJET



### ÉLÉMENT DÉCLENCHEUR : DIFFICULTÉ D'ACCÈS À LA MOBILITÉ DANS UN CONTEXTE ÉCONOMIQUE PEU FAVORABLE

En 2000, des acteurs de l'insertion du PLIE de la Communauté d'agglomération Castelroussine et de la Mission locale de Châteauroux identifièrent les difficultés d'accès à la mobilité des jeunes comme un frein à leur insertion professionnelle. Ils constatèrent, en parallèle, une absence d'articulation entre les politiques de transport et les actions en faveur de l'insertion.

### TRAVAUX PRÉPARATOIRES ET ACCOMPAGNEMENT

Face à constat, Jean-François Dufort, Coordinateur du PLIE et Eric Ploux, Chargé de projets à la Mission locale, se lancent dans la réalisation d'une étude sur l'accès à la mobilité à l'échelle de l'agglomération de Châteauroux. Ils mènent l'enquête auprès d'organismes de formation, d'agences de travail temporaire, de l'ANPE, des SIAE, d'organismes sociaux ou encore des régies de quartier de l'agglomération.

Cette étude permet d'identifier plusieurs freins à la mobilité :

- Psychologiques : la peur, la méconnaissance...
- Intellectuels : compréhension, savoirs de base...
- Matériels : absence de moyens de locomotion...
- Financiers.

Des évolutions socio-économiques accentuent l'inadéquation entre les offres de mobilité existantes et les besoins des individus :

- Dispersion spatiale des activités socio-économiques.
- Fragmentation accrue des temps de travail.
- Inégalités croissantes dans la population.

### L'IDÉE DE DÉPART ET LES PERSONNES À L'ORIGINE

Parallèlement à la réalisation de l'étude, Jean-François Dufort et Eric Ploux visitent différentes structures associant « mobilité » et « insertion des publics fragiles » : « Mob Job » en Haute Vienne (location de deux roues), « Carbur'Emploi » en Sarthe (location de deux roues), « Un vélo pour tous » en Indre-et-Loire (location de deux roues), « La Banque de Mob 23 » dans la Creuse (reconditionne-

ment et vente de deux roues) et « SOS Travail » dans le Cher (reconditionnement et location de deux roues).

Suite à ces rencontres, ces deux acteurs de l'insertion dessinent les contours de la future association Mob d'emploi 36 :

- Proposer plusieurs services
- Offrir une réponse à différents types de trajets (domicile – travail, domicile-santé etc.)
- Attirer une clientèle diversifiée
- S'appuyer sur une structure déjà existante

En 2002, Mob d'emploi 36 est créée sous la forme d'une association loi 1901 par le PLIE de l'agglomération Castelroussine, avec le soutien de la Mission Locale, de l'Etat, du Conseil général de l'Indre, de banques et de fondations d'entreprises. Eric Ploux en devient le directeur.

### VOLETS D'ACTION ÉCARTÉS

#### Système de location par prescription, abandonné très rapidement

Les premiers mois de Mob d'emploi 36, la location ne se faisait que sur prescription. Ce système compliquait et ralentissait l'accès à la location et seules les personnes suivies par un organisme social pouvaient accéder au service. Pour les agences d'intérim, ce fonctionnement était trop chronophage (fiches navettes à remplir). Désormais, l'inscription a lieu directement sur place chez Mob d'emploi 36.

#### Garage social, abandonné après 3 ans d'activité

Les activités du garage social généraient des coûts et des moyens humains trop conséquents. Une telle activité nécessitait des compétences techniques étendues, un équipement important et un encadrement étroit pour une faible demande.

#### Location de voitures, projet écarté dès le départ

La location de véhicules 4 roues a été écartée dès le départ en raison de la multitude des contraintes pour un volume d'activité prévisionnel modeste : coûts élevés d'investissements matériels, compétences techniques nécessaires très importantes, responsabilité professionnelle compliquée à obtenir....

## DESCRIPTION DE L'ACTIVITÉ

### ACTIVITÉS

Les familles de services	Les offres de services
Les Services d'Aide à la Mobilité	La location de 2 roues pour trajets domicile-travail ou formation. Le Transport Micro-Collectif pour trajets domicile-travail ou formation. La vente de 2 roues d'occasion reconditionnés.
Les Services d'Accès au(x) Permis	Les cours de 2 roues Les bourses d'accès au(x) permis Les séances de préparation au code la route L'initiation à la conduite sur simulateur Les stages intensifs « Permis B »
Les Services Garage et Loisirs	La location de vélos « loisirs » avec des Offices de Tourisme et des campings. L'entretien et la réparation de 2 roues. L'entretien et la réparation de matériel de motoculture.

### MODALITÉS D'ACCÈS AUX SERVICES

Conditions d'accès au service.

- Adhésion à l'association (3€).
- Critères variables selon chaque service avec la nécessité de justifier du besoin pour les services d'aide à la mobilité (contrat de travail ou de formation) et l'évaluation au code de la route et un entretien individuel préalables aux services d'accès aux permis.

Responsabiliser les usagers par la non-gratuité des services.

Suite à plusieurs dégradations de véhicules, Mob d'emploi 36 a adopté une politique stricte en matière de responsabilisation des usagers sur la location des véhicules: caution, facturation de pénalités de retard, facturation des dégradations. Pour la même raison et pour favoriser l'assiduité, l'association a également rendu ses services payants en 2009 (0,71 € pour la location d'un vélo/par jour; 10 € les 12 séances de pré-code).

En contrepartie, Mob d'emploi 36 facilite l'accès aux aides financières de ses usagers grâce à ses partenariats avec des organismes sociaux locaux (réseau des missions locales, assistantes sociales, services de tutelle, etc...).

L'association a créé le service « Transport Micro Collectif » pour permettre aux personnes ne pouvant utiliser le service « location de 2 roues » pour des raisons financières d'accéder à une solution temporaire pour effectuer ses trajets domicile-travail.

### ANCRAGE TERRITORIAL

- Echelle communale : trois points relais de location de deux roues à Châteauroux.
- Echelle départementale : partenariats avec les offices de tourisme dans tout le département.
- Echelle régionale : volonté de valoriser la dimension régionale du groupe avec la présence de Mob d'emploi 36 au capital de Sineo Tours et partenariat avec Mob d'emploi 37 (association de location de deux roues à Tours).



## DESCRIPTION DE L'ACTIVITÉ

### STATUTS

Mob d'emploi 36 a été créée sous la forme d'une association loi 1901 portant un ACI. Les fondateurs se sont inspirés des statuts de structures similaires déjà existantes sur le territoire.

### ORGANISATION INTERNE DE MOB D'EMPLOI 36

- 2 encadrants techniques.
- Personnel permanent (hors encadrants techniques) mis à disposition par l'association GEPIM, Groupement d'Employeurs.
- 29 salariés en insertion.

### COMPÉTENCES MOBILISÉES

- Esprit entrepreneurial
- Socle de compétences en gestion de projets et vie associative.
- Gestion administrative et financière.
- Accompagnement professionnel des publics en difficulté.
- Connaissance du public « jeunes en insertion ».

### UNE AUTOÉCOLE SOCIALE PAS COMME LES AUTRES

Mob d'emploi 36 a été agréée autoécole sociale en 2013. Cette reconnaissance permettra à l'association d'inscrire les élèves au permis de conduire. Ceux-ci n'auront donc plus à s'inscrire à la fois chez Mob d'emploi 36 et dans une autoécole traditionnelle.

La plus-value de la SIAE est de proposer une approche pédagogique adaptée pour faciliter l'obtention du code par des personnes en difficultés d'apprentissage. Pour le volet « conduite », Mob d'emploi 36 a développé des partenariats avec des autoécoles traditionnelles.

Le modèle économique est différent de celui d'une autoécole sociale ordinaire. Chez Mob d'emploi 36, les élèves financent une partie des cours et de l'examen de code. En contrepartie, l'association aide les élèves à financer les cours et l'examen de conduite. Cette prise en charge partiel du coût par les bénéficiaires permet non seulement d'éviter un financement à 100% par les aides publiques mais également de favoriser l'assiduité des élèves. 85% des élèves formés par Mob d'emploi 36 réussissent l'examen de code. Depuis le lancement de la formule « stages permis B » fin 2011, seules 3 personnes ont abandonné le parcours de formation.



## DESCRIPTION DE L'ACTIVITÉ

### CRÉATION DU GROUPE « ENTREPRENDRE POUR L'INSERTION ET LA MOBILITÉ »

En janvier 2013, Mob d'emploi 36, Intermaide (agence d'intérim d'insertion) et Sineo Châteauroux (activité de lavage sans eau des véhicules) créent le groupe « Entreprendre pour l'insertion et la mobilité » (EIM). Le groupe n'a pas de valeur juridique pour plus de souplesse.

EIM intègre l'association GEPIM, un groupement d'employeurs créé en parallèle. Le GEPIM permet la mise à disposition de certains salariés permanents selon les besoins (direction, comptabilité, accompagnement...).

Avec EIM, les trois SIAE souhaitent renforcer leur capacité de développement économique dans un contexte particulièrement difficile.

Outre la diversification de l'offre d'insertion, cette nouvelle configuration leur permet de :

- Favoriser l'émergence et le développement de nouveaux projets innovants.
- Réaliser des économies d'échelle.
- Améliorer la visibilité.
- Favoriser la consolidation financière.

Avec l'aide d'un cabinet de conseil, les trois SIAE ont procédé à une réorganisation interne :

- Identité visuelle commune.
- Projet social commun inscrit dans une charte.
- Gouvernance commune avec un conseil d'administration unique.
- Mutualisation des compétences des salariés permanents des associations.

## GROUPE ENTREPRENDRE POUR L'INSERTION ET LA MOBILITÉ

Groupement d'employeurs (GEPIM) : 6 salariés permanents

### Association MOB D'EMPLOI 36

Atelier Chantier d'Insertion  
(mobilité, mécanique)

Budget = 450 K€  
2 ETP permanents et 1,9  
ETP mis à disposition par  
le GEPIM

29 salariés en insertion

### Association INTERMAIDE

Association Intermédiaire  
(tous secteurs)

Budget = 800 k€  
3,9 ETP mis à disposition  
par le GEPIM

250 salariés en insertion

### SARL IMEIJ 36

Entreprise d'insertion  
SINEO  
(Tours + Châteauroux)

Budget = 300 K€  
7 ETP permanents et  
0,2 ETP salarié mis à  
disposition par le GEPIM

5 salariés en insertion

## REPÈRES SUR LE MODÈLE ÉCONOMIQUE

### RÉPARTITION DES SOURCES DE FINANCEMENT EN 2012

- 45% de transferts de charges Contrat unique d'insertion.
- Contrat d'accompagnement dans l'emploi : 200K€.
- 30% de la vente de services : 150K€ dont 50K€ de prestation d'accompagnement au permis de conduire.
- 25% de subventions : 110K€.

### A CHAQUE NIVEAU DE COLLECTIVITÉ, SON MODE DE FINANCEMENT

- Services de l'Etat : de 12K€ à 15K€ par an dans le cadre du Contrats urbains de cohésion sociale (CUCS).
- Conseil régional du Centre : 25K€ par an depuis 2004.
- Conseil général de l'Indre : 13K€ par an depuis 2002.
- Ville de Châteauroux : 3K€ par le CCAS et aide à la location des bâtiments.
- PLIE de la communauté d'agglomération Castelroussine : aide financière de 12K€ par an pour l'activité location et financement partiel de certaines prestations (aide au permis de conduire).
- Mission locale de Châteauroux : financement partiel du brevet de sécurité routière (enveloppe Fonds d'Insertion Jeunes et Plan départemental d'action et de sécurité routière).

### UN ENGAGEMENT FORT DES FONDATIONS D'ENTREPRISES

- 1/4 des investissements matériels de l'association financé par des fondations d'entreprises :
  - Vinci pour la Cité : 40K€
  - Caisse d'épargne : deux subventions dont l'une de 15K€
  - Vivendi : 10K€
- Mécénat de compétences : mise à disposition d'un salarié de Vinci de manière ponctuelle et gracieuse (cf. témoignage partenaire).



## TÉMOIGNAGES DE PARTENAIRES

### GILLES COATRIEUX

DIRECTION DU DÉVELOPPEMENT SOLIDAIRE ET DE L'ATTRACTIVITÉ, CHEF DE PROJET DU PLAN STRATÉGIQUE LOCAL À L'AGGLOMÉRATION DE CHÂTEAUX, SECRÉTAIRE-SUPLÉANT DE L'ASSOCIATION VILLES AU CARRÉ

« Notre partenariat avec Mob d'emploi 36 découle de la politique de la ville. Chaque année, nous présentons une action et nous garantissons son financement à hauteur de 10 000 €, soit 20% du budget global alloué au projet Mob d'emploi 36. Nous intervenons également, en matière de financement, dans le cadre du plan local d'insertion par l'économie à hauteur de 5 000 €. Enfin, nous sommes représentés au sein du conseil d'administration de l'association.

L'engagement de l'agglomération s'est décidé à la suite d'un diagnostic sur les freins à l'emploi. Nous avons constaté que pour le retour à l'emploi, les personnes concernées avaient besoin de pouvoir se déplacer à des horaires décalés. Mob d'emploi 36 a permis à des publics d'accéder à des zones dépourvues de transport en commun à ces horaires grâce au prêt de vélomoteurs.

La réussite d'un tel projet est aussi due à une parfaite intégration par les agents socio-économiques du territoire. A l'image des auto-écoles qui n'ont pas pris ce projet comme de la concurrence et ont compris qu'elles pourraient bénéficier ensuite de personnes formées et compétentes. Ce projet s'est très bien intégré dans le tissu économique local.

Autre condition de réussite : le fait de partir d'un diagnostic partagé par les différents acteurs du territoire. Pour réussir et pérenniser un tel projet, il ne faut pas créer in situ une structure supplémentaire qui troublerait le jeu des acteurs déjà en place. Par ailleurs, il faudrait aujourd'hui pouvoir intégrer ce type de projet à l'appel d'offre du transport public sur l'ensemble d'un territoire. Et ainsi bénéficier de financements beaucoup plus importants. »

### PHILIPPE VIGROUX

ANCIEN CHEF D'AGENCE EUROVIA À CHÂTEAUX

« Ancien cadre supérieur chez Eurovia, filiale de Vinci, je suis venu un peu par hasard au contact de Mob d'emploi 36. A l'époque, je travaillais beaucoup et dans un climat très stressant. La fondation Vinci, qui octroie des financements à des structures d'insertion un peu partout en France, m'a alors proposé de devenir parrain du projet Mob d'emploi 36, sous la forme d'un mécénat de compétences.

Une courte réunion avec le directeur de Mob d'emploi 36 et j'ai décidé de m'engager. Il y a eu tout de suite une affinité entre nous. C'est l'un des points essentiels de la réussite de ce type de projet : il faut que les gens s'accordent et s'entendent. Devenu parrain de Mob d'emploi 36 en 2006, j'ai alors apporté mon expérience de chef d'entreprise.

J'ai notamment été questionné sur des problématiques liées à la sécurité dans l'atelier, sur des questions de marketing ou bien encore d'organisation du travail. Il s'agissait pour moi d'apporter des réponses concrètes à des questions qui l'étaient tout autant. J'ai ensuite intégré le Conseil d'administration de Mob d'emploi 36 et j'y siège toujours. Je suis tombé sur des gens très intéressants, avec une démarche novatrice. Quand vous évoluez dans l'univers des grandes entreprises, vous ne connaissez pas nécessairement le monde de l'insertion.

De son côté, la fondation Vinci a versé 15 000 € de subvention au titre du fond d'investissement pour construire un hangar de stockage de matériel. »

### GILLES MARCHAND

CHARGÉ TERRITORIAL DES VÉHICULES DE LA POSTE DANS L'INDRE ET L'INDRE-ET-LOIRE

« Ma rencontre avec Mob d'emploi 36 a répondu à un besoin de la Poste sur le territoire. Nous cherchions un partenaire en Indre capable de prendre en charge nos vélos ordinaires et électriques. Au niveau local, nous avions du mal à trouver des techniciens disponibles et à l'écoute.

Après une première rencontre, organisée par l'intermédiaire d'un fabricant de véhicules à assistance électrique, nous sommes tombés d'accord sur un protocole. Mob d'emploi 36 est considéré comme un fournisseur. Leurs employés entretiennent des vélos ordinaires et des vélos électriques mis à la disposition de nos facteurs. Ils en assurent la garantie, l'entretien et la réparation depuis début 2013.

Avec déjà une vingtaine de deux-roues pris en charge, je suis très satisfait de la qualité de la prestation fournie. Je supervise les relations entre Mob d'emploi 36 et six de nos centres-courriers. Dès que nous avons un problème, les salariés de l'association se rendent sur place avec leur camion de dépannage. Ils sont très réactifs. Ils disposent de techniciens confirmés et compétents et c'est un vrai plus aujourd'hui.

Fort de cette expérience plus que positive, où chaque partenaire doit bien connaître le fonctionnement de l'autre, j'ai lancé le même type de partenariat dans le département de l'Indre-et-Loire. »

## ANALYSE ET IMPACTS SOCIO-ÉCONOMIQUES

### FORCES

Esprit entrepreneurial très fort.

Engagement de bénévoles au lancement du projet (participation à la formation des élèves à l'apprentissage du code de la route).

Intégration dans le groupe Entreprendre pour l'Insertion et la Mobilité.

Implication de Mob d'emploi 36 dans les réseaux nationaux (Chantier Ecole, UREI Centre).

### OPPORTUNITÉS

Usagers en nombre croissant en raison du contexte économique local et des conditions de travail.

Ouverture potentielle des autorités organisatrices de transports (AOT), par des marchés publics, aux SIAE proposant des offres de mobilité alternatives (isolement d'un lot sur le segment « trajet domicile-travail des populations fragilisées »).

### FAIBLESSES

Près de la moitié des ressources de l'association est liée aux transferts de charges.

### MENACES

Inquiétude sur la refonte de la politique de la ville et des aides versées dans le cadre du CUCS (12K€ à 15K€ des ressources annuelles de Mob d'emploi 36).

Incertitude sur l'avenir des contrats aidés.

## IMPACTS SOCIO-ÉCONOMIQUES

- Plus de 300 personnes par an bénéficient du service dans l'Indre (demandeurs d'emploi, intérimaires, salariés en CDD ou en CDI, jeunes en stage ou en formation).
- Une centaine d'entreprise ont pu recruter des personnes devenues mobiles grâce à la location d'un deux roues ou grâce à l'utilisation du transport micro-collectif.
- 30 salariés en insertion employés par l'ACI par an (20 personnes simultanément) :
- 75% d'hommes / 25% de femmes.
- 15% < 26 ans / 85% 26 ans et plus.

## CONSEILS POUR UN ESSAIMAGE

### CONDITIONS DE RÉUSSITE

- Rendre les services payants, même à un coût réduit, afin d'éviter l'absentéisme et la dégradation de véhicules.
- Diversifier les activités mises en place pour minimiser les risques financiers.
- S'associer avec les acteurs socio-économiques du territoire.
- S'adapter au territoire et aux compétences des personnes impliquées.

### OBSTACLE À FRANCHIR

- Contourner l'absence de dispositifs départementaux et régionaux associant « mobilité » et « insertion ».
- Favoriser l'articulation entre les politiques de mobilité et d'insertion en particulier dans les plans de déplacements urbains.

### CONSEIL RÉGIONAL : MODALITÉS D'INTERVENTION POTENTIELLES

- Financer les actions d'accès à la mobilité pour les publics fragiles par les budgets « transports » des Autorités organisatrices de transports (AOT), par exemple sous la forme d'un appel d'offres assorti d'une clause sociale.
- Favoriser le développement des clauses sociales dans les appels d'offres des marchés publics.
- Développer les consultations des CESER sur l'accès à la mobilité des jeunes et des travailleurs aux bas salaires.
- Lancer un plan d'actions pour lutter contre les difficultés de mobilité comme frein à la formation.

### DOCUMENTS COMPLÉMENTAIRES

Disponibles sur demande en contactant l'Avisé  
[essenregion@avise.org](mailto:essenregion@avise.org)

Présentation du groupe « Entreprendre pour l'insertion et la mobilité »  
Note relative à un financement des actions de mobilité par les AOT

Pour aller plus loin  
Site internet de Cité lib :  
[www.mobdemploi36.fr](http://www.mobdemploi36.fr)



# APREVA

**APREVA**  
**ASSOCIATION LOI 1901**  
**CRÉATION EN 2010**  
**13 SALARIÉS**  
**AQUITAINE**



## DES INITIATIVES INNOVANTES pour favoriser une mobilité durable

Comment concilier la mise en place de déplacements plus écologiques, plus économiques et accessibles à tous ? Comment mettre en place une offre de mobilité au service de l'emploi et de la cohésion sociale ?

Pour atteindre ces objectifs et répondre aux besoins sociaux qui en découlent, de nombreuses actions socialement innovantes ont émergé partout en France, susceptibles d'essaimage sur différents territoires.

L'Association des Régions de France, en partenariat avec la Caisse des Dépôts, et avec l'appui technique de l'Avisé, vous propose 5 études de cas d'innovations sociales, recouvrant les différents enjeux du sujet (environnementaux, sociaux et économiques) : mises en place de manière complémentaire, ces initiatives peuvent faire système sur un territoire au service d'une mobilité durable.

## ACTIVITÉ

APREVA est une association qui propose des actions d'aide à la mobilité à destination des publics fragiles. Le reconditionnement des véhicules mis à disposition est assuré par des salariés en insertion.

## OBJECTIFS

- Offrir des solutions aux publics fragiles pour leurs trajets domicile-travail et domicile-formation.
- Faciliter l'insertion sociale et professionnelle de personnes en difficulté.

## RÉPONSE SOCIALEMENT INNOVANTE

Mise en place d'un Atelier Chantier d'Insertion (ACI) en réparation, entretien, gestion, maintenance et mise à disposition d'un parc de véhicules dans le cadre d'un partenariat inédit avec ERDF.

## PLUS-VALUES

- Retour à l'emploi aussi bien des bénéficiaires du service que des salariés en insertion de l'ACI.
- Développement d'une coopération durable entre un ACI et un grand groupe dans une logique d'économie circulaire.
- Articulation forte avec le réseau des acteurs de l'emploi et de l'insertion du territoire.

## CHIFFRES CLÉS DU MODÈLE ÉCONOMIQUE

- Budget prévisionnel 2013 : 283K€.
- Seuil de rentabilité : 600 journées de location par mois soit 7000 journées par an (6900 journées de location en 2012).
- Coût de location d'un véhicule par jour de 19 € pris en charge à hauteur de 17 € par les prescripteurs (partenaires sociaux) et de 2 € par le bénéficiaire.

## GENÈSE DU PROJET



### ÉLÉMENT DÉCLENCHEUR : L'AIDE À LA MOBILITÉ, MAILLON INDISPENSABLE DU RETOUR À L'EMPLOI

Jusqu'en 2009, le groupe ERDF de la région Aquitaine, faisait don d'une partie de ses véhicules usagés à des associations caritatives. En raison des coûts nécessaires pour les réparations de ces véhicules avant remise, l'entreprise décida d'arrêter ces dons.

### L'IDÉE DE DÉPART ET LES PERSONNES À L'ORIGINE

Face à ce constat, Bernard Dèche, Président de l'Union départementale des associations intermédiaires du Lot-et-Garonne (UDAI 47) propose alors de créer une structure d'insertion par l'activité économique qui permettrait, de réparer puis de mettre à disposition les véhicules ERDF au profit de publics fragiles rencontrant des difficultés de mobilité. Les acteurs de l'insertion et de l'emploi du Lot-et-Garonne avaient déjà identifié, à cette époque, l'accès à la mobilité comme maillon indispensable du retour à l'emploi.

En janvier 2010, il rencontre la Direction régionale d'ERDF de l'Unité Services et Logistiques Sud-Ouest afin de définir les modalités d'un partenariat potentiel.

### TRAVAUX PRÉPARATOIRES ET ACCOMPAGNEMENT

Entre avril et octobre 2010, un comité de pilotage est formé regroupant les services de l'Etat, le Conseil général du Lot-et-Garonne la Région Centre, Pôle Emploi, la Fondation MACIF, les Associations Intermédiaires et les Missions locales. Ce comité de pilotage modélise le projet APREVA.

Une étude de marché est également réalisée en parallèle par l'Institut d'Education Permanente d'Aquitaine à la demande du Conseil régional, du Conseil général du Lot-et-Garonne, d'ERDF et de l'AIPC (Association Intermédiaire du Pays du Confluent, porteuse du projet).

S'appuyant sur les résultats de cette étude, Bernard Dèche, fonde APREVA en février 2010 (sous la forme d'une association loi 1901) et crée l'ACI en décembre 2010 à Aiguillon. Il en devient le Directeur général.

### VOLET D'ACTION ÉCARTÉ

Dès le départ, APREVA se positionne comme un projet de professionnels proposant des prestations de qualité. Le projet d'un garage associatif, avec des particuliers réparant eux-mêmes leur véhicule, est ainsi rapidement écarté.



## DESCRIPTION DE L'ACTIVITÉ

### FONCTIONNEMENT GÉNÉRAL

Depuis 2011, APREVA récupère chaque année 120 véhicules auprès d'ERDF. L'association en remet 80 % en état dans l'ACI d'Aiguillon (20% des véhicules sont trop défectueux pour être réparés). 40 véhicules sont ensuite restitués à ERDF qui en fait don à des associations du secteur social et humanitaire. Les 60 véhicules restants sont banalisés et, après avoir passé le contrôle technique, placés dans le parc automobile d'APREVA dédié à la location.

Les véhicules du parc sont mis à disposition de personnes en difficulté pour des trajets domicile-travail ou domicile-formation. La demande de location émane d'un des prescripteurs suivants : Pôle Emploi, Centre Médico-Social, Mission locale, Centre Communal d'Action Sociale, Fonds d'Action Sociale du Travail Temporaire et assistants sociaux. La gestion du dossier de demande de location est réalisée par l'un des prescripteurs qui dirige ensuite le bénéficiaire vers l'un des points relais afin de récupérer le véhicule. Les points relais sont des associations intermédiaires et des entreprises d'insertion, partenaires d'APREVA. Au point relais, le contrat de location est établi, grâce à une base de réservation en ligne, et le bénéficiaire récupère le véhicule.

### DEUX PÔLES D'ACTIVITÉS

#### Entretien et réparation des véhicules

- Entretien, réparation, gestion et maintenance du parc de véhicules
- Démontage des véhicules défectueux et récupération de pièces automobiles
- Entretien et réparation pour des personnes en insertion professionnelle, des associations, des entreprises privées exerçant leur activité dans le champ de l'IAE

#### Location sociale de véhicules

- Location de véhicules à des particuliers en insertion professionnelle, n'ayant pas à leur disposition de moyens de locomotion ou de transports en commun adaptés à leurs besoins.

#### Publics bénéficiaires de l'activité location :

- Jeunes de 18 - 26 ans en insertion
- Bénéficiaires du RSA dans le cadre d'une formation, d'un retour à l'emploi ou d'un maintien dans l'emploi
- Publics en interim
- Publics en formation

APREVA prend la forme d'une association loi 1901 portant un ACI. Le choix de s'inscrire dans l'économie sociale et solidaire et dans l'insertion par l'activité économique est inhérent au projet.

Suites à des échanges avec la Direction Départementale du Travail, de l'Emploi et de la Formation Professionnelle (DDTEFP) du Lot-et-Garonne, le choix s'est porté sur un ACI plutôt qu'une entreprise d'insertion. Pour éviter la

mise en concurrence avec des loueurs classiques, il était nécessaire qu'APREVA s'inscrive dans le secteur non marchand et dans un cadre d'utilité sociale.

### ORGANISATION INTERNE

- 4 E.T.P (coordonnateur, accompagnement socio-professionnel, encadrant technique et secrétaire).
- 9 salariés en contrats aidés (26h par semaine).

### COMPÉTENCES MOBILISÉES

Pour offrir un service professionnel, il est indispensable que l'accompagnement technique et social soit optimal. Le coordonnateur de l'établissement primaire est le garant des missions d'accompagnement socioprofessionnel. L'encadrant technique, assurant des prestations de qualité tout en accompagnant les salariés en insertion, joue également un rôle clé. Les compétences classiques à la gestion d'une entreprise sont également mobilisées, à travers la mise en place d'un comité de gestion présidé par un comptable à la retraite à titre bénévole.

### PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT

#### Territoires couverts en 2013 : Lot-et-Garonne et Gironde

Depuis 2010, APREVA a mis en place neuf points relais dans le département du Lot-et-Garonne en s'appuyant sur des associations intermédiaires ou sur des entreprises d'insertion existantes.

Un établissement secondaire a été ouvert en Gironde, suite à une étude des besoins du territoire réalisée en partenariat avec le Conseil général. Comme chaque établissement secondaire, il est animé par un coordonnateur et un encadrant technique. En 2013, 50 véhicules sont répartis dans 12 points relais. La mise en place de points relais et d'un établissement secondaire est à l'étude en Dordogne.

#### Vers une structuration et une convention-cadre nationale

Certaines régions s'interrogent d'ores et déjà sur la duplication du projet APREVA sur leur territoire.

Pour faciliter l'essaimage, une fédération nationale pourrait réunir l'ensemble des associations régionales. Chaque établissement primaire serait indépendant, avec une comptabilité propre, et ouvrirait lui-même des établissements secondaires dans sa région. Cette structuration nationale permettrait une mutualisation des moyens, d'échanger des bonnes pratiques et de promouvoir une charte éthique commune à l'ensemble des associations APREVA membres.

Le Directeur général d'APREVA porte en parallèle un projet de convention-cadre avec ERDF, Pôle emploi et le Ministère délégué chargé de l'économie sociale et solidaire afin d'essaimer et de transposer le modèle plus rapidement sur les territoires.

## REPÈRES SUR LE MODÈLE ÉCONOMIQUE

### UN ACI À L'ÉQUILIBRE FINANCIER EN 2013

Le seuil de rentabilité est atteint à partir de 600 journées de location par mois, soit 7000 journées par an.

Entre 2011 et 2012, le nombre de journées de location a augmenté de 74%, avec 1770 journées de location en 2011 et 6900 en 2012.

Depuis janvier 2013, le nombre de journées de location a dépassé les 600 par mois (720 en mars 2013).

### DES INVESTISSEMENTS MATÉRIELS IMPORTANTS

- 152K€ d'investissement matériel nécessaire pour l'installation et la mise en service de l'établissement primaire d'Aiguillon : mobilier, matériel mécanique, aire de lavage
- 65K€ d'investissement moyen nécessaire pour la mise en place d'un établissement secondaire.

### PARTENAIRES PUBLICS CLÉS

- Région Aquitaine : deux subventions dans le cadre de l'aide régionale à l'insertion par l'activité économique (ARIE)
  - réalisation de l'étude de faisabilité (20k€)
  - aide au démarrage (20 k€)
  - aide à l'investissement (12,5 K€)
- Conseil général du Lot-et-Garonne : prise en charge de 17€ par jour de location par les services d'accueil départementaux.
- CRESS Aquitaine : subvention relative à la sous-mesure 4.2.3 du Fonds Social Européen.
- Syndicat Mixte de la Vallée du Lot : subvention accordée dans le cadre du programme européen LEADER.

### PARTENAIRES PRIVÉS CLÉS

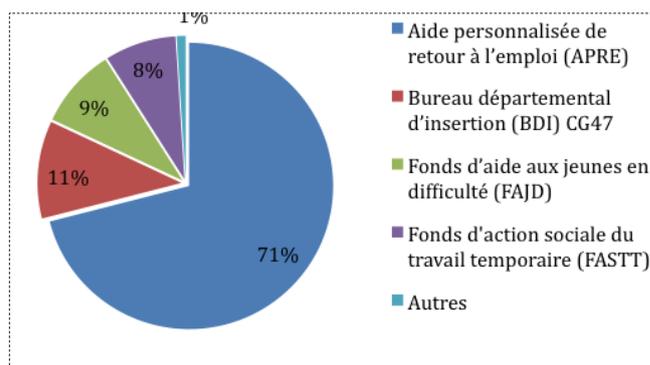
Aide financière des fondations d'entreprises :

- Fondation MACIF : 24K€
- Banque Populaire Occitane : 16K€
- Fondation Immochan : 15K€
- Fondation Veolia : 8000€
- Réunica : 7800€
- Fondation SNCF : 3000€
- Aviva : 1800€

### AIDE EN NATURE

- ERDF : don de 60 véhicules par an.

### REPARTITION DES BUDGETS MOBILISÉS EN 2012



## TÉMOIGNAGES DE PARTENAIRES

### CÉLINE LAROCHE

CHEF DU SERVICE INSERTION PAR L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE ET ÉCONOMIE SOCIALE ET SOLIDAIRE AU SEIN DU CONSEIL RÉGIONAL D'AQUITAINE.

« Nous avons été sollicités par le porteur du projet Apreva en tant que partenaire institutionnel engagé dans l'insertion par l'activité économique. Si le porteur était déjà lié par une convention avec ERDF, qui lui permettait de bénéficier de véhicules donnés, le projet était encore à construire.

Le Conseil régional n'a pas hésité longtemps à adhérer puisque le projet était à la fois innovant et répondait à des besoins de mobilité via une offre d'insertion professionnelle.

Nous avons, d'abord, réalisé une étude des besoins de mobilité. Ensuite, les différents partenaires de l'IAE, l'Etat, la Région et le Conseil général, sont entrés en action. Après avoir défini le périmètre d'action et les besoins auxquels Apreva répondrait, le Conseil régional s'est lancé.

Notre postulat était de répondre à la question suivante : quel modèle économique pour quel type de structure ? Le conseil d'administration d'Apreva était assez clair sur ce point. Il voulait privilégier le modèle atelier chantier d'insertion. Mais, d'emblée, Apreva a souffert d'un déficit de prescription. Cette structure n'avait pas assez de bénéficiaires pour être

rentable. Il s'agit donc de veiller à ce que tous les partenaires techniques et prescripteurs soient bien en phase avec l'offre de service et qu'ils l'utilisent. D'autant plus qu'ils sont couverts à 80 % par les dispositifs existants tels que l'aide personnalisée de retour à l'emploi.

Après avoir cofinancé l'étude à hauteur de 50%, au titre du développement économique, le Conseil régional est ensuite intervenu en faveur du démarrage de l'ACI avant de siéger au sein du comité de pilotage. En termes de financement, le Conseil régional a versé 20 000 €, soit 8% du budget de la première année d'exploitation, puis 12 500 € au titre de l'investissement.

Selon moi, la condition de réussite est liée au porteur de projet. Le choix de ce dernier est déterminant. Le directeur d'Apreva a fait don d'une énergie sans limite. C'est un porteur de projet extrêmement déterminé que nous avons eu en face de nous, qui a su franchir toutes les étapes, toutes les barrières. »

### ESTELLE LEROI

EN CHARGE DE L'INSERTION PAR L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE ET DE LA VALIDATION DES ACQUIS DE L'EXPÉRIENCE AU SEIN DE LA DIRECCTE AQUITAINE

« Participer au projet Apreva correspondait parfaitement au sens de la mission de la Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi en Aquitaine. Ce projet s'inscrit dans les engagements de la charte de l'insertion de la DIRECCTE.

Un diagnostic réalisé dans le département du Lot-et-Garonne montrait que nous avons un vrai problème de mobilité sur le territoire pour les demandeurs d'emplois. Apreva proposait une activité innovante de réparation et de location de véhicules qui sort des schémas plus classiques de l'IAE. L'idée était de travailler sur une expérimentation

qui permettait de construire un modèle économique viable et duplicable sur d'autres territoires. La DIRECCTE participe ainsi au financement au titre de l'ACI, à hauteur de 15 000€.

Pour qu'un tel projet soit viable, il faut un porteur de projet très investi et techniquement fiable. Ensuite, il faut souligner l'implication très forte d'ERDF-GRDF. Il faut être aussi très vigilant en proposant une diversification des activités qui restent centrées sur le champ de l'utilité sociale et non pas en concurrence avec le secteur privé de l'activité automobile. »

### CÉDRIC BOURNIQUEL

DIRECTEUR DE LA MISSION LOCALE DE LA MOYENNE-GARONNE

« Pour la Mission locale de la Moyenne-Garonne, le partenariat avec Apreva a constitué une vraie bouffée d'oxygène. Dans les secteurs ruraux de notre territoire, il n'existe aucun service de location de voitures. Le projet Apreva a été salvateur pour de nombreuses personnes.

Deux ans après la mise en place d'Apreva, la Mission locale, qui siège au sein du comité de pilotage, a déjà orienté près d'une quarantaine de jeunes avec des projets véritablement axés sur l'emploi. Nous sommes particulièrement vigilants sur ce point. Nous avons participé au financement du projet grâce au fonds d'aide aux jeunes, soutenu par le Conseil

général et la Caisse d'allocations familiales de Lot-et-Garonne. Et nous prenons, à notre charge, une partie du coût de location des véhicules mis à disposition. Alors que le coût de location a été fixé à 2 € par jour pour l'utilisateur, la collectivité territoriale prend à sa charge 17 €. Il ne faut donc pas se tromper quant au choix des utilisateurs présentés à Apreva.

Pour qu'un tel projet prenne rapidement son rythme de croisière, il faut bien anticiper les coûts, le déploiement territorial et le système de location dans sa globalité. »

## ANALYSE ET IMPACTS SOCIO-ÉCONOMIQUES

### FORCES

Investissement personnel significatif de l'équipe dirigeante.

Relation de confiance et partenariat fort avec ERDF.

Implication des représentants des collectivités territoriales.

### OPPORTUNITÉS

Elargissement de l'assiette des bénéficiaires (ex : chômeurs longue durée) par une prise en charge du prix de location par d'autres fonds sociaux.

Partenariats avec les intercommunalités dans le cadre de leurs missions emplois/politique de la ville.

### FAIBLESSES

Moyens financiers limités (engagement bénévole du dirigeant pendant plus d'un an).

Modèle qui tient sur la capacité des acteurs à travailler et coopérer ensemble.

### MENACES

Incertitudes sur l'avenir de l'aide personnalisée de retour à l'emploi (70% du financement du volet location et réparation d'APREVA).

Arrêt de dons de véhicules par ERDF.

## IMPACTS SOCIO-ÉCONOMIQUES

- 13 salariés dont 4 permanents
- Premier loueur social du Lot-et-Garonne et de France par le nombre de véhicules mis à disposition avec 50 véhicules sur la Gironde et 45 véhicules sur Lot-et-Garonne.
- Une moyenne de 600 journées de location par mois et 7000 journées de location par an.
- Plus de 250 bénéficiaires pour l'exercice 2012 sur le Lot-et-Garonne.
- Plus de 350 acteurs du territoire mobilisés autour du projet.



## CONSEILS POUR UN ESSAIMAGE

### CONDITIONS DE RÉUSSITE

- Développer un partenariat étroit avec une entreprise propriétaire de sa flotte de véhicules.
- S'appuyer sur une structure porteuse existante pour sécuriser le projet.
- Développer en amont du projet des partenariats avec tous les prescripteurs potentiels dont Pôle Emploi, les Missions locales et les Centres médico-sociaux (assistants sociaux).

### POINTS DE VIGILANCE

- S'assurer de la compréhension, par les garagistes et loueurs locaux, de l'activité de l'association et de sa spécificité (absence de clientèle privée) afin d'éviter toute opposition au projet.
- Respecter le principe de non concurrence (interventions réservées aux bénéficiaires des minima sociaux à l'exclusion de toute autre clientèle).

### CONSEIL RÉGIONAL : MODALITÉS D'INTERVENTION POTENTIELLES

- Financement d'investissements matériels et aide au démarrage.
- Lancement et financement d'une étude de faisabilité.
- Participation au comité de pilotage préfigurant la création d'une structure régionale.
- Ouverture d'un fonds social pour les bénéficiaires de la formation professionnelle avec notamment la prise en charge des questions de mobilité pour les apprentis.

### DOCUMENTS COMPLÉMENTAIRES

Disponibles sur demande en contactant l'Avisé  
[essenregion@avise.org](mailto:essenregion@avise.org)

Dossier de presse 2013

Pour aller plus loin  
 Site internet d'APREVA : [www.apreva.org](http://www.apreva.org)

Avec le soutien de



Cette publication est cofinancée par l'Union européenne

# SENIOR MOBILITÉ

**SENIOR MOBILITÉ  
SCOP  
CRÉATION EN 2011  
4 SALARIÉS  
ILE-DE-FRANCE**



## DES INITIATIVES INNOVANTES pour favoriser une mobilité durable

Comment concilier la mise en place de déplacements plus écologiques, plus économiques et accessibles à tous ? Comment mettre en place une offre de mobilité au service de l'emploi et de la cohésion sociale ?

Pour atteindre ces objectifs et répondre aux besoins sociaux qui en découlent, de nombreuses actions socialement innovantes ont émergé partout en France, susceptibles d'essaimage sur différents territoires.

L'Association des Régions de France, en partenariat avec la Caisse des Dépôts, et avec l'appui technique de l'Avise, vous propose 5 études de cas d'innovations sociales, recouvrant les différents enjeux du sujet (environnementaux, sociaux et économiques) : mises en place de manière complémentaire, ces initiatives peuvent faire système sur un territoire au service d'une mobilité durable.

## ACTIVITÉ

Développé par la SCOP Cityzen Mobility, Senior Mobilité est un service de taxis partagés destiné aux personnes âgées, notamment isolées et à faibles revenus.

## OBJECTIFS

- Permettre aux personnes âgées à mobilité réduite de se déplacer.
- Développer des activités culturelles complémentaires pour sortir les usagers de Senior Mobilité de leur isolement.

## RÉPONSE SOCIALEMENT INNOVANTE

L'originalité de Senior Mobilité est de répondre aux difficultés de mobilité des personnes âgées en coordonnant, optimisant et mutualisant les autres services existants pour parvenir à une offre complète facilitant mobilité-sorties-santé.

## PLUS-VALUES

- Lien social : lutte contre l'isolement des seniors.
- Offrir des services à faibles coûts.
- Proposer un service sécurisant (prix fixe connu à l'avance, aucun échange d'argent dans le véhicule).
- Fluidification du trafic en ville : potentiel de 200 millions de nouveaux trajets annuels avec le même nombre de véhicules.
- Apport de trafic supplémentaire sans frais d'accès à un service de réservation pour 2000 chauffeurs partenaires.

## CHIFFRES CLÉS DU MODÈLE ÉCONOMIQUE

- +25% en moyenne de croissance mensuelle depuis janvier 2012 (nombre de nouveaux utilisateurs qui utilisent le service au moins 2 fois par mois).
- Seuil de rentabilité : taux d'optimisation de 1,40 personne(s) par véhicule (atteint en 12 mois).
- Taux d'optimisation nécessaire de 1,80 pour atteindre 25% de marge brute sur chaque course (prévision : ce taux devrait être atteint en 24 mois).

## GENÈSE DU PROJET



### ÉLÉMENT DÉCLENCHEUR : PEU D'OFFRES DE MOBILITÉ ADAPTÉES AUX SENIORS

Alors que des freins physiques, psychologiques et sociaux réduisent la mobilité des personnes âgées, il existe peu d'offres de mobilité adaptées :

- Les personnes âgées appréhendent souvent les transports en commun.
- Les transports en commun ne conviennent pas à une mobilité réduite.
- Les transports individuels, comme les taxis, leur sont difficilement accessibles en raison de moyens financiers limités.

Dans ce contexte, la Ville de Paris et la fondation Macif Ile-de-France (IDF) lancent un appel d'offres en 2009 portant sur la réalisation d'une étude de mobilité pour les personnes âgées à faibles revenus.

### L'IDÉE DE DÉPART ET LES PERSONNES À L'ORIGINE

Avec une expérience de 10 ans dans le transport à la demande et dans le développement d'innovations en éco-mobilité, Guillaume Mathieu avait le projet de monter une entreprise de taxis partagés. La réponse à cet appel d'offres, qu'il remporte, lui donne l'opportunité de se lancer.

Suite à la réalisation de cette étude, il co-fonde la SCOP Cityzen Mobility en août 2011. Cityzen Mobility porte Cityzen Cab, service de taxis partagés ouvert à tous, et Senior Mobilité.

Pour développer Senior Mobilité, le volet social de Cityzen Mobility, Joséphine Simeray rejoint le projet. Joséphine Simeray est la créatrice du Social Club, association loi 1901 qui propose aux personnes âgées de maintenir un lien social en leur offrant l'accès à des services et divertissements essentiels à leur bien-être.

### TRAVAUX PRÉPARATOIRES ET ACCOMPAGNEMENT

La fondation Macif IDF et la Ville de Paris ont accompagné le projet durant toute la phase d'étude amont de mai 2010 à mai 2011.

Au départ, Senior Mobilité devait être une activité annexe, financée grâce aux bénéfices de Cityzen Cab.

Cependant Senior Mobilité rencontre rapidement plus de succès que Cityzen Cab. En Ile-de-France, de nombreux concurrents émergent sur le segment du « taxi pour tous », notamment avec le développement d'applications mobiles. A l'inverse, aucune offre de mobilité spécifique aux personnes âgées n'est proposée. A ce jour, Senior Mobilité représente 80% des opérations de l'activité de la société coopérative.

Face à ce constat, la décision est prise de séparer les deux activités. Aujourd'hui, l'objectif est de favoriser le développement de Senior Mobilité en tant qu'entité viable et autonome financièrement.

## DESCRIPTION DE L'ACTIVITÉ

### MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

Senior Mobilité vise le développement d'une offre de transports en taxi pour les personnes âgées à faibles revenus «pour un taxi plus sûr, moins cher, plus écologique».

La SCOP se rémunère par une commission sur chacune des courses effectuées par l'un des 2000 chauffeurs partenaires. Grâce à cette organisation, les investissements de Senior Mobilité sont limités et la société coopérative n'assume pas le coût de gestion et de maintenance d'un parc de véhicules.

### ACTIVITÉS DE SENIOR MOBILITÉ :

- Développement de partenariats avec les compagnies de taxis et véhicules de tourisme avec chauffeur (VTC).
- Mise en place et gestion d'une plateforme téléphonique et d'une interface web dédiée et simple d'utilisation pour réserver un taxi.
- Animation de formations à destination des chauffeurs de taxis partenaires :
  - Module 1 : Sensibilisation au transport de personnes à mobilité réduite.
  - Module 2 : Savoir organiser le partage du véhicule.
- Collaboration avec des associations pour intégrer l'offre Senior Mobilité à leurs services.
- Développement de partenariats avec les centres sociaux et maisons de retraite du département.
- Communication auprès des personnes âgées pour les sensibiliser au service.

### L'ACCÈS AU SERVICE PAR L'UTILISATEUR

- 1 - Adhésion : adhésion gratuite au service et réception d'une carte de membre personnalisée.
- 2 - Réservation : réservation sur internet ou par téléphone par le voyageur ou son entourage.
- 3 - Optimisation du trajet : attribution de la course à l'un des 2000 chauffeurs partenaires en favorisant le partage du taxi avec d'autres voyageurs pour réduire le prix du trajet.
- 4 - Règlement : aucun règlement dans le taxi grâce à un système de forfait prépayé à recharger.

### UN PARTENARIAT LE SOCIAL CLUB – SENIOR MOBILITÉ PERTINENT POUR LES PERSONNES ÂGÉES

Senior Mobilité développe des partenariats avec des espaces d'accueil pour les personnes âgées, notamment Le Social Club. Le Social Club est un lieu de vie qui offre l'accès à des services et divertissements aux personnes âgées tout en assurant une veille sur leur santé, leur autonomie et leur bien-être. Il s'adresse en priorité aux retraités (65 ans et plus) de l'Est parisien présentant une fragilité due à l'âge, à l'isolement social, aux ressources ou aux conditions de vie.

Pour faciliter la mobilité des personnes accueillies, Le Social Club a intégré l'offre de Senior Mobilité dans ses services et le propose directement à ses membres ainsi qu'à toute personne nécessitant un transport.

En septembre 2012, un accord est conclu entre Le Social Club et la Caisse Nationale d'Assurance Vieillesse (CNAV), en partenariat avec Senior Mobilité : la CNAV participe à la prise en charge des coûts de déplacement des usagers. Les personnes âgées peuvent ainsi profiter de courses jusqu'à 80% moins chères par rapport aux frais de déplacement habituels en taxi, selon des critères liés à leurs conditions de vie.

## DESCRIPTION DE L'ACTIVITÉ

### STATUTS ET GOUVERNANCE

Cityzen Mobility prend la forme d'une SCOP, société coopérative et participative.

L'URSCOP faisait partie du comité de pilotage de l'appel d'offres de la fondation Macif IDF et de la Ville de Paris. Les échanges avec l'URSCOP ont sensibilisé le porteur de projet au statut SCOP, qui s'est donc naturellement imposé.

Le modèle actuel de la société est cependant hybride avec une société par actions simplifiées (SAS), actionnaire de la SCOP, qui finance les investissements.

### ORGANISATION INTERNE

3 E.T.P pour l'ensemble des activités de Cityzen Mobility :

- 1 Directeur exécutif.
- 1 Responsable Senior Mobilité.
- 1 Responsable Ressources Humaines - Secrétariat Général.
- 4 associés actifs (3 salariés et une prestataire communication).

Le développement de l'outil de gestion, d'optimisation et de répartition des clients dans les taxis est réalisé par un prestataire externe.

### COMPÉTENCES MOBILISÉES

Ce projet est le résultat d'une association de compétences spécifiques rarement associées :

- Expertise en transports à la demande et innovations en éco-mobilité
- Gestion de projet de développement social et expertise sur les besoins de mobilité des seniors
- Ressources humaines

Toutes les compétences classiques de la gestion d'entreprise sont également nécessaires; les compétences en marketing et développement de partenariats étant particulièrement importantes pour le développement de l'offre de services ainsi que la fonction ressources humaines pour élaborer des formations à destination des conducteurs

### PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT

- Développement du service dans d'autres régions.
- Développement de partenariats dans les secteurs du tourisme et de la culture.

## REPÈRES SUR LE MODÈLE ÉCONOMIQUE

### UN ÉQUILIBRE OPÉRATIONNEL GRÂCE À DES INVESTISSEMENTS DE DÉPART LIMITÉS

Les services de mobilité partagée doivent habituellement attendre d'atteindre un nombre élevé d'utilisateurs avant de parvenir au seuil de rentabilité. Les investissements matériels initiaux sont importants et l'optimisation de l'utilisation des véhicules est cruciale.

Au contraire, le modèle économique de Cityzen Mobility permet à la société coopérative d'être déjà à l'équilibre opérationnel.

S'appuyant sur des partenariats avec des compagnies de taxis déjà existantes, les investissements initiaux ont été limités. Cityzen Mobility n'a pas à assumer le coût de la gestion et maintenance d'un parc de véhicules.

### DES SOURCES DE FINANCEMENT HOMOGENES

- 50% de subventions.
- 50% de financement personnel et de prêts : prêt d'honneur de 60K€ d'OSEO et de Scientipôle Initiative (fonds d'amorçage en Ile-de-France).

### FINANCEMENT INITIAL

Coût total du lancement du projet à Paris : 400K€.

- Fondation Macif : 150K€ en 2012 (50K par an sur trois ans).
- Ville de Paris : 25K€.
- Prêt Scientipôle Initiative et avances remboursables OSEO Innovation.

### UN BESOIN DE FINANCEMENT COMPLÉMENTAIRE

Un besoin de 100K€ pour consolidation du projet avant que l'autonomie financière de Senior Mobilité ne soit atteinte.

**seniormobilité**  
by Cityzen  
Mobility

Inscription au service :

- 1** Contact par téléphone :  
**01 78 90 70 00**  
7j/7 de 9h à 18h  
Par mail :  
contact@seniormobilite.fr
- 2** Compléter le contrat d'adhésion et choisir un forfait pré-payé.  
Senior Mobilité vous offre jusqu'à 20 € de course par forfait
- 3** Paiement du forfait par chèque, virement, prélèvement ou CB
  - Facture détaillée des trajets réalisés
  - Validité illimitée

**Cityzen Mobility**  
PR.I.N.E  
110 rue des Poissonniers  
48 Voie C118  
75018 Paris

**Avec nos partenaires**

**seniormobilité**  
by Cityzen  
Mobility

**Réservez un taxi.**  
Plus sûr, moins cher, plus écologique.

Voire voiture avec chauffeur  
à partir de  
**5 €!**

## TÉMOIGNAGES DE PARTENAIRES

### JULIEN ANTELIN

CHEF DE CABINET DE PAULINE VERON, MAIRE-ADJOINTE À LA MAIRIE DE PARIS EN CHARGE DE L'ÉCONOMIE SOCIALE ET SOLIDAIRE.

« Lauréat de l'appel à projets pour l'ESS en 2010, Senior Mobilité a reçu 25 000 € de la Mairie de Paris. Le concept: régler le problème de la mobilité des seniors à faibles revenus et, ainsi, d'éviter leur isolement à domicile.

La Mairie de Paris participe au comité de pilotage, conjointement avec l'URSCOP Ile-de-France mais pas au conseil d'administration. Nous recommandons cependant, dès que possible, les services de cette coopérative. Notre rôle a été d'assurer son lancement et sa mise en place. La difficulté première dans une ville comme Paris est de se

faire connaître. Il y a tellement de structures déjà existantes, qu'il faut vraiment se battre pour en imposer une nouvelle et la promouvoir auprès d'un large public. Après, la Mairie de Paris a tout de suite adhéré à ce projet très intéressant, car il y avait là une association d'acteurs solidaires, en la personne de la société porteuse, d'acteurs privés, avec la fondation Macif Ile-de-France et d'un acteur public, en l'occurrence la Mairie de Paris. Senior Mobilité a donc bénéficié d'une convergence d'intentions pour remédier à un problème social, clairement identifié. C'est, d'ailleurs, une des clefs de sa réussite. »

### JEAN-PAUL GRISVAL

RESPONSABLE RÉGIONAL POUR LA FONDATION MACIF ILE-DE-FRANCE

« La fondation Macif Ile-de-France s'est engagée dans ce projet très intéressant car il fallait trouver une solution pour créer du lien social pour les seniors afin de lutter contre leur solitude et les aider à avoir une vie sociale. Pour sa première année d'existence, Senior Mobilité a reçu 150 000 € de la fondation Macif Ile-de-France, puis deux fois 100 000 € les deux années suivantes.

Désormais, la coopérative vole de ses propres ailes, preuve de la qualité du travail en amont. Mais nous continuons à la soutenir et à la faire connaître à travers nos revues interne et externe. Nous poursuivons aussi régulièrement nos

échanges avec le porteur de projet. Il ne fait aucun doute que Senior Mobilité va être dupliqué dans d'autres grandes villes. Mais pour que la réussite soit au rendez-vous, il faut absolument que les acteurs autour de la table soient conquis par le projet et mettent toute leur audace et leur dynamisme pour le faire vivre.

Avant de se lancer, il est important de s'appuyer sur des structures déjà existantes, d'avoir un porteur de projet ayant déjà une idée précise de ce qu'est la mobilité durable et de trouver des partenaires financiers, sans quoi, rien n'est possible. »

### AGNIESZKA BROWARSKA

CHARGÉE DE MISSION, ASSOCIATION PETITS FRÈRES DES PAUVRES

« Senior Mobilité est un partenaire indispensable au quotidien. Nous avons signé une convention avec eux pour assurer les déplacements de nos membres, des personnes très âgées, de plus de 75 ans, en grande précarité, isolées et fragiles. Cette coopérative nous facture ensuite ses différentes prestations. Nos membres n'ont pas à déboursier d'argent dans le taxi qui les conduit chez le médecin, par exemple. Cela permet d'évacuer la question du règlement pour des personnes qui ne sont pas en état de le faire et qui n'ont pas les moyens de payer.

A l'origine de ce partenariat, je connaissais déjà Senior Mobilité et j'appréciais la réactivité de ses membres, le sérieux et les prix moins élevés de leurs taxis. Avec cette

coopérative, il y a une vraie transparence. Il n'y a jamais de mauvaise surprise. Et puis, ses membres sont toujours disponibles. Pour des personnes âgées, qui angoissent vite, c'est très important d'avoir quelqu'un à l'écoute de l'autre côté.

Au-delà des commandes de taxis pour assurer les déplacements de leurs bénéficiaires, j'assure un échange régulier avec Senior Mobilité. Grâce à cette coopérative, nous divisons par dix le coût de nos déplacements. Depuis dix ans que je travaille avec des gens en grande difficulté, c'est la première fois que je tombe sur une coopérative aussi intéressante en matière de mobilité durable. Avec eux, c'est juste mieux. »

## ANALYSE ET IMPACTS SOCIO-ÉCONOMIQUES

### FORCES

Une équipe avec des compétences et expériences complémentaires et spécifiques.

Soutien fort de la fondation Macif IDF et de la Ville de Paris depuis le lancement du projet.

Bien-être au travail placé au cœur de la réussite du projet : importance particulière accordée au poste de responsable RH.

Souplesse, réactivité.

### FAIBLESSES

Questionnements sur le statut juridique SCOP et sur sa compatibilité avec le projet de développement de la société.

Stabilité financière à consolider, manque de temps pour développer de nouvelles sources de financement.

### OPPORTUNITÉS

Vieillesse de la population et absence d'offre de mobilité adaptée à destination des personnes âgées.

Potentiel français du taxi partagé : plus de 200 millions de trajets annuels.

### MENACES

Concurrence avec le positionnement de nombreux acteurs sur ce secteur d'activité.

### IMPACTS ÉCONOMIQUES

- 3 ETP.
- Augmentation du nombre de courses pour 2000 chauffeurs de taxis partenaires.
- Permet aux personnes âgées de payer deux fois moins cher leurs trajets en taxi tout en ayant un service plus adapté à leurs besoins.

### IMPACTS SOCIAUX/ENVIRONNEMENTAUX

- Sortie de l'isolement pour des personnes âgées sur la région Ile-de-France.
- La mutualisation des véhicules évite des rejets de gaz à effet de serre supplémentaires.

## CONSEILS POUR UN ESSAIMAGE

### CONDITIONS DE RÉUSSITE

- Développer un outil de gestion relation client (CRM) sûr et fiable.
- Développer des partenariats aussi bien avec les collectivités territoriales, les acteurs économiques (compagnies de taxis) que les établissements sanitaires et sociaux.
- Faire connaître ce service auprès des personnes âgées et développer des relations de confiance.

### POINTS DE VIGILANCE

- Parvenir à un nombre d'usagers quotidiens suffisant pour permettre l'optimisation du partage de taxis.

### CONSEIL RÉGIONAL : MODALITÉS D'INTERVENTION POTENTIELLES

- Articulation des partenariats en s'investissant dans les comités de pilotage, la mise en relation avec les acteurs locaux.
- Appui aux actions de sensibilisation et communication auprès des personnes âgées (dans les gares TER notamment).
- Financements d'investissement par les directions régionales « Développement économique, ESS » « Transports et mobilités » et « Action sociale, formations sanitaires et sociales, de la santé et du handicap ».

### DOCUMENTS COMPLÉMENTAIRES

Disponibles sur demande en contactant l'Avise  
[essenregion@avise.org](mailto:essenregion@avise.org)

Plaquette de présentation de Senior Mobilité

Dossier de presse

Pour aller plus loin

Site internet : [www.seniormobilite.fr](http://www.seniormobilite.fr)

Avec le soutien de



Cette publication  
est cofinancée par  
l'Union européenne

## VOITURE & CO

**VOITURE & CO**  
**ASSOCIATION LOI 1901**  
**CRÉATION EN 1998**  
**70 SALARIÉS**  
**FRANCE**



### DES INITIATIVES INNOVANTES pour favoriser une mobilité durable

Comment concilier la mise en place de déplacements plus écologiques, plus économiques et accessibles à tous ? Comment mettre en place une offre de mobilité au service de l'emploi et de la cohésion sociale ?

Pour atteindre ces objectifs et répondre aux besoins sociaux qui en découlent, de nombreuses actions socialement innovantes ont émergé partout en France, susceptibles d'essaimer sur différents territoires.

L'Association des Régions de France, en partenariat avec la Caisse des Dépôts, et avec l'appui technique de l'Avise, vous propose 5 études de cas d'innovations sociales, recouvrant les différents enjeux du sujet (environnementaux, sociaux et économiques) : mises en place de manière complémentaire, ces initiatives peuvent faire système sur un territoire au service d'une mobilité durable.

### ACTIVITÉ

L'association Voiture & co développe des actions et services innovants permettant à différents publics d'adopter une mobilité durable, responsable et solidaire. L'association, qui se définit comme acteur et accompagnateur de mobilité, intervient sur trois domaines d'action : la sécurité routière, la mobilité durable, l'insertion. Les plateformes de mobilité « Bougez vers l'Emploi » sont son activité phare.

### OBJECTIFS

- Accompagner les personnes en situation d'insertion socio-professionnelle vers une mobilité autonome.
- Promouvoir et initier le développement de pratiques de mobilité responsables et respectueuses de l'environnement.

### RÉPONSE SOCIALEMENT INNOVANTE

Voiture & co met en place les plateformes de mobilité «Bougez vers l'Emploi » proposant une offre de services complète et homogène sur un territoire. Ces plateformes sont co-construites avec les acteurs locaux, collectivités territoriales, prescripteurs et opérateurs de mobilité. Voiture & co développe ces services aussi bien dans des zones urbaines et péri-urbaines que dans des territoires ruraux.

### PLUS-VALUES

- Retour à l'emploi des bénéficiaires du service.
- Homogénéisation des services de mobilité du territoire et développement de nouveaux services pour améliorer la qualité de l'offre (auto-école sociale, garage solidaire etc.).
- Evaluation individuelle de la problématique de mobilité des bénéficiaires.
- Limitation des émissions de gaz à effet de serre par la promotion de modes de transport alternatifs.

### CHIFFRES CLÉS DU MODÈLE ÉCONOMIQUE

- Budget global de Voiture & co : 4 millions d'euros en 2012 (les plateformes « Bougez vers l'Emploi » représentent 90% du budget).
- Coût d'une plateforme de mobilité : entre 250K€ et 595K€.
- Pour 1 euro dépensé pour financer une plateforme « Bougez vers l'Emploi », 6 euros économisés à la collectivité territoriale.

## GENÈSE DU PROJET

**1998**  
Création de  
l'association  
Voiture & co

**2005**  
Première centrale  
de mobilité à  
Nanterre, future  
Plateforme  
« Bougez Futé »

**2007**  
Première plateforme  
« Bougez vers  
l'Emploi » mise en  
place à la Ciotat

**2008**  
Voiture & co  
intègre  
le groupe SOS

**2012**  
Lancement du  
dispositif Mobiliz  
avec Renault

**2013**  
Ouverture de la  
13ème plate-  
forme mobilité en  
Mayenne

### ÉLÉMENT DÉCLENCHEUR : IDENTIFICATION D'UN BESOIN DE COVOITURAGE SPÉCIFIQUE

Suite à des mouvements de grève des transports en commun, trois étudiants de l'Université Paris X Nanterre mettent en place un dispositif de covoiturage en 1995.

### IDÉE DE DÉPART ET PERSONNES À L'ORIGINE

Encouragés par la réussite de leur initiative, ils décident de pérenniser leur action en créant, en 1998, l'association Voiture & co. Dès 2000, ils lancent des actions de sensibilisation à la sécurité routière, notamment pour responsabiliser la conduite des jeunes.



### TRAVAUX PRÉPARATOIRES & ACCOMPAGNEMENT

Pour étendre le champ de son action, l'association lance en 2002 une première centrale de mobilité à Nanterre à titre d'expérimentation nationale, puis une deuxième sur le même modèle à Marseille. Renommé par la suite plateforme « Bougez futé », ce service de proximité promeut et facilite l'utilisation de modes de transports alternatifs à la voiture individuelle : covoiturage, auto partage, location de véhicules électriques, etc.

En 2005, Voiture & co remporte un appel à projets « mobilité et insertion » lancé par la direction départementale du travail et de l'emploi (DDTEFP) des Bouches-du-Rhône. L'association développe alors sa première plateforme « Bougez vers l'emploi » à la Ciotat afin de faciliter la mobilité des personnes en parcours d'insertion professionnelle et sociale.

Pour optimiser son développement et pérenniser son action, Voiture & co rejoint le pôle du développement durable du Groupe SOS en 2008. Ce rapprochement lui permet de bénéficier de dispositifs complémentaires, de sécuriser son modèle économique et de réaliser des économies d'échelle.

Depuis 2010, Voiture & co élargit son public et se penche sur de nouvelles problématiques : expérimentation d'un dispositif destiné à des personnes à mobilité réduite à Paris, expérimentation d'aide à la mobilité en territoire rural dans le Gers, nouveaux services pour les salariés précaires sur la plateforme de mobilité des Hauts-de-Seine.

## DESCRIPTION DE L'ACTIVITÉ

### ACTIVITÉ PRINCIPALE : PLATEFORMES « BOUGEZ VERS L'EMPLOI »

Depuis 2007, les plateformes « Bougez vers l'Emploi » proposent différents services de mobilité. Elles peuvent avoir un rôle de coordination et d'accompagnement des services existants localement et/ou mettre en place des services lorsqu'ils n'existent pas. Chaque plateforme est un établissement secondaire, bénéficiant d'une autonomie financière et juridique. Le bilan financier des plateformes est consolidé au niveau national.

#### Objectifs :

- Assurer le bilan de compétences et l'analyse des besoins de mobilité des personnes.
- Orienter les bénéficiaires, en accord avec le prescripteur, vers une formation à la mobilité et/ou vers un service de mise à disposition de moyens matériels.
- Servir de support « mobilité » à l'ensemble des acteurs déjà à l'œuvre sur le territoire.
- Construire et fédérer une offre de services homogène sur le territoire.

#### Bénéficiaires :

- Cœur de cible : personnes en situation d'insertion et/ou professionnelle.
- Cibles complémentaires : publics à mobilité réduite (depuis 2012), salariés les plus fragiles (expérimentation en Ile-de-France avec une entreprise de la grande distribution, réalisation d'une étude sur les travailleurs pauvres sur les Hauts de Seine).

#### Missions de chaque équipe :

- Recenser et analyser les offres et initiatives existantes en matière de déplacements afin de les optimiser et les renforcer
- Diffuser l'information auprès des usagers.
- Proposer des solutions de déplacements complémentaires lorsque des besoins non couverts sont recensés.
- Jouer le rôle d'un observatoire de mobilité du territoire d'implantation.

En règle générale, une plateforme se compose d'une équipe de deux permanents :

- Un directeur.
- Un conseiller mobilité.

Des postes/ressources supplémentaires selon les plateformes :

- Un coordinateur.
- Un conducteur de transport micro collectif.
- Un moniteur d'Auto-école sociale.

### Offre de services potentielle d'une plateforme et parcours d'un bénéficiaire :



## DESCRIPTION DE L'ACTIVITÉ

### LES ÉTAPES DE DÉVELOPPEMENT D'UNE PLATEFORME « BOUGEZ VERS L'EMPLOI »

#### 1ère étape : choix du territoire d'implantation d'une plateforme

- Remontée du besoin par une collectivité territoriale sous la forme d'un appel à projets.
- Sollicitation directe de Voiture &co par une collectivité territoriale.

#### 2ème étape : évaluation des enjeux de mobilité du territoire

- Identification des acteurs locaux, collectivités territoriales, prescripteurs (Pôle Emploi, CCAS, PLIE, Missions locales...) et opérateurs de mobilité (autoécole, garages sociaux, autorités organisatrices des transports...).
- Mise en place d'un comité de pilotage (partenaires financiers) à l'initiative d'une des collectivités territoriales impliquées dans le projet.
- Identification des enjeux de mobilité du territoire par les membres des comités.
- Validation du pré-montage et mobilisation financière pour le recrutement de personnel.

#### 3ème étape : pré-montage de la plateforme

- Recrutement et accompagnement du directeur de la plateforme.
- Diagnostic approfondi des besoins du territoire d'implantation financé par des partenaires.
- Co-construction des partenariats techniques.
- Calibrage des activités/services.
- Recherche de multi-financements et montage financier de la plateforme.

#### 4ème étape : lancement et fonctionnement de la plateforme

- Recrutement d'un conseiller mobilité et d'un coordinateur.
- Ouverture de la plateforme et mise en œuvre des premiers accompagnements.
- Mise en service de la plateforme

## DESCRIPTION DE L'ACTIVITÉ

### STATUTS ET GOUVERNANCE

Au regard des valeurs portées, le choix du statut associatif était inhérent au projet. Voiture & co s'est développé ensuite dans une dynamique d'entrepreneuriat social et s'est rapproché naturellement du Groupe SOS en prenant de l'ampleur.

#### Le Groupe SOS, levier de développement

Quand Voiture & co rejoint le Groupe SOS en 2008, l'association compte 22 salariés et son chiffre d'affaires est d'1,2 millions d'euros. En 2012, l'effectif est de 70 salariés pour un chiffre d'affaires de 4 millions d'euros.

#### Place de Voiture & co dans le Groupe SOS

Voiture & co est une association filiale du Groupe SOS. Elle compte parmi son conseil d'administration les trois associations fondatrices du Groupe : SOS Drogue international, SOS Habitat et soins, SOS Insertion et alternatives. Aux côtés d'Auxilia, l'association fait partie du pôle Commerce & Service du Groupe.

#### Respect de la charte du Groupe SOS

L'objectif de la charte est de réunir les membres du Groupe SOS autour des idéaux qui constituent le fondement de leur action et de favoriser leur appartenance à une identité commune. Les principes de la charte sont les suivants : respect de la personne, égalité des droits, laïcité et indépendance, fécondité sociale, organisation sociale au service des individus.

#### Mutualisation et services

L'entrée dans le Groupe SOS a permis à Voiture & co de mutualiser les moyens de développement, de favoriser l'échange de bonnes pratiques et de bénéficier d'avantages financiers et bancaires.

De plus, Voiture & co est adhérente du groupement d'intérêt économique (GIE) Alliance Gestion créé par les associations du Groupe SOS. Ce GIE permet d'optimiser la gestion et les moyens d'action en assurant une mission de conseil et de contrôle dans ses différents domaines de compétences : finances, comptabilité, ressources humaines, communication, juridique, etc.

### ORGANISATION INTERNE

- 70 salariés.
- 3/4 de salariés travaillent sur les plateformes « Bougez vers l'emploi ».

### COMPÉTENCES MOBILISÉES

Une connaissance préalable du fonctionnement des financements européens ainsi que toutes les compétences classiques de la gestion d'entreprise sociale sont nécessaires au directeur d'une plateforme BVE (management/RH, gestion de projets, outils informatiques).

Des réunions trimestrielles, rassemblant les directeurs, favorisent l'échange de bonnes pratiques et le retour d'expériences entre les différents territoires.

Un centre de ressources et de formation, agréé Organisme de Formation, a été créé, avec quatre objectifs principaux :

- Former les nouveaux salariés aux enjeux de mobilité.
- Accompagner le directeur et le conseiller en mobilité lors de la création d'une plateforme.
- Favoriser les échanges de pratiques.
- Développer le professionnalisme des salariés dans une formation continue sur l'année.

Mis en place en 2012, il mobilise 3,5 ETP et permet de faire monter en compétences les salariés en interne.

En externe, l'objectif est de valoriser les métiers de la mobilité et les compétences des salariés, de renforcer l'image d'expert de l'association et sa position de tête de réseau.

### PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT

Déploiement du service à d'autres publics, notamment aux entreprises.

Essaimage du modèle sur l'ensemble des régions de France

D'ici 2015, l'objectif est d'ouvrir 30 plateformes, afin d'accompagner plus de 30 000 personnes par an, et de favoriser la remise ou le maintien à l'emploi de 15 000 nouveaux bénéficiaires. Des directions régionales rassembleront les plateformes locales sur le modèle de la direction régionale Ile-de-France qui réunit les plateformes BVE Val-de-Marne, Val-de-France, Hauts-de-Seine, Yvelines et Paris.

Création d'une plateforme téléphonique.

Mise en place d'un service téléphonique, accessible sur prescription, pour répondre aux besoins de mobilité à distance (orientation du bénéficiaire vers le service le plus adapté à sa situation).

## REPÈRES SUR LE MODÈLE ÉCONOMIQUE

### RÉPARTITION DES SOURCES DE FINANCEMENT

- 80% d'aides financières : subventions publiques (services de l'Etat, Conseils régionaux, Conseils généraux, Europe, communes), fondation MACIF
- 20% d'autofinancement : participation des usagers, prestations entreprises (séances de sensibilisation des salariés à la mobilité durable etc.).

### A CHAQUE COLLECTIVITÉ TERRITORIALE, SON MODE D'INTERVENTION

Régions PACA, Ile-de-France et Nord-pas de Calais

Types de soutien :

- Formation professionnelle : accompagnement des apprentis et stagiaires.
- Soutien financier du service ESS : aide à la création d'entreprises.

#### Conseils généraux

Types de soutien :

- Soutien financier.
- Appui à la mise en réseau avec les autres acteurs.

#### Communes et intercommunalités

Chaque plateforme s'appuie sur un co-pilotage local fort avec l'un des services communaux : politique de la ville, insertion, solidarités, emploi et mobilité le cas échéant. Ces niveaux territoriaux sont la porte d'entrée pour tout partenariat avec les Conseils généraux et régionaux ou l'Etat (préfecture/ DIRECCTE).

Types de soutien :

- Soutien financier.
- Appui à la mise en réseau avec les autres acteurs.
- Mise à disposition des locaux/places de parking.

### RETOUR SUR INVESTISSEMENT POUR UNE COLLECTIVITÉ TERRITORIALE

Pour 1 euro dépensé par les financeurs dans une plateforme « Bougez vers l'Emploi », le dispositif fait économiser (coûts RSA, chômage ...) 6 euros à la collectivité territoriale (cotisations sociales induites).

### DIVERSIFICATION DU MODÈLE ÉCONOMIQUE: OUVERTURE AUX PARTENAIRES PRIVÉS

Voiture & co souhaite développer une hybridation des ressources plus conséquente, notamment par des partenariats avec le secteur privé. Or l'intérêt porté par les entreprises aux enjeux de mobilité est croissant, notamment au travers des politiques RSE.

#### Co-construction du programme Renault Mobiliz avec Renault (cf. témoignage)

- « Garages Renault Solidaires » : tarifs de réparation automobile sans marge pour les bénéficiaires des plateformes BVE sur une démarche volontaire de garages Renault (agents, concessionnaires).
- Soutien de Renault pour le développement de nouvelles plateformes.

#### Partenariat avec le Groupe TOTAL : programme précarité énergétique

- Création de l'Observatoire Social des Mobilités en partenariat avec Total.
- L'Observatoire Social des Mobilités (OSM), créé en partenariat avec Total, se concentre sur les problématiques liées à la mobilité des personnes en difficulté sociale et/ou professionnelle, et des personnes à mobilité réduite. Il s'appuie sur l'expertise d'un Comité d'Orientation, réunissant le PôleEmploi, l'ADIE, le Secours Catholique, l'ADEME, le FASTT, Alliance Villes Emploi, ...
- En septembre 2013, l'OSM publie un Livre Blanc sur les enjeux de mobilité des publics en insertion sociale et professionnelle.
- Soutien financier pour le développement de nouvelles plateformes de mobilité.

## TÉMOIGNAGES DE PARTENAIRES

### CATHERINE RIOLS

DIRECTRICE DE LA MAISON DE L'EMPLOI ET DE LA FORMATION DE L'AGGLOMÉRATION DE SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES

« Très vite, lorsque j'ai été sollicitée par la firme Renault et Voiture & co pour la création d'une plate-forme de mobilité à Saint-Quentin-en-Yvelines, j'ai senti que c'était le projet que nous attendions. L'entreprise Renault, à travers la RSE, était très impliquée et mobilisée sur la question de la mobilité durable. La firme a ensuite financé une étude de faisabilité et nous, nous avons réuni de nombreux partenaires comme les centres de formation, les opérateurs, Pôle-Emploi, avant de créer un comité de pilotage.

Après avoir bien identifié les besoins des habitants en termes de mobilité, nous avons ouvert les portes de la Maison de l'emploi de l'agglomération afin de travailler avec les services de transport déjà existants à destination d'un public éloigné de l'emploi. Mais pas seulement. Nous nous adressons aussi à des salariés en poste, avec des horaires décalés ou dits 'pauvres', qui n'ont pas les moyens de faire

réparer leur véhicule. Nous avons pour objectif de sécuriser leur emploi, via l'apport de Voiture & co.

Après avoir hébergé la plate-forme de mobilité le temps que ses responsables trouvent des locaux, la Maison de l'emploi a organisé de nombreuses réunions pour faire connaître Voiture & co aux différents partenaires. Nous avons aussi financé le lancement de cette plate-forme et nous participons toujours à son financement.

Pour pouvoir exister, un tel projet doit se faire en partenariat avec l'ensemble des décideurs d'un territoire. Un tel partenariat ne se décrète pas, il se construit. Il faut savoir associer tous les partenaires en amont, et ne pas forcer les choses. »

### FRANÇOIS ROUVIER

DIRECTEUR PÔLE SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET SOCIAL BUSINESS CHEZ RENAULT

« En 2010, Renault a commencé à imaginer un projet de mobilité pour tous dans le cadre de sa politique de responsabilité sociétale de l'entreprise. Nous voulions monter un projet de social business. Nous avons alors réalisé que nous ne connaissions que très peu ces populations en situation de précarité. Elles ne faisaient pas partie de notre clientèle habituelle. Il fallait absolument que nous travaillions avec des associations ou des ONG qui, elles, les connaissaient.

Le partenariat avec Voiture & co s'est alors imposé. Nous avons identifié cette association comme étant très professionnelle, bien implantée et avec une vraie vision de développement. Nous avons d'abord décidé de nous engager avec eux pour le déploiement et l'accélération de leur cœur de métier, c'est-à-dire les plates-formes de services à la mobilité. Deux axes de travail se dégagent alors avec, d'un côté, la création de deux plates-formes de services à Saint-Quentin-en-Yvelines et au Mans et, de l'autre, le financement de la croissance de Voiture & co à hauteur de 1 Md'€, grâce au fonds de fonctionnement de Renault « Mobiliz Invest ». Cette manne financière sert à financer la création de plates-formes de mobilité un peu partout en France. Ce qui est très intéressant avec cette structure est qu'elle propose des solutions très concrètes et

vraiment adaptées aux besoins des gens.

Dans la foulée, Renault a décidé de développer un projet au cœur de notre métier de l'automobile et de la réparation. Nous avons donc élaboré un projet de garage solidaire. Voiture & co nous a aidés à déterminer les futurs clients de ces garages. Nous avons aussi proposé à l'association de devenir prescriptrice des personnes à adresser vers nos garages.

La réussite de ce type de partenariat repose, avant tout, sur la confiance entre les différents partenaires. Il faut travailler en toute transparence et donner l'idée qu'il y en a un qui va gagner plus que l'autre. Il faut aussi savoir se parler et se comprendre. Et ne pas hésiter à faire comprendre aux partenaires associatifs que les fonds versés ne sont pas des « subventions ».

De notre côté, il a fallu admettre que nous ne pouvions pas avoir les mêmes exigences envers une association qu'envers un partenaire privé. Il faut aussi avoir envie d'innover et aller beaucoup sur le terrain ensemble, pour être à l'écoute des gens, et ainsi travailler en adéquation avec les besoins et la réalité du quotidien. »

## ANALYSE ET IMPACTS SOCIO-ÉCONOMIQUES

### FORCES

Se positionne comme acteur national et local de la mobilité pour réaliser des économies d'échelles et réduire les coûts.

Co-construction des plateformes de mobilité avec les acteurs du territoire.

Soutien financier fort des collectivités territoriales et des services de l'Etat.

Adaptabilité continue du service proposé aux besoins du territoire.

Membre du pôle Commerce & Services du Groupe SOS.

Mise en place d'un centre de ressources et de formation en interne (Organisme de Formation).

### OPPORTUNITÉS

Mise en place d'un service Innovation & Partenariats pour construire les services mobilité de demain et satisfaire au mieux les besoins futurs.

Partenariats avec des acteurs privés pour diversifier le modèle économique.

Création de délégations de services publics (DSP) sur des missions de conseils en mobilité.

### FAIBLESSES

Gestion difficile du changement d'échelle: optimisation interservices, temps d'adaptation lié à la croissance rapide de l'entreprise.

Modèle économique à consolider : diminuer la part de subventions publiques, mutualiser les moyens, faire face aux questions de trésorerie pour faciliter le développement.

### MENACES

Désengagement de l'Etat : baisse des financements publics.

## IMPACTS SOCIO-ÉCONOMIQUES

- Coûts évités : 1€ dépensé par les financeurs permet à la collectivité d'économiser 6 €.
- 6004 demandeurs d'emploi et salariés précaires accompagnés en 2012.
- 56% des personnes accompagnées ont directement pu accéder à des emplois ou être maintenues sur leur poste de travail.
- 15 000 journées de travail annuelles permises par plateforme BVE.
- 390 partenaires prescripteurs.
- 95 partenaires financiers.
- 65 salariés.
- 18 créations de poste en 2011.
- 14 plateformes BVE dans 6 régions.

## CONDITIONS DE RÉUSSITE

- Projet multi-partenarial (agglomérations, Conseils généraux, Conseils régionaux, Etat) avec un portage politique fort.
- Implication d'un «copilote» sur le territoire.
- Mobilisation de tous les partenaires techniques et financiers du territoire.
- Diagnostic approfondi et co-construit avec l'ensemble des acteurs (mobilité, emploi, transports) des besoins du territoire d'implantation.

## POINTS DE VIGILANCE

- Tenir compte du développement en parallèle d'actions de mobilité indépendantes et insuffisamment connectées.
- Manque d'articulation entre les politiques publiques de transports /mobilité et emploi/insertion.
- Difficulté de mobilisation des services transport, développement durable.

## CONSEIL RÉGIONAL : MODALITÉS D'INTERVENTION POTENTIELLES

- Participation au comité de pilotage préfigurant la création d'une plateforme locale ou régionale.
- Soutien financier (financement du diagnostic pré-montage, aide à la création d'entreprise).
- Prise en compte systématique des enjeux de mobilité dans les politiques d'accès à l'emploi et les politiques transports.
- Formation professionnelle : accompagnement et prise en charge des questions de mobilité pour les apprentis et stagiaires.

## DOCUMENTS COMPLÉMENTAIRES

Disponibles sur demande en contactant l'Avisé  
[essenregion@avise.org](mailto:essenregion@avise.org)

Rapport d'activités 2012

Organigramme de Voiture & co

**Pour aller plus loin**

Site internet de Voiture & co :  
[www.voitureandco.com](http://www.voitureandco.com)

Avec le soutien de



Cette publication est cofinancée par l'Union européenne